

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Mgr. Jana Drozdová

Dokazování přestupků

dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu

se zaměřením na hmotněprávní aspekty

z pohledu rozhodovací praxe správních orgánů a soudů

Rigorózní práce

Olomouc 2020

Prohlašuji, že jsem rigorózní práci na téma *Dokazování přestupků dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu se zaměřením na hmotněprávní aspekty z pohledu rozhodovací praxe správních orgánů a soudů* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 17. 1. 2020

.....

Mgr. Jana Drozdová

Děkuji JUDr. Lucii Madleňákové, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a trpělivost, cenné rady, připomínky i konstruktivní kritiku při psaní rigorózní práce. Zároveň bych ráda poděkovala Mgr. Ing. Bc. Radovanu Havelcovi, soudci Nevyššího správního soudu za možnost být součástí správní justice a jeho vedení za účelem mého odborného růstu nejen v oblasti dopravních přestupků. Poděkování patří taktéž Mgr. Michalu Tichému, bývalému kolegovi z Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, oddělení dopravy a správních agend, za předávání poznatků z praxe na úrovni správního orgánu v přestupkové agendě na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Děkuji rovněž i nrap. Radimu Kryštofovi, příslušníku Policie České republiky – Dopravního inspektorátu, územního odboru Uherské Hradiště za praktické postřehy z pohledu policie. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat i Ing. Tomáši Nejezchlebovi za dopravně-technické informace související s přestupkovým jednáním. Děkuji i svým rodičům, Věře a Jaroslavovi Drozdovým, za jejich celoživotní podporu nejen v mých profesních cílech.

# OBSAH

<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>	<b>5</b>
<b>ÚVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>1. SHROMAŽĎOVÁNÍ PODKLADŮ PRO VYDÁNÍ ROZHODNUTÍ V PŘESTUPKOVÉM ŘÍZENÍ .....</b>	<b>11</b>
<b>2. PŘESTUPKY PROTI BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.....</b>	<b>19</b>
2.1. Přestupky související s technickým stavem vozidla – 125c odst. 1 písm. a).....	19
2.2. Skutkové podstaty související s alkoholem a jinými návykovými látkami - § 125c odst. 1 písm. b), c) a d) .....	25
2.3. Skutkové podstaty související se způsobilostí k řízení vozidel - § 125c odst. 1 písm. e).....	36
2.4. Závažná porušení pravidel silničního provozu - § 125c odst. 1 písm. f).....	47
2.4.1. Držení hovorového nebo záznamového zařízení při řízení vozidla – bod 1.....	47
2.4.2. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti – body 2 - 4.....	50
2.4.3. Nezastavení vozidla na signál/pokyn k zastavení – bod 5.....	54
2.4.4. Nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce - bod 6.....	57
2.4.5. Zakázané předjíždění - bod 7.....	60
2.4.6. Nedání přednosti v jízdě - bod 8.....	64
2.4.7. Zakázaný vjezd na železniční přejezd - bod 9.....	67
2.4.8. Nedovolené jízdni manévrování - bod 10 .....	69
2.4.9. Přestupky ve spojitosti s parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením - bod 11 .....	70
2.5. Porušení omezení jízdy - § 125c odst. 1 písm. g).....	73
2.6. Skutkové podstaty související s dopravní nehodou - § 125c odst. 1 písm. h) a i) .....	74
2.7. Použití antiradaru - § 125c odst. 1 písm. j) .....	78
2.8. Zbytková skutková podstata přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu - § 125c odst. 1 písm. k).....	79
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>81</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>87</b>
<b>SHRNUTÍ .....</b>	<b>97</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>97</b>
<b>KLÍČOVÁ SLOVA.....</b>	<b>99</b>

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- **SŘ** Správní řád
- **ZoSP** Zákon o silničním provozu
- **TZ** Trestní zákoník
- **EŘ** Exekuční řád
- **ÚS** Ústavní soud
- **NSS** Nejvyšší správní soud
- **RS** Rozšířený senát
- **NS** Nejvyšší soud
- **VS** Velký senát
- **KS** Krajský soud
- **ČR** Česká republika

# ÚVOD

Již pro práci diplomovou jsem si zvolila problematiku správního trestání na úseku silniční dopravy. Při jejím zpracování jsem narazila na značné množství otázek, ke kterým nebyla možnost vzhledem k limitaci rozsahu práce vyjádřit se buď vůbec, anebo jen dosti povrchně, avšak jejich rozbor by si jistě zasloužil více prostoru a pozornosti. Další myšlenky k předmětnému tématu mi vnukla jednak stáž na oddělení dopravně-správních agend, odboru dopravy Městského úřadu města Uherské Hradiště, jednak pracovní zařazení na oddělení dopravy a správních agend, odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Zlínského kraje a v současnosti i na Nejvyšším správním soudu. S ohledem na uvedené jsem se proto rozhodla na diplomovou práci (zčásti) navázat v práci rigorózní.

Při výkonu funkce asistentky soudce Nejvyššího správního soudu se vnitřně specializuji především na problematiku přestupků v provozu na pozemních komunikacích, přičemž jsem si nemohla nevšimnout, že nikoliv jen „prostá“ většina všech uplatněných námitek obviněných nesměruje do hmotněprávní oblasti přestupků, ale spíše jsou jimi vytykána procesní pochybení, včetně vad postupů správních orgánů při shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí; jde tedy především o výhrady ke způsobu doručování, posouzení omluv z nařízených jednání, podjatosti oprávněných úředních osob, nedostatečnosti poučení o možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu, apod. (nezřídka uplatňovaných se zřejmým obstrukčním úmyslem). Na základě těchto skutečností se domnívám, že judikatura správních soudů svým výkladem již natolik sjednotila postupy správních orgánů, že jsou prosty závažných pochybení při posuzování naplnění formálně materiální stránky přestupků, v důsledku čehož hmotněprávních námitek ubývá.

Základní výzkumná otázka práce tedy zní: **Poskytuje judikatura správních soudů tak ucelený rámec, respektive „návod“ pro výkon správní praxe, že již nevznikají problémy při dokazování hmotněprávních aspektů přestupků v silničním provozu?**

Cílem práce s ohledem na hlavní výzkumnou otázku je shrnutí právní úpravy týkající se „dopravních“ přestupků, respektive přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu, a to se zaměřením na jejich hmotněprávní aspekty a problematiku jejich dokazování, a to rovněž z perspektivy nejčastějších námitek obviněných odpovídajících danému typu přestupku.

Podrobnější zpracování uvedené problematiky nebylo do počátku tvorby rigorózní práce dostupné. V jejím průběhu však byly vydány dvě významné publikace, a to *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou* od Heleny Kučerové a *Dopravní právo* od kolektivu autorů

Vetešník, Jemelka, Potěšil, Vetešníková, Adameová, Bohuslav. Tyto publikace jsou však pojaty obšírněji, zaměřují se na zákon o silničním provozu, respektive na dopravní právo komplexně a přestupky tak tvoří toliko jejich poměrnou výseč. Protože první ze jmenovaných publikací poskytuje v pasáži o přestupcích pouze základní přehled, pro práci rigorózní jsem jako jeden z podkladů využila podrobnější zpracování v publikaci druhé. Kromě jistého přehledového zpracování v podobě uvedených publikací jsem k předmětné práci využila jako základní zdroj judikaturu správních soudů k jednotlivým přestupkům, již jsem podrobila důkladné analýze, konfrontovala s názory odborné veřejnosti a poskytla náhledy vlastní na základě poznatků získaných letitou zkušeností v této agendě.

Pokud jde o obsah rigorózní práce, její první část je stěžejní pro další pojednání o jednotlivých přestupcích, jelikož se zabývá shromažďováním podkladů pro vydání rozhodnutí v přestupkovém řízení obecně (bez ohledu na typ projednávaného deliktu) s důrazem na dokazování, a to především pokud jde o výchozí zásady, obecné přístupy k jednotlivým typům podkladů pro vydání rozhodnutí, včetně jejich hodnocení. Teprve na základě těchto výchozích premis lze totiž rozebrat jednotlivá specifika typická pro přestupky určitého druhu a dále přestupky konkrétní.

Zde stanovím hypotézy:

**Přestupkové řízení je řízením správním, v důsledku čehož je nutno respektovat každou jednotlivou zásadu vlastní tomuto druhu řízení.**

**K provedení důkazu lze užít všech důkazních prostředků ve smyslu § 51 odst. 1 správního řádu.**

**V případech „tvrzení proti tvrzení“ je nutno aplikovat zásadu *in dubio pro reo*.**

**Formálně-materiální pojetí přestupku je přežitkem, jelikož o škodlivosti protiprávního jednání svědčí jeho zákonné zakotvení.**

V následující druhé části jsou již rozpracovány skutkové podstaty jednotlivých přestupků v silničním provozu.

V první podkapitole jsou zanalyzovány přestupky související s *technickým stavem vozidla*. Konkrétně jde o problematiku tabulek *registrační značky* (jejich absence, čitelnosti či neoprávněného užití) a *technickou nezpůsobilost vozidla* jako takovou. Zde stanovím hypotézu:

**Prokázání přestupků souvisejících s technickým stavem vozidla nebývá složité s ohledem na skutečnost, že technický stav vozidla je objektivní kategorií.**

Druhá podkapitola je věnována přestupkům souvisejícím s *alkoholem a jinými návykovými látkami*. Zde se zabývám problematikou způsobů vyšetření přítomnosti návykových látek,

orientačním a odborným lékařským vyšetřením, i jejich vzájemným vztahem, na což navazují statí o odmítnutí požadovaného vyšetření. K této podkapitole stanovím tyto hypotézy:

**Orientační zkouška na přítomnost návykových látek vylučuje povinnost provedení lékařského vyšetření.**

**Odmítnout výzvu k podrobení se vyšetření na přítomnost návykových látek nelze za žádných okolností.**

V podkapitole třetí jsou rozebrány přestupky související se *způsobilostí k řízení vozidel*, včetně důvodů jejího pozbytí. I zde stanovím obdobnou hypotézu jako v případě přestupků souvisejících s technickým stavem vozidla, a to s ohledem na skutečnost, že obecně lze způsobilost k řízení vozidel doložit objektivním podkladem.

**Prokázání přestupků souvisejících se způsobilostí k řízení vozidel nebývá složité s ohledem na povinnost mít příslušné doklady prokazující způsobilost u sebe a možnost lustrace kontrolní hlídkou v příslušných evidencích.**

V podkapitole čtvrté se věnuji skupině závažných porušení pravidel silničního provozu.

V prvním bodě se zabývám přestupkem spočívajícím v držení hovorového nebo záznamového zařízení. Jde o typický přestupek, který na silnicích narušuje plynulost jejich provozu. Z tohoto pohledu si proto stanovuji hypotézu:

**Přestupku spočívajícího v držení hovorového nebo záznamového zařízení se lze dopustit pouze za jízdy.**

Poté následuje v bodě druhém až čtvrtém pojednání o překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Zde se převážně zabývám problematikou měřicích zařízení a měřením rychlosti. Zde si stanovím hypotézu:

**Pokud měřicí zařízení vydá výstup v podobě fotografie s hodnotou rychlosti měřeného vozidla, bylo zařízení nastaveno správně.**

V bodě pátém následuje nezastavení vozidla na signál/pokyn k zastavení. V rámci této části se zabývám povinnostmi řidiče řídit se pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích, respektive běžněji světelnými signály. Typickým příkladem uvedeného přestupku je jízda křižovatkou „na červenou“. Zde si stanovím hypotézu:

**Na „oranžovou“ lze ještě beztrestně projet křižovatkou.**

**V případě nulového provozu nebude protiprávní jednání nadáno pro přestupek požadovanou škodlivostí.**

Bod šestý je věnován chodcům, jimž na přechodu pro chodce nebyla řidičem dána přednost. Hypotéza k této pasáži zní:

**Chodec má na přechodu pro chodce zásadně přednost.**



Sedmý bod pojednává o zakázaném předjíždění. Zde se zabývám jednotlivými druhy zákazů předjíždění a dopravním značením tyto zákazy stanovující. Zde stanovím hypotézu:

**Svislá dopravní značka zakazující předjíždění musí být vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou.**

V bodě osmém je pojednáno o přestupku v podobě nedání přednosti v jízdě. Zde se zabývám jednotlivými případy povinnosti řidičů dát přednost v jízdě s důrazem na jízdu křižovatkou. Zde stanovím hypotézu:

**Při jízdě křižovatkou je vždy v případě srážky odpovědný řidič přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace.**

V bodě devátém lze najít problematiku zakázaného vjezdu na železniční přejezd. Zde se zabývám zejména jednotlivými zákazy a stanovuji k nim tuto hypotézu:

**S ohledem na následky zákazu vjezdu na železniční přejezd je uvedené protiprávní jednání častěji postihováno trestní odpovědností.**

Bod desátý obsahuje nedovolené jízdni manévrování v podobě zakázaného otáčení, jízdy v protisměru i couvání, a to na dálnici či silnici pro motorová vozidla. Zde stanovím hypotézu:

**S ohledem na riskantnost a z toho plynoucí následky nedovoleného jízdniho manévrování na rychlostních silnicích bude tato problematika častějším předmětem trestního rozhodování.**

Poslední jedenáctý bod ze skupiny závažných porušení pravidel silničního provozu je věnován přestupkům ve spojitosti s *parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením*. Jde o případy neoprávněného parkování a nezákonného použití parkovacího průkazu. Zde stanovím hypotézu:

**Na vyhrazeném parkovišti nelze stát ani zastavit.**

Další pátá podkapitola pojednává o porušení omezení jízdy v zákonem určené době. Zde si stanovuji hypotézu:

**S ohledem na objektivní skutečnost porušení omezení jízdy nebývá prokazování uvedeného přestupku složité.**

V podkapitole šesté jsou vymezeny skutkové podstaty přestupků související s *dopravní nehodou*. Zde stanovuji hypotézu:

**Právní kvalifikace všech jednání, jež ústí v dopravní nehodu, je totožná.**

Kapitola sedmá se zabývá použitím *antiradarů*, které znemožňují nebo ovlivňují funkci zařízení měřícího rychlost, či které alespoň na jeho přítomnost řidiče s předstihem upozorní. Hypotéza v tomto případě zní:

**S ohledem na moderní aplikace se uvedený přestupek stává obsoletním.**

Konečně v poslední osmé podkapitole nalezneme tzv. zbytkovou skutkovou podstatu přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zde stanovím hypotézu:

**Postih dle zbytkové skutkové podstaty lze aplikovat pouze subsidiárně.**

Při zpracování tématu je v případě práce s právními předpisy použita popisná metoda s metodou výkladovou, za jejichž pomoci je vysvětlen obsah jednotlivých ustanovení zákona. Při práci s odbornou literaturou je využita metoda komparace, konkrétně jednotlivých publikací navzájem, doplněná názory vlastními. Při rozboru judikatury soudů jsou uvedené metody doplněny metodou analytickou, díky níž jsou rozebrána uvedená rozhodnutí.

Práce je zpracována k právnímu stavu ke dni 17. 1. 2020.

# 1. SHROMAŽĎOVÁNÍ PODKLADŮ PRO VYDÁNÍ ROZHODNUTÍ V PŘESTUPKOVÉM ŘÍZENÍ

Stěžejní částí správního, respektive přestupkového řízení je shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí, kterými mohou být zejména návrhy účastníků, důkazy, skutečnosti známé správnímu orgánu z úřední činnosti, podklady od jiných správních orgánů nebo orgánů veřejné moci, jakož i skutečnosti obecně známé.<sup>1</sup> Postup shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí tedy zahrnuje i pro řízení ve věcech dopravních přestupků neodmyslitelné dokazování (pomineme-li zkrácené formy přestupkového řízení). S ohledem na nikoliv komplexní právní úpravu přestupkového řízení jakožto zvláštního druhu řízení správního se postup přestupkových orgánů v zásadě řídí správním řádem vyjma odchylek speciálně upravených v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zásady přestupkového dokazování se proto řídí ustanovením § 51 a násl. správního řádu s jedinou zásadní odchylkou v podobě důkazu výsledkem obviněného,<sup>2</sup> který byl jako nový důkazní prostředek zaveden poslední změnou přestupkové právní úpravy.<sup>3</sup> Východiskem pro dokazování v přestupkovém řízení je obecná zásada daná § 51 odst. 1 správního řádu, dle něhož k provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek. Forma zvoleného důkazního prostředku by měla odpovídat zjišťovaným skutečnostem.<sup>4</sup> Základním předpokladem pro to, aby mohl správní orgán v přestupkovém řízení v dané věci řádně a objektivně rozhodnout, je totiž nutné náležitě zjistit skutkový stav věci. Podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu je přitom třeba v přestupkovém řízení klást zvýšené nároky na rozsah a způsob zjišťování podkladů rozhodnutí a v jejich světle potom vykládat obecná ustanovení správního řádu. V přestupkovém řízení je proto klíčovou povinností správních orgánů postupovat ve shodě se zásadou materiální pravdy ve smyslu § 3 správního řádu, jakož i zásadou vyšetřovací (vyhledávací) podle § 50 odst. 3 věty druhé téhož zákona.<sup>5</sup>

Zásada materiální pravdy se vztahuje k určení rozsahu (a způsobu), v jakém (a jakým) správní orgán zjišťuje skutečnosti, které jsou nutné pro provedení v určité věci (nejčastěji pro vydání rozhodnutí).<sup>6</sup> Předmětné ustanovení stanovuje správnímu orgánu povinnost postupovat

---

<sup>1</sup> Demonstrativní výčet podkladů pro vydání rozhodnutí v § 50 odst. 1 SŘ

<sup>2</sup> § 82 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

<sup>3</sup> Je zapotřebí zde alespoň zmínit rovněž právo klást otázky účastníkům, svědkům a znalcům dle § 82 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

<sup>4</sup> rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2007, čj. 1 As 16/2007-106

<sup>5</sup> rozsudky NSS ze dne 22. 7. 2009, čj. 1 As 44/2009-101, či ze dne 24. 5. 2017, čj. 3 As 93/2015-41

<sup>6</sup> VEDRAL, J. *Správní řád. Komentář*. Praha: BOVA POLYGON. 2006, s. 72.

tak (nevyplývá-li ze zákona něco jiného), aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 správního řádu, tj. rozsah skutkových zjištění musí odpovídat požadavku zákonnosti, nezneužívání pravomoci, respektive správního uvážení, požadavku šetření práv a oprávněných zájmů osob, požadavku materiální rovnosti. Pojem materiální pravdy je přitom třeba vykládat tak, že pochybnosti nejenže neexistují na straně správního orgánu, ale že správní orgán vzal v úvahu možné zpochybnění jím zjištěného skutkového stavu ze strany obviněného, tj. vypořádal se s jeho připomínkami, návrhy a námitkami.<sup>7</sup> Stav bez důvodných pochybností je tedy možné vyjádřit jako míru pravděpodobnosti, při níž neexistují rozumné pochybnosti o opaku.<sup>8</sup>

Rozhodující odpovědnost za řádné a dostatečné shromáždění podkladů rozhodnutí (včetně dokazování) přitom tíží správní orgán, a to ve smyslu zásady vyhledávací (vyšetřovací),<sup>9</sup> s tím, že může vyžadovat po účastnících řízení potřebnou součinnost<sup>10</sup> (přičemž může jít jen o takové požadavky na účastníky řízení, které se nedostanou do rozporu se zákonem).<sup>11</sup> Povinnost správního orgánu zjišťovat skutkový stav je přitom do určité míry modifikována v zájmu zoperativnění procesních postupů<sup>12</sup> tak, že správní orgán může k žádosti účastníka připustit, pokud to nemůže ohrozit účel řízení, aby za něj podklady pro vydání rozhodnutí opatřil tento účastník;<sup>13</sup> jinak podklady od dotčené osoby může správní orgán vyžadovat jen tehdy, stanoví-li tak právní předpis. Nicméně lze-li potřebné údaje získat z úřední evidence, kterou správní orgán sám vede, a pokud o to dotčená osoba požádá, je povinen jejich obstarání zajistit.<sup>14</sup>

Obě uvedené zásady jsou úzce spjatý; předpokládá se, že v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, bude správní orgán zjišťovat skutkový stav bez ohledu na aktivitu účastníků řízení a taktéž bez ohledu na to, zda zjišťované skutečnosti a okolnosti osobě, jíž má být uložena povinnost, prospívají či nikoli. Je přitom na správním orgánu, které důkazy v řízení o přestupku provede, není vázán návrhy účastníků (vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci).<sup>15</sup> Pokud zákon nestanoví, že je některý podklad pro správní orgán závazný, hodnotí správní orgán podklady, zejména důkazy, podle své úvahy, přičemž pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci; zásadu materiální pravdy a zásadu vyšetřovací tedy doplňuje zásada volného hodnocení důkazů.<sup>16</sup> Není

<sup>7</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2009, čj. 1 As 44/2009-101

<sup>8</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 3. 2017, č. j. 7 As 313/2016-30, či ze dne 23. 8. 2018, č. j. 5 As 123/2017-37

<sup>9</sup> PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges. 2017, s. 353.

<sup>10</sup> § 50 odst. 2 *in fine* SŘ

<sup>11</sup> § 50 odst. 2 věta první a druhá SŘ, § 6 odst. 2 věta druhá SŘ

<sup>12</sup> PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou*. 2. vydání. Praha: Leges. 2015, s. 32.

<sup>13</sup> § 50 odst. 2 věta první a druhá SŘ

<sup>14</sup> § 6 odst. 2 věta třetí SŘ

<sup>15</sup> § 52 SŘ

<sup>16</sup> § 50 odst. 4 SŘ

však zcela na libovůli správního orgánu, jakým způsobem s návrhy účastníků na provedení důkazů naloží; pokud některé z nich neprovede, musí v odůvodnění rozhodnutí uvést, proč se tak stalo. Správní orgán je oprávněn, ale i povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování. Zásada volného hodnocení důkazů neznamená, že by bylo rozhodujícímu orgánu dáno na výběr, které z provedených důkazů vyhodnotí a které nikoli a o které opře skutkové závěry a které opomene.<sup>17</sup> Jak judikoval Ústavní soud, neakceptování důkazního návrhu obviněného lze co do věcného obsahu odůvodnění založit toliko třemi důvody: Prvním je argument, dle něhož tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je navrhován důkaz, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení. Dalším je argument, dle kterého důkaz není s to ověřit ani vyvrátit tvrzenou skutečnost, čili ve vazbě na toto tvrzení nedisponuje vypovídací potencií. Třetím důvodem je pak nadbytečnost důkazu, tj. argument, dle něhož určité tvrzení, k jehož ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, bylo již v dosavadním řízení bez důvodných pochybností (s praktickou jistotou) ověřeno nebo vyvráceno.<sup>18</sup>

Lze tedy shrnout, že podklady pro vydání rozhodnutí o přestupku opatřuje zásadně správní orgán. To nicméně nevylučuje procesní aktivitu a součinnost účastníků. V tomto kontextu je však třeba zdůraznit, že obviněný z přestupku není povinen se hájit, zejména není povinen uvádět na svou obhajobu jakákoliv tvrzení, ani (anebo) o nich (nebo o jiných skutečnostech) nabízet a předkládat správnímu orgánu důkazy.<sup>19</sup> Nová přestupková právní úprava již explicitně upravuje zásadu zákazu donucování k sebeobviňování (*nemo tentetur se ipsem accusare* vyplývající ze zásady presumpce nevinny),<sup>20</sup> když stanovuje, že obviněný má právo nevypovídat a správní orgán jej nesmí nutit k výpovědi nebo doznání, o čemž jej musí před započatím výslechu poučit.<sup>21</sup> Ostatně ani doznání obviněného nezabavuje správní orgán povinnosti zjistit skutkový stav bez důvodných pochybností.<sup>22</sup> Obviněný má však samozřejmě právo se aktivně bránit, vyjadřovat se ke všem skutečnostem předestřeným správním orgánem, navrhopvat důkazy na podporu svých tvrzení. Nevyužití těchto oprávnění, pasivita na straně obviněného však pro něj může mít nepříznivý dopad. Důsledkem tohoto postoje obviněného, na který má zcela právo, totiž může být, že se správní orgán nedozví určité skutečnosti, o nichž může vědět pouze obviněný. Pokud tedy obviněný zvolí tuto taktiku a využije práva mlčet, nelze extenzivním výkladem uložit správnímu orgánu povinnost, aby za obviněného „domyslel“ všechna myslitelná

<sup>17</sup> rozsudek NSS ze dne 13. 11. 2009, čj. 5 As 29/2009-48

<sup>18</sup> usnesení ÚS ze dne 23. 9. 2005, sp. zn. III. ÚS 359/05

<sup>19</sup> § 52 věty první SŘ se tedy v řízení o přestupku neuplatní; usnesení RS NSS ze dne 14. 1. 2014, čj. 5 As 126/2011-68

<sup>20</sup> náleží ÚS ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. I ÚS 1848/08

<sup>21</sup> § 82 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

<sup>22</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115

nebo třeba i nepravděpodobná tvrzení a v rozhodnutí se s nimi vypořádal. Pokud obviněný netvrdí nic jiného, než co bylo zjištěno správním orgánem, má správní orgán důvod vycházet z obvyklých dějových a časových posloupností případů daného druhu.<sup>23</sup>

Bez ohledu na to, jakou procesní taktiku obviněný v řízení o přestupku zvolí, je to vždy správní orgán, kdo nese odpovědnost za zjištění skutkového stavu věci.<sup>24</sup> Primárně je tedy „důkazní břemeno“ na správním orgánu, nicméně pokud je tvrzením obviněného z přestupku některý z důkazů zpochybněn, přesouvá se „důkazní břemeno“ na jeho stranu a je pouze na něm, aby svá tvrzení prokázal (srov. § 52 správního řádu, který se jinak v rámci přestupkového řízení neuplatní).<sup>25</sup>

Zároveň je nutno zdůraznit oprávnění obviněného uplatňovat nové skutečnosti a navrhnout nové důkazy po celé správní řízení, tedy i v odvolání;<sup>26</sup> omezení v podobě koncentrační zásady stanovené v § 82 odst. 4 správního řádu na řízení o přestupku nedopadá.<sup>27</sup> S ohledem na princip plné jurisdikce je rovněž možné uvedené novoty uplatnit i v soudním řízení správním.<sup>28</sup> Nicméně je třeba mít na paměti, že uplatnit verzi příběhu již při silniční kontrole se jeví být naprosto přirozenou reakcí člověka, který bezpečně ví, že se přestupku nedopustil. Fakt, že svou verzi události obviněný neuplatňuje od samého počátku, či dokonce v průběhu doby mění svá tvrzení, může založit nevěrohodnost jeho obrany.<sup>29</sup> Stejně tak tvrdí-li obviněný určité skutečnosti, které jsou podle obecných zkušenostních pravidel krajně nepravděpodobné, nenabízí k nim žádný rozumný důkaz a ani správní orgán není s to takový důkaz opatřit, lze dospět na základě toho, jak se věci obvykle dějí, k závěru o nevěrohodnosti takových tvrzení.<sup>30</sup> Nicméně jen proto, že obviněný z přestupku neuplatnil tvrzení zpochybňující zjištěný skutkový stav a jím odpovídající důkazní návrhy v řízení před správními orgány, ač tak učinit mohl, nemohou být taková tvrzení v pozdějším řízení *per se* odmítnuta jako účelová. K odmítnutí novot se nelze uchýlit ani toliko na podkladě argumentu o nevěrohodnosti osoby (obviněného, svědka) s ohledem na (z úřední činnosti) známou charakteristiku jejího vystupování v řadě správních řízení, vyznačujícího se značným procesním taktizováním za pomoci různých obstrukčních taktik. Takové odmítnutí pouze s uvedeným odůvodněním by totiž vyústilo v porušení práva na spravedlivý proces, respektive práva na obhajobu,<sup>31</sup> neboť by jím docházelo

---

<sup>23</sup> usnesení RS NSS ze dne 14. 1. 2014, čj. 5 As 126/2011-68

<sup>24</sup> usnesení RS NSS ze dne 2. 5. 2017, čj. 10 As 24/2015-71

<sup>25</sup> rozsudky NSS ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35, ze dne 22. 5. 2014, čj. 7 As 50/2014-43, ze dne 22. 8. 2013, čj. 1 As 45/2013-37

<sup>26</sup> § 97 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

<sup>27</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115

<sup>28</sup> usnesení RS NSS ze dne 2. 5. 2017, čj. 10 As 24/2015-71

<sup>29</sup> rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2013, čj. 6 As 27/2013-49

<sup>30</sup> usnesení RS NSS ze dne 14. 1. 2014, čj. 5 As 126/2011-68

<sup>31</sup> rozsudek NSS ze dne 20. 1. 2006, čj. 4 As 2/2005-62

k apodiktickému hodnocení důkazních prostředků, aniž by byly jako důkazy provedeny.<sup>32</sup> Přesto za situace, kdy správní orgán provedl standardní dokazování, odpovídající typu projednávaného přestupku, z něhož nevytvářejí rozumné pochybnosti o průběhu skutkového děje, přičemž účastník řízení provedené dokazování a jeho výsledky nezpochybnil, nemůže změna jeho pasivního postoje ve správním řízení obvykle vést k úspěchu v následném soudním řízení.<sup>33</sup> Jiná je ovšem situace, neprovedou-li správní orgány dostatečné zjištění skutkového stavu věci, tedy úplné dokazování rozhodných skutečností, a přesto rozhodnou o vině. Za takové situace je pak na správním soudu, aby v mezích možností soudního přezkumu nová tvrzení podrobil konfrontaci s napadeným rozhodnutím a s obsahem správního spisu a případným dokazováním „oddělil zrno od plev“, tzn. nepravděpodobné či jinak bizarní námitky obviněného eliminoval.<sup>34</sup>

Dále je zapotřebí podotknout, že ne zřídka dochází k situacím, kdy jediným důkazem o spáchání přestupku jsou výpovědi zasahujících policistů, přičemž obviněný z přestupku tyto výpovědi zpochybňuje; o případy „tvrzení proti tvrzení“ jde typicky v případech přestupků pozorovatelných okem (např. telefonování za jízdy, nepřipoutání se bezpečnostním pásem, nedání znamení o změně směru jízdy). V takovýchto situacích musí především správní orgán policisty vždy vyslechnout jako svědky.<sup>35</sup> Dále si musí položit otázku, zda je svědectví policistů v daném případě důkazem dostatečným (Nejvyšší správní soud však již v minulosti zaujal názor, že v případě přestupků pozorovatelných pouhým okem takový důkaz postačuje).<sup>36</sup> Dalším krokem je porovnání výpovědí policistů a obrany prezentované obviněným s cílem učinit závěr o jejich věrohodnosti.<sup>37</sup> V případě výpovědi policistů Nejvyšší správní soud ustáleně vychází z názoru, že policistu lze obecně považovat za nestranného a věrohodného svědka, neprokáže-li se v konkrétním případě něco jiného. Je tomu tak proto, že policista zásadně nemá na věci a jejím výsledku jakýkoli zájem,<sup>38</sup> vykonává jen svoji služební povinnost, při níž je vázán závazkem, aby případný zásah do práv a svobod osob, jimž by v souvislosti s jeho činností mohla vzniknout újma, nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem nebo úkonem.<sup>39</sup> O případy, v nichž je možné pochybovat o věrohodnosti či nestrannosti policisty v pozici svědka, půjde zejména tehdy, pokud jsou ve výpovědích policistů rozpory, je-li hodnoceno jednání obtížně pozorovatelné pouhým okem, existují-li důkazy svědčící o zaujatosti

<sup>32</sup> rozsudek NSS ze dne 23. 8. 2018, čj. 3 As 203/2017-29

<sup>33</sup> rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2017, čj. 3 As 93/2015-41

<sup>34</sup> usnesení RS NSS ze dne 2. 5. 2017, čj. 10 As 24/2015-71

<sup>35</sup> rozsudek NSS ze dne 15. 8. 2018, čj. 8 As 259/2016-48

<sup>36</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2012, čj. 8 As 100/2011-70

<sup>37</sup> rozsudek NSS ze dne 15. 8. 2018, čj. 8 As 259/2016-48

<sup>38</sup> Systém hodnocení a odměňování policistů může vzbudit pochybnosti o jejich nestrannosti, přistoupí-li k němu další okolnost spočívající např. v neobvykle důkladné prohlídce stavu vozidla při běžné silniční kontrole, k níž chybí adekvátní vysvětlení.; srov. rozsudky NSS ze dne 17. 6. 2011, čj. 7 As 83/2010-63, či ze dne 8. 11. 2017, čj. 4 As 190/2017-24

<sup>39</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2007, čj. 4 As 19/2007-114

policistů vůči osobě obviněného, pokud je policista hodnocen či odměňován podle toho, s jakou úspěšností se mu daří dosahovat postihu jednotlivců za přestupky, nebo v případě šikanózního postupu policistů, který spočívá v provádění přehnaně horlivé a rozsáhlé kontroly, aniž by k tomu byl rozumný důvod.<sup>40</sup> V intencích uvedené judikatury lze tedy obecně policistu považovat za nestranného svědka (nikoliv nutně věrohodnějšího), neprokáže-li se v konkrétním případě něco jiného.<sup>41</sup> To plyne, jak již bylo uvedeno, ze skutečnosti, že policisté jsou úředními osobami a nemají za normálních okolností na výsledku přestupkového řízení zájem.<sup>42</sup> Posouzení věrohodnosti výpovědi policistů je ovšem součástí hodnocení důkazů v každém konkrétním případě, při němž je třeba vzít v úvahu všechny okolnosti, aniž lze automaticky výpovědím policistů přiznávat větší věrohodnost než výpovědím jiným. Oproti tomu je přirozené, že osoba, které hrozí postih za přestupek, není ve své věci nestranná a je u ní pochopitelné, bude-li tvrdit pouze takové skutečnosti, které jsou jí ku prospěchu. Totéž potom může platit i pro osoby, které jsou osobě podezřelé ze spáchání přestupku blízké či jsou k ní v jistém postavení závislosti.<sup>43</sup>

Především v těchto případech je nutno mít na paměti, že listinami v podobě úředního záznamu a oznámení přestupku nelze ve správním řízení provádět dokazování;<sup>44</sup> jde sice o podklady rozhodnutí ve smyslu § 50 odst. 1 správního řádu, slouží však pouze k orientaci správního orgánu, jakým způsobem zaměřit samotné dokazování. Nelze-li tedy úřední záznamy použít jako důkazy ve správním řízení, tím spíše nemohou být použity jako důkazy ani v řízení soudním. Obecně platí, že v případech, kdy při provádění úředního úkonu nebyl proveden audio/vizuální záznam a okolnosti jeho provádění jsou zpochybňovány, jsou zásadním důkazem o skutkovém stavu věci obvykle svědecké výpovědi osob, které se tohoto úkonu osobně zúčastnily, zejména úředních osob (zasahující hlídky). V případech „tvrzení proti tvrzení“ proto musí rozhodující orgán vždy vyslechnout ony úřední osoby jako svědky a nesmí se spokojit jen s oznámením přestupku a úředním záznamem, vyhotovenými zasahující hlídkou.<sup>45</sup>

Na tomto místě je taktéž zapotřebí zmínit problematiku skutečností nevyžadujících dokazování, u nichž je nutno důsledně rozlišovat mezi skutečnostmi obecně známými (notorietami) a skutečnostmi známými z úřední činnosti. V případě skutečností obecně známých je totiž již z její povahy nadbytečné, aby správní orgán uváděl zdroj, z něhož se o její existenci dozvěděl. Naproti tomu aplikuje-li správní orgán skutečnost jemu známou z úřední činnosti, musí v odůvodnění rozhodnutí náležitě vyložit, ze které své konkrétní úřední činnosti či postupu ji zná,

---

<sup>40</sup> rozsudky NSS ze dne 21. 1. 2016, čj. 6 As 126/2015-42, ze dne 17. 6. 2011, čj. 7 As 83/2010-63

<sup>41</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2007 čj. 4 As 19/2007-114

<sup>42</sup> rozsudek NSS ze dne 17. 6. 2011, čj. 7 As 83/2010-63

<sup>43</sup> rozsudek NSS ze dne 20. 3. 2013, čj. 9 As 139/2012-30

<sup>44</sup> rozsudky NSS ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115, ze dne 9. 9. 2010, čj. 1 As 34/2010-73

<sup>45</sup> rozsudky NSS ze dne 12. 4. 2017, čj. 3 As 155/2016-34, ze dne 22. 6. 2016, čj. 1 As 60/2016-30



respektive odkud se o ní dozvěděl. Pokud tedy orgán veřejné správy čerpá určitá fakta například z jiných rozhodnutí či spisů, může jít dle jejich povahy o skutečnosti úředně známé. V takovém případě je však povinen rozhodnutí či spis identifikovat. Neučiní-li tak, nelze přezkoumat, zda se vskutku jedná o skutečnost orgánu veřejné správy známou z jeho úřední činnosti, a zda tedy postupoval v souladu se zákonem, pokud z ní vycházel, aniž o ní vedl dokazování.<sup>46</sup>

Dokazování musí být zásadně zaměřeno na znaky skutkové podstaty přestupku, přičemž zároveň nelze zapomínat, že přestupek je nadále definován nejen formální stránkou, ale též stránkou materiální, tedy jistou minimální (alespoň nepatrnou) mírou nebezpečnosti pro společnost.<sup>47</sup> V drtivé většině případů je již samotným naplněním formální stránky přestupku *per se* naplněna i stránka materiální, neboť již samotné legislativní vymezení pojmových znaků jednotlivých přestupků předpokládá, že jde o jednání společensky škodlivá, respektive v míře odpovídající povaze přestupků nebezpečná. Mohou však nastat výjimečné případy, kdy tomu tak, s ohledem na specifické okolnosti věci, nebude. Pokud kromě okolností jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, existují další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku. Čím vyšší bude společenská nebezpečnost určitého jednání, tím výjimečnější musí být okolnosti, které by mohly oslabit materiální stránku natolik, že by toto jednání vůbec nemohlo být kvalifikováno jako přestupek.<sup>48</sup> Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména význam chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele či míra jeho zavinění.<sup>49</sup> Okolnosti případně vylučující porušení nebo ohrožení zájmu společnosti ovšem musí být posuzovány vždy v každém konkrétním případě; nelze vyslovovat žádné paušální závěry.<sup>50</sup> Je tedy imanentní povinností správních orgánů rozhodujících v přestupkových věcech zabývat se i tímto aspektem věci. Nicméně míra podrobnosti pro odůvodnění naplnění materiálního znaku přestupku je dána konkrétními pochybnostmi vznesenými v průběhu správního řízení. Pokud v průběhu správního řízení není

---

<sup>46</sup> rozsudky NSS ze dne 12. 4. 2011, čj. 1 As 33/2011-58, ze dne 10. 2. 2010, čj. 1 As 100/2009-129, ze dne 20. 9. 2017, čj. 3 As 17/2017-63

<sup>47</sup> Dle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich je přestupkem *společensky škodlivý* protiprávní čin.

<sup>48</sup> rozsudky NSS ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23, ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45, ze dne 9. 4. 2015, čj. 7 As 63/2015-29, ze dne 19. 12. 2014, čj. 3 As 78/2014-38

<sup>49</sup> rozsudky NSS ze dne 10. 1. 2013, čj. 8 As 34/2012-35, ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-46, ze dne 26. 4. 2013, čj. 5 As 76/2011-78, ze dne 9. 4. 2015, čj. 7 As 63/2015-29

<sup>50</sup> rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45

materiální stránka zpochybněna, není vadou správního rozhodnutí, pokud neobsahuje obsáhlé odůvodnění v tomto směru.<sup>51</sup>

Je-li zjištěný skutkový stav nejasný či mezerovitý, musí se správní orgán postarat o odstranění těchto nejasností a mezer (např. tím, že si vyžádá listiny, vyslechne další svědky, aniž mu to účastníci navrhnou, provede místní ohledání, ustanoví znalce, apod.).<sup>52</sup> Zůstanou-li však po shromáždění všech podkladů pro rozhodnutí a vyčerpání všech možných důkazů důvodné pochybnosti o skutkové (nikoliv právní) otázce významné pro rozhodnutí o vině obviněného (např. zda se skutek stal, za jakých okolností byl spáchán, zda tu byla některá z okolností vylučujících protiprávnost), není možné obviněného uznat vinným. V řízení o přestupku se proto nelze spokojit s tím, že skutečnost, že obviněný z přestupku se jej dopustil, se jeví být pravděpodobnou či dokonce nejpravděpodobnější verzí rozhodného skutkového děje. Existuje-li pochybnost, tzn. ne zcela nepravděpodobná možnost, že se skutkový děj odehrál jinak než tak, že naplňuje všechny znaky skutkové podstaty přestupku, nepřipadá shledání viny v úvahu. Ze zásady presumpce nevinoty totiž vyplývá pravidlo *in dubio pro reo*, dle kterého pochybnosti o skutkových okolnostech je nutno vykládat ve prospěch obviněného.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> rozsudek NSS ze dne 14. 1. 2016, čj. 10 As 113/2014-71

<sup>52</sup> rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2017, čj. 3 As 93/2015-41

<sup>53</sup> PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017, s. 356; rozsudek NSS ze dne 18. 5. 2011, čj. 7 As 4/2011-79

## 2. PŘESTUPKY PROTI BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

### 2.1. Přestupky související s technickým stavem vozidla – 125c odst. 1 písm. a)

Zákon o silničním provozu v kapitole stran přestupků ze všeho nejdříve vymezuje skutkové podstaty související s technickým stavem vozidla. Podle § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu je řidič (mimo jiné) povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem, tj. zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,<sup>54</sup> respektive vyhláškou o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

První dvě zákonem vymezené skutkové podstaty přestupků související s technickým stavem vozidla spojuje legální termín *státní poznávací značka*, respektive *registrační značka* jakožto legislativní zkratka. Zákon neobsahuje její legální definici,<sup>55</sup> judikatura ji však definuje *jako takovou identifikační značku vozidla, kterou provozovatel vozidla získá prostřednictvím žádosti o registraci vozidla u českého úřadu.*<sup>56</sup> Registrační značky, jejich formu, obsah a způsoby umístění na vozidle konkrétně upravuje vyhláška o registraci vozidel.<sup>57</sup>

Dle § 125c odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu **se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo**

- (bod 1) **na němž v rozporu s jiným právním předpisem**<sup>58</sup>
  - **není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“)** nebo
  - **je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena**
- (bod 2) **jehož tabulka registrační značky je**
  - **zakryta** (např. papírem, igelitem, látkou)
  - **nečitelná** (např. znečištěná)

---

<sup>54</sup> Dle § 38 odst. 1 písm. c) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, na němž není umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu, způsobem umožňujícím identifikaci vozidla.

<sup>55</sup> V již zrušené vyhlášce č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel byla *registrační značka* definována v § 2 písm. b) jako zápis písmenných a číselných znaků vyznačených na tabulce registrační značky. Registrační značku tvoří zápis nejméně pěti a nejvýše sedmi znaků, přičemž první písmeno v registrační značce je vždy kódem kraje, do jehož územního obvodu náleží registrační místo, které registrační značku přiděluje. Toto neplatí u diplomatických, cizineckých a zvláštních registračních značek; Platná vyhláška o registraci vozidel již vymezení pojmu neobsahuje.

<sup>56</sup> rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2015, čj. 9 As 230/2014-37

<sup>57</sup> Zákonné zmocnění v § 38 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

<sup>58</sup> § 38 odst. 1 písm. c) téhož zákona

- **upravena tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost** (např. ohnuta, přetřena barvou, poškození či pozměnění znaků)
- **umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost** (např. za sklem, obráceně)

Tyto přestupky byly zakotveny za účelem nepřetržité možnosti dostatečné identifikace vozidla a jeho provozovatele ze strany kontrolních subjektů i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, což je jejich společným objektem.<sup>59</sup>

Procesní obrana obviněných řidičů velmi často směřuje k absenci subjektivní stránky přestupku (zavinění), jehož prokázání nebývá snadné. Zejména jde o argumentaci okolnostmi, za nichž došlo k ovlivnění čitelnosti registrační značky nebo k jejímu oddělení od vozidla a jeho následnému provozu, představující omluvitelný důvod počínání řidičů.

Nejdříve je nutno zdůraznit pro tento typ přestupků zásadní (a zároveň výchozí) skutečnost, a sice že každý řidič je povinen zkontrolovat před jízdou technické podmínky a další náležitosti svého vozidla.<sup>60</sup>

**K bodu 1** (situace, kdy příslušná tabulka registrační značky není na vozidle vůbec)

Právě s ohledem na preventivně stanovenou povinnost kontroly před započatím jízdy argumentace přestupců odcizením tabulky registrační značky nebývá úspěšná. Vozidlo, jemuž byly skutečně odcizeny tabulky registrační značky, nelze v období do vydání nových tabulek užít k provozu na pozemních komunikacích.<sup>61</sup> Odpovědnosti z předmětného přestupku nezbavuje řidiče ani skutečnost, že řídil vozidlo alespoň s jednou řádně usazenou příslušnou tabulkou registrační značky, jelikož povinnost umístit na vozidlo tabulku registrační značky je splněna teprve tehdy, je-li na vozidle tabulka registrační značky umístěna řádně, tedy v takovém počtu a na takovém místě dle vyhlášky o registraci vozidel.<sup>62</sup> Důkazně složitější situace však nastává tehdy, tvrdí-li řidič, že před jízdou řádně provedl kontrolu vozidla a poté během jízdy došlo k upadnutí tabulky registrační značky zcela náhodou a řidič tuto skutečnost zjistil až při silniční kontrole. V takovém případě je nutno tuto případnou nahodilou událost důvěryhodným způsobem prokázat. Ze strany zasahujících subjektů by proto mělo dojít k ohledání stavu upevňovací tabulky registrační značky na daném vozidle, k prošetření aktuální situace předmětné pozemní komunikace (otřesy vlivem výmolů, dopravní nehoda, apod.) s možnými dopady na vozidlo, k ověření zda se eventuálně chybějící registrační značka nenašla, ke zjištění,

<sup>59</sup> rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2015, čj. 6 As 106/2014-25

<sup>60</sup> rozsudky NSS ze dne 14. 1. 2016, čj. 10 As 113/2014-71, či ze dne 7. 4. 2017, čj. 7 As 61/2017-34, ze dne 29. 7. 2010, čj. 4 As 10/2010-58

<sup>61</sup> rozsudek NSS ze dne 29. 7. 2010, čj. 4 As 10/2010-58

<sup>62</sup> § 7 odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve spojení s § 32 odst. 4 vyhlášky o registraci vozidel; rozsudek NSS ze dne 14. 2. 2013, čj. 7 As 79/2012-54

zda v úseku jízdy řidiče neprojížděl kolem jiných policejních hlídek, které by si mohly absence registrační značky na vozidle všimnout, atd.<sup>63</sup> Správní orgán musí v takových případech prokázat, že došlo k naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku, tedy že se jednalo alespoň o nedbalost nevědomou, tedy že řidič o rozhodné skutečnosti vědět měl a mohl.<sup>64</sup>

Mohou však nastat i případy, kdy řidič provede preventivní kontrolu vozidla před započatím jízdy, zjistí absenci tabulky registrační značky a za účelem jízdy s takovým vozidlem učiní opatření ve snaze zabránit vyloučení či podstatné ztížení jeho identifikace, tedy k eliminaci materiální stránky přestupku (např. absentující tabulku registrační značky nahradí alternativou v podobě kartonu).<sup>65</sup> Zde vyvstává otázka, zda lze takové jednání postihnout. Dle mého názoru jde o případy hraniční, u nichž bude záležet na konkrétní situaci a jejím zkoumání:

- (I) Některá opatření zvolená řidičem skutečně nemusí vyloučit možnost identifikace vozidla; v takovém případě by nebyl postih řidiče namístě. S ohledem na uvedený názor je však zapotřebí na tomto místě zmínit Metodické stanovisko Ministerstva dopravy, odboru provozu silničních vozidel, k aplikaci § 22 odst. 1 písm. a) bodů 1 a 2 zákona č. 200/1990 Sb. č. j. 754/2008-160-OST/1,<sup>66</sup> dle něhož v případě, že řidič v rozporu s § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu užije vozidlo, které nespĺňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, neboť na něm nejsou umístěny tabulky registrační značky řádně, ale identifikace vozidla nebyla znemožněna či podstatně ztížena, je možné jeho jednání kvalifikovat dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. S tímto názorem se však nemohu ztotožnit, neboť účelem povinného osazení vozidla registračními značkami je možnost jeho identifikace. Zůstane-li možnost identifikace zachována, nelze jednání řidiče (byť formálně protiprávního) označit za škodlivé, a tedy dospět k závěru o naplnění materiálního stránky přestupku [at' už dle písm. a) či k)].<sup>67</sup>
- (II) Někdy však řidič, přestože je veden snahou neporušit, respektive neohrozit zájem chráněný zákonem, situaci neodhadne a jím zvolené řešení nebude dostatečným; za takové situace by měl být postup řidiče bez vlivu na jeho odpovědnost, avšak měl by být zohledněn při stanovení sankce jako polehčující okolnost.

---

<sup>63</sup> rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2016, čj. 6 As 65/2016-31

<sup>64</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 210.

<sup>65</sup> Kartonovou maketu dle mého názoru nelze chápat jako registrační značku ve smyslu zákona, tudíž tyto případy je nutno subsumovat pod bod 1, tedy situace, kdy příslušná tabulka registrační značky není na vozidle vůbec

<sup>66</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodické stanovisko k aplikaci § 22 odst. 1 písm. a) bod 1 a 2 zákona č. 200/1999 Sb., čj. 754/2008-160-OST/1* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_65.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_65.pdf)>.

<sup>67</sup> Obdobně KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 717.

Pokud jde o druhou alternativu přestupkového jednání dle bodu 1, tedy případ, že je na vozidle umístěna nepřislušná tabulka registrační značky, je výchozí důkazní situace s ohledem na objektivní stav podstatně jednodušší.

**K bodu 2** (situace, kdy tabulka registrační značky je sice na vozidle umístěna, avšak je ovlivněna její čitelnost)

Imanentní částí této skutkové podstaty je znemožnění nebo podstatné ztížení čitelnosti tabulky registrační značky. I v tomto případě prokazování odpovědnosti za předmětný přestupek z hlediska naplnění jeho subjektivní stránky může být nesnadné (s ohledem na totožný účel zakotvení přestupků dle bodu 1 i 2, lze proto v podrobnostech odkázat výše). A to zejména v situacích, kdy řidič (obdobně jako v předchozím případě) tvrdí, že před započatím jízdy byla registrační značka čitelná, avšak při jízdě pravděpodobně například z důvodu špatného počasí došlo k jejímu znečištění. V důsledku toho je poté nutno vážit, zda počasí skutečně mohlo rezultovat v zákonem reprobovanou skutečnost. Problematickou situací se může zdát i umístění (např. upadnuté) tabulky registrační značky za čelní či zadní sklo, kdy se řidiči hájí tím, že tak jednali s pohnutkou zachovat možnost identifikace vozidla; dle výše zmíněného stanoviska Ministerstva dopravy však v naprosté většině případů takové umístění tabulky registrační značky její čitelnost podstatně ztěžuje pro ostatní účastníky provozu i pro kontrolní orgány bezprostředně a zejména prostřednictvím automatizovaných identifikačních systémů.

Další skutková podstata přestupku vymezená v § 125c odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu souvisí s technickým stavem vozidla, který může mít zásadní význam pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Přestupku podle **bodu 3 se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.**

Naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku tedy předvídá nikoliv pouze užití technicky nezpůsobilého vozidla, ale teprve vozidla, které svou závažnou technickou nezpůsobilostí bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Obecně lze na pozemních komunikacích provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích ve smyslu zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.<sup>68</sup> Silniční vozidlo je přitom technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud<sup>69</sup>

- pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

<sup>68</sup> § 36 odst. 1 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

<sup>69</sup> § 37 odst. 1 téhož zákona

- poškozují životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem
- provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným zákonem,
- byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.

Závady na technickém stavu vozidla, jeho ústrojí a částech se zjišťují technickou prohlídkou silničního vozidla ve stanici technické kontroly a mohou být dle závažnosti kvalifikovány do 3 stupňů:<sup>70</sup>

- lehká závada, která nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
- vážná závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí, ale neohrožuje bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích
- nebezpečná závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích

K provozu na pozemních komunikacích je pak silniční vozidlo technicky způsobilé pouze tehdy, pokud technickou kontrolou nebyly zjištěny žádné závady nebo byly zjištěny jen závady lehké.<sup>71</sup>

V daném případě je však nutno opakovaně zdůraznit, že skutková podstata přestupku nepostihuje jakoukoliv technickou nezpůsobilost, ale pouze závažnou technickou nezpůsobilost, která bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jaké závady na vozidle bezprostředně ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, bude vždy na posouzení konkrétního případu. Takové posouzení je vždy nutno vztahovat ke konkrétní jízdě (např. ve vztahu k povětrnostním podmínkám, stavu komunikace, apod.).<sup>72</sup> Určitým vodítkem může být ustanovení § 40 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, které mezi závady ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích řadí například některé závady v osvětlení vozidla, v jeho zasklení, na pneumatikách, zjevné unikání paliva, oleje nebo mazacích tuků, a další. Uvedené ustanovení vypočítává závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vždy. Užití slova *vždy* se však může zdát matoucí, neboť existence závady ve smyslu předmětné vyhlášky ještě *per se* neindikuje naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. a) bodu 3 zákona o silničním provozu. Je totiž třeba mít na paměti, že citované ustanovení vyhlášky nevychází ze zákonného zmocnění, není tedy dodržen

<sup>70</sup> § 49 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

<sup>71</sup> § 50 téhož zákona

<sup>72</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1 vydání, Praha: C. H. Beck, 2016, s. 212.

princip *secundum et intra legem*, tj. že odvozená normotvorba musí vycházet z explicitního zákonného zmocnění a zákon smí provádět jen v jeho rozsahu. Vždy je tedy nutno hodnotit v každém jednotlivém případě míru technické nezpůsobilosti užitého vozidla.<sup>73</sup> V případě nikoliv takto kvalifikované závažné technické nezpůsobilosti vozidla však přichází v úvahu aplikace § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Poslední skutková podstata přestupku související s technickým stavem vozidla navazuje na skutkovou podstatu předchozí, jež však vykazuje vyšší stupeň závažnosti protiprávního jednání, neboť technická nezpůsobilost již byla deklarována zadržením osvědčení o registraci vozidla. Podle  **bodu 4 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo.**

Ustanovení § 6b zákona o silničním provozu stanovuje policistovi oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla vykazujícího nebezpečnou závadu,<sup>74</sup> která vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí. Využití tohoto oprávnění je však vázáno na případy, kdy (1) lze nebezpečnou závadu zjistit při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy<sup>75</sup> anebo (2) při objasňování dopravní nehody.<sup>76</sup> Uvedené oprávnění má dle důvodové zprávy<sup>77</sup> primárně sloužit jako motivační prvek ve vztahu k provozovatelům technicky nezpůsobilého vozidla, aby zjištěnou závadu skutečně odstranili a neužívali vozidla nadále v provozu s tím, že při příští kontrole třeba nemusí být závada odhalena. O zadržení osvědčení o registraci vozidla vykazujícího nebezpečnou závadu vydá policista řidiči vozidla nebo jeho provozovateli, je-li přítomen, doklad;<sup>78</sup> a to i v případě, že osvědčení nelze zadržet z důvodu, že jej řidič nemá u sebe<sup>79</sup> [za takové situace řidiče tíží odpovědnost dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť řidič musí mít při řízení osvědčení o registraci vozidla u sebe].<sup>80</sup> Pokud není doklad o zadržení osvědčení vydán provozovateli vozidla, zašle policie nejpozději následující pracovní den po dni zadržení osvědčení kopii tohoto dokladu.<sup>81</sup> Za situace, kdy řidič neměl osvědčení u sebe, je provozovateli stanovena povinnost osvědčení odevzdat do 5 pracovních dnů ode dne vydání dokladu o jeho zadržení (byl-li řidičem) nebo od doručení kopie tohoto dokladu úřadu příslušnému k zapisování údajů

<sup>73</sup> rozsudek NSS ze dne 28. 12. 2016, čj. 3 As 221/2014-46

<sup>74</sup> Nebezpečné závady vymezuje příloha č. 1 vyhlášky o technických silničních kontrolách

<sup>75</sup> § 6a ZoSP

<sup>76</sup> § 124 odst. 9 písm. b) ZoSP

<sup>77</sup> *Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqge3f6nbyl5shu&groupIndex=0&rowIndex=0>>.

<sup>78</sup> Vzor dokladu v příloze č. 3 vyhlášky o technických silničních kontrolách

<sup>79</sup> § 6b odst. 1 ZoSP

<sup>80</sup> § 6 odst. 7 písm. b) ZoSP

<sup>81</sup> § 6b odst. 3 *in fine* ZoSP



o vozidle do registru silničních vozidel,<sup>82</sup> jinak se vystavuje postihu za přestupek dle § 125c odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu. Oprávnění (duplicitně) zadržet osvědčení o registraci vozidla má policista i v případě, je-li zjištěno, že osvědčení nebylo fakticky odevzdáno,<sup>83</sup> a to i za situace, že se na vozidle již předmětná závada nenachází. Zákon o silničním provozu totiž předpokládá vrácení zadrženého osvědčení o registraci vozidla teprve na základě žádosti s kvalifikovaným doložením odstranění závady, tj. protokolem o technické prohlídce ze stanice technické kontroly, jímž se prokazuje, že (1) nebezpečné závady zjištěné při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy byly odstraněny, nebo že (2) vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, jde-li o nebezpečné závady zjištěné při objasňování dopravní nehody.<sup>84</sup> Zároveň je však třeba zmínit, že protokol o technické prohlídce prokazující odstranění závad, pro něž bylo osvědčení o registraci vozidla zadrženo, nahrazuje po dobu 5 pracovních dnů zadržené osvědčení o registraci vozidla.<sup>85</sup>

Dokazování předmětného přestupku nebývá složité, jelikož je založen na objektivní existenci zadržení osvědčení o registraci.<sup>86</sup> V převážné většině řidiči na svou obhajobu tvrdí, že nevěděli o zadržení osvědčení o registraci vozidla (které bylo i fakticky odebráno). V takovém případě pak lze vzhledem k povinnosti každého řidiče mít při řízení vozidla příslušné osvědčení u sebe,<sup>87</sup> uvedenou argumentaci odmítnout, neboť o zadržení osvědčení řidič vědět měl a mohl. Nicméně může nastat i situace, kdy řidič skutečně nevěděl o zadržení osvědčení, které nebylo fakticky odebráno (v případě řidiče odlišného od provozovatele a provozovatel jej o zadržení nezpravil a v rozporu se zákonem neodevzdané osvědčení mu společně s vozidlem přenechal); takového řidiče tedy nepochybně nelze shledat odpovědným za předmětný přestupek v důsledku absence zavinění.

## **2.2. Skutkové podstaty související s alkoholem a jinými návykovými látkami - § 125c odst. 1 písm. b), c) a d)**

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. b), c) a d) zákona o silničním provozu jsou vymezena pro návykové látky za volantem. Co se rozumí alkoholem a jinými návykovými látkami a termíny souvisejícími vymezuje především zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek a zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších

---

<sup>82</sup> § 6b odst. 4 ZoSP

<sup>83</sup> § 6b odst. 4 ZoSP

<sup>84</sup> § 6c odst. 1 ZoSP

<sup>85</sup> § 6c odst. 3 ZoSP

<sup>86</sup> Jde o obdobnou situaci jako v případech přestupků dle § 125c odst. 1 písm. e) ZoSP.

<sup>87</sup> § 6 odst. 7 písm. b) ZoSP; porušení této povinnosti odráží přestupek § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona

zákonů (společně s nařízením vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek). Nelze odhlédnout ani od legální definice návykové látky obsažené v trestním zákoníku, který jí rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.<sup>88</sup> Obdobně byla citovaná definice převzata do zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení proti nim.<sup>89</sup>

Ze všeho nejdříve je třeba zdůraznit pro posuzování předmětných přestupků zásadní skutečnost, že v České republice bylo vždy vycházeno ze zásady tzv. nulové tolerance při řízení motorových vozidel. Zákonodárce ji vyjádřil v § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, což potvrzuje i konstantní judikatura Nejvyššího správního soudu.<sup>90</sup>

Způsoby, jak zjistit (ne)dodržení požadované nulové tolerance přítomnosti návykových látek v organismu člověka, předvídá právní úprava dva základní:

- orientační vyšetření<sup>91</sup>
- odborné lékařské vyšetření<sup>92</sup>

### **Dokazování ovlivnění alkoholem**

Orientační vyšetření ke zjištění alkoholu v organismu vyšetřované osoby spočívá v použití dechového analyzátoru schváleného Českým metrologickým institutem, a to v souladu s jeho metodikou č. 114-MP-C008-08<sup>93</sup> pro měření alkoholu v dechu. Tato metodika se zaměřuje primárně na vlastní postup zjišťování možného ovlivnění alkoholem pomocí analyzátorů alkoholu v dechu, tedy na činnost prováděnou především orgány dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, ale také na interpretaci získaných výsledků pro účely příslušných správních a jiných řízení. Z této metodiky vyplývá, že vzhledem k měřicímu principu přístroje a vyloučení podezření na zbytkový alkohol v ústní dutině (a pokračující intenzivní resorpci alkoholu do organismu) je nutné při pozitivních zkouškách

---

<sup>88</sup> § 130 TZ

<sup>89</sup> § 19 *in fine*

<sup>90</sup> Prokáže-li správní orgán právně konformním způsobem přítomnost alkoholu v krvi obviněného a tato skutečnost je zapříčiněna požitím alkoholického nápoje, jsou (za dalších předpokladů) naplněny znaky skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) ZoSP; rozsudky NSS ze dne 21. 9. 2010, čj. 8 As 59/2010-78, ze dne 22. 3. 2012, čj. 7 As 77/2011-76, ze dne 11. 3. 2015, čj. 3 As 141/2014-24, ze dne 11. 5. 2016, čj. 10 As 173/2015-32, ze dne 21. 7. 2017, čj. 2 As 157/2017-42.

<sup>91</sup> § 2 písm. m) zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek; tj. dechová zkouška nebo vyšetření slin nebo steru z kůže nebo sliznic, včetně jejich odběru, za účelem zjištění obsahu alkoholu nebo jiné návykové látky v těle, a rovněž vyšetření moči příslušníkem nebo občanským zaměstnancem Vězeňské služby České republiky

<sup>92</sup> § 2 písm. n) zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek; tj. cílené klinické vyšetření lékařem, včetně odběru biologického materiálu [§ 2 písm. o) téhož zákona; tj. odběr vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo steru z kůže nebo sliznic, s výjimkou odběru biologického materiálu pro orientační vyšetření]

<sup>93</sup> ČMI, Oblastní inspektorát Praha. *PRACOVNÍ POSTUP č. 114-MP-C008-08 METODIKA MĚŘENÍ ALKOHOLU V DECHU pro analyzátorů alkoholu vdechu* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_65.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_65.pdf)>.

na alkohol (na displeji přístroje se zobrazí číselná hodnota větší než 0,00) měření minimálně jednou zopakovat po uplynutí 5 minut. Aby bylo možné výsledek brát jako akceptovatelný, nesmí mezi výsledky obou měření být rozdíl větší než 10 %. Pro zjištění hladiny alkoholu v organismu vyšetřované osoby je dle předemtné metodiky poté rozhodující výsledek zkoušky časově bližší řízení vozidla, který byl druhou zkouškou potvrzen.

Tomuto názoru však kontruje judikatura Nejvyššího správního soudu, který prostřednictvím rozšířeného senátu v relativně nedávné době posuzoval mezi jednotlivými senáty rozpornou judikatorní otázku, jak v rámci sankčního řízení hodnotit výsledky opakovaných orientačních dechových zkoušek, tj. zda má být zohledněna vždy pouze první naměřená hodnota, zda má být vždy zohledněna pouze hodnota pro obviněného výhodnější či dokonce, zda je relevantní hodnotou aritmetický průměr mezi naměřenými hodnotami. Problém nastává v případech, kdy jedna z naměřených hodnot vykazuje 0,00 ‰ (z důvodu možné absence odpovědnosti) či se pohybuje okolo 1,00 ‰ (z důvodu možné přísnější kvalifikace přestupku či dokonce trestného činu).<sup>94</sup> Dle závěru Nejvyššího správního soudu nelze obecně určit, jak mají být ve všech případech správními orgány a následně správními soudy vyhodnoceny výsledky orientační dechové zkoušky. Pokud výsledek orientační dechové zkoušky nebude jednoznačný a spolehlivý v potřebné míře, může být přesto závěr o vině dovozen z dalších provedených důkazů; naopak i na první pohled spolehlivě a jednoznačně působící výsledek dechové orientační zkoušky může být úspěšně vyvrácen dalšími důkazy, zejména odborným lékařským vyšetřením, které řidič podstoupí z důvodu nesouhlasu s výsledkem orientační dechové zkoušky. Nejvyšší správní soud proto uzavřel, že výsledek orientační dechové zkoušky je jedním z důkazů, které provádí správní orgán v řízení o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b) nebo c) zákona o silničním provozu a které je povinen hodnotit podle § 50 odst. 3 a 4 správního řádu v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů, zásadou oficiality a zásadou materiální pravdy. Je-li výsledek orientační dechové zkoušky spolehlivý a jednoznačný, může být na něm založen závěr o vině. Pokud však výsledek orientační dechové zkoušky připouští s ohledem na jeho určitou nepřesnost důvodné pochybnosti o ovlivnění řidiče požitým alkoholem či o stupni tohoto ovlivnění, a tyto pochybnosti se nepodaří odstranit provedením dalších důkazů, je třeba v souladu se zásadou *in dubio pro reo* rozhodnout ve prospěch obviněného.<sup>95</sup>

Vrátíme-li se zpět, obecně platí, že se od výše uvedeným způsobem naměřené hodnoty alkoholu následně odečte maximální stanovená odchylka přístroje ve výši 0,24 g/kg, v níž je

---

<sup>94</sup> Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle 274 TZ; dle usnesení NS ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007, podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný, řidič motorového vozidla schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile).

<sup>95</sup> usnesení RS NSS ze dne 17. 4. 2018, čj. 2 As 154/2017-44

zahrnut možný vliv nepřesnosti měření i hodnota fyziologické hladiny alkoholu v těle člověka. Takto zjištěná hodnota je u vyšetřované osoby považovaná za prokázanou. Je-li rozdíl mezi zkouškami větší než 10 %, je nutné provést další dechovou zkoušku opět minimálně po 5 minutách. Pokud je i při dalším měření zjištěn rozdíl větší než 10 %, je na vyšetřujícím orgánu, zda bude dechovou zkoušku opakovat či vyzve vyšetřovanou osobu k odbornému lékařskému vyšetření. Vzhledem k tomu, že se v případě pozitivního výsledku zjištěného příslušným certifikovaným přístrojem neprovádí odborné lékařské vyšetření,<sup>96</sup> je nutno ze strany policejních orgánů dbát na dodržení předepsaných postupů pro provádění dechové zkoušky, aby zjištěný výsledek nemohl být při následném sankčním řízení důvodně zpochybněn. Významem metodiky měření se zabýval i Nejvyšší správní soud, který konstatoval, že metodiku sice není možno samu o sobě považovat za právně závazný pokyn pro postup policisty, nicméně má pro posouzení věrohodnosti měření velký význam. Metodika má zohlednit všechny relevantní vlastnosti měřicího přístroje (zejména jeho technické parametry, fyzikální principy, na základě nichž funguje, aj.), včetně předem předvídatelné nestandardní situace při měření. S ohledem na to vše má dát uživateli měřicího přístroje takové pokyny k jeho používání, které povedou při jejich dodržení ke spolehlivým výsledkům měření. Metodika má tedy zajistit, že postupuje-li policista podle ní, může být výsledek měření považován za věrohodný.<sup>97</sup>

Na uvedenou metodiku navazuje Metodika Ministerstva dopravy k usměrnění některých správních činností obecních úřadů s rozšířenou působností a krajských úřadů čj. 286/2009-160-OST,<sup>98</sup> z níž vyplývá, že v případech, kdy je naměřená hodnota nižší než 0,25 g/kg, tedy 0 - 0,24 g/kg, je nutno považovat výsledek za negativní; výsledkem takového měření nelze s jistotou prokázat požití alkoholického nápoje řidičem, respektive ovlivnění řidiče alkoholem. Vzhledem k uvedenému bude nutno v rozhodnutí o přestupku, jehož podkladem bude právě pozitivní výsledek dechové zkoušky provedené některým ze schválených analyzátorů alkoholu v dechu, pro správné stanovení právní kvalifikace přestupku vycházet z minimální prokazatelné hodnoty, ke které správní orgán dospěje snížením naměřené hodnoty o hodnotu 0,24 g/kg. Z takto vypočtené hodnoty bude následně vycházet také správní orgán příslušný k evidenci přestupku a odpovídajícího bodového hodnocení v registru řidičů.<sup>99</sup> Pokud by správní orgán zmíněnou metodiku nezohlednil a vycházel by z naměřených hodnot bez korekce, nedostal by své

---

<sup>96</sup> § 20 odst. 3 zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek i rozsudek NSS ze dne 21. 7. 2017, čj. 2 As 157/2017-42

<sup>97</sup> rozsudek NSS ze dne 11. 7. 2013, čj. 7 As 170/2012-24

<sup>98</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizační zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb.* [online]. OSBID, 14. března 2010 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://www.osbid.cz/wp-content/uploads/metodika1.pdf>>.

<sup>99</sup> Rovněž rozsudek NSS ze dne 21. 2. 2013, č. j. 9 As 135/2012-27

povinnosti plynoucí z § 3 správního řádu a takový postup by nebyl v souladu se zákonem.<sup>100</sup> Důkazu v podobě výsledků orientačního vyšetření za použití dechového analyzátoru schváleného Českým metrologickým institutem v souladu s metodikou je tedy přiznána vyšší míra přesvědčivosti. K průkaznosti dechové zkoušky poté i Nejvyšší správní soud judikoval, že přítomnost alkoholu v krvi je možné prokázat na základě samotného orientačního vyšetření. V opačném případě by zákon v případě pozitivního výsledku dechové zkoušky nepochybně požadoval i následné provedení lékařského vyšetření za účelem potvrzení přítomnosti alkoholu v krvi řidiče. Rovněž zdůraznil, že výraz „orientační“ znamená, že zjištěná hladina alkoholu v krvi je sice zjištěna jen přibližně, nicméně tuto „přibližnost“ lze kvantifikovat a zohlednit v konečném výsledku zkoušky. V úvahu je třeba vzít jednak možnou odchylku měření přístroje (0,04 g/kg) a dále fyziologickou hladinu alkoholu v krvi ve výši 0,2 g/kg, která může být způsobena jinými vlivy (např. přirozená hladina alkoholu v krvi, požití přípravku proti kašli a rýmě, požití ovocného kompotu, atd.) než je přímé požití alkoholu. Tyto hodnoty je nutné od výsledku dechové zkoušky odečíst a takto jej tedy korigovat ve prospěch řidiče.<sup>101</sup> Pokud by však orientační vyšetření nebylo provedené analyzátozem alkoholu v dechu splňujícím podmínky stanovené zákonem o metrologii, byl by pozitivní výsledek takového vyšetření pouze indikátorem důvodného podezření požití alkoholu a mělo by být provedeno odborné lékařské vyšetření.

Jak již bylo výše nastíněno, odborné lékařské vyšetření se (sekundárně) provádí (mimo již uvedeného) v případě, kdy je odmítnuto provedení dechové zkoušky, popřípadě v situacích, kdy dechovou zkoušku nelze provést či úspěšně dokončit (maření měření, nesprávná funkčnost testovacího přístroje, apod.).<sup>102</sup> Taktéž se lze lékařskému vyšetření podrobit na vlastní žádost, nesouhlasí-li vyšetřovaný řidič s výsledky orientačního vyšetření. Lékařské vyšetření je spojeno s odběrem biologického materiálu, typicky krve (stanovení konkrétního druhu vzorku biologického materiálu záleží na vyšetřujícím lékaři po klinickém vyšetření, nikoliv na vyšetřovaném).<sup>103</sup> Požadavky na postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi byly publikovány ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví č. 7/2006 (metodický pokyn ministerstva).<sup>104</sup> Podle bodu 10 písm. c) metodického pokynu ministerstva musí být vzorek krve vyšetřen dvěma na sobě nezávislými metodami, z nichž jedna musí být přísně specifická. V tomto případě je metoda plynové chromatografie skutečně nezastupitelnou metodou. Jako druhé

<sup>100</sup> rozsudek NSS ze dne 11. 3. 2015, č. j. 3 As 141/2014-24

<sup>101</sup> rozsudek NSS ze dne 16. 5. 2012, č. j. 3 As 12/2012-21

<sup>102</sup> § 20 odst. 2 zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek; usnesení RS NSS ze dne 10. 5. 2016, č. j. 2 As 146/2015-45

<sup>103</sup> rozsudek KS v Plzni ze dne 25. 6. 2013, č. j. 17 A 2 /2012-43

<sup>104</sup> MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. *METODICKÝ POKYN PRO POSTUP PŘI LABORATORNÍM STANOVENÍ ALKOHOLU (ETYLALKOHOLU) V KRVÍ* [online]. Česká společnost soudního lékařství a soudní toxikologie ČLS JEP [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://soudnilekarstvi.cz/uvds200.active24.cz/wp-content/uploads/2014/04/Metodicky-pokyn-pro-postup-pri-laboratornim-stanoveni-alkoholu-v-krvi.pdf>>.

ověřovací metody může být použito jakékoliv jiné, sice nespecifické, nicméně ale přesné metody (Widmarkova, enzymatická, apod.). Plynová chromatografie se provádí z téhož vzorku nejméně dvakrát, ověřovací zkouška nejméně jedenkrát. Podle bodu 10 písm. e) metodického pokynu ministerstva se za pozitivní průkaz požití alkoholického nápoje pokládá hladina etylalkoholu v krvi vyšší než 0,20 g/kg stanovená metodou plynové chromatografie.

V případě provedení obou vyšetření má ve správním řízení správní orgán k dispozici dva důkazy, tj. výsledek zjištěný dechovým analyzátozem a výsledek rozboru vzorku krve. Je-li výsledným rozбором krve zjištěna hladina alkoholu v organismu vyšetřované osoby 0,00 promile, rozhodne správní orgán zpravidla (při současném nedostatku jiných důkazů) o zastavení přestupkového řízení, před zahájením řízení o odložení věci. Je-li však zjištěna hladina alkoholu za pomoci dechového analyzátozu ve výši nad 0,25 promile a zároveň rozborom vzorku krve (odebraného krátce po dechové zkoušce) ve výši pod 0,2 promile, je nutné ustanovit znalce.

Obě vyšetření jsou k sobě v určité hierarchii dané rozdílnou intenzitou zásahu do osobní svobody a tělesné integrity při jejich provádění, přičemž nastavené podmínky jejich provedení odpovídají zásadě minimalizace zásahů veřejné moci do sféry jednotlivce. Vztah hierarchie mezi orientačním vyšetřením a lékařským vyšetřením však není možno chápat mechanicky tak, že orientační vyšetření bez dalšího vylučuje nutnost následného odborného lékařského vyšetření. Za „normálního“ běhu věcí by jistě mělo orientační vyšetření, provedené na místě kontroly policejními orgány, stačit. To ovšem znamená získat spolehlivý a jednoznačný výsledek o obsahu návykové látky v těle kontrolované osoby. Není-li dán, musí nastoupit prostředky jiné. Podle výsledku orientačního vyšetření se tedy odvíjí další postup.<sup>105</sup>

### **Dokazování ovlivnění jinou návykovou látkou**

Pro indikaci jiných návykových látek se používají orientační testy Drugwipe 5+, které ve slinách zjišťují přítomnost těchto látek. Na rozdíl od dechových analyzátozů používajících se pro zjišťování alkoholu, nemají tyto testy srovnatelnou důkazní hodnotu. Tyto pouze naznačují vyšetřujícímu orgánu, že by měl u kontrolované osoby provést odběr biologického materiálu za účelem zjištění přesného množství jiné návykové látky v organismu. V případě posuzování užití jiné návykové látky postupují správní orgány podle Stanoviska výboru České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie k průkazu ovlivnění řidiče návykovou látkou ze dne 4. 6. 2014<sup>106</sup> a metodického pokynu Ministerstva zdravotnictví pro postup při

<sup>105</sup> usnesení RS NSS ze dne 10. 5. 2016, čj. 2 As 146/2015-45

<sup>106</sup> ČESKÁ SPOLEČNOST SOUDNÍHO LÉKAŘSTVÍ A SOUDNÍ TOXIKOLOGIE. *Stanovisko výboru České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie k průkazu ovlivnění řidiče návykovou látkou* [online]. Česká společnost soudního lékařství a soudní toxikologie ČLS JEP [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na

toxikologickém vyšetření specifických návykových látek v krvi anebo v moči.<sup>107</sup> Jak vyplývá z tohoto stanoviska, při posuzování stupně ovlivnění nelze analogicky postupovat jako při ovlivnění řidiče alkoholickým nápojem, tedy určit stupeň ovlivnění na základě stanovené koncentrace návykové látky v krevním vzorku, neboť ta nekoreluje se stavem řidiče, který požil alkoholický nápoj. Řidič je dle stanoviska ovlivněn návykovou látkou, pokud u něj byly zjištěny snížené kognitivní a psychomotorické schopnosti, anebo ve vyjmenovaných případech byly překročeny arbitrárně dané koncentrační meze v krevním vzorku.<sup>108</sup> Stěžejním předpisem je nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.<sup>109</sup> Již z jeho názvu vyplývá, že stanovuje u některých jiných návykových látek limitní hodnoty, jejichž překročením a zjištěním v krevním vzorku se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou; dochází tedy k uplatnění analytického principu včetně stanovení mezních hodnot (tzv. cut off hodnot), při jejich dosažení je již řidič nepochybně ovlivněn na svých ovládacích a rozpoznávacích schopnostech.<sup>110</sup> Pozitivum úpravy tohoto analytického principu spočívá zejména v usnadnění dokazování skutečnosti, že řidič byl v době řízení vozidla pod vlivem návykové látky, čímž se celé řízení zefektivní a také zlevní, jelikož postačí pouze výsledky toxikologických zjištění, a odpadne tak potřeba zpracovat znalecký posudek z oboru psychiatrie v každém jednotlivém případě. U ostatních, nevyjmenovaných látek, u nichž stávající vědecké poznatky neumožňují stanovení jednoznačných mezních hodnot, musí probíhat standardní zkoumání.<sup>111</sup>

### **Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. b) a c)**

Obecně je řidiči stanoven zákaz požití alkoholický nápoj či jinou látku obsahující alkohol nebo užití jinou návykovou látku během jízdy.<sup>112</sup> Řidič taktéž nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo

---

<<http://www.soudnikarstvi.cz/wp-content/uploads/2014/04/Stanovisko-výboru-k-průkazu-NL-u-řidičů-konečné.pdf>>.

<sup>107</sup> MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. *Metodický pokyn pro postup při toxikologickém vyšetření specifikovaných návykových látek v krvi a/nebo v moči* [online]. Právní poradna A.N.O. [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://poradna.asociace.org/res/data/000009.pdf>>.

<sup>108</sup> ČESKÁ SPOLEČNOST SOUDNÍHO LÉKAŘSTVÍ A SOUDNÍ TOXIKOLOGIE. *Odborné stanovisko České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie České lékařské společnosti J. E. Purkyně ke problematice posuzování ovlivnění řidičů návykovými látkami.* [online]. Asociace autoškol [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Seminare/PSP\\_CR/Stanovisko-navykovye-latky-cssl-a-st-cls-j.e.purkyne.pdf](http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Seminare/PSP_CR/Stanovisko-navykovye-latky-cssl-a-st-cls-j.e.purkyne.pdf)>.

<sup>109</sup> § 5 odst. 2 písm. b) *in fine* ZoSP

<sup>110</sup> *Důvodová zpráva k zákonu č. 233/2013 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqgezv6mrtgnpw6q&groupIndex=0&rowIndex=0>>.

<sup>111</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení.* Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 152-154.

<sup>112</sup> § 5 odst. 2 písm. a) ZoSP

v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem.<sup>113</sup>

Porušení byt' jen některého z těchto zákazů je deliktem, který v závislosti na množství alkoholu či užití návykové látky může naplnit skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) nebo c) zákona o silničním provozu, či dokonce trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.<sup>114</sup>

**Fyzická osoba se dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.**

Tato skutková podstata se skládá ze dvou částí. První část postihuje to jednání řidiče, kterým je řízení vozidla bezprostředně po požití či užití návykové látky. Je tak třeba prokázat onu bezprostřednost (neprokazuje se ovlivnění návykovou látkou), což je velmi důkazně náročné, a tudíž se v praxi ve většině případů s takovou situací nesetkáme. Druhá část skutkové podstaty pak vyžaduje prokázání toho, že řidič řídil vozidlo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, po kterou byl ještě pod jejich vlivem. Prokazování stupně ovlivnění v praxi problémem nebývá.<sup>115</sup>

**Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. c) se fyzická osoba dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky.**

Podmínku naplnění této skutkové podstaty, tj. *stav vylučující způsobilost* žádný zákon nedefinuje, proto bude vždy záležet na jednotlivých okolnostech konkrétního případu, na druhu a množství požitých alkoholických nápojů nebo užitých jiných návykových látek a na míře ovlivnění osoby a její způsobilosti řídit vozidlo nebo jet na zvířeti.<sup>116</sup> Judikatura trestních soudů považuje za stav vylučující způsobilost jednání řidiče vozidla v takovém stupni opojení alkoholem v době jízdy, kdy jde zpravidla nejméně o jedno promile alkoholu v jeho krvi, neboť z poznatků lékařské vědy vyplývá, že žádný řidič není schopen bezpečně řídit vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v krvi právě tohoto limitu. Do takového stavu se však může vzhledem k osobním

---

<sup>113</sup> § 5 odst. 2 písm. b) ZoSP

<sup>114</sup> § 274 TZ

<sup>115</sup> LEITNER, M., VRANÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha: Linde, 2012, s. 437-438.

<sup>116</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 154.



dispozicím dostat i osoba, která požila nižší množství alkoholu; v takových situacích je proto vždy třeba prokázat, že schopnost řídit vozidlo byla skutečně takto snížena.<sup>117</sup> V případě jiné návykové látky pouhé zjištění, že řidič motorového vozidla byl v době řízení pod jejím vlivem, samo o sobě nepostačuje pro závěr, že se v důsledku toho nacházel ve stavu vylučujícím způsobilost. Je nutno v každém případě zjistit, o jakou návykovou látku jde, její množství i míru ovlivnění řidiče, přičemž se zpravidla nebude možno obejít bez odborného vyjádření či ustanovení znalce.<sup>118</sup>

S ohledem na úzkou souvislost bych na tomto místě ráda poukázala rovněž na situace, kdy fyzická osoba, ovlivněná návykovou látkou, usedne do motorového vozidla, jež nastartuje nikoliv za účelem jízdy, ale toliko s cílem v daném vozidle zatopit (typicky z důvodu spánku ve vozidle za chladnějšího počasí). Dikce předmětných ustanovení používá termín *řídí vozidlo*, nikoliv *jede* (jde tedy o pojem širší, zahrnující i samotnou jízdu). Dle mého názoru je nutno *řízením vozidla* rozumět jeho faktické ovládnutí, počínající již samotným nastartováním.<sup>119</sup> V důsledku uvedeného výkladu mám za to, že i kdyby byl v takovém případě skutečně prokázán úmysl ovlivněného řidiče s vozidlem nepokračovat v jízdě na pozemních komunikacích, nelze připustit jízdni úkon v podobě nastartování vozidla. Nastartování vozidla nepovažuji za úkon pouze přípravný, ale již za první úkon *řízení vozidla*; vozidlo se totiž dostane do chodu a vzhledem k ovlivnění řidiče zde není jistota, že vozidlo skutečně zůstane ve statickém stavu, a nedojde tak k ohrožení či narušení zájmu, který je právě citovanými ustanoveními zákona chráněn.

### **Odmítnutí vyšetření na užití návykových látek - § 125c odst. 1 písm. d)**

Zákon o silničním provozu stanovuje řidiči povinnost podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem<sup>120</sup> nebo jinou návykovou látkou.<sup>121</sup> Povinnost podrobit se orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření má řidič, u kterého je důvodné podezření, že pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky vykonává nebo vykonával činnost, při níž by mohl ohrozit život nebo zdraví svoje nebo jiné osoby nebo poškodit majetek.<sup>122</sup>

**Fyzická osoba se proto dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. d) tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne**

<sup>117</sup> usnesení NS ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007, rozsudek NS ze dne 27. 1. 2010, sp. zn. 4 Tz 106/2009

<sup>118</sup> usnesení NS ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010

<sup>119</sup> V případě vozidel s tzv. stop-start systémem, jež po jakémkoli zastavení vypínají motor (například při čekání na křižovatce), je pak nutno vycházet z pro tato vozidla specifické skutečnosti, že i při vypnutí motoru vozidla nadále zůstávají v provozu, respektive v chodu.

<sup>120</sup> § 5 odst. 1 písm. f) ZoSP

<sup>121</sup> § 5 odst. 1 písm. g) ZoSP

<sup>122</sup> § 20 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

**podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.**

Objektem posuzované skutkové podstaty je zájem společnosti zjistit, zda řidič vozidla je či není pod vlivem návykové látky, jednání spočívá v odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření za účelem zjištění ovlivnění a jeho následkem je porušení tohoto zájmu.<sup>123</sup> Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek konstruuje fikci v případě odmítnutí orientačního vyšetření a následně i odborného lékařského vyšetření, kdy se na odmítající osobu hledí, jako by byla pod vlivem návykové látky.<sup>124</sup> Dle Nejvyššího správního soudu je totiž nezbytné na jednání odmítající osoby nahlížet s vědomím jeho vysoké míry společenské nebezpečnosti limitně se blížící společenské nebezpečnosti samotného řízení pod vlivem návykových látek.<sup>125</sup>

Pro odpovědnost za předmětný přestupek musí být splněny následující kumulativní podmínky:

- 1) přestupek je spáchán při provozu na pozemních komunikacích
- 2) řidič byl kvalifikovaně vyzván podrobit se vyšetření na ovlivnění návykovou látkou
- 3) i přes výzvu řidič vyšetření odmítne
- 4) vyšetření není spojeno s nebezpečím pro zdraví řidiče

Ad 1) Nejvyšší správní soud vyložil, že řidičem, na něhož se vztahuje povinnost podrobit se vyšetření na přítomnost návykových látek, bude i ten řidič, který byl přímým účastníkem silničního provozu před určitým časovým okamžikem, avšak za předpokladu existence na první pohled zjevné souvislosti mezi důvodem k učinění výzvy a účastí vyzývané osoby v provozu na pozemních komunikacích jakožto řidiče. Dle Nejvyššího správního soudu by totiž opačný závěr v obecné rovině mimo jiné zvýhodňoval ty řidiče, kteří svou účast na dopravní nehodě „řeší“ opuštěním místa nehody ve snaze zbavit se odpovědnosti za takové jednání v naději, že nebudou dopadeni.<sup>126</sup> Povinovaným řidičem tedy není pouze osoba aktuálně (právě v daný okamžik) řídící vozidlo. K tomu, aby mohla být osoba vyzvána k předmětnému vyšetření, je nezbytně nutné, aby tato osoba byla účastníkem provozu na pozemních komunikacích. Takovou osobou bude tedy i osoba, která sice již ukončila jízdu na pozemní komunikaci, ale souvislost s provozem na pozemní komunikaci je stále ještě bezprostřední a není přetržena jinou déletrvající činností či dějem.<sup>127</sup> Nezbytnou podmínkou k tomu, aby bylo možno uložit sankci

---

<sup>123</sup> rozsudek NSS ze dne 12. 2. 2015, č. j. 3 As 92/2014-32

<sup>124</sup> § 20 odst. 2 *in fine*

<sup>125</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 11. 2013, čj. 3 As 58/2013-46

<sup>126</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 2. 2011, čj. 2 As 1/2011-60

<sup>127</sup> rozsudek NSS ze dne 28. 3. 2012, čj. 2 As 130/2011-63

za tento přestupek, je výzva k vyšetření, o němž se lze rozumně domnívat, že bude mít vypovídací hodnotu ve vztahu k době řízení. Nejvyšší správní soud v tomto ohledu zdůraznil význam faktoru času s tím, že přibývající čas od dopravní nehody, po který je její účastník doma, významně ovlivňuje smysluplnost výzvy a ostatně i souvislost s provozem na pozemních komunikacích.<sup>128</sup> Hraničním časovým odstupem byl judikaturou správních soudů až do nedávné doby považován odstup v délce do 3,5 hodiny od nehody, neboť takový odstup byl natolik dlouhý, že výzva policie již nemohla směřovat k řidiči.<sup>129</sup> Za průlomový a zároveň kontroverzní lze považovat rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2018, čj. 3 As 7/2017-28, který akceptoval odstup skoro 7 hodin mezi dobou nehody a výzvou řidiče ke zkoušce na ovlivnění návykovou látkou. Svůj závěr podložil argumentací, že časové hledisko nemůže být v žádném případě jediným kritériem, které by bylo v této situaci nezbytné posuzovat. Dle názoru soudu negativním důsledkem takového přístupu by nepochybně byly situace, kdy účastník dopravní nehody bude po nějakou dobu nedosažitelný a tím zůstane bez objasnění (a případného potrestání) stav takového účastníka. Právě celkové zhodnocení všech okolností podle Nejvyššího správního soudu může zodpovědět, zda i při delším časovém odstupu může být výzva policie považována za uskutečněnou v souvislosti s řízením za účelem zjištění, zda řidič při účasti na pozemních komunikacích byl ovlivněn návykovou látkou.

Ad 2) Výzva k podrobení se vyšetření na přítomnost návykových látek musí být opodstatněná. Mezi důvodné domněnky, které výzvu k provedení vyšetření umožňují policii vyslovit, patří dle rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu různorodé situace. Například pokud vyšetřovaná osoba orientační vyšetření na místě odmítne nebo je neprovede řádně, a to obzvláště vykazuje-li znaky užití návykové látky, dále pokud orientační vyšetření nedá jasný výsledek, zda řidič skutečně je pod vlivem návykové látky, případně o výši tohoto ovlivnění. Nejistota odůvodňující výzvu podrobit se vyšetření může plynout i z diametrálně odlišných výsledků postupně prováděných dílčích měření, z nesprávně fungujícího testovacího přístroje podávajícího nespolehlivé výsledky, případně jeho porucha, poškození nebo momentální nedostupnost při provádění kontrole.<sup>130</sup> Uplatnění pravomoci policie se tedy musí opírat o řádně zadokumentovaný předešlý postup, z něhož bude zjiitelné, jaké úkony policisté provedli, jak se chovala kontrolovaná osoba, co přineslo použití technických prostředků sloužících ke zjištění stupně ovlivnění, případně proč nemohly být použity. Výzva k podrobení se vyšetření

---

<sup>128</sup> rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2016, čj. 9 As 62/2016-34

<sup>129</sup> rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2016, čj. 9 As 62/2016-34

<sup>130</sup> Body 22, 23 a 26 usnesení RS NSS ze dne 10. 5. 2016. čj. 2 As 146/2015-45

bez důvodného podezření na ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou by byla svévolí; opodstatněnost výzvy je tedy třeba vždy zvláště zkoumat.<sup>131</sup>

Ad 3) K naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku postačí pouhé odmítnutí či jakékoliv oddalování podrobit se výzvě bez ohledu na užití návykové látky;<sup>132</sup> není tedy podstatné, zda řidič vozidla skutečně byl pod vlivem návykové látky.<sup>133</sup> Právní úprava nestanovuje žádný legitimní důvod pro odepření podrobení se vyšetření. Skutková podstata předmětného přestupku bude naplněna i v případě, kdy se řidič sice odmítne podrobit požadavku na odběr jednoho druhu vzorku biologického materiálu, ale jiný druh vzorku biologického materiálu k výzvě poskytne; stanovení konkrétního druhu vzorku biologického materiálu totiž záleží na vyšetřujícím lékaři po klinickém vyšetření, nikoliv na vyšetřovaném.<sup>134</sup> Ani případná námitka obviněného o tom, že byl nemocen a užíval léky, když nedoloží, že provedení případné krevní či dechové zkoušky by pro něj v rozhodné době bylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, nemůže být skutečností, která by mohla ovlivnit závěr správního orgánu o vině ze spáchání uvedeného přestupku.<sup>135</sup>

Ad) 4 A konečně, jak již bylo nastíněno, vyšetření nesmí být spojeno s nebezpečím pro zdraví řidiče. Nebezpečí pro zdraví musí být objektivně doloženo lékařem, nestačí tedy subjektivní pocit kontrolované osoby.<sup>136</sup>

### **2.3. Skutkové podstaty související se způsobilostí k řízení vozidel - § 125c odst. 1 písm. e)**

K řízení motorových vozidel jsou oprávněny pouze osoby, jež jsou nositeli určitých vlastností (zdravotní způsobilost) a dovedností (odborná způsobilost, spočívající zejména ve znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích a ovládání motorového vozidla), které stanoveným způsobem prokázaly a na základě kterých jim bylo státním orgánem uděleno řidičské oprávnění. Pokud tomu tak není a osoba užije motorového vozidla k provozu na pozemních komunikacích, dopouští se protiprávního jednání.

---

<sup>131</sup> rozsudky NSS ze dne 9. 4. 2014, čj. 10 As 12/2014-33, ze dne 23. 11. 2011, čj. 6 Aps 3/2011-63, ze dne 23. 1. 2014, čj. 7 Aps 9/2013-41, usnesení RS NSS ze dne 10. 5. 2016, čj. 2 As 146/2015-45

<sup>132</sup> Např. podmínění podrobení se vyšetření až po odvozu spolujezdce (rozsudek NSS ze dne 12. 8. 2010, čj. 1 As 38/2010-350), požadavek na zabezpečení jeho vozidla či na zajištění jeho odvozu zpět k vozidlu po provedení lékařského vyšetření (rozsudek NSS ze dne 11. 3. 2010, čj. 5 As 24/2009-65)

<sup>133</sup> rozsudek NSS ze dne 26. 11. 2009, čj. 5 As 97/2008-73

<sup>134</sup> rozsudek KS v Plzni ze dne 25. 6. 2013, čj. 17 A 2/2012-43

<sup>135</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2013, čj. 4 As 28/2013-24

<sup>136</sup> Např. strach z jehel, zásah do tělesné integrity v důsledku odběru způsobuje dlouhodobé krvácení; rozsudek NSS ze dne 27. 7. 2007, čj. 5 As 72/2006-93

Všechny skutkové podstaty přestupků související se způsobilostí k řízení motorových vozidel jsou založeny na objektivní existenci nějakého jevu, bez ohledu na to, zda kontrolovaný může v okamžiku silniční kontroly konkrétní jev prokázat či nikoliv. Jak judikoval Nejvyšší správní soud, podstatné tedy je, zda k okamžiku prováděné silniční kontroly je řidič například držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, zda mu není k tomuto okamžiku zadržen řidičský průkaz či zda má platný posudek o zdravotní způsobilosti vydaný podle zákona o silničním provozu a ve shodě s vyhláškou Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., lhostejno, zda jej zrovna má u sebe či nikoliv.<sup>137</sup> Právě s ohledem na tuto skutečnost nebývá prokázání předmětných přestupků složité.

### Absence řidičského oprávnění

**Podle bodu 1 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění.**

Podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu může řídit motorové vozidlo pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu.<sup>138</sup>

V souvislosti s předmětnou skutkovou podstatou je třeba nejdříve zdůraznit nutnost důsledně rozlišovat mezi instituty *řidičského oprávnění*<sup>139</sup> a *řidičského průkazu*.<sup>140</sup> V silničním provozu totiž může docházet k různým situacím spočívajících v existenci/držení či naopak absenci řidičského oprávnění nebo řidičského průkazu. Zatímco tedy *řidičské oprávnění* je získaným právem na řízení určitého motorového vozidla, *řidičský průkaz* je pouze dokladem osvědčující existenci takového práva.<sup>141</sup> Stran citované dikce § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu jsou tedy pro posouzení, zda byl spáchán uvedený přestupek, podstatné především otázky týkající se absence příslušného *řidičského oprávnění*.<sup>142</sup> Pokud tedy řidiči náleží řidičské oprávnění, avšak pouze při silniční kontrole nemá u sebe řidičský průkaz, jedná v rozporu s § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu, jehož vyústěním je spáchání „pouze“ přestupku dle § 125c

<sup>137</sup> MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 158; rozsudek NSS ze dne 5. 5. 2010, čj. 1 As 33/2010-67

<sup>138</sup> Zákon se demonstrativně odkazuje na Úmluvy o silničním provozu Vídeň 1968 a Ženeva 1949.

<sup>139</sup> Dle § 80 ZoSP řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.

<sup>140</sup> Dle § 103 odst. 1 ZoSP je řidičský průkaz veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.

<sup>141</sup> § 151 SŘ

<sup>142</sup> rozsudky NSS ze dne 19. 4. 2012, čj. 7 As 137/2011-52, ze dne 6. 10. 2015, čj. 8 As 62/2015-35

odst. 1 písm. k) téhož zákona,<sup>143</sup> a to z důvodu výrazně nižší společenské nebezpečnosti jednání.<sup>144</sup> Na druhou stranu v případě pozbytí řídicího oprávnění další držení řídicího průkazu řidiče neopravňuje k řízení motorového vozidla. Ostatně v takových situacích zákon o silničním provozu po řidičích vyžaduje odevzdání řídicího průkazu.<sup>145</sup> Nedodržením uvedené povinnosti se fyzická osoba dopustí přestupku dle § 125c odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu. V souvislosti s pozbytím řídicího oprávnění úzce souvisí jeho znovuoobnovení v podobě institutu *vrácení řídicího oprávnění*,<sup>146</sup> což nelze opomíjet zejména v případech, kdy řidičům uplyne zákaz činnosti, neboť k obnovení řídicího oprávnění nedochází automaticky, ale teprve na základě rozhodnutí příslušného správního orgánu k žádosti řidiče s ohledem na případnou povinnost splnění dalších zákonných podmínek. Mechanismus odevzdání řídicího průkazu a obnovení řídicího oprávnění spolu s navrácením řídicího průkazu cílí zejména na situace, kdy řidič, který má řídicí průkaz u sebe, ač jej měl ve stanovené lhůtě odevzdat, by mohl řídit motorové vozidlo i bez řídicího oprávnění, přičemž jeho pochybení by nemuselo být, například při zběžné kontrole policií bez prověření příslušných evidencí, jednoduše zjistitelné.<sup>147</sup>

Skutková podstata přestupku řízení bez řídicího oprávnění je vymezena široce. Zahrnuje totiž jednak řidiče, kterým nikdy nenáleželo řídicí oprávnění, jednak řidiče, kterým řídicí oprávnění sice náleželo, avšak v zákonem stanovených případech jim zaniklo.<sup>148</sup>

Případy zániku řídicího oprávnění:

- odnětí řídicího oprávnění<sup>149</sup>
- vzdání se řídicího oprávnění<sup>150</sup>
- podmínění a omezení řídicího oprávnění<sup>151</sup>
- pozbytí řídicího oprávnění<sup>152</sup>

---

<sup>143</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 3. 2017, čj. 2 As 322/2016-39

<sup>144</sup> Zde může vyvstat otázka, zda u předmětného přestupku vůbec připadá nějaká společenská nebezpečnost, respektive škodlivost, jestliže lze ověřit řídicí oprávnění lustrací v příslušném registru. Absence řídicího průkazu by totiž vždy měla podnítit kontrolní orgán k lustraci kontrolovaného řidiče, pokud jde o řídicí oprávnění. Přítomnost řídicího průkazu však bezesporu při zběžných prohlídkách přispěje k urychlení kontroly. Nepatrná škodlivost by proto měla být zohledněna při stanovení sankce, resp. její výše.

<sup>145</sup> § 94a odst. 2, § 113 odst. 1 a 2 a § 123c odst. 5 ZoSP

<sup>146</sup> § 100 a násl. a § 123d ZoSP

<sup>147</sup> rozsudek NSS ze dne 19. 4. 2012, čj. 7 As 137/2011-52

<sup>148</sup> Ust. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZoSP žádným způsobem nerozlišuje důvody, pro které řidič není držitelem příslušného oprávnění. Tato skutečnost může být relevantní toliko při posouzení výše ukládané sankce; rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2017, čj. 4 As 189/2017-40.

<sup>149</sup> § 94 odst. 1 ZoSP

<sup>150</sup> § 94 odst. 2 ZoSP

<sup>151</sup> § 93 ZoSP

<sup>152</sup> § 94a a § 123c odst. 3 ZoSP

- v důsledku trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel
- při dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče

Posouzení spáchání přestupku řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění nebývá složité. Správní orgán musí mít najisto postaveno, že rozhodnutí, na základě něhož řidič pozbyl řidičské oprávnění, bylo řidiči řádně doručeno, respektive nabylo právní moci.<sup>153</sup> Typickou obranou obviněných z předmětného přestupku je proto argumentace směřující ke zpochybnění subjektivní stránky (zavinění), tj. že v době uskutečněné silniční kontroly nevěděli a ani vědět nemohli, že jim řidičské oprávnění nenáleží, jelikož jim nebyl znám zákaz řízení motorových vozidel [z důvodu, že rozhodnutí jim bylo doručeno tzv. fikcí (např. na adresu ohlašovny), že bylo doručeno pouze zástupci a nikoli přímo jim, že je jejich zástupce s takovým rozhodnutím neobeznámil, či nebyli poučeni, že uplynutím sankce automaticky nenabývají zpět řidičské oprávnění]. V intencích nastíněných námitek lze uvést, že správní rozhodnutí postačí doručit zástupci obviněného, přičemž za splnění podmínek § 23 správního řádu lze při doručování rozhodnutí využít i tzv. fikci. Za takové situace je proto věcí obviněného, aby se zajímal o existenci pravomocného rozhodnutí. Okolnost, že se s rozhodnutím fakticky neseznámil, a proto o pozbytí řidičského oprávnění nevěděl, nemůže ospravedlnit jeho jednání a vyloučit odpovědnost za předmětný přestupek.<sup>154</sup> Skutečnost, že se vlivem své nedostatečné opatrnosti nemohl řidič s daným rozhodnutím fakticky seznámit, ačkoli by při zachování obecně uznávané míry opatrnosti měl, tedy může vést k závěru o nevědomé nedbalosti při spáchání přestupku.<sup>155</sup> Argumentace nevědomostí o nikoliv automatickém znovuoobnovení řidičského oprávnění po uplynutí doby uložené sankce není rozhodná s ohledem na zásadu *neznalost zákona neomlouvá*.<sup>156</sup>

Na druhou stranu v případě úmyslného jednání je nutno mít na paměti i možnou trestní odpovědnost ze přečin maření výkonu úředního rozhodnutí<sup>157</sup> (avšak pouze v případě porušení zákazu řízení ve stanovené době, nikoliv již po jejím uplynutí před navrácením řidičského oprávnění).<sup>158</sup>

### Zadržení řidičského průkazu

**Podle bodu 2 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1.**

<sup>153</sup> rozsudek NSS ze dne 23. 10. 2012, čj. 1 As 150/2012-33

<sup>154</sup> rozsudky NSS ze dne 29. 8. 2011, čj. 8 As 13/2011-54, ze dne 6. 10. 2015, čj. 8 As 62/2015-35

<sup>155</sup> rozsudek NSS ze dne 23. 10. 2012, čj. 1 As 150/2012-33

<sup>156</sup> rozsudky NSS ze dne 19. 4. 2012, čj. 7 As 137/2011-52, ze dne 26. 4. 2013, čj. 5 As 76/2011-81

<sup>157</sup> § 337 odst. 1 písm. a) TZ

<sup>158</sup> usnesení VS trestního kolegia NS ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013

Účelem této skutkové podstaty je potrestat neukázněného řidiče, který nerespektuje zákonem stanovený předběžný zákaz řídit motorové vozidlo po dobu zadržení řidičského průkazu ze zákonem stanovených, pro společnost zvláště nebezpečných důvodů.<sup>159</sup>

Zákon o silničním provozu opravňuje (nejde o povinnost) policistu v zákonem stanovených případech řidičský průkaz zadržet.<sup>160</sup> Pro odpovědnost za uvedený přestupek se nevyžaduje pravomocné rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu, ale postačí samotný bezprostřední zásah policisty v podobě jeho zadržení.<sup>161</sup> Jelikož po dobu zadržení průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo,<sup>162</sup> musí jej policista o tomto důsledku poučit a vydat mu písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu.<sup>163</sup> Otázkou však zůstává, zda je dána odpovědnost za uvedený přestupek i tehdy, pokud policista opomene řidiče poučit. Dle mého názoru absence poučení nemůže mít na odpovědnost řidiče žádný vliv jednak z důvodu, že *neznalost zákona neomlouvá*,<sup>164</sup> jednak s ohledem na povinnost řidiče mít při řízení řidičský průkaz u sebe,<sup>165</sup> z čehož každému řidiči musí být naprosto zřejmé, že za takové situace není oprávněn motorové vozidlo řídit.

Zadržení řidičského průkazu je policie povinna písemně bez zbytečného odkladu (nejpozději následující pracovní den po zadržení) oznámit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo. Spolu s oznámením přitom odešle i zadržený řidičský průkaz.<sup>166</sup> Obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů<sup>167</sup> ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu zahájí řízení, na základě něhož lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo o trestném činu (po předchozím souhlasu státního zástupce). Zde je nutno zdůraznit, že judikatura správních soudů vychází ze skutečnosti, že v případě předmětné lhůty se jedná o lhůtu pořádkovou, nikoliv prekluzivní.<sup>168</sup> S uvedeným přístupem se však nemohu ztotožnit, neboť zadržení řidičského průkazu jakožto toliko předběžný zajišťovací institut je zásahem do práv člověka značně citelným (zejména u řidiče z povolání), v důsledku čehož

---

<sup>159</sup> rozsudek KS v Ústí nad Labem ze dne 28. 8. 2014, čj. 60 A 3/2014-62

<sup>160</sup> § 118b odst. 1 ZoSP

<sup>161</sup> LEITNER, M., VRANÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha: Linde, 2012, s. 439 i MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, s. 164-165.

<sup>162</sup> § 118b odst. 2 ZoSP

<sup>163</sup> § 118b odst. 3 ZoSP

<sup>164</sup> Viz podkapitola *Absence řidičského oprávnění* k nedůvodným námitkám stran automatického nabytí řidičského oprávnění po skončení zákazu řízení motorových vozidel

<sup>165</sup> § 6 odst. 7 písm. a) ZoSP

<sup>166</sup> § 118b odst. 4 ZoSP

<sup>167</sup> Jde pouze o lhůtu pořádkovou, neboť její marné uplynutí nebrání správnímu orgánu pozdější zahájení řízení; rozsudek NSS ze dne 28. 11. 2013, čj. 7 As 45/2013-20

<sup>168</sup> rozsudek NSS ze dne 28. 11. 2013, čj. 7 As 45/2013-20 a s tím související usnesení ÚS ze dne 10. 6. 2014, sp. zn. II. ÚS 1474/14



překročení zákonem stanovené lhůty by mělo vyústit v bezodkladné vrácení řidičského průkazu.<sup>169</sup> Když se vrátíme zpět k samotnému procesu zadržení řidičského průkazu, v rámci rozhodování o něm správní orgán neposuzuje samotné protiprávní jednání řidiče, ale toliko zkoumá, zda jsou splněny podmínky pro zadržení uvedeného dokladu. Ani výsledek přestupkového nebo trestního řízení, v němž je skutek, pro který byl řidičský průkaz zadržen, projednáván, nemá zásadně na naplnění znaků skutkové podstaty předmětného přestupku žádný vliv.<sup>170</sup> Zde je však nutno podotknout, že v řízení o otázce, zda bude řidiči zadržen řidičský průkaz do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku, svěřuje zákon rozhodujícímu orgánu správní uvážení („*že rozhodnout o zadržení řidičského průkazu*“).<sup>171</sup> Správní orgán tak nemůže automaticky rozhodnout o zadržení řidičského průkazu jen proto, že byla naplněna některá z podmínek stanovených v § 118a odst. 1 zákona o silničním provozu. K automatickému následku v žádném případě nevede to, že zákon nestanoví žádná kritéria pro užití správního uvážení. Je na správním orgánu, aby taková rozumná kritéria našel a míru jejich naplnění v konkrétním případě popsal ve svém rozhodnutí.<sup>172</sup>

Rozhodl-li správní orgán o zadržení řidičského průkazu, oznámí to bez zbytečného odkladu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení registru řidičů držitele řidičského oprávnění a postoupí mu zadržený řidičský průkaz k úschově.<sup>173</sup>

V souvislosti s předmětným přestupkem je možno poukázat na možný problematický aspekt zpětného zápisu zadržení řidičského průkazu do registru řidičů,<sup>174</sup> neboť v mezidobí od faktického zadržení řidičského průkazu zásahem policisty do evidování v informačním systému může nastat situace, kdy existence předmětného protiprávního jednání spočívajícího v řízení přes zadržený řidičský průkaz nebude možno odhalit, jestliže neukázněného řidiče bude kontrolovat jiná hlídka a ten zadržení řidičského průkazu zamlčí a bude tvrdit, že řidičský průkaz toliko nemá u sebe (např. proto, že jej zapomněl doma). *De facto* v tomto případě však žádný důkazní problém nenastává, neboť předmětný přestupek nebude vůbec odhalen.

Zároveň je třeba poznamenat, že zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, pokud byl tento postih řidiči uložen za skutek, za který mu byl zadržen řidičský průkaz.<sup>175</sup>

Naopak správní orgán vrátí zadržený řidičský průkaz bez zbytečného odkladu jeho držiteli, jestliže nerozhodne o zadržení řidičského průkazu, anebo v pravomocně skončeném

<sup>169</sup> Obdobně jako je tomu např. u vazby obviněného.

<sup>170</sup> rozsudek KS v Ústí nad Labem ze dne 28. 8. 2014, čj. 60 A 3/2014-62

<sup>171</sup> § 118 odst. 1 ZoSP

<sup>172</sup> rozsudek NSS ze dne 18. 4. 2018, čj. 10 As 174/2017-27

<sup>173</sup> § 118c odst. 1 ZoSP

<sup>174</sup> § 119 ZoSP ve spojení s § 17 odst. 3 písm. r) vyhlášky o řidičských průkazech a o registru řidičů

<sup>175</sup> § 118c odst. 3 ZoSP

řízení o skutku, pro který byl řidičský průkaz zadržán, nebyl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.<sup>176</sup>

Posouzení uvedeného protiprávního jednání zpravidla nebývá složité, neboť pro odpovědnost ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 2 je podstatné, zda v době řízení motorového vozidla byl řidiči řidičský průkaz podle § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu již zadržán či nikoliv.<sup>177</sup>

### **Profesně nezpůsobilý řidič**

**Podle bodu 3 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilá podle zvláštního právního předpisu<sup>178</sup> nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace.**

Podle uvedeného § 3 odst. 4 zákona o silničním provozu platí, že řídit motorové vozidlo zařazené do skupiny vozidel<sup>179</sup> C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E může dále pouze osoba, která je profesně způsobilá k řízení těchto vozidel podle zvláštního právního předpisu<sup>180</sup> nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C1, C1+E, C a C+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoli z těchto skupin. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin D1, D1+E, D a D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoli z těchto skupin.<sup>181</sup> Je třeba mít na paměti, že platnost průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo záznamu profesní způsobilosti řidiče do řidičského průkazu je omezená, a to 5 lety.<sup>182</sup> Průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo Švýcarskou konfederací musí mít řidič motorového vozidla při řízení u sebe, ledaže má řidič záznam o profesní způsobilosti v řidičském průkazu.<sup>183</sup> Pokud průkaz profesní způsobilosti řidič při silniční kontrole u sebe nemá, avšak je jeho držitelem, jedná v rozporu s § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu, jehož vyústěním je spáchání „pouze“ přestupku dle § 125c

---

<sup>176</sup> § 118c odst. 2 písm. a) a b) ZoSP

<sup>177</sup> rozsudek NSS ze dne 5. 5. 2010, čj. 1 As 33/2010-67

<sup>178</sup> Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

<sup>179</sup> Skupiny vozidel jsou upraveny v § 80a ZoSP

<sup>180</sup> Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

<sup>181</sup> Dle § 3 odst. 5 ZoSP však některé řidiče uvedená podmínka profesní způsobilosti nestíhá.

<sup>182</sup> § 52c odst. 4 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

<sup>183</sup> § 6 odst. 7 písm. c) ZoSP

odst. 1 písm. k) téhož zákona. O totožnou situaci jde i v případě, je-li profesní způsobilost řidiče zaznamenána do řidičského průkazu.<sup>184</sup>

I v případě uvedeného přestupku platí, že citované ustanovení nerozlišuje mezi řidiči, kteří vůbec nejsou držiteli platného osvědčení profesní způsobilosti, a řidiči, kteří jeho držiteli sice jsou, avšak toto není platné<sup>185</sup> (obdobně jako u řidičského oprávnění).

### **Absence platného posudku o zdravotní způsobilosti**

**Podle bodu 4 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti.**

*Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel* (legislativní zkratka) zákon o silničním provozu rozumí tělesnou a duševní schopnost k řízení motorových vozidel.<sup>186</sup> Posouzení zdravotní způsobilosti by tedy mělo vyloučit ze silničního provozu ty řidiče, kteří svým zdravotním stavem bezprostředně ohrožují sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.<sup>187</sup> Předmětná skutková podstata přestupku však postihuje situace, kdy řidič ze stanovené kategorie (s ohledem na pracovní činnost, typ vozidla či věk řidiče), jež je povinna podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám, není při řízení držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti.<sup>188</sup> Zákon o silničním provozu přitom výslovně stanoví, že zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti.<sup>189</sup> Protože zdravotní stav není neměnnou kategorií, trvání uvedené podmínky zajišťují povinné lékařské prohlídky,<sup>190</sup> popřípadě odborná vyšetření<sup>191</sup> posuzujícím lékařem,<sup>192</sup> který vydává písemný<sup>193</sup> posudek o zdravotní způsobilosti,<sup>194</sup> na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.<sup>195</sup> Posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti uvede zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele

---

<sup>184</sup> Shodně jako u chybějícího řidičského průkazu (viz podkapitola *Absence řidičského oprávnění*). JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 157; rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2009, čj. 9 As 7/2009-76

<sup>185</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2009, čj. 9 As 7/2009-76

<sup>186</sup> § 84 odst. 1 ZoSP

<sup>187</sup> KOČÍ, R., KUČEROVÁ H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009, s. 253

<sup>188</sup> § 87 odst. 1-3 ZoSP

<sup>189</sup> § 84 odst. 3 ZoSP

<sup>190</sup> § 87 ZoSP

<sup>191</sup> § 87 odst. 5 ZoSP

<sup>192</sup> § 84 odst. 4 ZoSP

<sup>193</sup> § 85 odst. 3 ZoSP

<sup>194</sup> viz příloha č. 2 vyhlášky o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

<sup>195</sup> § 84 odst. 2 ZoSP

řidičského oprávnění a hodnocení jeho zdravotní způsobilosti.<sup>196</sup> V případě povinné osoby, která nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, platí, že je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.<sup>197</sup>

Jak již bylo uvedeno v úvodu kapitoly, k prokázání tohoto přestupku stačí, zda objektivně k okamžiku prováděné silniční kontroly měl řidič platný posudek o zdravotní způsobilosti (zda již fakticky existoval), bez ohledu na to, předložil-li jej kontrolním orgánům v době silniční kontroly.<sup>198</sup>

Na druhou stranu nesplnění povinnosti podrobit se lékařské prohlídce může být považováno za porušení důležité povinnosti, v důsledku čehož může být dána trestní odpovědnost.<sup>199</sup>

### **Pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR**

**Přestupku dle bodu 5 se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7, tedy v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů v rámci tzv. bodového systému.**

Předmětná skutková podstata je *de facto* obranou vůči protiprávnímu jednání „cizích“ řidičů. Zde je nutno zdůraznit tu zásadní skutečnost, že v tomto případě nedochází k pozbytí jejich řidičského oprávnění, ale toliko práva k řízení motorového vozidla na území České republiky. Je tomu tak proto, že řidičské oprávnění získané na základě právního řádu cizího státu nepřisluší našim úřadům odebírat. Na našem území však lze neukázněnost „cizího“ řidiče regulovat alespoň pozbytím jeho práva k řízení v České republice. Již z uvedeného je tedy evidentní, že pro držitele řidičských průkazů vydaných cizím státem bude platit odlišný režim než pro držitele českých řidičských průkazů.<sup>200</sup>

Oproti „naším“ řidičům dochází v případě řidičů „cizích“ k pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území České republiky již *ex lege* dosažením 12 bodů.<sup>201</sup> V případě „českého“ řidiče však příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu

<sup>196</sup> Dle § 85 odst. 5 ZoSP je žadatel o řidičské oprávnění nebo držitel řidičského oprávnění (1) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, (2) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou, (3) zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

<sup>197</sup> § 89 ZoSP

<sup>198</sup> rozsudek NSS ze dne 5. 5. 2010, čj. 1 As 33/2010-67

<sup>199</sup> rozhodnutí NS (SR) ze dne 25. 10. 1985, sp. zn. Tz 72/85, či usnesení NS ze dne 14. 1. 2015, sp. zn. 4 Tdo 1644/2014

<sup>200</sup> stov. podkapitolu *Absence řidičského oprávnění*

<sup>201</sup> rozsudek KS v Plzni ze dne 31. 7. 2013, čj. 17 A 10/2012-37

bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.<sup>202</sup> V tomto ohledu je však záhodno poukázat na možný problematický aspekt posuzovaného přestupku. Vzhledem k tomu, že zánik práva „cizího“ řidiče k řízení motorového vozidla na území České republiky nastává již přímo ze zákona, vyrozumění řidiče má proto toliko informativní povahu. Z důvodu časové prodlevy od zániku práva k řízení *ex lege* do informování řidiče o něm však může „cizí“ řidič úspěšně argumentovat nenaplněním subjektivní stránky předmětného deliktu (nedostatkem zavinění).<sup>203</sup>

Príslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, jímž řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost mimo řidiče i ministerstvu.<sup>204</sup>

Při dosažení 12 bodů „cizí“ řidič pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky na dobu 1 roku, která počíná běžet ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaného jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.<sup>205</sup> Po uplynutí této doby se právo k řízení motorového vozidla na území České republiky opět *ex lege* obnoví,<sup>206</sup> na rozdíl od řidiče s českým řidičským průkazem, u něhož k obnovení řidičského oprávnění dochází až na základě rozhodnutí správního orgánu k žádosti řidiče po splnění zákonných podmínek.<sup>207</sup>

Lze se nicméně setkat se situací, kdy 12 bodů dosáhne řidič, který je držitelem českého řidičského průkazu i řidičského průkazu vydaného cizím státem. V takovém případě je nutno zdůraznit, že § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu dopadá výlučně na držitele řidičských průkazů vydaných cizím státem (tedy včetně občanů České republiky s toliko zahraničním řidičským průkazem).

Okolnost, zda má řidič český řidičský průkaz nebo je držitelem řidičského průkazu vydaného cizím státem, je však právně irelevantní ve fázi záznamu bodů v registru řidičů (pro obě

---

<sup>202</sup> § 123c odst. 2 ZoSP

<sup>203</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 265-266

<sup>204</sup> § 123c odst. 4 ZoSP

<sup>205</sup> § 123c odst. 8 ZoSP

<sup>206</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 265; usnesení NS ze dne 30. 5. 2012, čj. 5 Tdo 549/2012-30, či usnesení VS trestního kolegia NS ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013

<sup>207</sup> srov. podkapitolu *Absence řidičského oprávnění*

kategorie řidičů platí stejný režim taxativního výčtu protiprávních jednání a počtu bodů, které za toto jednání budou zaznamenány).

V případě úmyslného jednání lze pak naprosto shodně jako v případě jízdy bez řidičského oprávnění poukázat na možnou trestní odpovědnost.<sup>208</sup>

### **Pozastavení řidičského oprávnění**

Posledního přestupku souvisejícího se způsobilostí k řízení vozidel podle  **bodu 6 se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo, ačkoliv jí bylo řidičské oprávnění pozastaveno podle § 95 nebo exekučním příkazem podle exekučního řádu.**

K pozastavení řidičského oprávnění tedy může dojít dvěma způsoby:

(1) Dle zákona o silničním provozu

Dle § 95 odst. 1 může příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řidičského oprávnění rozhodnout o pozastavení řidičského oprávnění jako o předběžném opatření.

(2) Dle exekučního řádu

Dle § 59 odst. 1 písm. f) lze exekuci, ukládající zaplacení peněžité částky, provést i pozastavením řidičského oprávnění. Exekuční příkaz k pozastavení řidičského oprávnění povinného se doručí orgánu, který vede registr řidičů, oprávněnému a povinnému. Dnem doručení exekučního příkazu povinnému je řidičské oprávnění pozastaveno.<sup>209</sup> Zrušení exekučního příkazu exekutor oznámí orgánu, který vede registr řidičů.

Pozastavení řidičského oprávnění znamená, že držitel řidičského oprávnění nesmí po dobu platnosti tohoto pozastavení řídit motorová vozidla.<sup>210</sup> V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že na rozhodnutí exekutora nelze nahlížet jako na zákaz činnosti, jelikož nejde o sankční rozhodnutí, jako je tomu při uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Jde pouze o formu provedení exekuce. Stejně tak pozastavení řidičského oprávnění v rámci určitých řízení dle § 95 zákona o silničním provozu se chápe jako předběžné opatření, nikoliv jako zákazová sankce. V důsledku uvedeného se proto řidič porušením příslušných povinností nemůže dopustit přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> usnesení velkého senátu trestního kolegia NS ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013

<sup>209</sup> § 71a odst. 3 EŘ

<sup>210</sup> § 95 odst. 2 ZoSP i § 71a odst. 3 věta druhá EŘ

<sup>211</sup> § 337 odst. 1 písm. a) TZ; Usnesení KS v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 19. 11. 2015, sp. zn. 14 To 370/2015 i usnesení Krajského soudu v Praze ze dne 17. 10. 2019, sp. zn. 11 To 310/2019

## 2.4. Závažná porušení pravidel silničního provozu - § 125c odst. 1 písm. f)

Pod písm. f) zákonodárce rozpracoval skutkové podstaty přestupků v 11 bodech; jim odpovídající přestupková jednání jsou přitom nejčtetnějšími příčinami nehod zaviněných řidiči motorových vozidel.<sup>212</sup>

### 2.4.1. Držení hovorového nebo záznamového zařízení při řízení vozidla – bod 1

Při řízení vozidla řidiče rozptyluje mnoho podnětů, které mohou různou měrou ovlivnit jeho reakce na různorodé situace v provozu na pozemních komunikacích. Aby byl provoz na pozemních komunikacích co nejvíce bezpečný a plynulý, zákonodárce zakotvil skutkovou podstatu přestupku, jíž si kladl za cíl hrozbou postihu eliminovat tyto nežádoucí podněty odvádějící pozornost od soustředěného řízení motorového vozidla a sledování dopravního prostředí. Tímto rušivým podnětem je (kromě psychického a fyzického rozpoložení, rozhovoru se spolujezdcí, atd., které regulovat nelze) zejména užívání mobilních telefonů, které se s rozvojem techniky stává čím dál větší samozřejmostí a řada lidí je neodloží ani za volantem. Riskantnost této činnosti dokládají i výsledky výzkumů, dle nichž je riziko vzniku zaviněné dopravní nehody u telefonujícího řidiče skoro pětapůlkrát větší než u řidiče soustředěného; toto riziko je přitom stejné jako jízda s 0,8 ‰ alkoholu v krvi.<sup>213</sup>

**Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 se proto dopustí ta fyzická osoba, která v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.**

Mezi odborníky je zastáván názor, že zákaz ve smyslu § 7 odst. 1 písm. c) se vztahuje pouze na jízdu, a tudíž se řidič tohoto přestupku nedopustí, když telefonuje například při čekání na signál na světelné křižovatce umožňující mu další pokračování v jízdě.<sup>214</sup> O tomto názoru by se však dalo s ohledem na bezpečnost a zejména plynulost silničního provozu [které jsou společným (obecným) objektem všech uvedených přestupků] polemizovat. Ostatně dikce předmětného ustanovení používá termín *při řízení vozidla* (nikoliv *za jízdy*); jde tedy o pojem širší, zahrnující i samotnou jízdu. Dle mého názoru *řízením vozidla* lze rozumět jeho faktické ovládnání, počínající

<sup>212</sup> POLICEJNÍ PREZIDIEUM ČR, Ředitelství služby dopravní policie. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017 [online]. POLICIE ČR, červen 2018 [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

<sup>213</sup> *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete!* [online]. ibesip.cz [cit. 2. listopadu 2017]. Dostupné na <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.

<sup>214</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 158.

již jeho nastartováním.<sup>215</sup> Akceptovatelnou výjimkou shledávám případy telefonování řidiče nastartovaného vozidla odstaveného v celém rozsahu na krajnici vozovky či na parkovišti, z čehož je zřejmý záměr řidiče nebýt součástí provozu, a neohrožovat tak jeho bezpečnost a plynulost.

Formálním znakem uvedeného přestupku je již samotné *držení* telefonního, hovorového nebo záznamového zařízení<sup>216</sup> v ruce nebo jiným způsobem (např. mezi ramenem a uchem) při řízení vozidla; jeho skutečné *používání* (telefonování, psaní SMS, focení, natáčení, apod.) je bez relevance.<sup>217</sup>

Typickým průvodním jevem posuzování uvedeného přestupku je skutečnost, že o něm v drtivé většině případů nebývá pořízen exaktní doklad v podobě fotografie či videozáznamu,<sup>218</sup> nejde však o deficit ve skutkovém poznání věci. Skutečnost, že řidič vozidla drží v ruce telefonní přístroj, je objektivně vnímatelná lidským zrakem. Proto tvrzení standardně dvoučlenné zasahující hlídky, že byl viděn řidič držící za jízdy telefonní přístroj, může být samo o sobě věrohodným důkazem, aniž by byl předložen důkaz další, neboť k tomu není potřeba odborná znalost ani zvláštní vybavení (jako např. u překročení povolené rychlosti).<sup>219</sup> Pokud je důkazní situace postavena pouze na výpovědích přestupce a policistů, lze předpokládat častou existenci rozporů mezi jednotlivými důkazy. Správní orgán je v takové situaci povinen důkazní postup řádně popsat a logicky i věcně přesvědčivě odůvodnit, jakým způsobem se s těmito rozpory vypořádal a z jakých důvodů uvěřil jedné ze vzájemně protichůdných skutkových verzí.<sup>220</sup> Při kolizi mezi tvrzením přestupce a policistů je zpravidla věrohodnějším svědectví policistů. Problematikou svědeckých výpovědí zasahujících policistů se již mnohokrát zabýval Nejvyšší správní soud, dle něhož lze policistu obecně považovat za nestranného a věrohodného svědka, neprokáže-li se v konkrétním případě něco jiného.<sup>221</sup>

Otázka přesvědčivosti důkazů je u tak obtížně zachytitelného jednání zpravidla klíčová, proto je úkolem správních orgánů důkladně zhodnotit, zda měli policisté reálnou možnost spatřit spáchání předmětného přestupku. Míra věrohodnosti jejich výpovědi se přitom zvyšuje tehdy, popíší-li policisté přesně mobilní telefon s uvedením jeho typu, barvy či designu, apod.<sup>222</sup> Protože

---

<sup>215</sup> V případě vozidel s tzv. stop-start systémem, jež po jakémkoli zastavení vypínají motor (např. při čekání na křižovatce), je pak nutno vycházet z pro tato vozidla specifické vlastnosti, že i při vypnutí motoru nadále zůstávají v chodu.

<sup>216</sup> K vymezení jiného hovorového nebo záznamového zařízení viz rozsudek NSS ze dne 27. 5. 2011, čj. 5 As 77/2010-156

<sup>217</sup> rozsudek NSS ze dne 21. 9. 2011, čj. 2 As 52/2011-47

<sup>218</sup> rozsudek NSS ze dne 29. 5. 2014, čj. 10 As 25/2014-48

<sup>219</sup> rozsudky NSS ze dne 22. 10. 2008, čj. 1 As 64/ 2008-42, ze dne 21. 9. 2011, čj. 2 As 52/2011-47

<sup>220</sup> rozsudky NSS ze dne 25. 7. 2006, čj. 6 As 47/2005-84, ze dne 20. 3. 2013, čj. 9 As 139/2012-30, ze dne 22. 9. 2011, čj. 2 As 52/2011-47

<sup>221</sup> V podrobnostech viz kapitola *Sbromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí v přestupkovém řízení*

<sup>222</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2011, čj. 7 As 102/2010-86



i policisté jsou „jen lidi“ a mohou se splést, právě proto je nutné, aby jejich výpovědi byly konzistentní, souladné a pokud možno navazující i na další provedené důkazy. Případné drobné odchylky např. ve vzdálenosti či časových údajích však ještě neznamenají zpochybnění pravdivosti a objektivitu jejich výpovědí.<sup>223</sup> Nejvyšší správní soud se ve své judikatuře zabýval některými kritérii, která hrají důležitou roli při zkoumání výpovědi policistů a reálnosti jimi tvrzených skutečností. Jsou to zejména dobré výhledové podmínky, vzdálenost policistů od přestupce a dostatek času na zaznamenání protiprávního jednání.<sup>224</sup>

Aby s ohledem na kontext výše uvedeného nedošlo k mýlce, je nutno zdůraznit, že k prokázání předmětného přestupkového jednání není *a priori* vždy nutná výpověď obou zasahujících policistů.<sup>225</sup>

U přestupků prokazovaných především výpověďmi zasahujících policistů, kdy není žádný další důkaz, jímž by šlo spáchání přestupku objektivně ověřit, je obecně třeba vstřícněji přistupovat k důkazním návrhům přestupce, jsou-li potenciálně schopné přinést nová zjištění podstatná pro řízení.<sup>226</sup> Uvedené přestupkové jednání lze zpochybnit např. znaleckým posudkem, který prokazuje, že vlivem toho, že interiér vozidla je odstíněn fóliemi, je možno při pohledu přes čelní sklo zepředu rozeznat siluetu osoby sedící na předním sedadla pouze za předpokladu, že je pozorování prováděno z bezprostřední blízkosti před vozidlem a z výpovědi policistů vyplynulo, že přestupkové jednání pozorovali z větší vzdálenosti.<sup>227</sup> Pokud v průběhu řízení při zjišťování skutkového stavu vyvstane taková pochybnost, pak nezbývá než dostát zásadě *in dubio pro reo*. Často se také stává, že obvinění začnou tvrdit až v další fázi řízení, že šlo o jiný předmět než hovorové nebo záznamové zařízení, kterým za jízdy manipulovali. Je však zcela přirozenou reakcí člověka, jenž byl nespravedlivě obviněn, že takovou obranu uplatní již při silniční kontrole vůči zasahujícímu policistovi;<sup>228</sup> pozdní argumentace snižuje věrohodnost takového tvrzení, byť samozřejmě není zpochybněno právo obviněného z přestupku uplatňovat nové skutečnosti později s ohledem na jím zvolenou procesní taktiku.<sup>229</sup>

S ohledem na uvedené lze tedy sumarizovat, že důkaz svědeckými výpověďmi zasahujících policistů nemá *per se* přednost před výpovědí obviněného z přestupku z důvodu jeho „vyšší hodnoty“, ale s ohledem na logičnost a návaznost průběhu skutkového děje, který

---

<sup>223</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2007, čj. 4 As 19/2007-114

<sup>224</sup> rozsudek NSS ze dne 29. 9. 2015, čj. 4 As 159/2015-23

<sup>225</sup> rozsudek NSS ze dne 21. 1. 2016, čj. 6 As 126/2015-42

<sup>226</sup> rozsudek NSS ze dne 5. 10. 2017, čj. 2 As 235/2017-26

<sup>227</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2011, čj. 7 As 102/2010-86

<sup>228</sup> rozsudek NSS ze dne 16. 5. 2017, čj. 8 As 232/2016-39

<sup>229</sup> usnesení RS NSS ze dne 2. 5. 2017, čj. 10 As 24/2015-71

ze vzájemně souladných výpovědí vyplývá.<sup>230</sup> Na argumentaci obsaženou v odůvodnění rozhodnutí o takovém přestupkovém jednání jsou proto kladeny velmi vysoké nároky.

#### 2.4.2. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti – body 2 - 4

Zákon o silničním provozu v § 18 stanovuje v závislosti na druhu vozidla, kategorii pozemní komunikace a místu (v obci či mimo ni)<sup>231</sup> limity nejvyšší dovolené rychlosti.<sup>232</sup> Tyto limity lze místní úpravou provozu na pozemních komunikacích<sup>233</sup> snížit či zvýšit, a to při respektování zákonného omezení.<sup>234</sup> Toto ustanovení o nejvyšší dovolené rychlosti však neplatí pro některé typy řidičů, je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů jim zvláštním právním předpisem stanovených při zachování potřebné míry opatrnosti.<sup>235</sup> Ostatní řidiči jsou však povinni dodržovat zákonem stanovenou nejvyšší dovolenou rychlost, neboť by se tak vystavili stíhání pro přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 – 4, a to v závislosti na výši překročení.

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

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

Dodržení uvedených limitů však ještě neznamená, že se řidič nedopustí přestupku souvisejícího s rychlostí [případá však v úvahu pouze přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k)]. Zákon totiž kromě konkrétních rychlostních limitů pro jízdu v obci a mimo ni stanovuje obecná („abstraktní“) pravidla upravující rychlost. Podle zákona totiž musí řidič přizpůsobit svou rychlost mnoha okolnostem, které ovlivňují bezpečnost jízdy. Především musí přizpůsobit svou rychlost svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Řidič přitom smí jet jen takovou rychlostí, aby byl

<sup>230</sup> rozsudek NSS ze dne 15. 10. 2015, čj. 3 As 129/2015-32

<sup>231</sup> Pokud však není pozemní komunikace osazena dopravní značkou *IS 12a „Obec“*, neznamená to, že by řidič nebyl povinen dodržovat maximální povolenou rychlost stanovenou pro obec; vždy je třeba usuzovat na jízdu obcí nejen z dopravního značení, ale i s ohledem na charakter zástavby, značení podél cesty i bydliště; rozsudek NSS ze dne 20. 3. 2013, čj. 1 As 183/2012-50

<sup>232</sup> V ZoSP však nalezneme i speciální ustanovení upravující rychlostní limity (např. stran železničního přejezdu, vozidla vlečného a vlečeného, obytné a pěší zóny).

<sup>233</sup> § 61 odst. 2 ZoSP

<sup>234</sup> § 18 odst. 6 a 7 ZoSP

<sup>235</sup> § 18 odst. 9 ZoSP

schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.<sup>236</sup> S ohledem na takto obecně stanovená rychlostní pravidla bývá prokázání jejich porušení obtížnější. Ke zjišťování takové přiměřené rychlosti dochází především u dopravních nehod.

K měření rychlosti vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je oprávněna policie a obecní policie (obecní policie však výhradně na místech určených policií).<sup>237</sup> Vzhledem k tomu, že měření rychlosti vozidel je výkonem veřejné správy,<sup>238</sup> nelze jej bez zákonného zmocnění přenést na jiný, natož soukromý subjekt.<sup>239</sup> Nicméně pokud jde o instalaci a nastavení měřicího přístroje, po policii nelze požadovat, aby zaměstnávala techniky schopné instalace a nastavení měřicích zařízení. Je proto přípustné, aby tuto instalaci a nastavení prováděl externí subjekt. Nelze však připustit, aby byl tento subjekt hmotně zainteresován na výsledcích měření. V tomto kontextu je tedy nutno zdůraznit rozdíl mezi instalací a nastavením měřicího zařízení na straně jedné a samotným měřením na straně druhé, s tím, že participace externího subjektu na technické přípravě měření rychlosti je přípustná.<sup>240</sup> Uvedené otázky vyvstávají zejména v souvislosti s nájmy měřicích zařízení obcemi.

Každé měřicí zařízení musí odpovídat zákonu o metrologii a jeho prováděcím vyhláškám. Měřidla musí mít platné typové schválení a každý jednotlivý kus musí být pravidelně ověřován.<sup>241</sup> Provedené zkoušky měřidel prokazují, že tato měřidla mají požadované metrologické vlastnosti a lze je používat k měření rychlosti při dodržení návodu k obsluze.<sup>242</sup> Za tímto účelem jsou policisté a strážníci proškoleni, což osvědčuje příslušný certifikát. Jeho doložením lze jednoduše vyvrátit případné námitky špatné obsluhy měřiče rychlosti.<sup>243</sup>

Měřiče jsou v České republice schvalovány s jednotnou odchylkou  $\pm 3$  km/h, pokud je zjištěná rychlost do 100 km/h, respektive  $\pm 3$  % při rychlostech nad 100 km/h. Tato odchylka není promítnuta do zobrazené rychlosti na měřiči a musí být zohledněna policistou, strážníkem nebo správním orgánem projednávajícím přestupek.<sup>244</sup> Tato odchylka zohledňuje možnou drobnou nepřesnost přístroje i vnější vlivy.<sup>245</sup>

---

<sup>236</sup> § 18 odst. 1 ZoSP

<sup>237</sup> § 79a ZoSP

<sup>238</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 10. 2008, čj. 7 As 6/2008-162

<sup>239</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2008, čj. 1 As 12/2008-67

<sup>240</sup> rozsudky NSS ze dne 17. 12. 2014, čj. 9 As 185/2014-27, ze dne 22. 5. 2018, čj. 3 As 11/2017-42

<sup>241</sup> Položka 2.2.1 vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (lhůta k ověření jeden rok)

<sup>242</sup> § 9 odst. 1 zákona o metrologii

<sup>243</sup> rozsudek NSS ze dne 4. 12. 2013, čj. 1 As 83/2013-60

<sup>244</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Doporučení Ministerstva dopravy k jednotnému postupu při řešení přestupků souvisejících s rychlostí jízdy ze dne 4. 8. 2006, sp. zn. 89/2006-160-LEG/1*. Ministerstvo dopravy [cit. 2. listopadu 2017]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Ridicke-prukazy/Autoskoly/Metodicke-pokyny-Stanoviska-Usmerneni>>.

<sup>245</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35

Jak již bylo uvedeno, zákon o silničním provozu určuje rychlostní limity, jejichž překročením je naplněna formální stránka přestupku. Nicméně již nestanoví (a ani jiný právní předpis) přesnou hranici rychlosti jízdy motorovým vozidlem, jejíž překročení způsobí naplnění i materiálního znaku přestupku. Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být posuzovány vždy v každém konkrétním případě a nelze vyslovovat žádné pašální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je.<sup>246</sup> Vždy je nutno usuzovat z řady dalších okolností každého jednotlivého případu, které teprve ve svém souhrnu mohou vést k závěru o existenci či absenci materiálního aspektu přestupku v dané věci.<sup>247</sup> V současnosti však (až na excesivní výjimky) správní orgány neřeší takto nepatrné překročení povolené rychlosti s ohledem na „benevolentnější“ nastavení měřičů.

V souvislosti s materiální stránkou je nutno rovněž poznamenat, že skutkové podstaty přestupků související s překročením nejvyšší dovolené rychlosti je třeba vnímat tak, že upřesňují či zdůrazňují zvláštní varianty porušení obecné povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu.<sup>248</sup> Je zde tedy základní skutková podstata, jejímiž typovými formálními znaky společnými pro všechny tři skutkové podstaty jsou: jednání spočívající v překročení nejvyšší povolené rychlosti stanovené v § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, přičemž toto jednání se odehrává v provozu na pozemních komunikacích a při řízení vozidla. Těmito formálními znaky je přestupek nerespektování nejvyšší povolené rychlosti odlišen od přestupků ostatních. Kromě základní skutkové podstaty zákon zavádí dvě skutkové podstaty kvalifikované, jejichž formální znaky jsou kromě shora uvedených typových znaků doplněny o znaky kvalifikující (stanovení vyšší hranice překročení rychlosti), které odůvodňují použití vyšší trestní sazby z důvodu zvýšené společenské nebezpečnosti takového jednání. I tyto kvalifikované skutkové podstaty však stále směřují k ochraně téhož zájmu společnosti, který je vysloven již ve skutkové podstatě základní. Protože všechny tři skutkové podstaty směřují k ochraně téhož zájmu společnosti vyjádřeného totožnou hranicí maximální povolené rychlosti, je nutné, aby míra ohrožení zájmu společnosti byla posuzována vzhledem k základnímu chráněnému zájmu, tedy ke stanovené maximální rychlosti, nikoli k jednomu z kvalifikujících znaků skutkové podstaty, jehož naplnění odůvodňuje toliko postih příslušného jednání sankcemi ve vyšším rozmezí, nikoli

---

<sup>246</sup> rozsudek NSS ze dne 17. 2. 2005, čj. 7 As 18/2004-48

<sup>247</sup> rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45. O naplnění materiální stránky neměl NSS pochyb v případě, kdy k překročení nejvyšší dovolené rychlosti přistoupila další okolnost v podobě dopravní nehody (rozsudek NSS ze dne 26. 10. 2010, čj. 4 As 15/2010-60).

<sup>248</sup> rozsudky NSS ze dne 28. 5. 2009, čj. 1 As 27/2009-80, ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23

posun hranice pro hodnocení materiální stránky deliktu.<sup>249</sup> Materiální stránku je proto zapotřebí posuzovat vzhledem k nejvyšší povolené rychlosti stanovené v § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu pro jízdu v obci a mimo ni, nikoli k hranici zavedené kvalifikujícím znakem skutkové podstaty těchto přestupků.

Řada obviněných svou obhajobu směřuje ke zpochybnění měření pro nesprávné nastavení měřicího zařízení. Častým argumentem orgánů veřejné správy rozhodujících o přestupku na takovou obhajobu je tvrzení, že měřicí zařízení neprovede měření, respektive měření bude anulováno, jestliže nebyly podmínky pro korektní měření splněny; tzn. poskytl-li měřič výstup v podobě fotografie s naměřenou rychlostí, měření proběhlo správně. Uvedená premisa může být skutečně pravdivá, nelze ji však vyslovit paušálně bez dalšího. Takovou vlastnost měřicího zařízení je nutné řádně zdůvodnit a prokázat (především návodem k obsluze použitého rychloměru), jelikož se samozřejmě nejedná o obecně známou skutečnost.<sup>250</sup>

Na podporu obhajoby bývá také v řízení předkládán důkaz v podobě matematických výpočtů zpochybňující správnost předepsaného úhlu při měření mezi rychloměrem a měřeným vozidlem. Není-li výše uvedená automatická funkce rychloměru doložena a nelze-li předkládaný důkaz označit za *a priori* nesmyslný či vyloučený, pak je nutno se takovým důkazem zabývat hlouběji, a to případně i za pomoci odborného vyjádření (např. výrobce rychloměru) či znalce.<sup>251</sup>

V tomto ohledu je záhodno zároveň upozornit na novotu, jež dosud není zcela rozšířená ani v rámci odborné veřejnosti. S ohledem na množství se námítky stran nesprávného nastavení měřících přístrojů byla pro orgány veřejné správy výrobcem silničních radarových měřičů RAMER vytvořena pomůcka v podobě šablon za účelem verifikace správnosti provedeného měření. Je však třeba mít na paměti, že uvedené šablony lze použít toliko na výstupy z radarových měřičů (typy RAMER). Na laserové rychloměry (u nás nejčastěji MicroDigicam) předmětné šablony využít nelze, neboť tyto měřiče pracují na principu laserového svazku a správnost jejich užití lze ověřit z tzv. záměrného kříže na snímku; je-li na přední masce vozidla vidět, není pochyb o správnosti měření, je-li však mimo vozidlo, může vyvolat polemiku o správnosti měření, kterou je třeba dokazováním (např. odborným vyjádřením) vypořádat. Nicméně i v případě užití radarového rychloměru, nelze předmětné šablony použít k ověření správnosti měření, jestliže byla rychlost obviněnému řidiči policejní hlídkou změřena za jízdy. Šablonu lze využít pouze a jen na výstup z radarového rychloměru, jestliže byla rychlost vozidla změřena ze statického stanoviště policejní hlídky.<sup>252</sup> V případě měření prováděného za jízdy, v důsledku čehož se mění vzdálenost mezi služebním vozidlem policie a měřeným vozidlem, radar pracuje technicky

<sup>249</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23

<sup>250</sup> rozsudky NSS ze dne 5. 1. 2017, čj. 1 As 281/2016-56, ze dne 24. 5. 2017, čj. 3 As 93/2015-41

<sup>251</sup> rozsudek NSS ze dne 24. 9. 2015, čj. 2 As 114/2015-38

<sup>252</sup> Pod snímkem změřeného vozidla je uvedena vlastní rychlost (služebního vozidla policie) 0 km/h.

na jiném principu, než jaký pro posouzení správnosti předpokládá užití šablony. Pokud jde o vlastní užití šablony, vždy je nutno nejdříve zjistit, zda měření probíhalo z levé či pravé strany a podle toho vybrat ze dvou kontrolních šablon měření. Na šablonu je přenesena poloha radarového paprsku. Přiložením takové šablony na fotografii měřeného vozidla pořízenou rychloměrem (ve standardním rozměru, odpovídajícím formuláři *Záznam o přestupku*) lze potvrdit, zda byl radar ustaven správně. Šablona zobrazuje ve tvaru lichoběžníku radarový snímek, v jehož dvou bodech, které se protnou, musí být vzdálenější část vozidla umístěna.

V případě dokazování předmětného typu přestupku je standardní sadou podkladů, nezbytných (a obvykle postačujících) pro zjištění skutkového stavu věci, respektive k vydání rozhodnutí, že se obviněný přestupku dopustil, oznámení přestupku a úřední záznam, ověřovací list rychloměru, doklad o proškolení policisty (strážníka) k obsluze tohoto rychloměru a výpis z evidenční karty řidiče.<sup>253</sup> Výslech zasahující hlídky tedy není vždy nutností, záleží na konkrétních okolnostech posuzované věci (např. je-li namítána záměna řidiče).

#### 2.4.3. Nezastavení vozidla na signál/pokyn k zastavení – bod 5

Při řízení provozu na pozemních komunikacích se k zastavení užívají světelné signály, popřípadě (zejména při jejich poruše) pokyny osob oprávněných k řízení tohoto provozu. V případě nerespektování takových signálů či pokynů reálně hrozí kolize v silniční dopravě s možnými fatálními následky. Zákodárce proto do zákona o silničním provozu zakotvil skutkovou podstatu přestupku, která stíhá řidiče za nezastavení vozidla na signál či pokyn, který přikazuje vozidlo zastavit.<sup>254</sup>

**Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 se tedy dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.**

Jak vyplývá z vymezené skutkové podstaty, uvedeného přestupku se může řidič vozidla dopustit v zásadě dvěma způsoby:

Prvním je porušení povinnosti uvedené v § 4 písm. b), tj. povinnosti řídit se mimo jiné pokyny policisty a dalších osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích.<sup>255</sup> Je nutno mít na paměti, že pokyny těchto osob jsou nadřazeny přechodné, místní i obecné úpravě

<sup>253</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35

<sup>254</sup> Dle § 2 písm. p) ZoSP *zastavit vozidlo* znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče

<sup>255</sup> § 75 a § 79 ZoSP

provozu na pozemních komunikacích.<sup>256</sup> Co je zde zapotřebí zdůraznit, že tato skutková podstata se s účinností zákona č. 48/2016 Sb. od 20. 2. 2016 již nevztahuje pouze na pokyny dané při řízení silničního provozu, ale též na pokyny při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, což dopadá zejména na případy nezastavení vozidla u pokynů při silniční kontrole, které bylo možno před účinností uvedené novely stíhat pouze v rámci zbytkové skutkové podstaty.

Vzhledem k přítomnosti oprávněných osob v silničním provozu se však v praxi řidiči dopouštějí tohoto přestupku spíše v příčinné souvislosti s porušením § 4 písm. c), který normuje, že při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Světelnými, případně i doprovodnými signály se řídí provoz na pozemních komunikacích nebo se jimi upozorňuje na nutnost dbát zvýšené opatrnosti.<sup>257</sup> Typickým příkladem spáchání uvedeného přestupku je tzv. „jízda na červenou“. Na citované ustanovení totiž navazuje § 70 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, dle kterého při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál s červeným světlem „*Stůj!*“ povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „*Příčná čára souvislá*“, „*Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!*“ a „*Příčná čára souvislá s nápisem STOP*“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením. Na tomto místě je třeba doplnit, že uvedená skutková podstata dopadá nejen na případy řidičů, kteří při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, příkazující zastavit vozidlo, ale rovněž na situace, kdy řidič vozidla sice na signál s červeným světlem „*Stůj*“ jím řízené vozidlo v požadovaném místě zastaví, ale následně v jízdě ihned pokračuje a vjede do křižovatky, přestože uvedený signál stále svítí.<sup>258</sup>

Formálním znakem daného přestupku je tedy, jak vyplývá z výše uvedeného, samotné nezastavení vozidla na signál, který příkazuje vozidlo zastavit (včetně neposečkání).

Obvinění z daného přestupku staví svoji obhajobu především na tvrzení, že semafor míjeli na „oranžovou“, nikoli na „červenou“, a tudíž se přestupku nemohli dopustit. Ustanovení § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu normuje, že signál se žlutým (dle řidičů „oranžovým“) světlem „*Pozor!*“ při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „*Příčná čára souvislá*“, „*Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!*“ a „*Příčná čára souvislá s nápisem STOP*“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Předmětné

---

<sup>256</sup> § 76 odst. 5 ZoSP

<sup>257</sup> § 65 odst. 1 ZoSP

<sup>258</sup> rozsudek NSS ze dne 10. 5. 2012, čj. 3 As 3/2012-20

ustanovení nicméně nelze vykládat natolik extenzivně, aby vedlo k naprosto neudržitelnému a vysoce rizikovému stavu v provozu na pozemních komunikacích, když by fakticky nemusely být vůbec respektovány povinnosti řidiče vyplývající ze světelných signálů tříbarevné soustavy při řízení provozu na světelné křižovatce. Citované ustanovení je zásadně a důsledně třeba vykládat tak, že prvotní je vždy povinnost řidiče na signál se žlutým světlem „*Pozor!*“ zastavit vozidlo. Teprve a pouze výjimečně, kdy je při rozsvícení žlutého světla vozidlo již tak blízko křižovatky, že by jeho řidič nemohl bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Bezpečně zastavit není možné tehdy, pokud by řidič s ohledem na rychlost vozidla a konkrétní okolnosti dané situace (např. kluzká vozovka, znečištěná silnice) mohl takovým zastavením ohrozit bezpečnost vlastní či ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.<sup>259</sup> Každý řidič si však musí být vědom toho, že při průjezdu křižovatkou nebo i před tím může dojít ke změně světelné signalizace. Musí proto být připraven na tuto změnu adekvátně a bezprostředně reagovat. Změna zeleného světla „*Volno*“ na žluté světlo „*Pozor!*“ a na následující červené světlo „*Stůj!*“ není nic neobvyklého ani nahodilého. Jde o zcela běžnou dopravní situaci. Řidič ji musí předvídat a tomu přizpůsobit způsob a rychlost jízdy průjezdu křižovatkou. Uvedené platí tím spíše, pokud je například deštivé počasí,<sup>260</sup> i s ohledem na § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, který stanoví obecnou povinnost každého při účasti v provozu na pozemních komunikacích (mimo jiné) své chování přizpůsobit stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám.

Ty policejní hlídky, které vykonávají dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu zaměřený právě na dodržování pokynů světelné signalizace, velmi často z dohledové vzdálenosti sledují a zároveň dokumentují jednání řidičů na kamerový záznam, což bezesporu prospívá důkaznímu řízení, když prokázání naplnění skutkové podstaty daného přestupku nestojí pouze na svědeckých výpovědích policistů. Může totiž nastat situace, kdy existují (vedle výpovědi obviněného) protichůdné svědecké výpovědi (zasahujících policistů a např. spolujezdce obviněného řidiče), které jsou jedinými důkazy a nemusí existovat žádné objektivní skutečnosti, které by zpochybňovaly jejich věrohodnost; v takových případech pak nezbude než uplatnit zásadu *in dubio pro reo*.<sup>261</sup>

K dokumentaci posuzovaného přestupku jsou však také používána automatická fotodokumentační zařízení. Zařízení je aktivováno při rozsvícení světelného signálu s červeným světlem a spuštěno vozidlem, které přejelo v době rozsvícení tohoto signálu hranici, na níž byl řidič povinen vozidlo zastavit. Zařízení po zhotovení prvního snímku v krátkém časovém

<sup>259</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 352.

<sup>260</sup> rozsudek NSS ze dne 24. 7. 2014, čj. 7 As 86/2014-27

<sup>261</sup> rozsudek NSS ze dne 11. 4. 2013, čj. 7 As 115/2012-25



odstupu pořizuje další snímky za účelem vyvrácení případného tvrzení přestupce, že zastavil později až za určenou hranicí a v jízdě na signál „Stůj!“ nepokračoval. Snímky obsahují registrační značku vozidla a časové údaje.<sup>262</sup>

V souvislosti s daným přestupkem se taktéž objevují námitky směřující k absenci materiální stránky přestupku, například z toho důvodu, že se daného jednání řidič dopustil v době nulového provozu bez žádných účastníků silničního provozu. Je však třeba konstatovat, že společenskou nebezpečnost jednání nikterak nesnižuje, byl-li by snad přestupce na vozovce zcela osamocen. I za těchto „laboratorních“ podmínek by bylo třeba hodnotit jednání řidiče jako společensky nebezpečné, neboť je výrazem úmyslného, hrubého opovrhování pravidly silničního provozu, jejichž účelem je především zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy ochrana života, zdraví a majetku.<sup>263</sup> Zejména v případech, kdy řidič takové podmínky banalizuje a v provozu se stane něco pro něj neočekávaného, tím fatálnější následek může nastat.<sup>264</sup>

#### **2.4.4. Nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce - bod 6**

Zákon o silničním provozu stanovuje řidiči mimo jiné i povinnost dát přednost chodci. Cílem této úpravy je nepochybně umožnit chodcům i v hustém provozu bezpečný přechod vozovky na k tomu určených místech.<sup>265</sup>

Automobil řidičům propůjčuje svou rychlostí a silou pocit určité nadřazenosti a chodci se stávají pomalu lovnou zvěří, neboť chodec nemůže být nikdy rovnocenným partnerem řidiče. Pohled do statistik ukazuje, že 1 000 nehod způsobených srážkou vozu s chodcem končí v 55 případech smrtí, zatímco u vzájemných kolizí vozidel připadá na 1 000 nehod „pouze“ 3,9 usmrcených. Na druhou stranu chodci také zaviní celou řadu nehod. Nejtragičtější příčinou nehod bývá neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice, další z příčin je nesprávné zhodnocení dopravní situace a také špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla. Specifikem nehod zaviněných chodci pak je poměrně vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.<sup>266</sup>

Zákon o silničním provozu proto stanovuje při účasti v provozu na pozemních komunikacích každému povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním

---

<sup>262</sup> KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006, s. 68.

<sup>263</sup> rozsudek NSS ze dne 6. 6. 2013, čj. 1 As 24/2013-28

<sup>264</sup> rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23

<sup>265</sup> § 2 písm. dd) ZoSP přechodem pro chodce rozumí místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou

<sup>266</sup> *Pozor, chodci!* [online]. ibesip.cz [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pozor,-chodci!>>.

neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní.<sup>267</sup> Řidič je přitom dále povinen věnovat se plně řízení vozidla, sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích<sup>268</sup> a dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a osobám těžce zdravotně postiženým.<sup>269</sup> I jízda obecně dovolenou rychlostí proto může být pro posouzení jednání řidiče irelevantní, neboť tuto je třeba ještě přizpůsobit významným okolnostem provozu, například právě blízkosti vyznačeného přechodu pro chodce.<sup>270</sup>

**Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 se tedy dopustí fyzická osoba, která v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání.**

Uvedená skutková podstata se skládá z více částí, přičemž při naplnění byt' i jen jediné, se řidič dopustí předmětného přestupku.<sup>271</sup>

Pro posouzení uvedené skutkové podstaty je důležitý výklad pojmů *nesmět ohrozit* a *nesmět omezit*. *Nesmět ohrozit* znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.<sup>272</sup> *Nesmět omezit* znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.<sup>273</sup>

Daného přestupku se v první řadě lze dopustit tak, že řidič v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky. Dle tohoto ustanovení totiž řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce; v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, a to v dostatečné vzdálenosti od přechodu, aby měl o situaci na přechodu úplný přehled, zvláště

---

<sup>267</sup> § 4 písm. a) ZoSP

<sup>268</sup> § 5 písm. b) ZoSP

<sup>269</sup> § 5 písm. d) ZoSP

<sup>270</sup> usnesení NS ze dne 21. 6. 2006, sp. zn. 5 Tdo 651/2006

<sup>271</sup> Jednotlivé části skutkové podstaty jsou také různě zohledněny v rámci systému bodového hodnocení (nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit = 3 body, při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky = 4 body, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání = 5 bodů); viz příloha zákona o silničním provozu *Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání*.

<sup>272</sup> § 2 písm. l) ZoSP

<sup>273</sup> § 2 písm. m) ZoSP

v případech, kdy je výhled přes vozidlo omezený.<sup>274</sup> S ohledem na dikci daného ustanovení se tedy předmětná povinnost řidiče nevztahuje nejen na chodce již přecházejícího přechod, ale rovněž na chodce, který teprve, avšak *zjevně*, hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce. Aby šlo o zjevný úmysl chodce přejít pozemní komunikaci, nemusí chodec formalizovaným, respektive předem stanoveným způsobem, dávat najevo, že chce přejít vozovku (např. zvedání ruky, pokynutím hlavy). *Zjevnost* odhodlání chodce přejít po přechodu pak logicky klade zvýšené požadavky na správní orgán v rámci důkazního řízení; onu *zjevnost* je totiž často nutno dovodit z nepřímých důkazů.<sup>275</sup> Přestože od 1. 8. 2011 již není řidiči explicitně dána povinnost přibližovat se k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby před ním mohl zastavit vozidlo, § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu výslovně stanoví povinnost řidiče v případě potřeby vozidlo před přechodem zastavit. Zbývá jen dodat, že uváděné povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje.

Dalším jednáním, jímž se může řidič daného přestupku dopustit, je nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je tak povinen učinit. Řidič je na základě § 5 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu povinen snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem. Zásadní význam tohoto ustanovení pro zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spočívá v tom, že jeho porušení samo o sobě vyvolává vysokou míru rizika střetu motorového vozidla s chodcem a že takový střet obvykle vede k újmě na životě či zdraví chodce.<sup>276</sup> Povinnost dát přednost chodci na přechodu pro chodce je dále stanovena při řízení provozu na křižovatce.<sup>277</sup>

A konečně se může předmětného přestupku dopustit řidič, který ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání.<sup>278</sup> Dikce této alternativy skutkové podstaty přestupku vyžaduje ke svému naplnění ohrožení chodce, nestačí tedy jeho pouhé omezení.

Je však třeba si uvědomit, že chodcům nenáleží přednost absolutní, a to i s ohledem na § 54 odst. 3 zákona o silničním provozu, neboť chodec nesmí mimo jiné vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem a také v případě, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; jakmile již vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Na druhou

---

<sup>274</sup> Např. v případě nákladních vozidel; usnesení NS ze dne 9. 10. 2013, čj. 6 Tdo 1025/2013-16

<sup>275</sup> rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2015, čj. 2 As 223/2014-50

<sup>276</sup> usnesení NS ze dne 11. 3. 2015, čj. 7 Tdo 271/2015-20

<sup>277</sup> § 70 odst. 2 písm. c) a g) ZoSP

<sup>278</sup> § 5 odst. 2 písm. g) ZoSP

stranu je na tomto místě rovněž třeba zmínit, že chodec je na přechodu chráněn v celé jeho šíři,<sup>279</sup> byť mu ze zákona vyplývá povinnost jít vpravo.<sup>280</sup>

V silniční dopravě v zásadě platí tzv. princip omezené důvěry, tj. že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak.<sup>281</sup> Tato zásada se však neuplatňuje v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Řidič motorového vozidla je povinen zachovávat potřebnou míru opatrnosti vůči chodcům, kteří vstoupili do vozovky nebo se pohybují v její těsné blízkosti. Důvodně spoléhat na to, že tyto účastníci silničního provozu dodrží jeho pravidla, může jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude. Nicméně mohou však nastat situace, kdy i chodec vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná.<sup>282</sup>

Povinnost neohrozit nebo neomezit chodce je s ohledem na možné následky jejího porušení častým předmětem rozhodování trestních soudů, která je posuzována jako porušení důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy s případnou odpovědností za trestné činy usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti či ublížení na zdraví z nedbalosti.<sup>283</sup>

Pokud by porušením uvedených povinností došlo k dopravní nehodě,<sup>284</sup> při které je jinému ublíženo na zdraví, přicházela by zde v úvahu odpovědnost za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu.<sup>285</sup>

#### **2.4.5. Zakázané předjíždění - bod 7**

Předjíždění lze považovat za jeden z nejrizikovějších úkonů, které může řidič v silničním provozu vůbec udělat; to ostatně dokládají i statistiky nehodovosti měsíčně pořizované Policií

---

<sup>279</sup> usnesení NS ze dne 9. 10. 2013, sp. zn. 6 Tdo 1025/2013

<sup>280</sup> § 54 odst. 1 *in fine* ZoSP

<sup>281</sup> rozsudky NSS ze dne 2. 8. 2006, čj. 3 As 24/2005-73, ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51

<sup>282</sup> usnesení NS ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, ze dne 18. 8. 2015, sp. zn. 4 Tdo 793/2015, ze dne 17. 7. 2017, sp. zn. 4 Tdo 785/2017

<sup>283</sup> § 143, § 147 a § 148 TZ

<sup>284</sup> § 47 odst. 1 ZoSP

<sup>285</sup> K tomu blíže v kapitole *Skutkové podstaty související s dopravní nehodou - § 125c odst. 1 písm. h) a i).*

České republiky.<sup>286</sup> Rizikovost předjíždění souvisí především s přirozenými limity člověka v oblasti vnímání vzdálenosti a rychlosti.<sup>287</sup> Aby byla co nejvíce eliminována potenciální deliktní situace, zákonodárce vymežil případy, kdy je předjíždění zakázáno a jako takové sankcionováno.

Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 **se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.**

Stran vztahů úprav provozu na pozemních komunikacích platí, že místní úprava je nadřazená obecné úpravě, přechodná úprava je nadřazena místní i obecné úpravě.<sup>288</sup>

*Obecná úprava* provozu na pozemních komunikacích je stanovena zákonem o silničním provozu.<sup>289</sup> Zákazy předjíždění jsou taxativním způsobem vymezeny v § 17 odst. 5, který vymezuje situace, v nichž řidič nesmí předjížděcí manévr zahájit vůbec.<sup>290</sup> Tyto jsou odvislé od subjektivního posouzení konkrétní situace v provozu řidičem vozidla<sup>291</sup> a od místa na pozemní komunikaci.<sup>292</sup> Obecně lze tedy konstatovat, že nevyskytnou-li se v silničním provozu situace uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení, může řidič předjíždění zahájit; při současném dodržení ostatních povinností (§ 17 odst. 1 – 4) by tak mělo dojít k bezpečnému a plynulému předjetí. Obecnou úpravou provozu je zakázáno řidiči předjíždět:

- a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,
- b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,
- c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,
- e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,

<sup>286</sup> POLICEJNÍ PREZIDIEUM ČR, Ředitelství služby dopravní policie. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017* [online]. POLICIE ČR, červen 2018 [cit. 7. ledna 2018]. Dostupné na <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

<sup>287</sup> *Zásady bezpečné jízdy* [online]. ibesip. [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <[http://www.ecodrive.cz/download/BESIP\\_ECODrive\\_100323%20-%20Zasady%20bezpecne%20jizdy%2013.pdf](http://www.ecodrive.cz/download/BESIP_ECODrive_100323%20-%20Zasady%20bezpecne%20jizdy%2013.pdf)>.

<sup>288</sup> § 76 odst. 1 ZoSP

<sup>289</sup> § 61 odst. 1 ZoSP

<sup>290</sup> rozsudek NSS ze dne 19. 8. 2011, čj. 2 As 106/2010-141

<sup>291</sup> § 17 odst. 5 písm. a)-c) ZoSP

<sup>292</sup> § 17 odst. 5 písm. d)-g) ZoSP

f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní (tento zákaz neplatí, jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1, jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku, na hlavní pozemní komunikaci, na křižovatce s řízeným provozem)

g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

*Místní úprava* provozu na pozemních komunikacích je úprava provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními,<sup>293</sup> *přechodnou úpravou* na pozemních komunikacích je úprava provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními.<sup>294</sup> Zákazy předjíždění jsou stanoveny dopravní značkou č. B 21a a B 22a.<sup>295</sup> Zákaz předjíždění obvykle bývá doplněn podélnou čarou č. V 1a,<sup>296</sup> V 1b<sup>297</sup> a V 3.<sup>298</sup> Nicméně vodorovné dopravní značky lze užít nejen ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují, ale i samostatně.<sup>299</sup> V této souvislosti považují za vhodné zmínit, že někteří autoři<sup>300</sup> uvádějí, že porušení toliko vodorovných dopravních značek (podélných čar) je „pouze“ přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. S uvedenou právní kvalifikací se však nemohu ztotožnit, neboť odporuje i samotnému definování úpravy provozu na pozemních komunikacích, kde je užito termínu *dopravní značky* obecně (bez konkretizace). Tyto zákon rozlišuje na svislé a vodorovné.<sup>301</sup> Jestliže se tedy dle zákonné dikce posuzovaného přestupku dopustí řidič, předjíždějící vozidlo v případech, kdy jde to místní či přechodnou úpravou provozu, provedenou dopravními značkami, zakázáno, pak je lhostejno, zda k tomu dojde porušením dopravní značky svislé či vodorovné.<sup>302</sup>

Obhajoba obviněných z uvedeného typu přestupku často staví na tvrzení o *objíždění*,<sup>303</sup> nikoli *předjíždění*.<sup>304</sup> Uvedené pojmy je třeba ze strany řidičů důsledně rozlišovat s ohledem na rozdílné povinnosti, respektive následky stran příslušného manévru. Z ustanovení § 16 zákona o silničním provozu lze dovést, že *objíždět* lze (1) vozidlo, které zastavilo, (2) vozidlo, které stojí,

---

<sup>293</sup> § 61 odst. 2 ZoSP

<sup>294</sup> § 61 odst. 3 ZoSP

<sup>295</sup> pro nákladní automobily

<sup>296</sup> souvislá

<sup>297</sup> dvojitá souvislá

<sup>298</sup> souvislá doplněná přerušovanou

<sup>299</sup> § 64 věta první ZoSP

<sup>300</sup> BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2014, s. 21.

<sup>301</sup> § 62 odst. 1 ZoSP

<sup>302</sup> Srov. rozsudek NSS ze dne 22. 2. 2017, čj. 7 As 308/2016-80

<sup>303</sup> § 16 ZoSP, dle kterého platí, že řidič, který při objíždění vozidla, jež zastavilo nebo stojí, nebo při objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích anebo chodce vybočuje ze směru své jízdy, nesmí ohrozit ani omezit protijedoucí řidiče a ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy.

<sup>304</sup> § 17 ZoSP

(3) překážku provozu na pozemních komunikacích,<sup>305</sup> (4) chodce. Všechno ostatní pak předjíždíme se všemi z toho plynoucími důsledky. Tzn. i vozidlo, jedoucí byť zcela nepatrnou rychlostí (traktor, vozidlo údržby),<sup>306</sup> nelze *objíždět*, ale pouze *předjíždět*. Takové vozidlo zároveň nelze ani kvalifikovat jako překážku v provozu na pozemních komunikacích, jakkoliv se to může nabízet, protože takovou překážkou je (z hlediska definice) obecně jen statický objekt, nikoliv pohybující se vozidlo. Přichází sice v úvahu situace, při nichž by mohlo být vhodnější velmi pomalu jedoucí vozidlo předjet, avšak v takových případech by dle mého názoru musela být prokázána ne zcela adekvátní zákazová úprava silničního provozu, respektive absence materiální stránky přestupku v dané věci, a to s ohledem na obecně riskantnější předjížděcí manévry. V zásadě je však nutno zákaz předjíždění pro jeho účel respektovat, a to i v případech, kdy se konkrétní úprava zákazu předjíždění může řidiči zdát na první pohled nesmyslná.

Zároveň je v souvislosti s předmětným přestupkem vhodné uvést, že z hlediska deliktní odpovědnosti řidiče je relevantní počátek předjížděcího manévru. V důsledku této rozhodné skutečnosti tedy nemůže být důvodnou případná námitka, že řidič v průběhu předjíždění projel křižovatkou, rušící předmětný zákaz.<sup>307</sup>

V praxi se často také vyskytuje námitka absence subjektivní stránky přestupku (zavinění), z důvodu zakrytí zákazové dopravní značky překážkou typu nákladního vozidla, jež bránilo řidiči ve výhledu. K uvedené argumentaci se Nejvyšší správní soud již v minulosti stavěl spíše zdrženlivě, kdy opakovaně judikoval, že jde o běžnou situaci (jakkoli náročnou a složitou, vyžadující neustálou pozornost a plnou koncentraci řidiče) v provozu na pozemních komunikacích, které řidič musí přizpůsobit své jednání během jízdy. V dané situaci je řidič povinen jet vpravo a v takové vzdálenosti za nákladním vozem, aby byl schopen bezpečně sledovat provoz na pozemní komunikaci a dopravní značky. Pokud má v úmyslu provést úkon předjíždění, spojený s najetím vozidla co nejvíce vlevo, aby mohl zjistit stav v opačném jízdním pruhu, musí se předtím ujistit o případném dopravním značení před sebou, které by mohl v průběhu manévru předjíždění přehlédnout. Neviděl-li proto řidič přes předjížděné nákladní vozidlo, lze konstatovat jeho zavinění ve formě nevědomé nedbalosti.<sup>308</sup>

Ze strany obviněných se rovněž objevují námitky absence materiálního znaku přestupku. Tu však nelze shledat v případě, kdy k předjíždění dojde na silnici, na níž v rozhodnou dobu nebyl téměř žádný provoz (např. v časných ranních hodinách), a to zejména s ohledem

---

<sup>305</sup> Legální pojem § 2 písm. ee) ZoSP, kterou je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.

<sup>306</sup> rozsudky NSS ze dne 11. 7. 2017, čj. 8 As 115/2017-29, ze dne 13. 9. 2012, čj. 4 As 48/2012-23

<sup>307</sup> rozsudek NSS ze dne 11. 11. 2019, čj. 3 As 187/2018-39

<sup>308</sup> rozsudky NSS ze dne 31. 5. 2012, čj. 9 As 97/2011-132, ze dne 27. 9. 2016, čj. 6 As 187/2016-23

na skutečnost, že zakázané předjíždění je přestupkem ohrožovacím, kdy k naplnění skutkové podstaty postačí pouhé ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, respektive zájmu na předcházení dopravním nehodám, a tedy i zájmu na ochraně života, zdraví a majetku; působení pravidel provozu na pozemních komunikacích má totiž výrazně preventivní charakter.<sup>309</sup> K závěru o vině tedy není nezbytné, aby došlo ke vzniku škody, proto ani úvahy, zda poškozený mohl zabránit vzniku škody, kdyby reagoval přiměřeně na jednání přestupce, nemůže mít vliv na závěr, že došlo k ohrožení zájmu chráněného předmětným ustanovením zákona.<sup>310</sup>

Obvinění taktéž poukazují na absenci zákazové dopravní značky. V takových případech je však na obviněných, aby takové tvrzení náležitě podložili. Pro závěr o existenci dopravní značky na předmětném místě obvykle postačí svědectví zasahující hlídky, případně společně s příslušnou fotografií dopravní značky (chybějící datum a čas pořízení fotografie ke zpochybnění existence dopravní značky v předmětném místě nepostačuje).<sup>311</sup>

Pro posouzení předmětného přestupku, respektive dotvoření komplexního obrazu skutkového stavu věci často posuzující orgány využívají internetového portálu *mapy.cz* či *google maps*. V těchto případech je však nutno mít na paměti, že zjišťuje-li se obsah určité internetové stránky za účelem zjištění skutkových otázek, může se tak stát toliko v rámci dokazování, jelikož vědomost o obsahu určité internetové stránky není skutečností obecně známou.<sup>312</sup>

#### 2.4.6. Nedání přednosti v jízdě - bod 8

*Dát přednost v jízdě* dle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

Jestliže **fyzická osoba v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě, dopustí se přestupku** dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8.

Tyto případy povinnosti dát přednost v jízdě mohou být stanoveny jednak obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích, jednak úpravou místní nebo přechodnou.<sup>313</sup>

Povinnost řidičů vozidel dát přednost v jízdě vyplývá z celé řady ustanovení zákona o silničním provozu:

<sup>309</sup> rozsudky NSS ze dne 27. 9. 2016, čj. 6 As 187/2016-23, ze dne 15. 1. 2014, čj. 6 As 110/2013-52, ze dne 6. 6. 2013, čj. 1 As 24/2013-98

<sup>310</sup> rozsudek NSS ze dne 3. 8. 2016, čj. 4 As 143/2016-29

<sup>311</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 2. 2017, čj. 7 As 308/2016-80

<sup>312</sup> rozsudky NSS ze dne 15. 12. 2016, čj. 9 As 131/2016-33, ze dne 15. 4. 2009, čj. 1 As 30/2009-70

<sup>313</sup> K tomu blíže v podkapitole *Zakázané předjíždění - § 125c odst. 1 písm. f) bod 7*



- zařazování do průběžného pruhu - § 12 odst. 7
- vyhýbání - § 20
- odbočování
  - vlevo - § 21 odst. 5
  - vpravo - § 21 odst. 6
  - tramvaj - § 21 odst. 7
- jízda křižovatkou
  - označení hlavní a vedlejší pozemní komunikace - § 22 odst. 1
  - bez označení - § 22 odst. 2
- kruhový objezd - § 22 odst. 5
- vjíždění na pozemní komunikaci - § 23 odst. 1

Povinnost dát přednost v jízdě je v silničním provozu upravena také světelnými signály<sup>314</sup> a dopravními značkami upravujícími přednost,<sup>315</sup> přičemž platí, že světelné signály jsou nadřazeny svislým dopravním značkám upravující přednost,<sup>316</sup> v uvedených případech je nerespektování zákazu porušením (obecného) ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu.

Účastník silničního provozu je povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici, a je tedy oprávněn vjet do křižovatky jen tehdy, ujistil-li se, že se ve směru, v němž je možné očekávat příjezdící vozidla, žádné vozidlo neblíží, anebo že se sice blíží, ale je natolik vzdáleno, že za daných konkrétních podmínek nelze očekávat, že by muselo v důsledku vjetí řidiče do křižovatky náhle zpomalit či zrychlit nebo se mu úhybným manévrem vyhnout. Řidič není jistě povinen počítat se všemi nestandardními okolnostmi, jež mohou nastat, nicméně s těmi, které jsou vzhledem k povaze konkrétní situace nikoli nepravděpodobné a lze se jim přiměřeně jednoduchým způsobem vyhnout, respektive na ně reagovat, má zásadně počítat.<sup>317</sup> Řidič tedy zásadně může do křižovatky vjet jen tehdy, je-li vozidlo, které se ke křižovatce blíží po hlavní pozemní komunikaci, od ní natolik vzdáleno, že by mohlo bez náhlého brzdění zastavit.<sup>318</sup> Řidič přitom v podstatě zejména na základě svých zkušeností odhaduje, které vozidlo je ještě v dostatečné vzdálenosti a které již nikoli. Při tomto svém odhadu vychází z rychlosti, kterou právní předpisy v místě křižovatky povolují, nenasvědčuje-li konkrétní situace jinému

<sup>314</sup> § 70 odst. 2 písm. c) a g) ZoSP

<sup>315</sup> § 63 odst. 1 písm. b) ZoSP

<sup>316</sup> § 76 odst. 6 ZoSP; rozsudek NSS ze dne 3. 8. 2006, čj. 2 As 41/2005-75

<sup>317</sup> NSS judikoval, že řidič musí vzít do své úvahy o možnosti či nemožnosti vjet do křižovatky i případnou hrozbu, že mu v křižovatce při rozjíždění „zhasne“ motor a vytvoří tím v křižovatce na nějakou dobu překážku v provozu. Řidič je tedy do křižovatky oprávněn vjet jen tehdy, je-li vozidlo jedoucí po hlavní silnici, vzhledem k rychlosti, jíž se ke křižovatce blíží, od ní natolik vzdáleno, že může bez náhlého brzdění zastavit i v případě, že by křižovatku zablokovalo zastavivší se vozidlo (rozsudek NSS ze dne 18. 5. 2011, čj. 7 As 4/2011-79).

<sup>318</sup> Rozsudek NSS ze dne 22. 6. 2016, čj. 6 As 195/2015-32

závěru.<sup>319</sup> Příčinou dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla příjíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnou okolností bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče příjíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla příjíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.<sup>320</sup> Při hodnocení faktického znemožnění splnění povinnosti dát přednost je proto nutno vždy postupovat individuálně v závislosti na podmínkách konkrétního případu. Je přitom třeba vycházet z obecně uznávaných zásad rozumné opatrnosti, respektive ptát se, jak by se v dané situaci zachoval řádný (průměrný) řidič. Jestli by například vzhledem k dané situaci, tj. především ke vzdálenosti protijedoucího vozidla, jeho rychlosti a dalším okolnostem, zahájil jízdní manévr či nikoliv. Jinými slovy, kdo zachová objektivní míru opatrnosti, nemůže se dopustit nedbalostního přestupku, i kdyby k nehodě došlo.<sup>321</sup>

Taktéž je třeba zmínit problematiku přednosti v případě kruhového objezdu. Dle § 22 odst. 5 zákona o silničním provozu platí, že řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami „*Kruhový objezd*“ společně se značkou „*Dej přednost v jízdě!*“ nebo „*Kruhový objezd*“ společně se značkou „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“ musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucích po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jedoucích po kruhovém objezdu. Pokud by tedy pod modrou značkou kruhového objezdu nebyla značka „*Dej přednost v jízdě!*“ nebo „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“, platí zde standardní přednost zprava. Toto je ale výjimečná situace, na většině kruhových objezdů jsou již přiřazeny značky definující přednost v jízdě.<sup>322</sup>

---

<sup>319</sup> Tzv. princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích – LUKÁŠOVÁ, M. *Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích* [online]. Právo 21, 6. prosince 2018 [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://pravo21.online/pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave-na-pozemnich-komunikacich>>; usnesení NS ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004

<sup>320</sup> rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012, čj. 7 As 91/2012-62, usnesení NS ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009, ze dne 15. 6. 2011, čj. 7 Tdo 688/2011-29

<sup>321</sup> Rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 31. 1. 2013, čj. 51 A 18/2011-45

<sup>322</sup> *Křižovatky, kruhový objezd* [online]. BEZPEČNÉ CESTY [cit. 12. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/krizovatky-kruhovy-objezd>>.

Taktéž je nutno mít na paměti, že případy couvání nelze posuzovat pravidly stran přednosti, ale pravidly stanovenými v § 24 odst. 2 - 4 zákona o silničním provozu. Při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.<sup>323</sup>

Zde je zapotřebí rovněž zmínit, že nerespektování povinnosti dát přednost v jízdě ve stanovených případech je s ohledem na následky v podobě dopravních nehod se škodou na majetku nebo zdraví častým předmětem trestního rozhodování.

Na tomto místě považují závěrem za vhodné poukázat na vozidla s právem přednostní jízdy,<sup>324</sup> ve vztahu k nimž zákon stanovuje řidičům ostatních vozidel povinnost jim umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela,<sup>325</sup> a zároveň povinnost vytvořit tzv. záchrannou uličku.<sup>326</sup> Na porušení těchto povinností nelze aplikovat § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu, ale § 125c odst. 1 písm. k) uvedeného zákona.<sup>327</sup>

#### 2.4.7. Zakázaný vjezd na železniční přejezd - bod 9

Za poslední léta se stále zvyšuje počet nehod na železničních přejezdech. V drtivé většině jsou viníky sami účastníci silničního provozu, kteří vjedou na přejezd v době, kdy to zákon zakazuje. Riskantní chování řidičů automobilů potvrzuje i dlouhodobá statistika Drážní inspekce.<sup>328</sup> Nárůst počtu mrtvých je přitom více než zarážející, neboť pokud by řidiči skutečně respektovali všechna pravidla, je střet s vlakem v zásadě vyloučen.

Zákon o silničním provozu definuje *železniční přejezd* jako místo, kde se úrovněově kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou.<sup>329</sup>

Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd,

- a) je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- b) je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- c) sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory,

<sup>323</sup> rozsudek NSS ze dne 29. 7. 2004, čj. 5 As 38/2003-38

<sup>324</sup> § 41 a násl. ZoSP

<sup>325</sup> § 41 odst. 7 ZoSP

<sup>326</sup> § 41 odst. 8 ZoSP

<sup>327</sup> rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2011, čj. 7 As 97/2011-68

<sup>328</sup> *Statistiky mimořádných událostí* [online]. Drážní inspekce [cit. 25. ledna 2019]. Dostupné na <<http://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti>>

<sup>329</sup> § 2 písm. bb) ZoSP

- d) je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- e) dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem,
- f) nedovoluje-li situace za železničním přejezdem jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.<sup>330</sup>

Zákazy vjíždět jsou tak stanoveny technickým zařízením, zaměstnancem dráhy, případně jsou odvislé od individuálního posouzení a vyhodnocení konkrétní situace ze strany řidiče.<sup>331</sup> Aby řidič neopomenul žádnou ze skutečností, jež by znamenala porušení uvedených zákazů, je řidič příjíždějící k (zejména nechráněnému) železničnímu přejezdu povinen počínat si zvláště opatrně. V intencích starší judikatury je především povinen plně se soustředit na jízdu a odstranit všechny podněty odvádějící nebo ztěžující pozornost (např. nehovořit se spolujezdcem, vypnout rádio, ventilátor topení nebo větrání), zajistit si dostatečný výhled na železniční trať, snížit rychlost jízdy, a pokud to vyžaduje bezpečnost jízdy, otevřít okno, zastavit vozidlo a popřípadě vypnout motor, aby mohl uslyšet hluk příjíždějícího vlaku nebo jeho houkání.<sup>332</sup> Osobně se však domnívám, že uvedené až extrémně rigorózní povinnosti řidiče v současné době nelze v souvislosti s jeho odpovědností vyžadovat v celé takto nastíněné šíři, byť si bezpochyby při vjezdu na železniční přejezd musí počínat velmi obezřetně.

Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 **se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno.**

V případě přejezdů zabezpečených, tj. přejezdů majících signalizaci (zvukovou a světelnou), která varuje uživatele pozemní komunikace před příjíždějícím vlakem, se lze setkat s námitkami řidičů, že na přejezd vjížděli v době, kdy na signalizaci ještě nebyla výstražná červená světla, striktně zakazující vjezd na křížení. V tomto smyslu lze odkázat na argumentaci stran semaforů v kapitole *Nezastavení vozidla na signál/pokyn k zastavení – bod 5*, jelikož i v tomto případě si každý řidič musí být vědom toho, že při průjezdu místem křížení železnice s pozemní komunikací může dojít ke změně signalizace z přerušovaného bílého světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení na výstrahu dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Musí být proto připraven na tuto změnu adekvátně a bezprostředně reagovat.<sup>333</sup>

---

<sup>330</sup> § 29 odst. 1 ZoSP

<sup>331</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, s. 319.

<sup>332</sup> rozhodnutí NS ze dne 3. 11. 1986, sp. zn. 1 Tz 38/86

<sup>333</sup> V § 28 odst. 3 ZoSP jsou stanoveny limity přípustné rychlosti.

S ohledem na možné tragické následky je však i zde jednání řidičů nerespektujících zákaz vjíždění na železniční přejezd velmi častým předmětem rozhodování trestních soudů, a to v souvislosti s trestným činem obecného ohrožení.<sup>334</sup>

#### 2.4.8. Nedovolené jízdni manévrování - bod 10

**Fyzická osoba se dopustí přestupku rovněž tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v provozu na dálnici<sup>335</sup> nebo na silnici pro motorová vozidla<sup>336</sup> se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b).**

Dle naposledy uvedeného ustanovení je řidiči na dálnici zakázáno otáčení, couvání (a vjíždění na střední dělicí pás včetně míst, kde je pás přerušen).<sup>337</sup> Ačkoliv uvedená norma hovoří toliko o zákazech na dálnici, na základě § 38 zákona o silničním provozu se tyto zákazy vztahují rovněž na silnici pro motorová vozidla.

Podmínkou naplnění této skutkové podstaty přestupku je skutečnost, že předmětné jízdni úkony byly uskutečněny v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla. Protože jde o rychlostní typy pozemních komunikací, je nutno při provozu na nich dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na možné značné následky v případě dopravní nehody.

Jízdou motorového vozidla po dálnici v protisměru může jeho řidič vyvolat obecné nebezpečí ve smyslu § 272 trestního zákoníku. Otázku, zda tímto jednáním řidiče skutečně vzniklo bezprostřední nebezpečí vyžadované citovaným ustanovením, je však nutno posuzovat v souvislosti se všemi konkrétními okolnostmi takové jízdy. Je třeba uvážit zejména způsob jízdy, její rychlost, délku a dobu jejího trvání, typ a hmotnost řízeného motorového vozidla, hustotu provozu v době jízdy, možnost skutečně hrozícího střetu s jinými motorovými vozidly, charakter těchto vozidel, atd. Řízení motorového vozidla po dálnici v protisměru tedy samo o sobě nestačí k závěru o existenci obecného nebezpečí jako zákonného znaku skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení.<sup>338</sup> Nicméně i zde je předmětná otázka spíše předmětem rozhodování trestních soudů.

Pravidla provozu na pozemních komunikacích jsou upravena, pokud jde o směr, způsob jízdy a jízdu v jízdniích pruzích v § 11 a násl. zákona o silničním provozu, pravidla couvání

<sup>334</sup> § 273 TZ; např. usnesení NS ze dne 29. 8. 2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018, ze dne 11. 9. 2017, sp. zn. 4 Tdo 1087/2017, ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 8 Tdo 494/2017

<sup>335</sup> Dle § 2 písm. r) ZoSP je *dálnice* pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice“.

<sup>336</sup> Dle § 2 písm. s) ZoSP *silnice pro motorová vozidla* je pozemní komunikace označená dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“.

<sup>337</sup> Poslední, závorkou ohraničené, porušení zákazu je postihováno „pouze“ dle § 125c odst. 1 písm. k) ZoSP, jelikož s ním § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 ZoSP explicitně nepočítá.

<sup>338</sup> usnesení NS ze dne 31. 10. 2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007

a otáčení v § 24 téhož zákona. Porušením těchto pravidel se však řidič dopustí „pouze“ přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Nesprávné otáčení a couvání je přitom v současnosti statisticky vedeno jako druhá nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči motorových vozidel.<sup>339</sup>

#### **2.4.9. Přestupky ve spojitosti s parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením - bod 11**

Další část zákona o provozu na pozemních komunikacích pamatuje na osoby se zdravotním postižením (a vozidla je přepravující), a to za účelem usnadnění jejich života.

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

- (1) neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením,<sup>340</sup> nebo**
- (2) v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě.**

Předmětná skutková podstata přestupku je složena ze dvou skutkových podstat samostatných:

Ad 1) První skutkové podstaty přestupku se řidič dopustí v příčinné souvislosti s porušením § 67 odst. 8 zákona o silničním provozu. Je však třeba mít na paměti, že uvedené ustanovení zakazuje na *vyhrazeném parkovišti pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením* vozidlům bez tohoto označení *zastavení a stání*. Skutková podstata posuzovaného přestupku však postihuje pouze *stání*. V důsledku uvedeného proto v případě, kdy vozidlo na takto vyhrazeném parkovišti bez příslušného označení toliko *zastaví*, jde „pouze“ o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Pro předmětnou skutkovou podstatu je tedy stěžejní důsledné rozlišení mezi pojmy *stání*<sup>341</sup> a *zastavení*.<sup>342</sup>

Zároveň je rovněž třeba uvedené případy odlišit od případů zastavení a stání vozidla na toliko *vyhrazeném parkovišti* (bez přívlastku vztahujícího se k invalidní osobě), pro něhož není vyhrazeno. Na tyto případy totiž dopadá § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu, dle něhož řidič nesmí zastavit a stát na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je

<sup>339</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017 [online]. Policie České republiky, 5. ledna 2018 [cit. 9. července 2018]. Dostupné na <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

<sup>340</sup> Jde o legislativní zkratku parkovacího průkazu označujícího vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou (viz § 67 odst. 1 ZoSP)

<sup>341</sup> Dle § 2 písm. n) ZoSP *stát* znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení.

<sup>342</sup> Dle § 2 písm. o) ZoSP o) *zastavit* znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.

parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tří minut a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro něž je parkoviště vyhrazeno. Porušením předmětného ustanovení (v tomto případě at' už neoprávněným stáním či zastavením) se řidič dopustí taktéž „pouze“ přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Zásadní termínem pro posuzování předmětné skutkové podstaty přestupku je *vyhrazené parkoviště pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením*. Uvedené parkoviště v provozu na pozemních komunikacích demonstruje informativní provozní dopravní značka<sup>343</sup> *Vyhrazené parkoviště č. IP 12*<sup>344</sup> společně se symbolem prostoru pro osoby na vozíku v podobě čtverce modré barvy, na němž je vyobrazena bílou čarou stylizovaná postava sedící na vozíku pro invalidy.<sup>345</sup> Obecně platí, že značka svislá nemusí být doplněna značkou vodorovnou. Vyznačení stání pro osoby tělesně postižené je však upraveno speciálně. Příloha č. 5 v bodě 2 (*Informativní značky provozní*) Pravidel provozu na pozemních komunikacích výslovně stanoví, že značka, na které je uveden symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku, je vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou *Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou č. V 10f*.<sup>346</sup> Dle tohoto ustanovení tedy místo vyhrazené pro osoby tělesně postižené musí být *vždy* paralelně označeno dopravní značkou svislou i vodorovnou.

V praxi však může dojít k situacím, kdy jedna ze značek, svislá či vodorovná, absentuje či je nečitelná (případně toliko zasněžená).

V případě absence (či nečitelnosti) dopravního značení (at' už svislého či vodorovného) nelze řidiče stojícího na místě označeném toliko jednou z požadovaných dopravních značek za předmětný přestupek postihnout, neboť, jak již bylo uvedeno, k odpovědnosti vyžaduje právní předpis koexistenci obou dopravních značek (*IP 12 + V 10f*).<sup>347</sup> Ostatně právě označení parkoviště oběma značkami dvojitě upomíná řidiče na jeho povinnost, respektive zákaz, v důsledku čehož případné „dvojitě“ nerespektování odráží postih „přísnou“ skutkovou podstatou přestupku § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu. Tato situace však dosud nebyla judikaturou posuzována. Dle mého názoru v případě absence jedné dopravní

<sup>343</sup> § 8 Pravidel provozu na pozemních komunikacích

<sup>344</sup> Příloha č. 5 bod 2 (*Informativní značky provozní*) Pravidel provozu na pozemních komunikacích

<sup>345</sup> Příloha č. 4 bod 1 (*Symbohy*) vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

<sup>346</sup> Příloha č. 8 bod 4 (*Označení stání a parkovišť*) Pravidel provozu na pozemních komunikacích

<sup>347</sup> Tento přístup zastává i odborná veřejnost, např. MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Wolters Kluwer: Praha, 2014, s. 201-202, VETEŠNÍK, P. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 323-324; či MINISTERSTVO DOPRAVY. *Stanoviško Ministerstva dopravy ze dne 17. 10. 2006 k vyhrazeným parkovištím s označením O 1, č. j. 644/2006-160-OST/2* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_58.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_58.pdf)>.

značky lze takové jednání řidiče postihnout odpovědností za přešupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a to pro porušení obecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích (tedy i řidiče)<sup>348</sup> řídit se při účasti provozu na pozemních komunikacích mimo jiné dopravními značkami<sup>349</sup> [svislými i (anebo) vodorovnými].<sup>350</sup>

Nicméně nabízí se i jiná varianta odůvodnění takového postihu jednání řidiče stojícího na místě označeném toliko jednou dopravní značkou. Takové místo by se totiž dalo považovat za toliko *vybrazené parkoviště* (bez přívlastku), v důsledku čehož by se na řidiče vztahoval již výše uvedený zákaz normovaný § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu. Na druhou stranu tomuto závěru by se dalo oponovat tvrzením, že pokud právní předpis k odpovědnosti za předmětný přešupek vyžaduje souběh obou dopravních značek (*IP 12 + V 10f*), nelze řidiče postihnout za porušení § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu, který se vztahuje toliko na *vybrazené parkoviště* (tedy nikoliv již na *vybrazené parkoviště pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením vozidly*), tj. parkoviště se symbolem odlišným od symbolu prostoru pro osoby na vozíku v podobě čtverce modré barvy, na němž je vyobrazena bílou čarou stylizovaná postava sedící na vozíku pro invalidy; na toliko *vybrazená parkoviště* se vztahují obecná pravidla ve smyslu § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu, na *vybrazená parkoviště pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením vozidly* je však nutno aplikovat speciální režim § 67 odst. 8 zákona o silničním provozu. V případě, že je na místě toliko jedna z dopravních značek označující „invalidní osobu“, pak by měla v intencích uvedeného taková značka v daném místě pozbyť svou účinnost a pochybení příslušných orgánů při umístování dopravních značek by nemělo být přičítáno k tíži řidiče.

S ohledem na vše výše uvedené se přikláním k prvnímu přístupu řešení dané situace. Jak již bylo výše uvedeno, postih za přešupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu považuji v tomto případě za velmi přísný, respektive neodpovídající právní úpravě. Postih daného jednání odpovědností za přešupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu však shledávám adekvátním řešením i s ohledem na smysl a účel zakotvení povinnosti, respektive zákazu, řidičů ve vztahu k imobilním osobám. Z označení parkovacího místa byť toliko jednou dopravní značkou (jíž je i tak dána obecná povinnost se řídit) je zřejmý cíl vyhradit dané místo osobě postižené, které je třeba usnadnit život vzhledem k jejímu omezení.

V případě zasněžení se však nabízí jiný postup. Je-li zasněžená toliko vodorovná dopravní značka, svislá řidiči nabízí odůvodněnou indicii, že zasněžené místo, na němž se s vozidlem

---

<sup>348</sup> § 2 písm. a) a d) ZoSP

<sup>349</sup> § 4 písm. c) ZoSP

<sup>350</sup> § 62 odst. 1 ZoSP, dle § 64 ZoSP se vodorovné dopravní značky užívají i samostatně



nachází, je označeno v souladu se svislou dopravní značkou. Odhrnutím sněhové pokrývky se zcela jistě může přesvědčit o případném zákazu.<sup>351</sup>

V případě nesouladu dopravních značek opět nejsem zastáncem přísného postihu ve smyslu § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu, u něhož je jasně vymezen předpoklad označení parkovacího místa dvěma konkrétními dopravními značkami. Poukaz Nejvyššího správního soudu na nadřazenost svislých stálých dopravních značek nad dopravními značkami vodorovnými,<sup>352</sup> proto zde považuji za nesprávný.

V případě vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, rozhodne o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.<sup>353</sup>

Ad 2) Druhé skutkové podstaty přestupku se řidič dopustí v příčinné souvislosti s porušením § 67 odst. 4 zákona o silničním provozu, dle něhož lze vozidlo označit parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením pouze v případě, řídí-li vozidlo nebo je-li ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením. Přepravovaná osoba je přitom povinna prokázat na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie, že je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P, který ji opravňuje k užívání vozidla označeného parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením. Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením smějí užívat jen osoby, které toto označení obdrží od příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností nebo od oprávněného orgánu v zahraničí.<sup>354</sup> Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností osobě, která je držitelem průkazu ZTP, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou nebo držitelem průkazu ZTP/P.<sup>355</sup>

## 2.5. Porušení omezení jízdy - § 125c odst. 1 písm. g)

**Fyzická osoba se dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. g) tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 43 porušení omezení jízdy některých vozidel.**

Ustanovení § 43 zákona o silničním provozu stanovuje pro některé kategorie vozidel na některých druzích pozemních komunikací v určitém čase, ve vymezených dnech i ročních obdobích omezení jízdy v podobě jejího zákazu. Z jednotlivých případů omezení je zcela zřejmý úmysl zákonodárce vedoucí k zajištění bezpečnosti a především plynulosti provozu

<sup>351</sup> Rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 19. 4. 2011, čj. 52 A 79/2010-38

<sup>352</sup> rozsudek NSS ze dne 11. 12. 2014, čj. 1 As 133/2014-29 (vycházel z předchozí úpravy Pravidel provozu na pozemních komunikacích - § 12 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 30/2001 Sb. - obdobného znění)

<sup>353</sup> § 27 odst. 5 ZoSP

<sup>354</sup> § 67 odst. 1 ZoSP

<sup>355</sup> § 67 odst. 2 ZoSP

na pozemních komunikacích. Zákaz jízdy je ovšem zákonem o silničním provozu stanoven i v jiných případech; porušení těchto zákazů normovaných mimo § 43 však lze stíhat pouze jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, jelikož přestupek dle § 125c odst. 1 písm. g) explicitně počítá toliko s porušením zákazů dle § 43.

Ze zákazu jízdy v případech vypočtených v § 43 však lze povolit výjimku z důvodu hodného zvláštního zřetele (s tím, že udělením výjimky nebude zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích)<sup>356</sup> nejdéle na dobu jednoho roku, prostřednictvím místně příslušného krajského úřadu, případně ministerstva, přesahuje-li výjimka působnost kraje.<sup>357</sup>

Posouzení uvedeného přestupku problémem nebývá, jelikož závisí na objektivní okolnosti; o tomto svědčí i absentující judikatura Nejvyššího správního soudu. Předmětem rozhodování správních soudů je spíše přezkum ve věci neudělení výjimky ze zákazů jízdy.

## 2.6. Skutkové podstaty související s dopravní nehodou - § 125c odst. 1 písm. h) a i)

Stěžejním termínem pro předmětné přestupky je *dopravní nehoda*, kterou § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu definuje jako 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.<sup>358</sup> Z předmětné definice dopravní nehody vyplývá, že o dopravní nehodu se jedná pouze v případě, že se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, tedy na dopravní cestě určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti (na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci).<sup>359</sup> Specifikum přestupků souvisejících s dopravní nehodou je porušení objektu chráněného zákonem, předvídá tedy škodlivý následek. Zároveň je nutná i přímá souvislost dopravní nehody s provozem vozidla v pohybu.<sup>360</sup>

**Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.**

<sup>356</sup> rozsudek KS v Plzni ze dne 31. 3. 2011, čj. 57 A 66/2010-31

<sup>357</sup> § 43 odst. 5 ZoSP

<sup>358</sup> K tomu blíže DROZDOVÁ, J. *Správní trestání na úseku silniční dopravy*. Olomouc, 2014. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Fakulta právnická, s. 40-47.

<sup>359</sup> § 2 zákona o pozemních komunikacích

<sup>360</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016, s. 339.

Předpokladem uvedeného přestupku je tedy *ublížení na zdraví*. Zákon o silničním provozu pojem *ublížení na zdraví* nedefinuje, v důsledku čehož je nutno analogicky vycházet z trestněprávní úpravy. Ustanovení § 122 odst. 1 trestního zákoníku *ublížením na zdraví* rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření. Ne každé zranění vzniklé při dopravní nehodě je tedy předpokladem pro automatickou aplikaci § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Za zranění ve smyslu předmětného ustanovení nelze považovat jakoukoli tělesnou újmu, ale tato újma musí mít vzhledem ke stanoveným minimálním sankcím za tento přestupek, které předpokládají jeho spíše vyšší typovou společenskou nebezpečnost, určitou minimální intenzitu. Za takové zranění tedy nelze považovat například oděrky, menší škrábance, modřiny, apod.<sup>361</sup> V případech lehčích zranění či chybějícího důkazu prokazujícího existenci kvalifikovaného zranění (příslušná lékařská dokumentace) proto přichází v úvahu toliko aplikace skutkové podstaty § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.<sup>362</sup> Jak judikoval Nejvyšší správní soud, pro závěr o existenci zranění jako následku předmětného přestupku, nestačí jen subjektivní pocit poškozeného, ale změny zdravotního stavu musí být odpovídajícím způsobem objektivizované především 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.<sup>363</sup>

Je však třeba si uvědomit, že mezi zranění ve smyslu § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu nelze řadit pouze vážnější případy tělesné újmy, neboť pak by zde v podstatě nebyl prostor odlišit daný přestupek od trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti spáchaného v souvislosti s dopravní nehodou.<sup>364</sup> Intenzita ublížení na zdraví je tedy zároveň určujícím kritériem i pro posouzení, zda bude pachatel postižen pouze za přestupek anebo za trestný čin (ublížení na zdraví z nedbalosti<sup>365</sup>, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti<sup>366</sup>, případně usmrcení z nedbalosti<sup>367</sup>). Těchto trestných činů se pachatel dopustí v případě porušení tzv. důležité povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu. Za porušení důležité povinnosti není dle ustálené judikatury Nejvyššího soudu v souvislosti s uvedenými trestněprávními ustanoveními

---

<sup>361</sup> rozsudky NSS ze dne 19. 6. 2009, čj. 5 As 46/2008-50, ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51, ze dne 9. 6. 2011, čj. 5 As 35/2010-101

<sup>362</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 164, MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Wolters Kluwer: Praha, 2014, s. 205.

<sup>363</sup> rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51

<sup>364</sup> rozsudek NSS ze dne 9. 6. 2011, čj. 5 As 35/2010-101

<sup>365</sup> § 148 TZ

<sup>366</sup> § 147 TZ

<sup>367</sup> § 143 TZ

automaticky považováno porušení jakéhokoli ustanovení pravidel silničního provozu, mající za následek ublížení na zdraví či smrt, nýbrž jen porušení takové relevantní povinnosti, jejíž vědomé nerespektování má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kdy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku.<sup>368</sup>

Předpokladem odpovědnosti za předmětný přestupek je zároveň ublížení na zdraví *jinému*, tedy osobě rozdílné od osoby, která dopravní nehodu způsobila.

Při dopravních nehodách jsou správní orgány typicky vystaveny argumentaci obviněného a poškozeného stran příčiny dopravní nehody, respektive jejího zavinění.

Správní orgán by měl při posuzování dopravních nehod zohlednit tzv. princip omezené důvěry (byť v žádné samostatné normě vyjádřen není), který značí, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nebude vyplývat opak.<sup>369</sup> Nelze tedy automaticky vinit ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, porušením povinnosti stanovené v § 4 písm. a) téhož zákona, řidiče automobilu, který, jakkoli nestandardní chování chodců ve vozovce předvídá a počíná si s maximální opatrností, nemůže již střetu nijak zabránit. Příčina dopravní nehody je zásadním skutkovým zjištěním pro zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto bez významu, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak například chodec, který náhle bez rozhlédnutí vstoupil do vozovky.<sup>370</sup>

V případě tohoto přestupku je třeba mít na paměti, že v některých případech jde o tzv. návrhový delikt; řízení o přestupku spáchaném mezi osobami blízkými lze zahájit a v již zahájeném řízení pokračovat pouze se souhlasem osoby přímo postižené spácháním přestupku.<sup>371</sup>

**Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě**

- 1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,**
- 2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,**

---

<sup>368</sup> rozhodnutí NS ze dne 4. 12. 2002, sp. zn. 6 Tdo 538/2002 - typickými příklady, které soudy považují za porušení důležité povinnosti, je (posuzováno vždy dle konkrétní situace) například řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, řízení motorového vozidla bez potřebného oprávnění, hrubě nepřiměřeně rychlá jízda, řízení vozidla za snížené viditelnosti se silně znečištěným čelním sklem a světlomety, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, nesledování technického stavu vozidla, nevěnování se plně řízení, jízda ve vzdálenosti od vozidla, která nebyla s ohledem na rychlost vozidel bezpečná; ŠEBESTA, K., BOUČKOVÁ, J. *Právní důsledky dopravní nehody*. [online]. epravo.cz, 30. září 2011 [cit. 4. dubna 2018]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/pravni-dusledky-dopravni-nehody-77113.html>>.

<sup>369</sup> rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2006, čj. 3 As 24/2005-73

<sup>370</sup> rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51

<sup>371</sup> § 125c odst. 10 ZoSP, ve spojení s § 79 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

**3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo**

**4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.**

Ustanovení § 47 odst. 2 až 5 zákona o silničním provozu stanovuje řidiči, který měl účast na dopravní nehodě, a účastníkům dopravní nehody řadu povinností. Avšak porušení pouze některých povinností je postihováno předmětnou skutkovou podstatou. V ostatních případech se k postihu použije skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k).

(1) První povinností je povinnost řidiče, který měl účast na dopravní nehodě, neprodleně zastavit vozidlo.

Nezastavení vozidla může vést i k odpovědnosti za trestný čin neposkytnutí pomoci.<sup>372</sup>

(2) Druhou povinností je povinnost účastníka dopravní nehody (neprodleně) oznámit, v případech stanovených zákonem o silničním provozu, nehodu policii, tj.

- dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč;<sup>373</sup> vznikne-li však taková škoda výlučně na vozidle, kterým byla předmětná nehoda způsobena, připadá v úvahu jen spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu<sup>374</sup>
- jestliže při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě, nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, či účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.<sup>375</sup>

(3) Třetí povinností je povinnost účastníka dopravní nehody prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě. Uvedená povinnost navazuje na povinnost sepsat společný záznam o dopravní nehodě v případě, kdy nevznikne povinnost nehodu oznámit dle bodu (2).<sup>376</sup>

(4) Poslední povinností při dopravní nehodě je povinnost účastníka dopravní nehody setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně

---

<sup>372</sup> § 150 TZ

<sup>373</sup> § 47 odst. 4 písm. a) ZoSP

<sup>374</sup> rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2010, čj. 2 As 38/2010-70

<sup>375</sup> § 47 odst. 5 ZoSP

<sup>376</sup> § 47 odst. 3 písm. g) ZoSP

vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody, a to ze shodných důvodů jako u povinnosti dopravní nehodu neprodleně oznámit dle bodu (2).<sup>377</sup>

V případě uvedené skupiny přestupků se lze v praxi setkat s námitkami řidičů, zvláště v případech (minimálně subjektivně pocíťovaného) nepatrného nárazu (např. v případě nárazu robustního automobilu do subtilnějšího vozidla), že si nebyli vědomi způsobení dopravní nehody, v důsledku čehož nemohli učinit za dost povinností ve smyslu § 47 zákona o silničním provozu; námitky tedy směřují k absenci subjektivní stránky přestupku (zavinění), případně i k tomu, zda to byli skutečně oni, kdo dopravní nehodu způsobil. V takových situacích je třeba zkoumat poškození vozidel, respektive vzájemnou reciprocitu poškození, zda skutečně poškození jednoho automobilu pochází přímo od druhého vozidla následkem vzájemného nárazu a tření (dle výšky poškození, zbytků barevného laku, atd.). Jestliže pachatel tvrdí, že si dopravní nehody nepovšiml, pak lze v zásadě s ohledem na zákonem stanovené povinnosti řidiče konstatovat, že zde nemá ani nevědomá nedbalost místo.<sup>378</sup>

## 2.7. Použití antiradaru - § 125c odst. 1 písm. j)

Zákonem č. 411/2005 Sb. byla včleněna do zákona o silničním provozu úprava tzv. *antiradarů*. Podle ustanovení § 3 odst. 6 nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. **Přestupku dle § 125c odst. 1 písm. j) se tedy dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 3 odst. 6 použije antiradar.**

Dle důvodové zprávy by měl tento zákaz sloužit k zabránění používání jakýchkoliv technických zařízení, která vedou k odhalení radaru, popřípadě jiných technických zařízení používaných policií nebo Vojenskou policií a která pomáhají odhalovat nebezpečná chování řidičů, kteří stylem jízdy ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.<sup>379</sup>

S ohledem na důvodovou zprávu uváděný smysl zakotvení zákazu použití antiradaru je nutno konstatovat, že zákonná dikce není jeho přesným vyjádřením, čímž dochází k jistým disputacím. Zákon normuje, že nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků (aktivní radary, tzv. rušičky). Nicméně řada dostupných antiradarů tuto funkci neznemožňuje či neovlivňuje, pouze řidiče upozorní

<sup>377</sup> § 47 odst. 4 písm. c) a odst. 5 ZoSP

<sup>378</sup> rozsudek NSS ze dne 22. 3. 2018, čj. 3 As 7/2017-28

<sup>379</sup> *Důvodová zpráva ke zákonu č. 48/2016 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqga2v6nbrgfpwi6q&groupIndex=0&rowIndex=0>>.

na přítomnost policejního měřicího zařízení (pasivní radary, přijímající radarový signál). Radarový detektor slouží řidičům pouze k upozornění, že se blíží k měřenému místu, a mají tak prostor uzpůsobit rychlost jízdy zákonným limitům. Schopnost včasné detekce, respektive dobrždění do povolené rychlosti závisí vždy na konkrétních podmínkách. Nové pasivní antiradary jsou však nastaveny na hlášení min. 300 metrů před policejním radarem.<sup>380</sup> Z uvedených důvodů lze usuzovat, že použití pasivních typů antiradarů lze z hlediska zákona akceptovat a v některých případech jej lze ostatně považovat i za velmi žádoucí (zejména tehdy, jestliže je měřicí zařízení umístěno adekvátně s ohledem na jeho smysl v místech se zvýšeným rizikem, motivující řidiče uzpůsobit svou jízdu zákonným podmínkám).

V tomto ohledu lze poukázat na výdobytek moderní elektronizace společnosti v podobě různých programů a aplikací (Sygic, Waze), stažených do telefonního zařízení, které dnes řidičům pomáhají mapovat měřicí radary, jejichž odhalení by ostatně bylo téměř nemožné.

## **2.8. Zbytková skutková podstata přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu - § 125c odst. 1 písm. k)**

Vzhledem k tomu, že se řidiči v provozu na pozemních komunikacích dopouští celé řady nežádoucích jednání, která jsou v rozporu s povinnostmi stanovenými zákonem o silničním provozu a která vzhledem k jejich množství nelze postihnout v samostatně definovaných skutkových podstatách, zákonodárce zavedl tzv. zbytkovou skutkovou podstatu přestupku v § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Uvedeného **přestupku se tak dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.**

O vzájemném vztahu konkrétních skutkových podstat a skutkové podstaty „hromadné“ u přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle zákona o silničním provozu platí, že jednání obviněného nemůže být správním orgánem kvalifikováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) tohoto zákona, naplnil-li svým jednáním některou z konkrétních skutkových podstat uvedených v § 125c odst. 1 písm. a) až j) téhož zákona. Jde o vztah zvláštní úpravy oproti obecné. Správnímu orgánu tudíž není ponecháno na volné úvaze, zda určité deliktní jednání pachatele subsumuje pod souhrnnou skutkovou podstatu přestupku či pod některou z konkrétních skutkových podstat. Naplnění formálních

---

<sup>380</sup> ROSULEK, Martin. *Pasivní a aktivní radary, rušičky a legálnost používání v ČR* [online]. MUJ-PRAVNÍK.cz, 17. září 2012 [cit. 24. ledna 2018]. Dostupné na <<http://muj-pravnik.cz/pasivni-aktivni-antiradary-rusicky-legalnost-pouziti-cr/>>.

a materiálních znaků konkrétní skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. a) až j) naopak zcela vylučuje aplikaci § 125c odst. 1 písm. k).<sup>381</sup>

Toto ustanovení postihuje méně závažná protiprávní jednání, než výše uvedená. Na některá jednání subsumovaná pod tuto skutkovou podstatu jsem již v textu poukázala, typickým příkladem však je porušení povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace dle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu,<sup>382</sup> nepřipoutání se bezpečnostními pásy, tzv. ostatní dopravní nehody (u nichž nebylo prokázáno ublížení na zdraví či ujetí z místa dopravní nehody), a další.

---

<sup>381</sup> rozsudek KS v Plzni ze dne 30. 1. 2012, čj. 17 A 7/2011-46.

<sup>382</sup> JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 164.



## ZÁVĚR

Záměrem této práce bylo postihnout právní úpravu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, popsat a zanalyzovat jednotlivé skutkové podstaty těchto deliktů s důrazem na jejich dokazování, a to rovněž z perspektivy nejužívanějších způsobů (hmotněprávní) obhajoby obviněných. V úvodu práce byla vytyčena základní výzkumná otázka, na kterou se práce snaží najít odpověď, a stanoveny hypotézy, které jsou v práci ověřovány.

Práce je ve výsledku rozdělena do dvou základních kapitol.

V první kapitole jsem se pokusila nastínit výchozí rámec činnosti správních orgánů při shromažďování podkladů pro vydání rozhodnutí o přestupku. Poukázala jsem zde na základní zásady ovládající přestupkové řízení, tj. zásadu materiální pravdy, ve spojení se zásadou vyšetřovací, doplněné o zásadu volného hodnocení důkazů. Na druhou stranu jsem však zdůraznila některé odchylky přestupkového řízení od obecného řízení správního. V rámci řízení o přestupku totiž nelze aplikovat ustanovení § 52 věty první správního řádu, neboť s ohledem na zásadu zákazu sebeobviňování není obviněný povinen předkládat správnímu orgánu jakékoliv důkazy. Ve správním řízení se rovněž neuplatní ani zásada koncentrace řízení ve smyslu § 82 odst. 4 správního řádu z důvodu speciální úpravy v § 97 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Hypotéza, že **přestupkové řízení je řízením správním, v důsledku čehož je nutno respektovat každou jednotlivou zásadu vlastní tomuto druhu řízení**, tedy byla vyvrácena. V rámci této kapitoly jsem poukázala i na jednotlivé typy podkladů pro vydání rozhodnutí, včetně důkazních prostředků. V případě listin v podobě úředního záznamu a oznámení přestupku je nutno mít na paměti, že těmito listinami nelze provádět dokazování, avšak jsou správnímu orgánu jistou indicií, kam směřovat samotné dokazování. Hypotéza, že **k provedení důkazu lze užít všech důkazních prostředků ve smyslu § 51 odst. 1 správního řádu**, tedy byla rovněž vyvrácena. Zabývala jsem se zde i svědeckými výpověďmi zasahujících policistů, včetně případů, kdy jsou jedinými důkazy v projednávané věci, proti nimž stojí kontrující verze obviněného. Za takové situace je na správním orgánu, aby porovnal výpovědi hlídky s obranou obviněného a vyhodnotil je stran jejich věrohodnosti s tím, že automaticky nelze výpovědím policistů přiznávat větší „váhu“; uvedené zcela jistě klade na správní orgán vyšší nároky na precizní odůvodnění rozhodnutí. Teprve v případě, kdy nadále přetrvávají pochybnosti správního orgánu o skutkovém stavu věci, je namístě aplikace zásady *in dubio pro reo*. Hypotéza, že **v případech „tvrzení proti tvrzení“ je nutno aplikovat zásadu *in dubio pro reo***, tedy byla částečně vyvrácena. Zároveň jsem zde zdůraznila i přetrvávající

formálně-materiální pojetí přestupku. Dokazování musí být zaměřeno na všechny znaky skutkové podstaty přestupku (formální stránka), nicméně je nutno se vypořádat rovněž se stránkou materiální, tedy škodlivostí protiprávního jednání (alespoň letmo, pokud není zpochybňována). V drtivě většině případů je již samotným naplněním formální stránky přestupku *per se* naplněna i stránka materiální, neboť již samotné legislativní vymezení pojmových znaků jednotlivých přestupků předpokládá, že jde o jednání společensky škodlivá, respektive v míře odpovídající povaze přestupků nebezpečná. U méně závažných přestupků však mohou nastat výjimečné případy, kdy tomu tak, s ohledem na specifické okolnosti věci, nebude, a postih řidiče by tak byl nepřiměřeně přísný. I poslední hypotéza, že **formálně-materiální pojetí přestupku je přežitkem, jelikož o škodlivosti protiprávního jednání svědčí jeho zákonné zakotvení**, proto byla vyvrácena.

V kapitole druhé lze již nalézt jednotlivé skutkové podstaty přestupků dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu.

První podkapitola je věnována čtyřem přestupkům souvisejícím s *technickým stavem vozidla*. Integračním prvkem prvních dvou přestupků je *registrační značka*, která buď na vozidle chybí, či na vozidle sice umístěna je, avšak se ztíženou čitelností. Zde je nutno připomenout základní preventivní povinnost každého řidiče zkontrolovat stav technických podmínek a dalších náležitostí vozidla před započítím jízdy. Od (ne)respektování uvedené povinnosti je poté nutno odvíjet další posuzování. V případě umístění „cizí“ registrační značky na vozidle je již důkazní situace podstatně jednodušší. Další dva přestupky poté spojuje *technická nezpůsobilost vozidla*. U prvního z nich je nutno mít na paměti, že skutková podstata vyžaduje kvalifikovanou technickou nezpůsobilost, která musí být vždy hodnocena v závislosti na konkrétní jízdě. V případě zadržení osvědčení o registraci nebývá, i s ohledem na povinnost řidiče mít předmětné osvědčení u sebe, prokázání přestupku složité, avšak pouze tehdy, je-li řidič zároveň i provozovatelem daného vozidla. Hypotéza, že **prokázání přestupků souvisejících s technickým stavem vozidla nebývá složité s ohledem na skutečnost, že technický stav vozidla je objektivní kategorií**, tedy byla vyvrácena.

Druhá podkapitola pojednává o třech přestupcích souvisejících s *alkoholem a jinými návykovými látkami*. Kvalifikace prvních dvou přestupků závisí na stupni ovlivnění návykovou látkou, který se zjišťuje na základě orientačního vyšetření, respektive odborného lékařského vyšetření, jež se provádí sekundárně, nelze-li orientační (ať už z jakéhokoliv důvodu) řádně provést či jsou-li o výsledku pochybnosti nebo s ním obviněný nesouhlasí. Za „normálního“ běhu věcí by však mělo orientační vyšetření postačovat. Přesto výsledek orientační zkoušky je pouze jedním z důkazů, které správní orgán hodnotí v souladu se zásadou volného hodnocení

důkazů. Hypotéza, že **orientační zkouška na přítomnost návykových látek vylučuje povinnost provedení lékařského vyšetření**, tedy byla vyvrácena. Třetí přestupek pak záleží v pouhém odmítnutí výzvy k podrobení se vyšetření na přítomnost návykových látek. Je však třeba mít na paměti, že výzva musí být učiněna v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, musí být opodstatněná, a přesto se řidič vyšetření odmítne podrobit, přičemž vyšetření nesmí být spojeno s nebezpečím pro zdraví. Hypotéza, že **odmítnout výzvu k podrobení se vyšetření na přítomnost návykových látek nelze za žádných okolností**, tudíž byla vyvrácena.

V podkapitole třetí je rozebráno šest přestupků souvisejících se *způsobilostí k řízení vozidel*. Všechny zde uvedené skutkové podstaty jsou založeny na objektivní existenci nějakého jevu, bez ohledu na to, zda může kontrolovaný v okamžiku silniční kontroly konkrétní situaci prokázat. Hypotéza, že **prokázání přestupků souvisejících se způsobilostí k řízení vozidel nebývá složité s ohledem na povinnost mít příslušné doklady prokazující způsobilost u sebe a možnost lustrace kontrolní hlídkou v příslušných evidencích**, proto byla potvrzena.

V další části jsou rozebrána závažná porušení pravidel silničního provozu:

První bod náleží přestupku spočívajícímu v držení hovorového nebo záznamového zařízení. Jde o typický přestupek, který na silnicích narušuje plynulost provozu. Přestože existuje v rámci odborné veřejnosti názor, že se uvedeného přestupku lze dopustit toliko za jízdy, považují jej za diskutabilní mimo jiné s ohledem na zákonnou dikci, která předvídá jednání *při řízení vozidla*, nikoliv toliko *za jízdy*. Hypotéza, že **přestupku spočívajícího v držení hovorového nebo záznamového zařízení se lze dopustit pouze za jízdy**, byla tedy vyvrácena.

V bodě druhém až čtvrtém následuje pojednání o překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Přes stanovené limity nelze zapomínat na obecná („abstraktní“) pravidla upravující rychlost, neboť dle zákona musí řidič přizpůsobit svou rychlost mnoha okolnostem, které ovlivňují bezpečnost jízdy; v těchto případech však připadá v úvahu toliko odpovědnost ve smyslu zbytkové kategorie přestupku. Protože řada obviněných poukazuje na možnou chybovost výsledku měření rychlosti, správní orgány používají argument o anulaci měření v případě špatného nastavení přístroje. Uvedená premisa může být skutečně pravdivá, avšak nelze ji vyslovit paušálně bez dalšího, ale je nutno ji doložit alespoň návodem k obsluze rychloměru. Hypotéza, že **pokud měřicí zařízení vydá výstup v podobě fotografie s hodnotou rychlosti měřeného vozidla, bylo zařízení nastaveno správně**, byla částečně vyvrácena.

V bodě pátém je pojednáno o přestupku nezastavení vozidla na signál/pokyn k zastavení. Zde se zabýváme povinnostmi řidiče řídit se pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích, respektive běžněji světelnými signály. Typickým příkladem

uvedeného přestupku je jízda křižovatkou „na červenou“. Řada řidičů v případě, že v blízkosti hranice křižovatky zpozorují „oranžovou“ přidají na rychlosti s cílem nedopustit se předmětného přestupku. Nelze však opomínat, že již signál se žlutým světlem „*Pozor!*“ znamená pro řidiče povinnost zastavit vozidlo; toliko ve výjimečném případě, tj. je-li řidič již tak blízko, že by nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Možné změně světelné signalizace je proto řidič povinen přizpůsobit rychlost jízdy, tedy povolenou rychlost snížit. Hypotéza, že **na „oranžovou“ lze ještě beztretně projet křižovatkou**, proto byla částečně vyvrácena. Zároveň je nutno mít na paměti, že i přes absenci provozu je nutno signalizaci respektovat, a to právě s ohledem na možnost nečekané skutečnosti, jež může rezultovat v o to fatálnější následek. Rovněž hypotéza, že **v případě nulového provozu nebude protiprávní jednání nadáno pro přestupek požadovanou škodlivostí**, tedy byla vyvrácena.

Bod šestý je věnován chodcům, jimž na přechodu pro chodce nebyla řidičem dána přednost. Je však třeba neopomíjet skutečnost, že i chodcům zákon o silničním provozu stanovuje jistá pravidla; chodec totiž nesmí mimo jiné vstupovat na přechod pro chodce, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy, přičemž jakmile již na něj vstoupí, nesmí se zde bezdůvodně zdržovat. Porušením uvedených povinností chodce však nedochází k exkulpací řidiče, kterému jsou stanovena rovněž odpovídající pravidla. Hypotéza, že **chodec má na přechodu pro chodce zásadně přednost**, byla potvrzena.

Sedmý bod pojednává o zakázaném předjíždění. Zde se zabývá jednotlivými druhy zákazů předjíždění. Ty jsou stanoveny jednak obecně (odvisle od situace v provozu), jednak dopravními značkami (ať už vodorovnými či svislými). Již z uvedeného důvodu proto hypotéza, že **svislá dopravní značka zakazující předjíždění musí být vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou**, byla vyvrácena.

V bodě osmém je pojednáno o přestupku nedání přednosti v jízdě. Zde se zabývá jednotlivými případy povinnosti řidičů dát přednost v jízdě. Ty jsou stanoveny opět jednak obecně, jednak dopravními značkami či světelnými signály. K typickému přestupku tohoto druhu dochází při jízdě křižovatkou. Příčinou případné srážky je v zásadě nedání přednosti řidiči jedoucímu po hlavní komunikaci řidičem jedoucím po komunikaci vedlejší. Výjimkou je však situace, kdy řidič jedoucí po hlavní komunikaci v extrémní míře poruší rychlostní limit, přičemž fakticky znemožní řidiči jedoucímu po vedlejší komunikaci splnění povinnosti dát přednost v jízdě. Hypotéza, že **při jízdě křižovatkou je vždy v případě srážky odpovědný řidič přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace**, byla vyvrácena.

V bodě devátém lze najít problematiku zakázaného vjezdu na železniční přejezd. Předmětné zákazy jsou stanoveny technickým zařízením, zaměstnancem dráhy, případně jsou

odvislé od individuálního vyhodnocení konkrétní situace řidičem. S ohledem na rizikovost uvedeného protiprávního manévru a následky s tím spojené je velmi častým předmětem rozhodování trestních soudů. Hypotéza, že **s ohledem na následky zákazu vjezdu na železniční přejezd je uvedené protiprávní jednání častěji postihováno trestní odpovědností**, byla potvrzena.

Bod desátý obsahuje nedovolené jízdní manévrování v podobě zakázaného otáčení, jízdy v protisměru i couvání, a to na dálnici či silnici pro motorová vozidla. I v případě tohoto přestupku hypotéza, že **s ohledem na riskantnost a z toho plynoucí následky nedovoleného jízdního manévrování na rychlostních silnicích bude tato problematika častějším předmětem trestního rozhodování**, byla potvrzena.

Poslední, jedenáctý, bod ze skupiny závažných porušení pravidel silničního provozu je věnován přestupkům ve spojitosti s *parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením*. Jde o případy neoprávněného parkování a nezákonného použití parkovacího průkazu. V případě tohoto druhu přestupku je nutno důsledně rozlišovat *vyhrazené parkoviště* a *vyhrazené parkoviště pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením*, a to s ohledem na odlišný režim *stání* a *zastavení* vozidla na předemných místech. Hypotéza, že **na vyhrazeném parkovišti nelze stát ani zastavit**, byla vyvrácena. V případě typu parkoviště odpovídající danému přestupku, je zároveň nutno neopomíjet skutečnost, že takové místo musí být vždy označeno svislou i vodorovnou dopravní značkou zároveň.

Následující pátá podkapitola pojednává o porušení omezení jízdy v zákonem určené době. Z uvedeného zákazu však lze povolit výjimku z důvodu hodného zvláštního zřetele, jestliže tím nebude zmařen účel místní či přechodné úpravy silničního provozu. Hypotéza, že **s ohledem na objektivní skutečnost porušení omezení jízdy nebývá prokazování uvedeného přestupku složité**, byla potvrzena.

V podkapitole šesté jsou vymezeny skutkové podstaty přestupků související s *dopravní nehodou*. První z přestupků ústí v ublížení na zdraví. Ne každé zranění vzniklé při dopravní nehodě je však postihováno uvedenou skutkovou podstatou, která předpokládá vyšší společenskou nebezpečnost, určitou minimální intenzitu. Způsobení drobné tělesné újmy lze nicméně stíhat zbytkovou skutkovou podstatou přestupku. Pokud je však intenzita výrazná, přichází na řadu odpovědnost trestní. Hypotéza, že **právní kvalifikace všech jednání, jež ústí v dopravní nehodu**, je totožná, byla vyvrácena. Související skupina přestupků pak postihuje porušení povinností řidiče po dopravní nehodě.

Kapitola sedmá se zabývá použitím *antiradarů*. Je však třeba rozlišit tzv. aktivní radary, znemožňující či ovlivňující funkci zařízení měřícího rychlost, které jsou zákonem zakázány.

Nicméně řada dostupných antiradarů jsou tzv. pasivními, toliko upozorňujícími na přítomnost měřeného místa, a tedy z hlediska zákona akceptovatelnými. Výdobytkem moderní společnosti je zároveň řada různých programů a aplikací v telefonním zařízení, mapující místa kontrolních měření (zde však záleží na spolupráci řidičů). Hypotéza, že **s ohledem na moderní aplikace se uvedený přeštek stává obsoletním**, byla vyvrácena.

A konečně poslední osmá podkapitola pojednává o tzv. zbytkové skutkové podstatě, postihující ostatní případy porušení zákona o silničním provozu. Jde tedy o obecnou úpravu, jejíž aplikaci vylučuje naplnění některé ze skutkových podstat přešteků výše uvedených. Hypotéza, že **postih dle zbytkové skutkové podstaty lze aplikovat pouze subsidiárně**, tedy byla potvrzena.

S ohledem na komplexní pojednání v rigorózní práci lze na základní výzkumnou otázku, zda **poskytuje judikatura správních soudů tak ucelený rámec, respektive „návod“ pro výkon správní praxe, že již nevznikají problémy při dokazování hmotněprávních aspektů přešteků v silničním provozu**, odpovědět, že v zásadě je tomu skutečně tak. Při zpracování této práce jsem pracovala s obrovským množstvím judikatury, zejména Nejvyššího správního soudu, kterou jsem nejdříve podrobila selekci dle uplatněných námitek na procesní (které jsem eliminovala) a hmotněprávní, jež jsem následně roztřídila dle jednotlivých typů přešteků. Mimo případy protiprávních jednání, která jsou s ohledem na jejich následky spíše předmětem rozhodování trestních soudů, a případy zcela výjimečné, které lze s jistou nadsázkou označit spíše za toliko teoretické, podává správní judikatura dostatečné odpovědi k adekvátním přístupům správních orgánů pro rozhodnutí o přeštku.

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

## Právní předpisy

- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- 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. 40/2009 Sb., trestní zákoník, 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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 120/2001 Sb., o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění účinném do 31. 12. 2015
- Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

## Monografie a komentáře

- BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2014, s. 21.
- DROZDOVÁ, J. *Správní trestání na úseku silniční dopravy*. Olomouc, 2014. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Fakulta právnická.
- KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 717.
- KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006, s. 68.
- LEITNER, M., VRANÁ, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha: Linde, 2012, s. 437-438.
- MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 158;
- PRÁŠKOVÁ, H. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges. 2017, s. 353.
- PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou*. 2. vydání. Praha: Leges. 2015, s. 32.
- VEDRAL, J. *Správní řád. Komentář*. Praha: BOVA POLYGON. 2006, s. 72.
- VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 210.
- JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 152-154.

## Internetové stránky

- MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodické stanovisko ke aplikaci § 22 odst. 1 písm. a) bod 1 a 2 zákona č. 200/1999 Sb., čj. 754/2008-160-OST/1* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_65.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_65.pdf)>.



- ČMI, Oblastní inspektorát Praha. *PRACOVNÍ POSTUP č. 114-MP-C008-08 METODIKA MĚŘENÍ ALKOHOLU V DECHU pro analyzátory alkoholu vdechbu* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_65.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_65.pdf)>.
- MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika ke usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb.* [online]. OSBID, 14. března 2010 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://www.osbid.cz/wp-content/uploads/metodika1.pdf>>.
- MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. *METODICKÝ POKYN PRO POSTUP PŘI LABORATORNÍM STANOVENÍ ALKOHOLU (ETYLALKOHOLU) V KRVÍ* [online]. Česká společnost soudního lékařství a soudní toxikologie ČLS JEP [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://soudnikarstvi.cz.uvds200.active24.cz/wp-content/uploads/2014/04/Metodický-pokyn-pro-postup-při-laboratorním-stanovení-alkoholu-v-krvi.pdf>>.
- ČESKÁ SPOLEČNOST SOUDNÍHO LÉKAŘSTVÍ A SOUDNÍ TOXIKOLOGIE. *Stanovisko výboru České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie ke průkazu ovlivnění řidiče návykovou látkou* [online]. Česká společnost soudního lékařství a soudní toxikologie ČLS JEP [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://www.soudnikarstvi.cz/wp-content/uploads/2014/04/Stanovisko-výboru-k-průkazu-NL-u-řidičů-konečné.pdf>>.
- MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. *Metodický pokyn pro postup při toxikologickém vyšetření specifikovaných návykových látek v krvi a/nebo v moči* [online]. Právní poradna A.N.O. [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <<http://poradna.asociace.org/res/data/000009.pdf>>.
- ČESKÁ SPOLEČNOST SOUDNÍHO LÉKAŘSTVÍ A SOUDNÍ TOXIKOLOGIE. *Odborné stanovisko České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie České lékařské společnosti J. E. Purkyně ke problematice posuzování ovlivnění řidičů návykovými látkami.* [online]. Asociace autoškol [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Seminare/PSP\\_CR/stanovisko-navykove-latky-cssl-a-st-cls-j.e.purkyne.pdf](http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Seminare/PSP_CR/stanovisko-navykove-latky-cssl-a-st-cls-j.e.purkyne.pdf)>.

- POLICEJNÍ PREZIDIEUM ČR, Ředitelství služby dopravní policie. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017 [online]. POLICIE ČR, červen 2018 [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.
- *Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete!* [online]. ibesip.cz [cit. 2. listopadu 2017]. Dostupné na <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>>.
- *Pozor, chodci!* [online]. ibesip.cz [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pozor,-chodci!>>.
- POLICEJNÍ PREZIDIEUM ČR, Ředitelství služby dopravní policie. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017* [online]. POLICIE ČR, červen 2018 [cit. 7. ledna 2018]. Dostupné na <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.
- *Zásady bezpečné jízdy* [online]. ibesip. [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <[http://www.ecodrive.cz/download/BESIP\\_ECODrive\\_100323%20-%20Zasady%20bezpecne%20jizdy%2013.pdf](http://www.ecodrive.cz/download/BESIP_ECODrive_100323%20-%20Zasady%20bezpecne%20jizdy%2013.pdf)>.
- LUKÁŠOVÁ, Marcela. *Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích* [online]. Právo 21, 6. prosince 2018 [cit. 22. ledna 2019]. Dostupné na <<https://pravo21.online/pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave-na-pozemnich-komunikacich>>.
- *Křižovatky, kruhový objezd* [online]. BEZPEČNÉ CESTY [cit. 12. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/krizovatky-kruhovy-objezd>>.
- *Statistiky mimořádných událostí* [online]. Drážní inspekce [cit. 25. ledna 2019]. Dostupné na <<http://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti>>.
- POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017 [online]. Policie České republiky, 5. ledna 2018 [cit. 9. července 2018]. Dostupné na <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.

- MINISTERSTVO DOPRAVY. *Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 17. 10. 2006 ke vyobrazeným parkovištím s označením O 1, č. j. 644/2006-160-OST/2* [online]. AUTOKLUB ČR, září 2008 [cit. 19. ledna 2019]. Dostupné na <[https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c\\_58.pdf](https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2018/11/c_58.pdf)>.
- ŠEBESTA, K., BOUČKOVÁ, J. *Právní důsledky dopravní nehody*. [online]. epravo.cz, 30. září 2011 [cit. 4. dubna 2018]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/pravni-dusledky-dopravni-nehody-77113.html>>.
- ROSULEK, Martin. *Pasivní a aktivní radary, rušičky a legálnost používání v ČR* [online]. MUJ-PRAVNÍK.cz, 17. září 2012 [cit. 24. ledna 2018]. Dostupné na <<http://muj-pravnik.cz/pasivni-aktivni-antiradary-rusicky-legalnost-pouziti-cr/>>.

## Judikatura

- nález ÚS ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. I. ÚS 1848/08
- usnesení ÚS ze dne 23. 9. 2005, sp. zn. III. ÚS 359/05
- usnesení ÚS ze dne 10. 6. 2014, sp. zn. II. ÚS 1474/14
- usnesení RS NSS ze dne 17. 4. 2018, čj. 2 As 154/2017-44
- usnesení RS NSS ze dne 2. 5. 2017, čj. 10 As 24/2015-71
- usnesení RS NSS ze dne 10. 5. 2016, čj. 2 As 146/2015-45
- usnesení RS NSS ze dne 14. 1. 2014, čj. 5 As 126/2011-68
- rozsudek NSS ze dne 11. 11. 2019, č. j. 3 As 187/2018-39
- rozsudek NSS ze dne 23. 8. 2018, čj. 3 As 203/2017-29
- rozsudek NSS ze dne 23. 8. 2018, č. j. 5 As 123/2017-37
- rozsudek NSS ze dne 15. 8. 2018, čj. 8 As 259/2016-48
- rozsudek NSS ze dne 22. 5. 2018, čj. 3 As 11/2017-42
- rozsudek NSS ze dne 18. 4. 2018, čj. 10 As 174/2017-27
- rozsudek NSS ze dne 22. 3. 2018, čj. 3 As 7/2017-28
- rozsudek NSS ze dne 8. 11. 2017, čj. 4 As 190/2017-24
- rozsudek NSS ze dne 5. 10. 2017, čj. 2 As 235/2017-26
- rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2017, čj. 4 As 189/2017-40
- rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2017, čj. 3 As 17/2017-63

- rozsudek NSS ze dne 21. 7. 2017, čj. 2 As 157/2017-42
- rozsudek NSS ze dne 11. 7. 2017, čj. 8 As 115/2017-29
- rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2017, čj. 3 As 93/2015-41
- rozsudek NSS ze dne 16. 5. 2017, čj. 8 As 232/2016-39
- rozsudek NSS ze dne 12. 4. 2017, čj. 3 As 155/2016-34
- rozsudek NSS ze dne 7. 4. 2017, čj. 7 As 61/2017-34
- rozsudek NSS ze dne 22. 3. 2017, čj. 2 As 322/2016-39
- rozsudek NSS ze dne 2. 3. 2017, č. j. 7 As 313/2016-30
- rozsudek NSS ze dne 22. 2. 2017, čj. 7 As 308/2016-80
- rozsudek NSS ze dne 5. 1. 2017, čj. 1 As 281/2016-56
- rozsudek NSS ze dne 28. 12. 2016, čj. 3 As 221/2014-46
- rozsudek NSS ze dne 15. 12. 2016, čj. 9 As 131/2016-33
- rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2016, čj. 6 As 187/2016-23
- rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2016, čj. 6 As 65/2016-31
- rozsudek NSS ze dne 3. 8. 2016, čj. 4 As 143/2016-29
- rozsudek NSS ze dne 3. 8. 2006, čj. 2 As 41/2005-75
- rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2016, čj. 9 As 62/2016-34
- rozsudek NSS ze dne 22. 6. 2016, čj. 1 As 60/2016-30
- rozsudek NSS ze dne 22. 6. 2016, čj. 6 As 195/2015-32
- rozsudek NSS ze dne 11. 5. 2016, čj. 10 As 173/2015-32
- rozsudek NSS ze dne 21. 1. 2016, č. j. 6 As 126/2015-42
- rozsudek NSS ze dne 14. 1. 2016, čj. 10 As 113/2014-71
- rozsudek NSS ze dne 15. 10. 2015, čj. 3 As 129/2015-32
- rozsudek NSS ze dne 6. 10. 2015, čj. 8 As 62/2015-35
- rozsudek NSS ze dne 29. 9. 2015, čj. 4 As 159/2015-23
- rozsudek NSS ze dne 24. 9. 2015, čj. 2 As 114/2015-38
- rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2015, čj. 9 As 230/2014-37
- rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2015, čj. 6 As 106/2014-25
- rozsudek NSS ze dne 9. 4. 2015, čj. 7 As 63/2015-29
- rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2015, čj. 2 As 223/2014-50
- rozsudek NSS ze dne 11. 3. 2015, čj. 3 As 141/2014-24
- rozsudek NSS ze dne 12. 2. 2015, č. j. 3 As 92/2014-32

- rozsudek NSS ze dne 19. 12. 2014, čj. 3 As 78/2014-38
- rozsudek NSS ze dne 17. 12. 2014, čj. 9 As 185/2014-27
- rozsudek NSS ze dne 11. 12. 2014, čj. 1 As 133/2014-29
- rozsudek NSS ze dne 24. 7. 2014, čj. 7 As 86/2014-27
- rozsudek NSS ze dne 29. 5. 2014, čj. 10 As 25/2014-48
- rozsudek NSS ze dne 22. 5. 2014, čj. 7 As 50/2014-43
- rozsudek NSS ze dne 9. 4. 2014, čj. 10 As 12/2014-33
- rozsudek NSS ze dne 23. 1. 2014, čj. 7 Aps 9/2013-41
- rozsudek NSS ze dne 15. 1. 2014, čj. 6 As 110/2013-52
- rozsudek NSS ze dne 4. 12. 2013, čj. 1 As 83/2013-60
- rozsudek NSS ze dne 28. 11. 2013, č. j. 7 As 45/2013-20
- rozsudek NSS ze dne 27. 11. 2013, čj. 3 As 58/2013-46
- rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2013, čj. 6 As 27/2013-49
- rozsudek NSS ze dne 22. 8. 2013, čj. 1 As 45/2013-37
- rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2013, čj. 4 As 28/2013-24
- rozsudek NSS ze dne 11. 7. 2013, čj. 7 As 170/2012-24
- rozsudek NSS ze dne 6. 6. 2013, čj. 1 As 24/2013-28
- rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35
- rozsudek NSS ze dne 26. 4. 2013, čj. 5 As 76/2011-78
- rozsudek NSS ze dne 11. 4. 2013, čj. 7 As 115/2012-25
- rozsudek NSS ze dne 20. 3. 2013, čj. 9 As 139/2012-30
- rozsudek NSS ze dne 21. 2. 2013, č. j. 9 As 135/2012-27
- rozsudek NSS ze dne 14. 2. 2013, čj. 7 As 79/2012-54
- rozsudek NSS ze dne 10. 1. 2013, čj. 8 As 34/2012-35
- rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012, čj. 7 As 91/2012-62
- rozsudek NSS ze dne 23. 10. 2012, čj. 1 As 150/2012-33
- rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23
- rozsudek NSS ze dne 13. 9. 2012, čj. 4 As 48/2012-23
- rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2012, čj. 9 As 97/2011-132
- rozsudek NSS ze dne 16. 5. 2012, čj. 3 As 12/2012-21
- rozsudek NSS ze dne 10. 5. 2012, čj. 3 As 3/2012-20
- rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2012, čj. 8 As 100/2011-70

- rozsudek NSS ze dne 19. 4. 2012, čj. 7 As 137/2011-52
- rozsudek NSS ze dne 28. 3. 2012, čj. 2 As 130/2011-63
- rozsudek NSS ze dne 22. 3. 2012, čj. 7 As 77/2011-76
- rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2011, čj. 7 As 97/2011-68
- rozsudek NSS ze dne 23. 11. 2011, čj. 6 Aps 3/2011-63
- rozsudek NSS ze dne 21. 9. 2011, čj. 2 As 52/2011-47
- rozsudek NSS ze dne 29. 8. 2011, čj. 8 As 13/2011-54
- rozsudek NSS ze dne 19. 8. 2011, čj. 2 As 106/2010-141
- rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2011, čj. 7 As 102/2010-86
- rozsudek NSS ze dne 17. 6. 2011, čj. 7 As 83/2010-63
- rozsudek NSS ze dne 9. 6. 2011, čj. 5 As 35/2010-101
- rozsudek NSS ze dne 27. 5. 2011, čj. 5 As 77/2010-156
- rozsudek NSS ze dne 18. 5. 2011, čj. 7 As 4/2011-79
- rozsudek NSS ze dne 12. 4. 2011, čj. 1 As 33/2011-58
- rozsudek NSS ze dne 22. 2. 2011, čj. 2 As 1/2011-60
- rozsudek NSS ze dne 6. 10. 2010, čj. 4 As 15/2010-60
- rozsudek NSS ze dne 21. 9. 2010, čj. 8 As 59/2010-78
- rozsudek NSS či ze dne 9. 9. 2010, čj. 1 As 34/2010-73
- rozsudek NSS ze dne 12. 8. 2010, čj. 1 As 38/2010-350
- rozsudek NSS ze dne 29. 7. 2010, čj. 4 As 10/2010-58
- rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2010, čj. 2 As 38/2010-70
- rozsudek NSS ze dne 5. 5. 2010, čj. 1 As 33/2010-67
- rozsudek NSS ze dne 11. 3. 2010, čj. 5 As 24/2009-65
- rozsudek NSS ze dne 10. 2. 2010, čj. 1 As 100/2009-129
- rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45
- rozsudek NSS ze dne 26. 11. 2009, čj. 5 As 97/2008-73
- rozsudek NSS ze dne 13. 11. 2009, čj. 5 As 29/2009-48
- rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2009, čj. 1 As 44/2009-101
- rozsudek NSS ze dne 19. 6. 2009, čj. 5 As 46/2008-50
- rozsudek NSS ze dne 28. 5. 2009, čj. 1 As 27/2009-80
- rozsudek NSS ze dne 15. 4. 2009, čj. 1 As 30/2009-70
- rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2009, čj. 9 As 7/2009-76

- rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115
  - rozsudek NSS ze dne 22. 10. 2008, čj. 1 As 64/ 2008-42
  - rozsudek NSS ze dne 2. 10. 2008, čj. 7 As 6/2008-162
  - rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51
  - rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2008, čj. 1 As 12/2008-67
  - rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2007 čj. 4 As 19/2007-114
  - rozsudek NSS ze dne 27. 7. 2007, čj. 5 As 72/2006-93
  - rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2007, čj. 1 As 16/2007-106
  - rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2006, čj. 3 As 24/2005-73
  - rozsudek NSS ze dne 25. 7. 2006, čj. 6 As 47/2005-84,
  - rozsudek NSS ze dne 20. 1. 2006, čj. 4 As 2/2005-62
  - rozsudek NSS ze dne 17. 2. 2005, čj. 7 As 18/2004-48
  - rozsudek NSS ze dne 29. 7. 2004, čj. 5 As 38/2003-38
- 
- usnesení VS trestního kolegia NS ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013
  - usnesení NS ze dne 29. 8. 2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018
  - usnesení NS ze dne 11. 9. 2017, sp. zn. 4 Tdo 1087/2017
  - usnesení NS ze dne 17. 7. 2017, sp. zn. 4 Tdo 785/2017
  - usnesení NS ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 8 Tdo 494/2017
  - usnesení NS ze dne 18. 8. 2015, sp. zn. 4 Tdo 793/2015
  - usnesení NS ze dne 11. 3. 2015, čj. 7 Tdo 271/2015-20
  - usnesení NS ze dne 14. 1. 2015, sp. zn. 4 Tdo 1644/2014
  - usnesení NS ze dne 9. 10. 2013, čj. 6 Tdo 1025/2013-16
  - usnesení NS ze dne 30. 5. 2012, čj. 5 Tdo 549/2012-30
  - usnesení NS ze dne 15. 6. 2011, čj. 7 Tdo 688/2011-29
  - usnesení NS ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011
  - usnesení NS ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010
  - rozsudek NS ze dne 27. 1. 2010, sp. zn. 4 Tz 106/2009
  - usnesení NS ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009
  - usnesení NS ze dne 31. 10. 2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007
  - usnesení NS ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007
  - usnesení NS ze dne 21. 6. 2006, sp. zn. 5 Tdo 651/2006

- usnesení NS ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004
- rozhodnutí NS ze dne 4. 12. 2002, sp. zn. 6 Tdo 538/2002
- rozhodnutí NS ze dne 3. 11. 1986, sp. zn. 1 Tz 38/86
- rozhodnutí NS (SR) ze dne 25. 10. 1985, sp. zn. Tz 72/85
- usnesení KS v Praze ze dne 17. 10. 2019, sp. zn. 11 To 310/2019
- usnesení KS v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 19. 11. 2015, sp. zn. 14 To 370/2015
- rozsudek KS v Ústí nad Labem ze dne 28. 8. 2014, čj. 60 A 3/2014-62
- rozsudek KS v Plzni ze dne 31. 7. 2013, čj. 17 A 10/2012-37
- rozsudek KS v Plzni ze dne 25. 6. 2013, čj. 17 A 2 /2012-43
- rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 31. 1. 2013, čj. 51 A 18/2011-45
- rozsudek KS v Plzni ze dne 30. 1. 2012, čj. 17 A 7/2011-46
- rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 19. 4. 2011, čj. 52 A 79/2010-38
- rozsudek KS v Plzni ze dne 31. 3. 2011, čj. 57 A 66/2010-31

## Ostatní

- *Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqge3f6nbyl5shu&groupIndex=0&rowIndex=0>>.
- *Důvodová zpráva k zákonu č. 233/2013 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqgezv6mrtgnpwi6q&groupIndex=0&rowIndex=0>>.
- *Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb.* Dostupné na <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqga2v6nbrgfpwi6q&groupIndex=0&rowIndex=0>>.



## SHRNUTÍ

V rigorózní práci na téma *Dokazování přestupků dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu se zaměřením na hmotněprávní aspekty z pohledu rozhodovací praxe správních orgánů a soudů* si autorka vytkla za cíl zodpovězení této základní výzkumné otázky: **Poskytuje judikatura správních soudů tak ucelený rámec, respektive „návod“ pro výkon správní praxe, že již nevznikají problémy při dokazování hmotněprávních aspektů přestupků v silničním provozu?** Autorka si toto téma zvolila s ohledem na snižující se četnost námitek hmotněprávní povahy ve srovnání s výtkami procesních pochybení ze strany správních orgánů. Cílem práce s ohledem na hlavní výzkumnou otázku je shrnutí právní úpravy týkající se „dopravních“ přestupků, respektive přestupků proti bezpečnosti a plynulosti v provozu na pozemních komunikacích dle § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu, a to se zaměřením na jejich hmotněprávní aspekty a problematiku jejich dokazování, a to rovněž z perspektivy nejčastějších námitek obviněných odpovídajících danému typu přestupku. Rigorózní práce je rozdělena do dvou částí. Část první je výchozí kapitolou pro další pojednání o jednotlivých přestupcích, jelikož se zabývá shromažďováním podkladů pro vydání rozhodnutí v přestupkovém řízení (bez ohledu na typ projednávaného deliktu) s důrazem na dokazování, a to především pokud jde o výchozí zásady, obecné přístupy k jednotlivým typům podkladů pro vydání rozhodnutí, včetně jejich hodnocení. Teprve na základě těchto výchozích premis lze totiž rozebrat jednotlivá specifika typická pro přestupky určitého druhu a dále přestupky konkrétní, jimž je věnována pozornost v podkapitolách druhé části práce.

## ABSTRACT

In this rigorous thesis with the title *Proving of traffic offences according to section 125c (1) of the Road Traffic Act, with the focus on substantive aspects from the perspective of administrative bodies and courts decision-making practice* the author aims to answer the following principal research question: **Does the case law of administrative courts provide such a comprehensive framework, or „guidance“ for administrative practice, that there do not arise any more problems in proving substantive aspects of traffic offences?** The author's choice of the topic was motivated by the decreasing number of substantive objections compared to complaints about procedural errors on the part of the administrative authorities. The aim of the thesis, regarding the main research question, is to summarize the legislation concerning traffic offences, respectively offences against safety and free flow of road traffic according to section 125c (1) of

the Road Traffic Act, with the focus on their substantive aspects and the issue of proving them. This matter, at the same time, will be presented also from the perspective of the most frequent objections of the accused persons, corresponding to the type of the offense. The thesis is divided into two parts. Part one is the starting point for further discussion about individual offences, as it deals with collecting evidence for the purposes of delivering a decision in offence proceedings (irrespective of the type of offence concerned) with an emphasis on taking of evidence, especially with regard to underlying principles, general approaches to individual types of documentation collected for delivering the decision, including their evaluation. Only on the basis of these initial premises it will be possible to analyze individual specificities typical for offences of a certain kind and also for particular offences, which are addressed in the subchapters of the second part of this work.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

zákon o silničním provozu, dopravní přešupek, dokazování

## **KEYWORDS**

Road Traffic Act, driving offence, evidence proceeding/proving