

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Linda Procházková

Správní delikty na úseku dopravy

Diplomová práce

Olomouc 2013

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Správní delikty na úseku dopravy“
vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 29. 11. 2013

Podpis:.....

Obsah

Seznam použitých zkratk pojmu a názvů právních předpisů

Úvod	10
1 Správní delikty a silniční doprava	11
1.1 Základní pojmy	11
1.1.1 Správní delikt a jeho druhy	11
1.1.2 Doprava	12
1.1.3 Silniční doprava	12
1.1.4 Pozemní komunikace	12
1.1.5 Silniční vozidla	13
1.2 Silniční právo	13
1.2.1 Předmět a systém silničního práva	13
1.2.2 Prameny silničního práva	14
1.3 Silniční dopravní nehoda	16
1.3.1 Třídění dopravních nehod	20
1.3.2 Povinnosti účastníků dopravních nehod a důsledky jejich porušení	22
2 Dopravní přestupky	26
2.1 Pojem dopravního přestupku	26
2.2 Skutková podstata dopravních přestupků	28
2.2.1 Objekt	28
2.2.2 Objektivní stránka	28
2.2.3 Subjekt	29
2.2.4 Subjektivní stránka	31
2.3 Okolnosti vylučující protiprávnost	32
2.4 Zánik odpovědnosti za dopravní přestupek	33
3 Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků a jiných správních deliktů na úseku silniční dopravy se zaměřením na rychlostní dopravní přestupky	35
3.1 Dopravně správní delikty	35

3.2	Správní delikty dle ZoSP	36
3.2.2	Přestupky dle ust. § 125c	37
3.2.2	Správní delikty PO a podnikajících FO dle ust. § 125d	41
3.2.2	Správní delikt provozovatele vozidla dle ust. § 125f	43
3.3	Rychlostní dopravní přestupky	44
3.3.2	Rychlost jízdy a její omezení	44
3.3.2	Měření rychlosti, subjekty oprávněné k měření a způsoby měření	46
3.3.2	Překročení rychlosti, následky s tím spojené a tzv. materiální aspekt dopravního přestupku	47
4	Trestání dopravních přestupků	49
4.1	Dvojkolejnost sankčního postihu	49
4.2	Sankce u dopravních přestupků a základní pravidla pro jejich ukládání	50
4.2.2	Napomenutí, zákaz pobytu a propadnutí věci	50
4.2.2	Pokuta a zákaz činnosti	51
4.2.2	Základní pravidla pro ukládání sankcí	53
5	Specifika řízení o dopravních přestupcích s ohledem na blokové řízení	54
5.1	Řízení o dopravních přestupcích a jeho zkrácené formy	54
5.2	Blokové řízení	54
6	Některé problematické aspekty spojené s právní úpravou dopravních přestupků a úvahy dle lege ferenda	56
6.1	Některé problematické aspekty	56
6.1.1	Problematika duplicity skutkové podstaty TČ ublížení na zdraví a dopravní přestupku souvisejícího s dopravní nehodou, při níž je jinému ublíženo na zdraví	56
6.1.2	Problematika vrácení ŘO po výkonu sankce zákazu řízení motorových vozidel nebo po podmíněném upuštění od zbytku jejího výkonu	56
6.2	Úvahy de lege ferenda	57
	Závěr	58
	Přílohy	60

Seznam použitých zdrojů	65
Anotace	70
Seznam klíčových slov	72

Seznam použitých zkratk pojmu a názvů právních předpisů

BESIP – samostatné oddělení MDČR, expertní orgán koordinující bezpečnost silničního provozu v ČR

BH – Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem neboli tzv. bodový systém

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

Dopravní nehoda – Silniční dopravní nehoda

DŘ – Disciplinární řízení

EU – Evropská Unie

ES – Evropské společenství

ESLP – Evropský soud pro lidská práva

FO – Fyzická osoba

KS – Krajský soud

KÚ – Krajský úřad

MDČR – Ministerstvo dopravy České republiky

MHD – Městská hromadná doprava

MVČR – Ministerstvo vnitra České republiky

MZČR – Ministerstvo zdravotnictví České republiky

NSS – Nejvyšší správní soud

PM – Právní moc

PO – Právnícká osoba

Policie ČR – Policie České republiky

PS – Poslanecká sněmovna

PSP – Pravidla silničního provozu

Publ. ve Sb. NSS – Publikovaný ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího správního soudu

RSV – Registr silničních vozidel

ŘO – Řidičské oprávnění

ŘP – Řidičský průkaz

TČ – Trestný čin

TP – Technický průkaz

ÚPV – Ústavně právní výbor

Ust. – Ustanovení

Vláda – Vláda České republiky

VS – Veřejná správa

ŽP – Životní prostředí

ADR – vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

CMR – vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

LZPS – usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

OZ – zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

R(91)1 – doporučení Výboru ministrů Rady Evropy č. R(91)1, o správněprávních sankcích

SŘ – zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

SŘS – zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů

TZ – zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Úmluva – sdělení Federálního ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 Sb., o Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 3, 5 a 8

Ústava – ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR, ve znění pozdějších předpisů

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

ZoCL – zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

ZoD – zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

ZoOkO – zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdější předpisů

ZoP – zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

ZoPČR – zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

ZoPH – zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách), ve znění pozdějších předpisů

ZoPK – zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ZoPO – zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel), ve znění pozdějších předpisů

ZoPPV – 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 vozidel), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ZoSd – zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

ZoSP – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

ZoVniP – zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

ZoVoP – zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii a o změně některých zákonů (zákon o Vojenské policii), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 133/2011 Sb. – zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Zákon č. 297/2011 Sb. – zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Úvod

Předmětem této diplomové práce bude problematika právní úpravy správních deliktů na úseku dopravy, konkrétně přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neboli tzv. dopravních přestupků v užším slova smyslu. To znamená, že se bude dále specializovat především na tu kategorii dopravních přestupků, jež jsou výslovně upraveny pouze v ZoSP coby jednoho z pramenů silničního práva.

Za cíl jsem si stanovila provést analýzu jejich stávající právní úpravy z hlediska hmotněprávního, sankčního, jakož i procesněprávního. Dále se pokusím upozornit na některé problematické aspekty s ní související a popřípadě navrhnout možné změny *de lege ferenda*. Přitom bude vycházet z platných a účinných právních předpisů, ve znění předpisů pozdějších a také z relevantní judikatury NSS, týkající se těchto dopravních přestupků, jejich trestání i jejich projednávání v rámci přestupkového řízení.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se v ČR řadí k těm nejčastěji páchaným a to nejen na úseku silniční dopravy, ale vlastně i na celém úseku VS. S ohledem na to, nelze tedy vyloučit, aby tento celospolečenský problém zasáhl v běžném životě nejméně jednou kohokoliv z nás. Je proto vhodné s touto eventualitou pro futuro počítat a mít alespoň minimální právní povědomí o tom, jaké jsou naše práva i povinnosti spojené s účastenstvím v silničním provozu a jaké hrozí následky za jejich porušení. Právě tyto okolnosti byly hlavním důvodem, proč jsem si toto téma zvolila, neboť i já sama se v pozici onoho účastníka nacházím relativně často.

Právní úprava dopravních přestupků v užším slova smyslu je zahrnuta speciálně v právu silničním, obecně v právu dopravním a tak bude primárně čerpáno z jejich pramenů.

Co do obsahu bude diplomová práce systematicky rozdělena celkem do šesti kapitol a při této systematice bude použita dedukce, komparace, hypotéza i kritika. Na základě toho, v kapitole první definuji základní pojmy, uvedu prameny silničního práva a podrobněji se zaměřím na dopravní nehody. V druhé vymezím základy správní odpovědnosti za dopravní přestupky. Ve třetí poukážu na skutkové podstaty některých dopravně správních deliktů se specializací na rychlostní dopravní přestupky. Ve čtvrté a páté pojednám o jejich trestání a o jejich řešení v blokovém řízení. V šesté zdůrazním některé problematické aspekty a celou práci zakončím úvahami *de lege ferenda*.

1 Správní delikty a silniční doprava

1.1 Základní pojmy

1.1.1 Správní delikt a jeho druhy

Obecnou definici pojmu správního deliktu není prozatím možné, přestože se s ním v pozitivním právu prakticky stále setkáváme, nalézt v žádném zákoně, a proto se jej pokusila vymezit alespoň správní nauka. Ta, jak uvádí prof. Vladimír Sládeček, považuje za správní delikt obvykle protiprávní jednání fyzické nebo právnické osoby, jehož znaky jsou uvedeny v zákoně, a které je postižitelné sankcí (trestem) uloženou orgánem veřejné správy na základě zákona.¹ Obsahově téměř shodnou definici užívá i dr. Josef Staša, spoluautor díla „Základy správního práva trestního“,² a svým konstatováním s ní souhlasí, v rámci judikатурní činnosti, též NSS³. Vycházejíce z citované formulace, je poté možné za pojmové znaky správního deliktu obecně označit: protiprávnost, škodlivost, zákonné vyjádření skutkové podstaty, objekt, objektivní stránku, subjekt, subjektivní stránku, trestnost a zákonné zmocnění k uplatnění odpovědnosti v rámci VS.

Pro samotnou klasifikaci správních deliktů bývá v české teorii používáno nejrůznějších klasifikačních hledisek a tak lze narazit nejen na členění základní, tzn. jednodušší, ale i na to podstatně složitější. Pro účely této práce bude ovšem zřejmě postačující uvést členění základní, všeobecně přijímané, které rozeznává přestupky, jiné správní delikty, správní disciplinární delikty a správní pořádkové delikty. Jiné správní delikty se však mohou ještě dále dělit na správní delikty FO, postihované na základě zavinění, správní delikty PO, postihované bez ohledu na zavinění, a do třetice správní delikty PO a podnikajících FO neboli tzv. smíšené správní delikty, označované též jako správní delikty „podnikatelů“.

Náš právní řád, resp. naše správní právo, tedy operuje s poměrně širokou a opravdu různorodou škálou správních deliktů, vyskytujících se napříč celou VS a dotýkajících se více či méně každé její oblasti, dopravy nevyjímaje. Pro ni, ale hlavně tu silniční, ovšem mají svůj význam jen některé z nich, přičemž takové zjištění a posouzení bude předmětem dalšího textu.⁴

¹ SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3., aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 201.

² STAŠA, Josef. Obecné otázky právní úpravy správního práva trestního: Správní delikty a jejich klasifikace. In MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 13.

³ K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135.

⁴ JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 3-4 (§ 2); SLÁDEČEK: *Obecné správní...*, s. 200-206.; STAŠA: *Obecné otázky...*, s. 13-22.

1.1.2 Doprava

Pro dopravu je příznačné, že zasahuje do všech sfér života společnosti. Slouží k uspokojování celospolečenských potřeb, z čehož lze dovozovat její celospolečenskou funkci. Tato funkce dopravy se dále dělí na funkci ekonomickou a společenskou neboli mimoekonomickou.

Obecně lze dopravu vymezit jako záměrnou a organizovanou činnost, jež spočívá v přemísťování věcí a osob dopravními prostředky po veřejné dopravní infrastruktuře (dopravní cestě) v reálném čase. Spolu s ostatními službami spadá do terciální sféry a v důsledku značného rozsahu mimoekonomických funkcí, jež plní, se řadí k infrastrukturálním odvětvím, tj. ke skupinám činností, jejichž rozvoj je předpokladem rozvoje ekonomiky a společnosti. Doprava jako odvětví zahrnuje dopravu železniční, silniční (veřejnou i neveřejnou), leteckou, vodní, potrubní, MHD a ostatní.⁵

1.1.3 Silniční doprava

Silniční doprava tvoří hlavní a dynamickou část dopravního prostředí. Její právní úprava je obsažena v ZoSD a právních předpisech souvisejících. Jedná se o souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

ZoSD prvotně rozeznává dopravu pro potřeby vlastní a dopravu pro potřeby cizí. Dalším třídícím kritériem je území, na kterém je silniční doprava provozována. Dle tohoto kritéria ji zákon dělí na dopravu vnitrostátní a dopravu mezinárodní.⁶

1.1.4 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace představují rozsáhlou a zároveň důležitou část dopravní infrastruktury ČR. Základním pramenem právní úpravy je ZoPK, na který navazuje řada dalších právních předpisů upravujících zejména podmínky provozu silničních vozidel či bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. ZoPK vymezuje pozemní komunikaci v ust. § 2 odst. 1 a to jako dopravní cestu, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho

⁵ ŽEMLIČKA, Zdeněk, MYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s r.o., 2008, s. 9 – 12, 35.

⁶ § 2 odst. 1 – 3, 5, 6 ZoSD; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 362-363.

bezpečnosti. Jinými slovy řečeno, se jedná o jednu z dopravních cest, která je určena k užívání motorovými i nemotorovými vozidly, dále řidičům potahových vozidel, jezdcům na zvířatech, ale i průvodcům zvířat či chodcům, a to v mezích ZoSP.

Pozemní komunikace ZoPK dělí na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní a účelová komunikace. Kritériem vedoucím k zařazení určité pozemní komunikace do dané kategorie je její určení, její dopravní význam a také její stavebně technické vybavení. Oprávněným rozhodovat o zařazení pozemní komunikace je příslušný silniční správní úřad, který dle zákona rozhoduje i o případné změně kategorie.⁷

1.1.5 Silniční vozidla

Silniční vozidlo patří mezi základní pojmy vymezené v ZoPPV a je definováno jako motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Silniční vozidla se rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie.

Základními druhy silničních vozidel jsou motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla. Z hlediska základních kategorií silničních vozidel zákon rozlišuje kategorie L, M, N, O, T, S, R, přičemž některé z nich mají i své podkategorie. Konkrétní druh a kategorie každého silničního vozidla se zapisuje do RSV a taktéž do TP silničního vozidla.⁸

1.2 Silniční právo

1.2.1 Předmět a systém silničního práva

Autoři Kočí, Kučerová na silniční právo nazírají jako na svébytné právní odvětví tvořící podstatnou část dopravního práva, i přesto, že právní věda s tímto termínem zatím příliš nepracuje. Definují jej jako souhrn právních norem upravujících tu skupinu společenských vztahů, která se dotýká pozemních komunikací, jejich užívání, způsobů tohoto užívání, prostředků, kterými je možno pozemní komunikaci užívat, a uživatelů pozemních komunikací.⁹

Silniční právo je odvětvím práva veřejného. Existují však i některé oblasti úpravy, zejména úpravy vlastnického práva a dispozice s ním, ve kterých je provázanost práva silničního

⁷ § 2 odst. 2 ZoPK; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 80-86.; KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: Police History, 2006. s. 218-221.

⁸ § 2 odst. 1, § 3 odst. 1, 2, § 4 odst. 4 ZoPPV; Příloha A), B) k témuž zákonu; KOČÍ: *Silniční...*, s. 313-323.

⁹ KOČÍ: *Silniční...*, s. 19.

s právem soukromým docela intenzivní. Pro klasifikaci silničního práva mají význam tyto hlediska. Z hlediska systémového, lze silniční právo rozdělit na část obecnou a zvláštní, zatímco z hlediska vnitřního uspořádání, hned na několik oblastí. Tyto oblasti se předně týkají pozemních komunikací jakožto dopravních cest, užívání pozemních komunikací, agend řidičů, silničních vozidel a silniční dopravy jako právního způsobu užívání pozemních komunikací *sui generis*.¹⁰

1.2.2 Prameny silničního práva

Pramenem silničního práva s nejvyšším stupněm právní síly je Ústava ČR. Zásadní význam mají především ust. čl. 2 odst. 3, 4 zakotvující vázanost a omezenost VS zákonem, čl. 3 zdůrazňující potřebu respektovat základní práva a svobody, čl. 8, čl. 100 zaručující právo na územní samosprávu, čl. 1 odst. 2, čl. 10, čl. 10a související s problematikou mezinárodních závazků a smluv, a čl. 79 odst. 1, 3 Ústavy. V čl. 10 Ústavy je zakotveno, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je ČR vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. Uvedené pravidlo se uplatňuje zejména v oblasti provozování silniční dopravy, jejíž režim je hojně upraven právě mezinárodními smlouvami. Pravidlo vycházející z čl. 10a Ústavy, který stanoví, že mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů ČR přeneseny na mezinárodní organizaci nebo instituci, je klíčové hlavně z hlediska členství ČR v EU. Orgány EU totiž svojí legislativní činností významně ovlivňují i náš právní řád, včetně oblasti silničního práva. Nezanedbatelným je i čl. 79 odst. 1 Ústavy, podle něhož ministerstva a jiné správní úřady lze zřídit a jejich působnost stanovit pouze zákonem. MDČR spolu s ostatními správními orgány, působícími v oblasti silničního práva, vytváří rozsáhlou soustavu orgánů s výčtem jednotlivých působností daných speciálními zákony.

Prameny silničního práva mimo to vycházejí i z LZPS, obzvláště z ust. čl. 1, čl. 2 odst. 2, 3, čl. 3 a čl. 4, který stanoví, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona, v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod. Konkrétní povinnosti jsou zákonodárcem ukládány v jednotlivých zvláštních předpisech a uvedený princip má význam i pro právní úpravu výkonu státního dozoru v oblasti silničního práva a postupu dozorujícího orgánu, který tento dozor vykonává. Co se týče článků ostatních, je dále ohledně této problematiky prisuzováno speciální postavení čl. 36-40 LZPS. Z nich je zapotřebí zmínit zejména čl. 36 odst. 2 LZPS, který deklaruje tomu, jež tvrdí, že byl na svých právech zkrácen

¹⁰ KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 19-20.

rozhodnutím orgánu VS, právo obrátit se na soud za účelem přezkumu zákonnosti takového rozhodnutí. Tímto je tedy zaručena možnost soudního přezkumu správních aktů, včetně rozhodnutí o uložení sankce za správní delikty na úseku silniční dopravy.

Na úrovni zákonných a podzákonných právních předpisů můžeme prameny silničního práva roztřídit podle jednotlivých oblastí, z nichž se toto právo sestává, na prameny práva v oblasti pozemních komunikací, provozu na pozemních komunikacích, agend řidičů, silničních vozidel a silniční dopravy.

Za ústřední pramen silničního práva v oblasti pozemních komunikací je považován ZoPK.

Stěžejním pramenem silničního práva pro oblast provozu na pozemních komunikacích a oblast agend řidičů je ZoSP. Zákon obsahuje úpravu práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích, úpravu PSP, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a také úpravu řídičských oprávnění a řídičských průkazů. Dále vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích a zakotvuje jednotlivé skutkové podstaty správních deliktů vyskytující se v této oblasti (podrobněji viz bod 3.2). Samotný zákon provádí jedno vládní nařízení a hned několik vyhlášek MDČR, MVČR i MZČR (viz příloha č. 1).

V oblasti agend řidičů je, ve vztahu k získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, významným pramenem též ZoA.

Základním zákonem v oblasti silničních vozidel je ZoPPV. Kromě něho, se do této oblasti řadí i ZoPO a ZoPH.

V poslední oblasti silničního práva, tedy v oblasti silniční dopravy, je hlavním pramenem práva ZoSD upravující podmínky provozování silniční dopravy silničními vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřebu za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti PO a FO s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.

Z hlediska správní odpovědnosti neboli odpovědnosti za správní delikty na úseku silniční dopravy představuje klíčový pramen silničního práva, vedle dosud citovaných právních předpisů, rovněž ZoOkO a ZoP, v němž byly po usilovném vládním snažení před více než dvaceti lety položeny právní základy přestupkové problematiky. Tak se přestupky staly prozatím jediným druhem správních deliktů, které jsou alespoň v určitém rozsahu kodifikovány a z hlediska systematiky mají na jednom místě v rámci jednoho právního předpisu, ačkoli se značnými výjimkami, propracovanou část obecnou, část zvláštní, jakož i část procesní. To znamená, že tzv. přestupkový zákon ve svých ustanoveních postupně reguluje obecné základy odpovědnosti FO za přestupek, systém sankcí a ochranných opatření spolu s jejich ukládáním, skutkové podstaty jednotlivých přestupků, ovšem jen některých ze

všech možných na úseku VS¹¹, a též zvláštnosti postupu při jejich projednávání s tím, že zde platí subsidiarita SR, popř. přednostní aplikace zákona zvláštního.¹² Vzhledem k tomu lze přestupky, kromě jiného, odlišovat jednak od ostatních deliktů správních¹³ a jednak od deliktů soudních.¹⁴

V neposlední řadě, silniční dopravu významným způsobem také ovlivňuje nemalé množství mezinárodních smluv, které byly ratifikovány Parlamentem ČR a vyhlášeny ve Sbírce zákonů. Příkladem lze uvést ADR či CMR.

Bez povšimnutí nicméně nezůstává ani legislativa ES (dnes EU), zejména pak nařízení Evropského parlamentu a Rady¹⁵, které se vyznačují přímou aplikovatelností.¹⁶

1.3 Silniční dopravní nehoda

Dopravní nehody lze, mimo jiné s ohledem na statistiky BESIPu (viz příloha č. 2), považovat za jedny z nejčastějších příčin vzniku škod. Jedná se o nešťastné a zpravidla též

¹¹ Vedle nich, rozuměno vedle přestupků vyjádřených ve zvláštní části ZoP, tedy existuje ještě celá řada dalších, jež jsou typické pro ostatní oblasti VS, včetně zmiňované silniční dopravy, a jejichž úpravě se věnuje stále větší počet zvláštních zákonů, doplňujících či pozměňujících ten přestupkový, přičemž jejich vzájemný vztah ovládá zásada speciality, uplatňující se nejčastěji u sankcí a jejich výměry a u délky lhůty pro zánik deliktů odpovědnosti (teoretici v této souvislosti často hovoří o tzv. hypertrofii správního trestání neboli o nadměrném růstu skutkových podstat přestupků, popř. jiných správních deliktů v jednotlivých zákonech). Z toho vyplývá, že se celková úprava přestupků rozpadá do nejrůznějších právních předpisů a že každá jejich kategorie, resp. podkategorie tvoří, jednoduše řečeno, pouze určitý díl z celku.

¹² Kapitola ZoP pojednávající o procesních otázkách totiž postrádá úplnost, třebaže je poměrně detailní, a plní funkci pouhého vodítka pro případ, že se nedostává procesní úpravy speciální. Proto se počítá jak s podpůrným použitím SR jakožto předpisu obecného, tak s uplatněním předpisu speciálního, který si procesní záležitosti řeší zcela či zčásti sám.

¹³ Až na přestupky, není v naší platné právní úpravě správních deliktů, i navzdory jistým pokusům ze strany zákonodárce (k tomu dále viz bod 3.1), stále žádného zákona, který by přinejmenším obecně upravoval základy správní odpovědnosti za tyto protispoločenské skutky a systém sankcí, včetně jejich ukládání. Úprava správních deliktů tedy nadále nemá, na rozdíl od přestupků, byť jen částečnou kodifikaci, omezuje se pouze na skutečně ohromné množství zvláštní zákonů a ty se, co do svých obsahů, zpravidla zaměřují pouze na výčet určitých skutkových podstat, na sankce, které za ně mohou být uloženy, na jejich výměry a na lhůty k jejich uložení a na specifikaci orgánu, který o nich rozhodne.

¹⁴ Hlavní rozdíl mezi přestupky a soudními delikty neboli TČ lze mimochodem shledávat právě v oné roztržičnosti úpravy přestupků na jedné straně a komplexnosti úpravy TČ na straně druhé, dále také ve stupni škodlivosti, který oba typy protiprávních jednání představují pro společnost nebo v objektu jimi porušovaném či ohrožovaném.

¹⁵ Např. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

¹⁶ čl. 10, 10a, 79 odst. 1 Ústavy; čl. 4, 36 odst. 2 LZPS; JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 127-131.; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 21-27.; MATĚS, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 51., 156-157.; SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3., aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 207-218.; Důvodová zpráva k věcnému záměru zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích) ze dne 16. 9. 2013. Dostupné na <<https://apps.odok.cz/kpl-detail?pid=RACK8ZUC5Q11>>.

nechtěné následky dovoleného rizika, kterému čelí všichni účastníci silničního provozu¹⁷. Pachatelem těchto víceméně nedbalostních deliktů tak vlastně může být jakákoli osoba bez ohledu na věk, pohlaví i povolání, která se účastní provozu na pozemních komunikacích a běžně se nedopouští jiných protispolečenských jednání. Není podmínkou, aby jím byl či byli vždy pouze řidiči silničních vozidel¹⁸. Vedle střetu dvou a více vozidel, totiž může dojít i ke střetu vozidla s jiným účastníkem silničního provozu, např. s chodcem¹⁹ nebo jezdcem na zvířeti²⁰. V praxi ale není vyloučeno ani střetnutí samotného vozidla a jiného hmotného objektu, nacházejícího se na pozemní komunikaci, jako třeba dopravního značení nebo reklamního poutače.

Definice dopravní nehody je obsažena v ust. § 47 odst. 1 ZoSP a rozumí se jí 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. V obecné rovině lze dopravní nehodu definovat jako nezamýšlenou, nepředvídanou, avšak předvídatelnou událost, která se stala na dopravní cestě a jejímž následkem byl zejména vznik škody na majetku (soukromém i veřejném), popř. újma na zdraví (lehká i těžká) či dokonce ztráta na životě. Za dopravní nehodu však nejsou považovány případy, při nichž dojde k hmotné škodě, zranění nebo usmrcení osoby bez přímé souvislosti s provozem vozidla po pozemní komunikaci v pohybu. O dopravní nehodu se bude jednat pouze tehdy, jsou-li kumulativně naplněny všechny zákonem vymezené znaky a právě jejich naplnění umožňuje správně rozhodnout, zda bude zapotřebí konkrétní případ řešit jako dopravní nehodu či jako jinou škodní událost.²¹

V předminulém a ještě na začátku minulého století nepředstavovaly dopravní nehody natolik závažný problém, jakým se později staly. S rozvojem společnosti a zvláště pak silniční

¹⁷ Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích (§ 2 písm. a) ZoSP).

¹⁸ Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti (§ 2 písm. d) tamtéž).

¹⁹ Chodec je osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně (§ 2 písm. j) ZoSP).

²⁰ Viz poznámka č. 18.

²¹ § 47 ZoSP; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 66-68.; KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: Police History, 2006. s. 299-300.; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. 54-56.; BRÁZDA, Jan. *Dopravní nehoda-metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. *Bezpečnostní-sbory.wbs.cz*, 5/2009. [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_metodika_vysetrovani.htm>.

dopravy se však mnohé změnilo. Jak vzrůstala úroveň lidstva, rostly i jeho nároky, včetně těch na stále kvalitnější a snadnější komunikaci, k čemuž z velké části postupně přispívalo právě zvyšující se množství motorových i nemotorových silničních vozidel²². Nicméně ani tento, pro moderní dobu nakonec nevyhnutelný, trend se neobešel bez svých stinných stránek. Jako největší negativa byla, a nutno podotknout, že trvale zůstala vnímána zvláště stoupající hustota silniční dopravy spolu se zvětšujícím se nebezpečím možného vzniku dopravních nehod.

Takto nově nastalou situaci, rozuměno hlavně kvůli nežádoucím faktorům jako neustále přibývajícím počtem nehod a tím snižující se bezpečnost v silničním provozu, bylo nutné začít řešit a to nejen po stránce teoretické, ale i praktické. Dopravní nehody a nehodovost vůbec se tak staly jedním z novodobých fenoménů společnosti, který již dávno není pouze záležitostí vnitrostátní, nýbrž celoevropskou nebo spíše celosvětovou.²³

Na vládní úrovni, konkrétně pod záštitou MDČR, hledá odpovědi na otázky týkající se mimo jiné dopravních nehod tzv. dopravní politika. Její podstatou je stručně řečeno analyzovat daný problém a poté vládě navrhnout co nejoptimálnější dopravně-bezpečnostní opatření. Výsledkem této rezortní aktivity je dokument nazývaný rovněž „Dopravní politika ČR“, který se vydává na delší časové období a který představuje vrcholový strategický materiál pro celý sektor doprava. V současné době MDČR, jako gestor tohoto sektoru, dává dohromady novou verzi „Dopravní politiky ČR“ pro období 2014-2020²⁴, která bude navazovat na tu stávající, platnou do roku 2013. Předpokládané předložení k projednání vládě bylo naplánováno na konec roku 2012.

Základní a platnou právní normou vyjádřenou v zákonném právním předpise, která se věnuje problematice dopravní nehodovosti, je již výše citovaný ZoSP. Dříve se tento předpis, rozdílně od současného právního stavu, omezoval jen na legální vymezení dopravní nehody a na úpravu povinností, které by měli dodržovat všichni její účastníci, speciálně pak řidiči. Po novelizaci z roku 2011 se však jeho součástí staly i skutkové podstaty přestupků typické pro úsek silniční dopravy, včetně těch, které souvisejí s dopravními nehodami (k tomu také viz bod 3.2 a 3.2.1).

Tímto ovšem regulace nepříznivého společenského jevu v podobě dopravních nehod nekončí, neboť protiprávní zaviněná jednání FO, která vedou k jejich vzniku, mohou být

²² Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus, a nemotorové vozidlo zase vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo (§ 2 písm. g), h) ZoSP).

²³ BRÁZDA, Jan. *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod* [online]. Bezpečnostní-sbory.wbs.cz, 4/2009 [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z_historie_DN.htm>.

²⁴ Dostupné na <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/doprava/dp1420.pdf>>.

kvalifikována nejen jako přestupky, ale též jako TČ. Rozhodující bude stupeň závažnosti a škodlivosti, kterou nehody pro společnost představují.

Mezi TČ, k nimž může při provozu na pozemních komunikacích dojít a jež bývají v souvislosti s dopravní nehodovostí poměrně často zjišťovány, lze zahrnout následující:

1. usmrcení z nedbalosti podle § 143 TZ,
2. nedbalostní TČ ublížení na zdraví podle § 147 a § 148 TZ,
3. neposkytnutí pomoci podle § 150 TZ,
4. neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TZ,
5. neoprávněné užívání věci podle § 207 TZ,
6. poškození cizí věci podle § 228 TZ,
7. obecné ohrožení podle § 272 TZ,
8. obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TZ,
9. ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ,
10. poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 TZ,
11. maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 TZ,
12. anebo padělání a pozměnění veřejné listiny podle § 348 TZ.

Z provedeného výčtu je možné dovodit, že se o trestnou činnost v oblasti silniční dopravy, projednávanou v rámci trestního řízení, bude jednat zpravidla tehdy, pokud při ní dojde

- k usmrcení nebo k ublížení na zdraví jiné, třetí osoby v intenzitě dané trestním zákonem²⁵, přičemž je zapotřebí přihlídnout i k faktu, zda byl tento nešťastný následek, tedy újma na zdraví, zapříčiněna porušením tzv. důležité povinnosti stanovené ZoSP²⁶ či nikoliv²⁷,
- k úmyslnému způsobení škody vyšší než 5.000,- Kč,
- anebo k poškození obecně prospěšného zařízení.

Zato přestupkové řízení bude vedeno proti tomu, kdo v provozu na pozemních komunikacích

²⁵ TZ v ust. § 122 odst. 1 rozumí ublížením na zdraví takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu (v souladu s ustáleným názorem nauky i praxe nejméně 7 dnů), obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.

²⁶ Za porušení některé z tzv. důležitých povinností vyplývajících z citovaného právního předpisu je v dikci soudů považována např. hrubě nepřiměřeně rychlá jízda.

²⁷ K této problematice dále viz bod 6.1.1.

1. způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví, přičemž míra zranění není taková, jakou je třeba ke spáchání TC²⁸,
2. anebo při dopravní nehodě v rozporu s
 - § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
 - § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
 - § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo
 - 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.²⁹

Nutno ale poznamenat, že ani TZ a ani ZoSP nezná skutkovou podstatu postihující viníka nehody, resp. řidiče majícího na ní účast, za to, že zranil jen sám sebe a nikoliv někoho jiného, třetího. Jestliže se tak stane, není možné jednání viníka posuzovat podle ust. § 147, popř. § 148 TZ či podle § 125c odst. 1 písm. h) ZoSP, ale bude moci být sankcionován za porušení konkrétního PSP, které bylo příčinou dané nehody. Jako příklad lze uvést vzorovou situaci, kdy řidič motorového vozidla nepřizpůsobí rychlost jízdy na mokré či zledovatělé vozovce podle ust. § 18 odst. 1, popř. § 4 písm. a) ZoSP, zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, a dojde ke srážce se stromem stojícím vedle pozemní komunikace, čímž způsobí škodu pouze na svém zdraví (tzv. sebezranění vlastní osoby) i majetku (tzv. sebepoškození vlastního majetku při současném nepatrném poškození majetku třetích osob).³⁰

1.3.1 Třídění dopravních nehod

Třídění dopravních nehod do nejružnějších kategorií spolu s evidencí nehodovosti mají zásadní význam pro teorii i praxi. Oblasti, v nichž bývá taková klasifikace využívána asi nejčastěji, jsou především ta vědecká a statistická. Jde totiž o jeden z předpokladů pro to, aby mohly být společenské jevy, jakým dopravní nehody nepochybně jsou, detailně zkoumány,

²⁸ Ovšem ne každé zranění vzniklé při dopravní nehodě, je předpokladem pro automatickou aplikaci § 22 odst. 1 písm. h) ZoP, dnes § 125c odst. 1 písm. h) ZoSP, a proto NSS v rozsudku ze dne 28. 8. 2008, sp. zn. 5 As 32/2008-51, publ. ve Sb. NSS pod č. 1707/2008, přichází s následujícím konstatováním: „Pro závěr o existenci zranění jako následku přestupku ve smyslu tohoto ust., 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 (...)“

²⁹ § 125c odst. 1 písm. h), i) ZoSP.

³⁰ TZ; ZoSP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 62-64.; ŠEBESTA, Kamil, BOUČKOVÁ, Jana. *Právní důsledky dopravní nehody* [online]. Epravo.cz, 30. 9. 2011 [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/pravni-dusledky-dopravni-nehody-77113.html>>.

cíleně pozorovány, souvislosti, za kterých se objevují, pečlivě vyhledávány, údaje o nich statisticky shromažďovány, zjištěné výsledky následně zaznamenávány do přehlednějších tabulek či grafů a na konci zpracovávány kvalitní hodnotící závěry. V praktické rovině pak na tyto výstupy teorie přímo navazuje tvorba adekvátních opatření, která si za cíl a priority kladou co nejefektivněji vyřešit negativní dopad popsaného jevu a tím dosáhnout jeho úspěšného snížení, popř. jej ze společnosti zcela vymýtit. Další nepopíratelnou výhodou, která může z vědeckých i statistických poznatků vyplývat, je bezesporu možnost do určité míry vývoj sledovaného jevu předvídat a tak na něj v praxi mnohem rychleji reagovat.

Na nejnižším stupni byla činnost klasifikační, evidenční a částečně i statistická svěřena na zákonném podkladě³¹ do rukou orgánů Policie ČR, jejíž příslušné složky jsou právě těmi, kdo dopravní nehody předně vyšetřují. Souhrnné a ucelené informace se poté ve formě zpráv předkládají k prostudování Policejnímu prezidiu ČR, Ředitelství služby dopravní policie a disponuje s nimi též MDČR, které je oprávněno po jejich vyhodnocení iniciovat konkrétní legislativní kroky. Dále jsou zpřístupňovány ČSÚ a odtud široké veřejnosti.³²

Co se týče samotného dělení dopravních nehod, je možné je dělit na základě těchto hledisek:

1. dle právní kvalifikace dopravních nehod
 - přestupky
 - TČ
2. dle způsobu řešení dopravních nehod
 - lze-li nehodu vyřešit na místě, projednávané v blokovém řízení jako zvláštním druhu přestupkového řízení
 - nelze-li nehodu vyřešit na místě, projednávané v přestupkovém řízení
 - projednávané v trestním řízení
3. dle jejich průběhu
 - srážky
 - havárie
 - jiné nehody
4. dle následků dopravní nehody
 - usmrcení
 - těžké zranění

³¹ Hlavně ZoPČR a ZoSP.

³² ZDENĚK, David. *Právně teoretické aspekty dopravních nehod*. Brno, 2006. Diplomová práce. Masarykova Univerzita Brno. s. 13.

- lehké zranění
 - pouze s hmotnou škodou
5. dle zavinění dopravní nehody
 - nezaviněné
 - zaviněné
 - řidičem motorového nebo nemotorového vozidla
 - chodcem
 - jinými účastníky provozu na pozemních komunikacích
 6. dle příčiny dopravní nehody
 - subjektivní příčiny
 - řidič a jeho chování
 - objektivní příčiny
 - vozidlo a jeho technický stav
 - stav pozemní komunikace a provozní podmínky na komunikaci
 7. dle vozidel zúčastněných na nehodě
 - nehody mezi vozidly téhož druhu
 - nehody mezi vozidly různých druhů
 - nehody jediného vozidla
 8. dle místa dopravní nehody
 - v uzavřené obci
 - mimo uzavřenou obec
 - mimo veřejné komunikace
 9. a dle škody
 - na dopravních prostředcích
 - na komunikaci a jejím vybavení
 - na ostatním majetku.³³

1.3.2 Povinnosti účastníků dopravních nehod a důsledky jejich porušení

Způsobení dopravní nehody sebou nepřináší pouze onen škodlivý následek, ale též celou řadu zákonem direktivně uložených povinností, které lze systematicky s ohledem na jejich adresáty rozdělit do dvou skupin.

³³ BOŘEK, Pavel. *Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování*. Brno, 2007. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita Brno. s. 11-13.

První z nich je výrazně obsáhlejší, neboť se skládá z povinností obecně určených všem účastníkům dopravní nehody, tzn. všem, kdo se na ní přímým způsobem podílejí. Ti jsou vždy bezprostředně poté, co dojde k nehodě, povinni se řídit pokyny popsány v ust. § 47 odst. 3 ZoSP, dle něhož by se měli zachovat následovně

1. učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
2. oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
3. označit místo dopravní nehody,
4. umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
5. neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
6. prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
7. v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Naproti tomu v pořadí druhou skupinu tvoří o poznání užší okruh povinností, lišících se od těch předchozích tím, že se vztahují výhradně na řidiče, kteří měli účast na dopravní nehodě a to bez ohledu na to, zdali ji zavinili či nikoliv. To znamená, že ten, kdo řídí vozidlo a přivodí při tom nehodu nebo takovou situaci, z níž nehoda vznikla, nesmí za žádných okolností místo škodní události opustit, ale naopak musí setrvat a podniknout veškeré, v ust. § 47 odst. 2 ZoSP předepsané kroky spočívající v

1. neprodleném zastavení vozidla,
2. zdržení se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

3. učinění opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a
4. spolupráci při zjišťování skutkového stavu.

Pokud ovšem dojde v souvislosti s dopravní nehodou k usmrcení či zranění osoby, tj. kohokoli, anebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, rozsah povinností platných pro všechny účastníky nehody bez rozdílu se rozroste a obě předešlé skupiny tak doplní další, dá se říct, mini-skupina ryze specifických pokynů. Dle nich je každá osoba s nehodovou účastí ještě navíc povinna

1. neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
2. zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
3. setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.³⁴

Tato ve zkratce ohlašovací povinnost je nevyhnutelná vždy, stane-li se následkem nehody ztráta na životě nebo zranění. Zatímco v případě pouhé hmotné škody, tedy bez jakýchkoliv osobních následků, vznikne až tehdy, bude-li způsobená škoda na některém ze zúčastněných vozidel zřejmě převyšovat částku 100 000 Kč. Pokud by byla škoda rovných 100 000 Kč nebo nižší, nehoda ohlášení podléhat nebude, což by mělo ve výsledku ulehčit práci policii a zároveň naučit účastníky nehody samostatnosti, hlavně pak při sepisování tzv. společného záznamu.³⁵ Tímto záměrem se při přípravě novelizovaného znění ZoSP v souvislosti s přijetím ZoPČR, účinného od 1. 1. 2009, řídil i zákonodárce, který si od toho sliboval a doufá, že Policie ČR konečně přestane být v řadě méně závažných dopravních nehod tzv. vyšetřovatelem pojišťoven.³⁶ Já se domnívám, že většina tuzemských i zahraničních

³⁴ § 47 odst. 4 ZoSP.

³⁵ Nicméně, to, jakým způsobem se ten který účastník nehody v době po jejím vzniku zachová, zda zareaguje v souladu s právem či naopak, bude vždy zcela individuální, ale pokud by se přece jen rozhodl pro druhou variantu a odmítl by při sepisování záznamu o nehodě s ostatními účastníky jakkoliv kooperovat, nezůstane poškozenému jiného východiska, než k vyšetření nehody přivolat policii (i když výše hmotné škody na některém ze zúčastněných vozidel nepřesáhne stanovených 100 000 Kč). Tento krok (rozuměno nepovinné přivolání policie) je samozřejmě bez sankčního postihu, ačkoliv se uvažovalo i o jeho zpoplatnění.

³⁶ „Policie ČR plní totiž řadu dalších úkolů v oblasti provozu na pozemních komunikacích včetně výkonu dohledu nad BESIP. Právě do této oblasti by se značná část z agendy dopravních nehod „uvolněných“

pojišťoven se svého nového úkolu zhostila vcelku uspokojivě, neboť lze z jejich strany pozorovat nepolevující snahu své klienty ohledně vyhotovování záznamů o nehodě v dostatečné míře informovat a tím je teoreticky na tuto eventualitu co nejvhodněji připravit. Ačkoli nutno poznamenat, že i po čtyřech letech určitá nevědomost nebo spíše nejistota potencionálních účastníků dopravní nehody ve společnosti nadále přetrvává.³⁷

Ve srovnání s dřívější právní úpravou, obsaženou ještě v ZoP, která správní odpovědnost za přešůpek související s dopravní nehodou činila závislou na výši hmotné škody při ní způsobené, bylo od této závislosti již upuštěno a nově je za takový přešůpek stíhán jen ten, kdo porušil některou z povinností daných v ust. § 125c odst. 1 písm. i) ZoSP. Touto změnou se podařilo z praxe správních orgánů úspěšně odstranit jeden z nechtěných problémů, s nímž se musely při projednávání dopravních nehod často vyrovnávat, a to odhad oné hmotné škody. Někdy, případ od případu, totiž docházelo k tomu, že škoda, která se ihned po nehodě jevila na první pohled jako zanedbatelná, ve skutečnosti po odborném prozkoumání tak zanedbatelná nebyla a svou výší značně přesahovala stanovenou hranici. To samozřejmě poté vedlo, k mnohdy komplikovanému a zdlouhavému, přehodnocování jednání z dovoleného na nedovolené, resp. protiprávní.³⁸

příslušníků Policie ČR mohla přesunout a tím pádem naplnit jeden z primárních úkolů státu v předmětné oblasti. (...) Je namístě, aby v rámci odbřemenění Policie ČR tato přestala plnit povinnosti pojišťovacích ústavů, resp. jejich zaměstnanců.“ (Důvodová zpráva k zákonu č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii ČR, str. 84-87, 132-136. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=440&CT1=0>>).

³⁷ K tomu srov. např. ČSOB pojišťovna a Marcel KLABAN. *Záznam o nehodě vyplňuje třetina řidičů špatně*. [online]. Opojistiění.cz, 21. 5. 2012 [cit. 1. 10. 2013]. Dostupné na <<http://www.opojistiění.cz/produkty/pojistiění-aut/zaznam-o-nehode-vyplnuje-tretina-ridicu-spatne/>>; ACHREMENKO, Michal. *Záznam o dopravní nehodě dělá třetině řidičů stále ještě potíže*. [online]. Deník.cz, 30. 5. 2012 [cit. 1. 10. 2013]. Dostupné na <<http://www.denik.cz/ekonomika/zaznam-o-dopravni-nehode-dela-tretine-ridicu-stale-jeste-potize-20120530.html>>.

³⁸ ZoSP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přešůpky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 64-67.; KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: Police History, 2006. s. 302-305.; ŠEBESTA, Kamil, BOUČKOVÁ, Jana. *Právní důsledky dopravní nehody* [online]. Epravo.cz, 30. 9. 2011 [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/pravni-dusledky-dopravni-nehody-77113.html>>.

2 Dopravní přestupky

2.1 Pojem dopravního přestupku

Náš platný právní řád s pojmem dopravní přestupek neoperuje a hledání jeho definice by tudíž bylo zbytečné. Jedná se o pojem zjednodušený, který je často užíván jako ne zcela přesná zkratka především pro pojem přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nebo také pro pojem přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Vedle něho je ovšem zapotřebí do této kategorie, tedy kategorie dopravních přestupků chápaných v širším slova smyslu, zařadit i některé další přestupky. Těmito bezpochyby budou zejména přestupky dle ZoP, ZoPPV, ZoPO, ZoPK anebo ZoSD.

Dopravní přestupky ve významu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neboli dopravní přestupky v užším slova smyslu, které lze přiřadit k těm nejčastěji páchaným na celém úseku VS (viz příloha č. 3) a kterými se budu dále podrobněji zabývat, byly do 1. 8. 2011 upraveny v ust. § 22 ZoP. Novelou ZoSP se jejich právní úprava, a priori s cílem zjednodušení dané problematiky, přesunula do ust. § 125c tohoto zákona³⁹ s tím, že jednotlivé skutkové podstaty a sankce za jejich naplnění, zůstaly, až na pár výjimek, zachovány v nezměněné podobě (blíže viz bod 3.2 – 3.2.1 a bod 4.2).

Přestupek, včetně dopravního, představuje jeden z druhů správního deliktu a oproti všem ostatním má, jako jediný, svou vlastní legální definici. V ust. § 2 odst. 1 ZoP je vymezen pozitivně jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v ZoP nebo v jiném zákoně, a současně negativně tak, že o něj nepůjde, jde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o TČ, čímž se fakticky vylučuje jejich vzájemná konkurence, resp. jejich vzájemný souběh. Zaviněné jednání proto nebude přestupkem, i když by jinak mělo jeho znaky, jestliže všechny skutečnosti nasvědčují tomu, že jde o jiný správní delikt či o TČ. Bude-li tomu tak, správní orgán věc postoupí a tím předejde dvojímu postihu jednoho a téhož činu⁴⁰. Naproti tomu, pokud by pachatel tímž jednáním naplnil skutkové podstaty dvou a více správních deliktů,

³⁹ V současnosti je totiž při tvorbě nových skutkových podstat přestupků, popř. při jejich novelizaci, stále častěji volen takový legislativní postup, kdy se daný přestupek zařadí rovnou do zvláštního právního předpisu a nikoliv, jak tomu bylo zvykem dříve, novelou do ZoP. Ubírání se tímto směrem je mimo jiné preferováno a doporučováno již ve vládním návrhu věcného záměru zákona o správním trestání z roku 2002 a nově ve věcném návrhu zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich z roku 2012 (k tomu dále viz bod 3.1).

⁴⁰ Tzv. zásada ne bis in idem.

k jejichž postihu jsou příslušné různé správní orgány, zásada ne bis in idem se neuplatní a bude moci být postižen za každý z nich zvlášť.⁴¹

Přestupek je tedy v naší právní úpravě vystaven na kombinaci pozitivního a negativního vymezení a znaků formálních se znakem materiálním. Formální znaky přestupku se dále dělí na obecné, společné všem přestupkům, a typové. Obecnými znaky se rozumí zavinění, věk, přičetnost a znaky typovými, určujícími skutkovou podstatu každého přestupku, zase objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

Jedná se o znaky bez výjimky obligatorní, které musí být u konkrétního činu naplněny kumulativně. To však k tomu, aby bylo možné dané jednání postihnout jako přestupek, nestačí. Podobně, jak to bývalo dříve i u TČ⁴², je nutné, aby k formálním znakům přestupku přistoupil ještě znak materiální, tedy jednání porušující či ohrožující určitý, popř. určité právem chráněné zájmy společnosti. Ten byla právní nauka zvyklá nazývat jako nebezpečnost činu pro společnost. S účinností od 1. 1. 2010, tj. s účinností nového TZ, se ale tento pojem z právního řádu vytratil a byl nahrazen o mnoho výstižnějším pojmem společenská škodlivost. Ta by měla, přestože není typovým znakem skutkové podstaty, postupovat jak souhrnem jejich znaků v celku, tak i každým jejím znakem zvlášť.

Při určování odpovědnosti za přestupek by proto mělo být povinností správního orgánu zkoumat kromě naplnění všech znaků formálních, i naplnění znaku materiálního. Bez něho totiž nemůže být jednání, které sice vykazuje formální znaky přestupku, ale není společensky škodlivé, kvalifikováno jako přestupek, neboť tu chybí důvod pro jeho postihnutí^{43 44}.

⁴¹ Obdobně se tato zásada neuplatní ani v případě, kdy pachatel svými skutky, které na sebe bezprostředně navazují, spáchal správní delikt a TČ.

⁴² Nový TZ, na rozdíl od toho starého, totiž už od materiálního pojetí trestného činu upustil a nyní vychází z pojetí formálního vyjádřeného legální definicí TČ, které je současně omezeno tzv. hmotněprávním, resp. materiálním korektivem rozsahu trestního bezpráví. Tím je zásada subsidiarity trestní represe, která je definována v ust. § 12 odst. 2 TZ. Z této základní zásady trestního práva a z definice přestupku obsažené v ZoP lze tedy dovodit, že ustanovení o TČ jsou ve vztahu speciality k ustanovením o přestupcích a ustanovení o přestupcích jsou naopak ve vztahu subsidiarity k ustanovením o TČ.

⁴³ O trestnosti nejen dopravních přestupků, u nichž jsou současně dány oba znaky přestupku (formální i materiální) a o absenci jednoho z nich (rozuměno o absenci znaku materiálního) u tzv. bagatelních přestupků (zde v souvislosti s překročením nejvyšší povolené rychlosti) v dikci NSS viz např. rozsudek ze dne 3. 11. 2011, sp. zn. 9 As 56/2011-58 či ze dne 6. 1. 2012, sp. zn. 5 As 106/2011-77, jež shodně odkazují na předchozí zvlášť významný, profesionály i neprofesionály často citovaný rozsudek téhož soudu ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 As 104/2008-45, publ. ve Sb. NSS pod č. 2011/2010, v němž NSS kromě jiného zdůraznil povinnost správních orgánů prokazovat v každém konkrétním případě materiální aspekt přestupku neboli onu společenskou škodlivost posuzovaného jednání (tzn. prokazovat, který právem chráněný zájem společnosti byl porušen, popř. ohrožen a jak) a dále odmítl paušální závěry o tom, že materiální aspekt je vždy zahrnut v aspektu formálním. (o tzv. materiálním aspektu dopravního přestupku blíže viz bod 3.3.3)

⁴⁴ ZoP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 32-33.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 51-60.; JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 115-116.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 3-20 (§ 2); BUŠTA,

2.2 Skutková podstata dopravních přestupků

2.2.1 Objekt

Objekt přestupků, včetně těch dopravních, lze z hlediska stupně obecnosti rozdělit na tyto tři následující skupiny a to na objekt obecný neboli rodový, objekt druhový neboli skupinový a objekt individuální.

Obecným objektem dopravních přestupků v první řadě je, tak jako u všech ostatních, zájem na řádném a bezporuchovém fungování VS.

Za společný skupinový objekt dopravních přestupků se považuje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, jež vyjadřuje zájem společnosti na ochraně života, zdraví, ŽP a majetku (vlastního i cizího).

Objekty individuální, spojené s každým jednotlivým dopravním přestupkem, resp. jeho skutkovou podstatou, jsou potom upraveny v příslušných ust. ZoSP. Tak např. objektem přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) ZoSP je zájem společnosti na ochraně lidského zdraví před jeho porušením v důsledku dopravní nehody.

Některé dopravní přestupky ovšem mohou mít vedle svého objektu ještě navíc tzv. hmotný předmět útoku, kterým se rozumí konkrétní předmět⁴⁵, proti němuž směřuje útok pachatele a tím zasahuje daný objekt přestupku.⁴⁶

2.2.2 Objektivní stránka

Objektivní stránka dopravních přestupků tkví v porušení některého z ust. ZoSP, popř. ZoPPV, a může být naplněna jak konáním⁴⁷, tak i jeho opomenutím⁴⁸, k němuž byl dotyčný pachatel podle okolností a svých osobních poměrů povinen.⁴⁹ Vedle konání či jeho opomenutí (nekonání), tedy vedle jednání⁵⁰, jakožto obligatorního (povinného) znaku objektivní stránky těchto přestupků⁵¹, k němu dále patří následek, přestože obvykle nebývá ve skutkové podstatě

Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 6, 187.

⁴⁵ Např. dopravní značení, cizí motorové vozidlo nebo živý člověk.

⁴⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 33-34.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 62-63.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 7 (§ 2).

⁴⁷ Jedině konáním lze spáchat např. přestupek použití tzv. antiradaru. (viz bod 3.2.1)

⁴⁸ Naproti tomu jedině nekonáním lze spáchat např. přestupek nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou. (viz bod 3.2.1)

⁴⁹ § 4 odst. 3 ZoP.

⁵⁰ Jednáním ve smyslu přestupkového práva se rozumí projev lidské vůle ve vnějším světě. V jednání se tedy spojuje jeho složka vnitřní s jeho složkou vnější a obě tyto složky musí být dány kumulativně. Pokud by některá z nich chyběla, nešlo by o jednání, resp. o projev vůle ve správněprávním smyslu.

⁵¹ Tj. takového, který musí existovat bez rozdílu u skutkových podstat všech přestupků.

výslovně formulován, a příčinný vztah mezi jednáním a následkem. Naopak fakultativními (nepovinnými) znaky této stránky jsou hlavně čas (např. v době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky), místo (např. v obci či mimo obec), způsob (např. nedáním přednosti v jízdě v případech, kdy je to povinné) a účinek (např. ublížení na zdraví při dopravní nehodě) spáchaného přestupku, které se však v případě jejich výslovného uvedení v příslušné skutkové podstatě, stávají znaky obligatorními, nezbytně nutnými pro její naplnění.

Následkem se rozumí porušení nebo pouhé ohrožení vztahů, hodnot a zájmů, které jsou objektem dopravního přestupku a na jejichž ochraně má společnost mimořádný zájem, zvláště pak na ochraně lidského života, zdraví, ŽP a majetku u dopravních nehod. S ohledem na to, zda následek spočívá v poruše (např. hmotná škoda na majetku při dopravní nehodě) či v nebezpečí vzniku poruchy chráněného objektu (např. ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci), lze i tyto přestupky rozdělit na poruchové a ohrožovací. K tomu, v jakém rozsahu a kvalitě byl následek způsoben, se pak přihlédne při rozhodování o druhu sankce a její výměry (blíže viz bod 4.2.3).

Posledním, třetím obligatorním znakem objektivní stránky dopravních přestupků je onen příčinný vztah neboli tzv. kauzální nexus mezi jednáním a následkem, neboť v přestupkovém právu platí, že určitou osobu lze uznat vinnou ze spáchaní přestupku jen tehdy, pokud svým jednáním právně relevantní následek skutečně způsobila. Nebude-li tento kauzální nexus mezi jednáním a následkem prokázán, není možné danou osobu považovat za deliktně odpovědnou.⁵²

2.2.3 Subjekt

Subjektem neboli pachatelem dopravních přestupků může být v podstatě kterýkoliv účastník silničního provozu, který je nepodnikající FO⁵³ a který svým jednáním naplnil všechny znaky dopravního přestupku. Asi nejčastěji jím bude řidič⁵⁴ motorového či nemotorového vozidla, chodec⁵⁵, popř. provozovatel vozidla⁵⁶ anebo učitel autoškoly⁵⁷ jako

⁵² KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 34.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 63-65.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 7-8, 25-29 (§ 2, 4).

⁵³ Na rozdíl od správních deliktů PO a tzv. smíšených deliktů, kde jako pachatel může přicházet v úvahu jediné PO nebo PO či FO, která je buď podnikatelem, nebo vykonává určitou jinou než podnikatelskou činnost anebo má určité specifické postavení.

⁵⁴ Viz poznámka č. 18.

⁵⁵ Viz poznámka č. 19.

⁵⁶ Provozovatelem silničního vozidla registrovaného v RSV ČR se rozumí FO s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v ČR nebo PO se sídlem v ČR, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je

osoby se zvláštní způsobilostí. Tzv. deliktní odpovědnost je však omezena dvěma základními zákonnými podmínkami.

První základní podmínkou deliktní odpovědnosti je věk, neboť dle ust. § 5 odst. 1 ZoP není za přešupek odpovědný ten, kdo v době jeho spáchání, resp. v okamžiku jeho ukončení, nedovršil patnáctý rok svého věku. Jinak řečeno, odpovědnost za spáchaný dopravní přešupek nebude přicházet v úvahu u toho, kdo se přešupkového jednání dopustí ještě před dovršením stanoveného věku, přičemž samotný den patnáctých narozenin se do počátku této odpovědnosti nezapočítává. Je-li však přešupek prováděn po delší časové období, tj. při pokračování v přešupku, u přešupku trvajícího či u přešupku hromadného, a dotyčná FO jeho spáchání ukončí až po dovršení věku patnácti let, bude za něj od této doby do jeho ukončení odpovídat v plném rozsahu stejně jako pachatel dospělý. Tzv. mladistvým pachatelům⁵⁸ se ovšem přímo ze zákona dostává, vzhledem k jejich zvláštnímu postavení ve společnosti, určitého zmírnění⁵⁹ a to zejména při ukládání sankcí. Právě věk totiž představuje jedno z kritérií, k nimž správní orgán přihlíží při určování druhu sankce a její výměry (k tomu dále viz bod 4.2.3).

Druhou základní podmínkou deliktní odpovědnosti je přičetnost, která sice není sama o sobě legálně definována, avšak jsou definovány legální okolnosti ji vylučující. Dle ust. § 5 odst. 2 první věty ZoP, tak není za přešupek odpovědný ten, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, nebo nemohl ovládat své jednání. To znamená, že nepřičetně jedná pachatel dopravního přešupku tehdy, budou-li v konkrétním případě současně splněny tyto kritéria vylučující přičetnost: duševní porucha a jí vyvolaný nedostatek rozpoznávací či ovládací schopnosti existující v době jednání. Naproti tomu, pokud by duševní porucha nedostatek té či oné schopnosti, popř. obou dvou, nevyvolala, nejednalo by o nepřičetnost a pachatel by mohl být deliktně odpovědný. Stav přičetnosti je tedy obecně presumován, ovšem jen za předpokladu, že nebude prokázán jeho opak. Odpovědnosti se však nezbavuje ten, kdo se do stavu nepřičetnosti přivedl, byť i z nedbalosti, požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky⁶⁰.

současně vlastníkem silničního vozidla anebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla (§ 2 odst. 16 ZoPPV). Obdobnou, avšak stručnější definici tohoto pojmu, obsahuje také ZoSP v § 1 písm. a).

⁵⁷ Být učitelem autoškoly a vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou zdravotnické přípravy, může pouze ten, kdo je držitelem speciálního profesního osvědčení, o jehož vydání rozhoduje KÚ (§ 21 ZoA).

⁵⁸ Tedy osobám, které sice v době spáchání přešupku dovršily patnáctý, ale nepřekročily osmnáctý rok věku.

⁵⁹ Viz např. § 11 odst. 3 a § 19 ZoP.

⁶⁰ § 5 odst. 2 druhá věta ZoP.

Dojde-li k porušení povinnosti uložené PO, které má znaky přestupku, stává se odpovědným ten, kdo za ni jednal nebo měl jednat⁶¹, a jde-li o jednání na příkaz, pak ten, kdo k takovému jednání příkaz dal. V případě PO tak může být pro přestupek postižena jen FO, která ji zastupuje, ať už přímo či nepřímo^{62, 63}.

2.2.4 Subjektivní stránka

V obecné rovině platí, že k odpovědnosti za přestupek postačuje zavinění⁶⁴ z nedbalosti, zatímco zavinění úmyslného se vyžaduje pouze tam, kde je to v zákoně výslovně stanoveno.⁶⁵ Zavinění se tedy nutně uvádí, ve zvláštní části ZoP či v jiném, povahou speciálním zákoně, pouze u těch přestupků, k jejichž spáchání je požadován úmysl, a pokud takto zmíněno není, bude zcela jistě postačovat nedbalost. To však nevylučuje, aby byl přestupek spáchán i jednáním zaviněným úmyslně, což ale může být za dané situace chápáno jako okolnost přitěžující. Bude-li ovšem výslovně uvedeno zavinění úmyslné, nemůže být jednání zaviněné z nedbalosti nikdy posuzováno jako jednání přestupkové.

Přestupky, mimo jiné i dopravní, se tak dělí na nedbalostní neboli kulpózní⁶⁶ a úmyslné neboli dolózní⁶⁷, v rámci kterých dále rozlišujeme tyto jejich vedlejší formy: nedbalost vědomou a nevědomou⁶⁸ a úmysl přímý a nepřímý⁶⁹. U každé z těchto vedlejších forem zavinění bude k odpovědnosti za přestupek nicméně postačovat, není-li stanoveno jinak, ta mírnější z nich, tj. nedbalost nevědomá a úmysl nepřímý.

S ohledem na to, že samotný ZoSP, upravující skutkové podstaty dopravních přestupků v užším slova smyslu, neobsahuje žádné zvláštní ustanovení týkající se zavinění a jeho forem, bude nutné aplikovat citované obecné pravidlo, dle něhož postačuje pouze zavinění z nedbalosti, přičemž není rozhodující, zda půjde o nedbalost vědomou či nevědomou.

⁶¹ Ti, jež jsou oprávněni jednat jménem, nebo za PO vymezuje OZ.

⁶² U dopravních přestupků půjde nejčastěji o případy porušení nařízené povinnosti v souvislosti s provozem tzv. firemního vozidla.

⁶³ ZoP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 34.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 66-68.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 8, 29-38 (§ 2, 5).

⁶⁴ Jednou ze zásad, jež ovládají naše přestupkové právo, je zásada odpovědnosti za zavinění, resp. za zaviněné protiprávní jednání konkrétní FO, a pokud ho není, není ani přestupku. Zavinění jako takové představuje vnitřní psychický vztah pachatele k protiprávnímu jednání a jeho následku a je vybudováno na složce vědomostní a volní.

⁶⁵ § 3 ZoP.

⁶⁶ Nedbalost, jakožto jedna ze základních forem zavinění, je vybudována pouze na složce vědomostní a složka volní u ní chybí.

⁶⁷ Úmysl, jakožto druhá ze základních forem zavinění, je naopak vybudován jak na složce vědomostní, tak na složce volní.

⁶⁸ Viz § 4 odst. 1 písm. a), b) tamtéž.

⁶⁹ Viz § 4 odst. 2 písm. a), b) tamtéž.

V převážné většině případů se bude na úseku silniční dopravy jednat zejména o nedbalost vědomou, při které např. pachatel věděl, že může porušením PSP způsobit dopravní nehodu včetně jejích následků, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že ji nezpůsobí. V těchto případech se pak bude nutné bez výjimky zabývat tím, zda důvody, pro něž pachatel spoléhal na to, že neporuší, resp. neohrozí zájem chráněný zákonem, byly přiměřené či nikoli.

Na tomto úseku se však vyskytují i některé přestupky, které jsou skutky úmyslnými. Typicky se bude jednat např. o úmyslné překročení maximální povolené rychlosti nebo o úmyslnou jízdu na červený světelný signál.⁷⁰

2.3 Okolnosti vylučující protiprávnost

ZoP obsahuje taková ust., konkrétně § 2 odst. 2 a § 6, která vymezují specifické podmínky, za nichž jednání není přestupkem. Jinými slovy, obsahuje taková ustanovení, která vymezují okolnosti vylučující protiprávnost. Jedná se o nutnou obranu, krajní nouzi a jednání na příkaz. Jsou-li tyto okolnosti v posuzovaném případě naplněny, ke spáchání dopravního přestupku vůbec nedojde a jednání bude jednáním dovoleným, přestože by jeho znaky vykazovalo. Přestupkem totiž nemůže být jednání, které mu formálně odpovídá, ale u něhož není dána protiprávnost, tedy rozpor s právem.

Přestupkem tak nebude jednání, kterým někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem (nutná obrana)⁷¹, a ani jednání, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak (krajní nouze)⁷². Rozdíly mezi nimi lze shledávat zejména v podmínce subsidiarity, v podmínce proporcionality, a dále v tom, co se vlastně odvrací⁷³, přičemž první dvě podmínky platí pouze u institutu krajní nouze.

Okolností vylučující protiprávnost je i zmiňované jednání na příkaz upravené v ust. § 6 ZoP. Dle tohoto ustanovení a v souladu s principem osobní odpovědnosti konkrétní FO,

⁷⁰ ZoP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 35.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 68-71.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 8-9, 20-29 (§ 2, 3, 4).

⁷¹ § 2 odst. 2 písm. a) ZoP.

⁷² § 2 odst. 2 písm. b) tamtéž.

⁷³ U nutné obrany se odvrací přímo hrozící či trvající útok, kterým se rozumí zaviněné jednání či opomenutí člověka, které je protiprávní a škodlivé. Na to, zda se lze či nelze bránit nutnou obranou útoku ze strany osoby za přestupek neodpovědné anebo zvířete, se ale názory různí. Já si myslím, že bude hlavně záležet na okolnostech dané situace.

U krajní nouze se proti tomu odvrací přímo hrozící nebezpečí, které je na rozdíl od útoku pojmem širším a je tu tedy bezpochyby možné, aby bylo vyvoláno i onou deliktně neodpovědnou osobou, zvířetem či např. živelnou událostí.

nemůže být za porušení povinnosti stanovené ZoSP stíhána pro spáchaný přestupek PO, která je jejím adresátem, ale ta FO, jež za ni jednala, popř. jednat měla, anebo ta, jež k závadnému jednání dala příkaz. Tato skutečnost ovšem nebrání uplatnění delikt ní odpovědnosti proti samotné PO za jiný správní delikt⁷⁴ než přestupek, protože zde půjde o odpovědnost dvou zcela odlišných subjektů a též za dvě různá jednání.⁷⁵

Jiné možné okolnosti, které by v konkrétní přestupkové věci vylučovaly protiprávnost jako např. dovolené riziko či svolení poškozeného, už ZoP přímo neupravuje, avšak i s jejich případnou aplikací bude nutno počítat.⁷⁶

2.4 Zánik odpovědnosti za dopravní přestupek

Od případu, kdy jsou dány okolnosti vylučující protiprávnost a ke spáchaní dopravního přestupku tedy vůbec nedojde, je nutné odlišovat situaci, kdy k naplnění příslušné skutkové podstaty dopravního přestupku sice došlo, nicméně později nastaly okolnosti odůvodňující zánik trestnosti, a tudíž nelze takový přestupek projednat, či po jeho projednání pachateli uložit sankci. Existence těchto okolností, které musí nastat předtím, než bylo o dopravním přestupku pravomocně rozhodnuto, tedy působí zánik hmotněprávního vztahu a spolu s ním zaniká i povinnost příslušného správního orgánu dopravní přestupek projednat a uložit za něj náležitou sankci, jakož i povinnost pachatele tohoto přestupku ji snášet.

Důvody zániku trestnosti přestupku stanovuje ZoP v ust. § 20, dle něhož k nim patří uplynutí doby a amnestie. Ovšem vzhledem k subjektivnímu charakteru odpovědnosti za přestupek, je zapotřebí mezi tyto důvody zařadit i smrt pachatele, v jejímž důsledku totiž přestává existovat stíhaný subjekt dopravního přestupku a ten už dále nemůže být předmětem projednávání. Správní orgán proto rozhodne, zda danou věc odloží, pokud samotné přestupkové řízení nebylo ještě zahájeno, anebo pokud smrt nastala teprve po jeho zahájení,

⁷⁴ Za některý ze správních deliktů PO nebo z tzv. správních deliktů smíšených.

⁷⁵ O potrestání dvou odlišných subjektů, konkrétně řidiče autobusu na straně jedné a jeho provozovatele na straně druhé, za dvě odlišná jednání např. rozsudek NSS ze dne 16. 7. 2009, sp. zn. 9 As 92/2008-82: „*Ve vztahu k právě projednávané věci NSS souhlasí s právním názorem KS, že řidič vozidla na jedné straně a stěžovatel jako jeho provozovatel na straně druhé byli potrestáni za dvě odlišná jednání (...) Vedle toho je v projednávané věci nesporné, že řidič vozidla a jeho provozovatel jsou dvě odlišné FO. Z obecných závěrů vyložených ve výše zmíněných rozhodnutích tak lze jednoznačně dovodit, že byly potrestány různé osoby a rovněž jednání, v nichž spočívala podstata skutků obou dotčených osob, byla rozdílná. Delikt ní odpovědnost stěžovatele jako provozovatele vozidla tak není vyloučena.*“

⁷⁶ ZoP; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 55-58.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 9-20, 35-38 (§ 2, 6).; SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3., aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 207.

toto již probíhající řízení zastaví. Obdobně bude postupováno též v ostatních dvou případech zániku deliktů odpovědnosti.

Je obecným pravidlem, že přestupek nelze projednat, uplynul-li od jeho spáchání jeden rok.⁷⁷ Tato lhůta běží od okamžiku ukončení spáchání přestupku, resp. od okamžiku ukončení posledního dílčího útoku u přestupku pokračujícího či od okamžiku ukončení protiprávního stavu u přestupku trvajícím, a než uplyne, nestačí, aby bylo rozhodnutí o přestupku pouze vydáno, ale musí být doplněno i o PM.⁷⁸ Z povahy věci, jde o lhůtu prekluzivní a správní orgán k ní tedy přihlíží ex officio, aniž by pachatel musel prekluzi namítat. Do jejího běhu se však nezapočítává doba, po níž bylo pro tentýž skutek vedeno trestní řízení⁷⁹ a to od okamžiku zahájení trestního stíhání pro určitý trestný čin až do okamžiku odevzdání věci správnímu orgánu k projednání přestupkového případu.

Co se týče ZoSP, jakožto zákona zvláštního ve vztahu k ZoP, nemá žádného ustanovení, které by obecnou jednoroční prekluzivní lhůtu k projednání dopravních přestupků nějakým způsobem konkretizovalo a specializovalo. U správních deliktů PO a podnikajících FO ovšem jasně uvádí, že jejich odpovědnost za správní delikt zaniká, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán.⁸⁰

Nicméně, před uplynutím jednoroční lhůty může odpovědnost za dopravní přestupek zaniknout i udělením amnestie⁸¹, o které ve věcech přestupků překvapivě nerozhoduje prezident republiky, nýbrž vláda a to svým usnesením vyhlášeným ve Sbírce zákonů.^{82 83}

⁷⁷ O vhodnosti její délky se ovšem již po několik let vedou, jak v kruzích odborných, tak v kruzích laických, poměrně intenzivní diskuze a spekulace o tom, že se tato doposud platná jednoroční lhůta jeví za současné situace opravdu dosti krátká, což i já plně kvituji. Je totiž stále běžnější, že o celé řadě přestupků, včetně těch dopravních, není ani v průběhu zákonem stanovené doby zejména z důvodu zahlcení agendy či opakovaného uplatňování opravných prostředků vůbec rozhodnuto, natož pravomocně, a tyto přestupky pak zůstávají nepotrestány.

Nově se však tato diskuze přesunula z úrovně teoretické, na úroveň praktickou, neboť skupina poslanců v roce 2012 vypracovala a tentýž rok PS k projednání předložila návrh na novelu ZoP, kterou by se jednoroční lhůta pro zánik deliktů odpovědnosti prodlužovala na lhůtu dvouletou. Poté, co se k němu vyjádřila vláda, byl dán prostor ÚPV, u něhož ale tento pokus o změnu před druhým čtením skončil, neboť došlo k rozpuštění PS. Důvodová zpráva k tomu novelizovanému znění ZoP dostupná na <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=6&ct=585&ct1=0>.

⁷⁸ Jedná se o převažující názor, jehož platnost a opodstatněnost několikrát potvrdil též NSS. K tomu srov. např. rozsudek ze dne 5. 12. 2005, sp. zn. 3 As 57/2004-39, publ. ve Sb. NSS pod č. 845/2006.

⁷⁹ § 20 odst. 2 ZoP.

⁸⁰ § 125e odst. 3 ZoSP.

⁸¹ Amnestie v případě přestupků může mít podobu buď tzv. agraciace, nebo tzv. abolice a bývá udělována výhradně hromadně. Tzv. milost je tedy vyloučena.

⁸² Amnestie se tak vztahuje pouze na přestupky spáchané přede dnem jejího vyhlášení, a pokud již došlo i k uložení sankce, nelze tuto sankci (s výjimkou napomenutí a propadnutí věci) zcela či z části vykonat.

⁸³ ZoP; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 59-60.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 105-114 (§ 20).

3 Vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků a jiných správních deliktů na úseku silniční dopravy se zaměřením na rychlostní dopravní přestupky

3.1 Dopravně správní delikty

Jak patrně nejen z poznatků dopravní teorie, ale i z praxe samotné, nejsou dopravní přestupky, coby správní delikty nepodnikajících FO, vskutku jedinými právně postižitelnými akty, s nimiž se mohou k tomu kompetentní správní orgány na zmiňovaném úseku VS střetávat a o jejichž potrestání mohou, de facto téměř vždy musí ex officio⁸⁴ rozhodovat. Spolu s nimi se totiž na tvorbě tzv. dopravně správní agendy jistou měrou podílejí též správní delikty smíšené, tedy ty, jejichž pachatelé mohou být buď PO (nepřihlížejíce k tomu, zda jsou či nejsou podnikateli) anebo FO (ovšem jen tehdy, pokud správní delikt spáchaly při podnikání nebo v přímé souvislosti s ním). Kdybychom však provedli, vzhledem k objemu ročně projednávaných případů a vycházejíce z oficiálních statistických údajů Ministerstva vnitra za poslední tři roky (viz příloha č. 3), jejich vzájemné kvantitativní srovnání, bude možné dospět k závěru, že počet přestupků mnohonásobně převyšuje počet správních deliktů. Dle mého názoru, by mohly konečný výsledek ovlivňovat především tyto dva aspekty: množství FO nepodnikatelů účastnících se silničního provozu na straně jedné a množství PO či FO podnikatelů provozujících silniční dopravu⁸⁵, popř. užívajících při své činnosti tzv. firemních vozidel na straně druhé.

Jednotlivé skutkové podstaty dopravních přestupků a jiných správních deliktů na úseku silniční dopravy, resp. výčet jejich jednotlivých znaků, v současné době obsahují převážně jen takové zvláštní právní předpisy, které se na daný veřejnoprávní úsek více či méně specializují, a tím alespoň částečně přispívají k dosud nedokončené reformě správního trestání.⁸⁶ Výjimkou mezi nimi však zůstávají skutkové podstaty ostatních přestupků na úseku dopravy a přestupků na úseku silničního hospodářství, jejichž výčet i nadále podává přímo ZoP jako lex generalis. Nicméně se navrhuje, aby byly postupem času také převedeny do příslušných lex

⁸⁴ Výjimkou budou tzv. návrhové přestupky, mezi něž byl zařazen i jeden z přestupků dopravních (§ 68 odst. 1 ZoP a § 125c odst. 1 písm. h) ZoSP).

⁸⁵ K pojmu provozovatel silniční dopravy viz § 2 odst. 12 ZoD.

⁸⁶ V tomto ohledu je ze strany vlády dlouhodobě kladeno za úkol všem předkladatelům nových či novelizovaných zákonů regulujících dílejší oblasti výkonu VS, aby při přípravě těchto ustanovení, jež se týkají správního postihu, dávali přednost tzv. dekodifikačnímu přístupu. Tj. přístupu, který vlastně spočívá v převádění určitých skutkových podstat z jednoho, často obecného, zákona do zákonů jiných, speciálních, které samy ukládají povinnosti, jejichž porušení je znakem převáděné skutkové podstaty. Jako praktický příklad, kdy byl tento přístup do důsledku využitý, lze uvést zrovna onen přesun skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ze ZoP do ZoSP (viz bod 3.2).

specialis.⁸⁷ Toto cílené začleňování zvláštních právních úprav dopravně správních deliktů do speciálních zákonů, jež kromě konkrétních povinností stanovují rovněž konkrétní skutkové podstaty postihující jejich případné porušení, započalo před zhruba 10 lety a bylo odezvou na vládou vydané usnesení č. 162 ze dne 20. února 2002 k návrhu věcného záměru zákona o správním trestání⁸⁸. Na jeho základě mělo poté dojít k přijetí zcela nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích), který by zásadním způsobem změnil pojetí přestupku.⁸⁹ Do tohoto okamžiku se tak nestalo, ale nutno podotknout, že po nedávném vládním kroku, usnesení č. 229 ze dne 3. dubna 2013⁹⁰, je jeho konečné vstoupení v platnost a účinnost zase o něco reálnější.

V zájmu zachování určité kontinuity s předchozím textem, nezdá se být zcela účelné pokoušet se v rámci textu následujícího postihnout všechny správní delikty, resp. jejich skutkové podstaty svou povahou příznačné pro úsek silniční dopravy, ale právě naopak zaměřit se pouze na některé z nich, a sice na ty, jež jsou zahrnuty v ZoSP se specializací na rychlostní dopravní přestupky.⁹¹

3.2 Správní delikty dle ZoSP

Na základě výše uvedeného znovu konstatuji, že novelou z roku 2011, konkrétně zákonem č. 133/2011 Sb., byly skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, dříve obsažené v ust. § 22 ZoP, přesunuty do ZoSP. Touto novelou, účinnou od 1. 8. 2011, se samotné skutkové podstaty dopravních přestupků výrazně nezměnily a zachovaly si, až na některé dílčí nuance, svou původní podobu.⁹² Nicméně, k jedné významné změně, která

⁸⁷ Ideálním právním stavem by bylo, kdyby zvláštní část stávajícího ZoP, de facto už nového zákona o přestupcích tvořily pouze ty skutkové podstaty přestupků, pro které se nepodařilo nalézt adekvátní právní úpravu ve zvláštních právních předpisech. Co se týče ostatních přestupků na úseku dopravy a silničního hospodářství, měly by být vzhledem k povinnostem, jejichž porušení trestají, vloženy do těchto zákonů: ZoCL, ZoD, ZoPK, ZoSD, ZoSP a ZoVP.

⁸⁸ Dostupné na <http://racek.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/web/cs?Open&2002&02-20>.

⁸⁹ Hlavním cílem navrhované regulace by totiž mělo být zajistit komplexní právní úpravu základů správní odpovědnosti nejen FO, ale i PO a podnikajících FO, spolu s druhy správních trestů, ochranných opatření a zásad pro jejich ukládání, včetně právní úpravy specifického řízení k uplatnění této odpovědnosti. Tzn., že se okruh subjektů, na něž dopadá prozatím pořád platný ZoP, významně rozšíří a nově bude možné za spáchaný přestupek postihnout též PO či podnikající FO. Pro futuro se tedy počítá s tím, že se tzv. jiné správní delikty terminologicky sjednotí a budou nahrazeny jednotným pojmem „přestupek“. [Důvodová zpráva k věcnému záměru zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích) ze dne 16. 9. 2013. Dostupné na <<https://apps.odok.cz/kpl-detail?pid=RACK8ZUC5Q11>>.]

⁹⁰ Dostupné na <http://racek.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/web/cs?Open&2002&02-20>.

⁹¹ KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 53-54.; Důvodová zpráva k věcnému záměru zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích) ze dne 16. 9. 2013. Dostupné na <<https://apps.odok.cz/kpl-detail?pid=RACK8ZUC5Q11>>.

⁹² Před provedenou novelou, ZoP ve své zvláštní části rozeznával celkem 33 samostatných a 1 tzv. souhrnnou skutkovou podstatu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Po jejich zapracování do ZoSP, celkový počet skutkových podstat vzrostl na 35 samostatných a 1 tzv. souhrnnou, přičemž ty největší odlišnosti

je znatelná hned na první pohled, přece jen došlo. Dopravní přestupky, rozuměno v užším slova smyslu, se již explicitně neoznačují jako přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ale nově pouze jako přestupky.

Nyní jsou tedy dopravní přestupky upraveny v ust. § 125c ZoSP, který mimo to obsahuje i úpravu správních deliktů PO a podnikajících FO a nově též úpravu správního deliktu provozovatele vozidla jakožto reakci na prudce narůstající počet přestupků, zaznamenávaných automatizovanými systémy bez obsluhy či spáchaných neoprávněným zastavením nebo stáním, které nakonec přes veškeré možné snažení skončily z důvodu nemožnosti zjistit ihned totožnost konkrétního pachatele nepotrestány.⁹³

3.2.1 Přestupky dle ust. § 125c

Ust. § 125c se skládá z osmi odstavců. V prvních třech ZoSP vyjmenovává a zároveň logicky rozděluje skutkové podstaty dopravních přestupků dle toho, kdo může být jejich pachatelem, na přestupky páchané účastníky silničního provozu, provozovateli vozidel a učiteli autoškol. V následujících pěti pak vypočítává jednotlivé, specifické sankce, které je možné za jejich naplnění uložit, včetně některých specifík blokového řízení a možnosti odložení sankce upustit (k tomu dále viz bod 4.2).

Skutkové podstaty přestupků zahrnuté v odstavci prvním lze dále roztřídit do určitých tematicky společných skupin a to na skutkové podstaty související s technickým stavem vozidla [§ 125c odst. 1 písm. a)], s alkoholem a jinými návykovými látkami [§ 125c odst. 1 písm. b), c), d)], se způsobilostí k řízení vozidel [§ 125c odst. 1 písm. e)], se závažným porušením pravidel silničního provozu [§ 125c odst. 1 písm. f), g)], s dopravní nehodou [§ 125c odst. 1 písm. h), i)] a s používáním zakázaných technických prostředků a zařízení čili tzv. antiradarů [§ 125c odst. 1 písm. j)]. V pozici nezařaditelné, avšak nezbytné, i nadále setrvává skutková podstata přestupku uvedená v ust. § 125c odst. 1 písm. k), dříve v ust. § 22 odst. 1 písm. l) ZoP. Tato, nazývaná též jako skutková podstata souhrnná, zbytková či sběrná, byla zákonodárcem do českého právního řádu vložena především proto, že není možné všechna v úvahu přicházející porušení zákona předpokládat v konkrétních skutkových

jsou zjevné hlavně u dopravních přestupků souvisejících s dopravní nehodou a rovněž s používáním zakázaných antiradarů (tento všeobecný zákaz byl ZoSP do té doby cizí, ale dnes s ním již plně operuje).

⁹³ BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 6, 187.; Důvodová zpráva k zákonu č. 133/2011 zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=26&CT1=0>>.

podstatách.⁹⁴ V důsledku toho se tedy dopravního přestupku dopustí také ten, kdo jiným jednáním, než vyjmenovaným pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.⁹⁵ Jak uvádí autorka JUDr. Kučerová, jsou za nejčastější dopravní prostředky, jimiž většinou bývají všechny tyto přestupky páčány, považována motorová vozidla. V souvislosti s tím, se potom možnými pachateli dopravních přestupků stávají hlavně řidiči těchto vozidel a to za předpokladu, že se účastní silničního provozu.⁹⁶

Přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo⁹⁷

1. na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,
2. jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost, nebo
3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

V ust. § 125c odst. 1 písm. b), c) a d) jsou vymezeny, jak již bylo dříve zmiňováno, přestupky související s požíváním alkoholu a jiných návykových látek. Těchto přestupků se dopustí FO tím, že v provozu na pozemních komunikacích

1. v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo⁹⁸ nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,
2. řídí vozidlo⁹⁹ nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, nebo

⁹⁴ K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2010, sp. zn. 2 As 38/2010-70, publ. ve Sb. NSS pod č. 2105/2010: „Na tyto případy dopadá ust. § 22 odst. 1 písm. l) cit. zákona, podle něhož „přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, že které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis.“ Jedná se tedy o jakousi „zbytkovou“ skutkovou podstatu, pokrývající všechny případy, které zákon o přestupcích nedefinuje konkrétně a samostatně.“

⁹⁵ Pro názornou ukázkou je možné uvést např. porušení povinnosti stanovené v ust. § 6 odst. 1 písm. a), dle kterého je řidič motorového vozidla povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno.

⁹⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 37.

⁹⁷ Motorové i nemotorové, včetně tramvaje.

⁹⁸ Viz poznámka č. 97.

⁹⁹ Viz tamtéž.

3. se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla¹⁰⁰ nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Přestupku se dále dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo¹⁰¹ a

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81,
2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,
3. není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče,
4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti, nebo
5. 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. 7.¹⁰²

Přestupků dle ust. § 125c odst. 1 písm. f), které lze komplexně nazvat jako přestupky spočívající v závažném porušení pravidel silničního provozu, se rovněž dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové, ale i nemotorové vozidlo, včetně tramvaje, a kdo při tomto řízení

1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h,
5. v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,
6. v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v

¹⁰⁰ Viz poznámka č. 97.

¹⁰¹ Zde už může být pachatelem přestupku pouze řidič motorového vozidla.

¹⁰² § 125c odst. 1 písm. e) ZoSP.

- případech, kdy je povinen 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,
7. předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,
 8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě,
 9. v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno,
 10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b), nebo
 11. neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě.

Přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. g) se dále může dopustit ten, kdo v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel.

Následující přestupky, vymezené v ust. § 125c odst. 1 písm. h) a i), jsou skutky, které souvisí s dopravní nehodou (o tom již viz bod 1.6.1).

Skutkovou podstatu přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. j) pak naplní každý, kdo v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar.

V odstavci druhém je pamatováno na situace, při kterých se policii¹⁰³ na místě nepodaří zjistit, kým bylo konkrétně řízeno vozidlo¹⁰⁴, jímž došlo ke spáchání dopravního přestupku spočívajícího především v překročení nejvyšší dovolené rychlosti anebo v nesprávném způsobu parkování. Dočasným, i když, jak se později v praxi ukázalo, ne příliš optimálním řešením¹⁰⁵, se stalo zakotvení skutkové podstaty přestupku v ust. § 125c odst. 2. Dle tohoto ustanovení se přestupku dopustí ta FO, která je provozovatelem vozidla a která v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti. Škodlivost uvedeného jednání se pak zákonodárce pokusil zdůraznit ještě tím, že jej definoval i jako správní delikt PO a podnikajících FO v jednom z ust. § 125d odst. 1. Tato tzv. konkurence skutkových podstat obou správních deliktů ovšem není jediným případem, se kterým se lze v ZoSP setkat. Kromě něho, si ještě vzájemně

¹⁰³ Rozuměno buď Policii ČR, nebo policii obecní, popř. městské.

¹⁰⁴ Viz poznámka č. 97.

¹⁰⁵ O tzv. konci výmluv na osobu blízkou viz bod 3.2.3.

odpovídají skutkové podstaty přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. j) a správního deliktu smíšené povahy dle ust. § 125d odst. 1 písm. f). V čem se však od sebe primárně odlišují, je samotný subjekt deliktu a na to nesmí kompetentní správní orgán při podřazování posuzovaného protiprávního jednání pod konkrétní skutkovou podstatu zapomínat.

Pachateli dopravních přestupků se dle ust. § 125c odst. 3 mohou stát, kromě účastníků silničního provozu anebo provozovatelů vozidel, i učitelé autoškoly. Ti jsou povinni se při provádění výcviku žadatelů o řidičské oprávnění chovat v souladu se zákonem. Povinnosti, které mají při jízdě ve výcvikovém vozidle dodržovat, vymezuje ust. § 8a odst. 1, přičemž jejich případné porušení bude kvalifikováno jako přestupek tehdy, pokud učitelé autoškoly v provozu na pozemních komunikacích

1. v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požijí alkoholický nápoj nebo užijí návykovou látku během provádění tohoto výcviku,
2. v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) provádí tento výcvik bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohli být ještě pod jejich vlivem,
3. v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) provádí tento výcvik, jestliže je jejich schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu, nebo
4. se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítnou podrobit vyšetření, zda při provádění tohoto výcviku nebyli ovlivněni alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.¹⁰⁶

3.2.2 Správní delikty PO a podnikajících FO dle ust. § 125d

Ust. § 125d se vyznačuje hlavně tím, že svým obsahem zajišťuje úpravu takových dopravně správních deliktů, kterých se při provozu na pozemních komunikacích budou moci shodně dopustit jen ty PO či podnikající FO, jež se v době spáchání skutku nacházely ve velmi specifickém postavení a to v postavení provozovatele vozidla.¹⁰⁷ Lze tedy říci, že smyslem tohoto ustanovení je regulace profilově úzké skupiny smíšených správních deliktů s tzv. speciálním subjektem, u nichž není rozhodujícím kritériem to, kdo bude ve své podstatě jednat (zda PO či podnikající FO), ale to, jaký bude charakter samotného jednání. U nyní

¹⁰⁶ ZoSP; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 53-54, 61-68, 71-72.; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 36-53.; BUŠTA, Pavel, KNĚŽINEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 187-193.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 124-150 (§ 22);

¹⁰⁷ Tzn., že k odpovědnosti pachatele za spáchaný smíšený správní delikt nebude postačovat pouze to, že je PO, popř. podnikající FO, ale bude navíc nutné, aby byl současně také provozovatelem vozidla.

probíraných správních deliktů se totiž na první místo staví povaha prováděné činnosti a nikoliv osoba, která ji provádí.¹⁰⁸ Nakonec bych ještě ráda zmínila, že při jejich projednávání nebude postupováno podle ZoP, i kdyby se mělo jednat o protiprávní jednání FO podnikatele, neboť jde tzv. jiné správní delikty a o těch je rozhodováno výlučně ve správním řízení za obecné aplikace SŘ.¹⁰⁹

Odpovědnost za tyto správní delikty je svou podstatou odpovědností objektivní. To znamená, že na rozdíl od tzv. subjektivní odpovědnosti za přestupek není založena na zaviněném jednání, ale zásadně pouze na tom, že byla porušena či nesplněna zákonem stanovená povinnost. Tato odpovědnost, známá též jako absolutní, s sebou ovšem téměř vždy přináší riziko určité tvrdosti a možné nespravedlnosti, a proto existuje institut tzv. liberačních důvodů¹¹⁰, jejichž prokázáním se PO či podnikající FO odpovědnosti za správní delikt zproští.

K naplnění skutkové podstaty správního deliktu dle ust. § 125d odst. 1 tak může dojít pouze za předpokladu, že PO nebo podnikající FO jako provozovatel vozidla

1. v rozporu s § 10 odst. 1 písm. a) přikáže nebo dovolí, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla¹¹¹, které nesplňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem,
2. v rozporu s § 10 odst. 1 písm. b) svěří řízení vozidla¹¹² osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a § 5 odst. 2 písm. b) a c),
3. v rozporu s § 10 odst. 1 písm. c) svěří řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 3,
4. v rozporu s § 10 odst. 2 nezajistí, aby barevné provedení a označení vozidla¹¹³ bylo provedeno tak, aby nebylo zaměnitelné se zvláštním barevným provedením a označením vozidel Vojenské policie, policie, celní správy, obecní policie a Vězeňské služby,
5. v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže řízení vozidla nebo svěří vozidlo¹¹⁴ osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti, nebo
6. v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar.¹¹⁵

¹⁰⁸ O tom mimochodem svědčí i fakt, že jsou skutkové podstaty těchto správních deliktů stanoveny shodně, bez rozdílu jak pro PO, tak pro podnikající FO.

¹⁰⁹ Přednost ovšem budou mít některé procesní odchylky uvedené v ust. § 125e ZoSP.

¹¹⁰ § 125e odst. 1 ZoSP.

¹¹¹ Viz poznámka č. 97.

¹¹² Viz tamtéž.

¹¹³ Viz tamtéž.

¹¹⁴ Viz tamtéž.

¹¹⁵ ZoSP; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 57-59.; BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 194-197.; PRÁŠKOVÁ, Helena. *Správní delikty právnických osob a správní delikty smíšené*

3.2.3 Správní delikt provozovatele vozidla dle ust. § 125f

Před necelým rokem, konkrétně dne 19. 1. 2013, nabyla účinnosti, v mnohých směrech dost kontroverzní, novela ZoSP, která byla provedená zákonem č. 297/2011 Sb., a jež do našeho právního řádu vnesla po několika marných pokusech dva, resp. tři nové, dlouho očekávané právní instituty. Za prvé to byla nová povinnost provozovatele vozidla vložená do ust. § 10 odst. 3,¹¹⁶ za druhé nový správní delikt provozovatele vozidla vložený do ust. § 125f a za třetí nový správní postup mimo sankční řízení vložený do ust. § 125h ZoSP. Pracovně nebo spíše mediálně začala být tato novela označována jako tzv. konec výmluv na osobu blízkou, ale dle nejen mého názoru¹¹⁷ je ve skutečnosti spojena s něčím zcela jiným. Tímto se rozumí základní ústavně zaručené právo neusvědčovat sám sebe nebo osobu blízkou¹¹⁸ a jeho, dá se říct zpoplatnění, ovšem bez současné ztráty bodů v BS. Provozovatel vozidla, který tedy poruší výše uvedenou povinnost tím, že nezajistil, aby jeho vozidlem nebyl spáchán dopravní přestupek, bude moci vybírat zejména z těchto možností postupu: buď zaplatí pokutu nejvýše do 10 000 Kč¹¹⁹, nebo sdělí, kdo v inkriminovanou dobu řídil vozidlo¹²⁰ anebo se vyviní¹²¹.

Tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla¹²² bude ovšem možné uplatnit jen při současném splnění těchto podmínek:

- porušení pravidel bylo zjištěno automatizovaným systémem bez obsluhy (tzv. úsekové měření), nebo k němu došlo špatným parkováním,
- porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku dle ZoSP,
- porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu,
- totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a
- porušení je možné projednat uložením pokuty v blokovém řízení^{123, 124}.

povahy. In MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 155-156, 160-164.

¹¹⁶ Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanové tímto zákonem.

¹¹⁷ K tomu srov. např. BERAN, Tomáš. *Právo nevypovídat a dosavadní praxe od 19. 1. 2013*. [online]. Autoweb.cz, 10. 5. 2013 [cit. 8. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.autoweb.cz/pravo-nevypovidat-a-dosavadni-praxe-od-19-1-2013/>>.

¹¹⁸ Čl. 40 odst. 4 LZPS.

¹¹⁹ § 125f odst. 3 a § 125h odst. 2, 5 ZoSP.

¹²⁰ § 125h odst. 6 tamtéž.

¹²¹ § 125h odst. 5 tamtéž.

¹²² Zde kromě PO a podnikajících FO, i FO nepodnikatele.

¹²³ § 125f odst. 1, 2, 3, 4 a § 125h odst. 1 tamtéž.

¹²⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=300&CT1=0>>.

3.3 Rychlostní dopravní přestupky

3.3.1 Rychlost jízdy a její omezení

Způsobům, jak se chovat při provozu na pozemních komunikacích, které se v souhrnu nazývají také jako PSP, věnuje ZoSP celou hlavu II a těm, jež se tykají rychlosti jízdy, byla vyčleněna zejména tato ust.: § 18 a § 79a. První z nich přispívá k žádané ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tak, že vymezuje obecné i určité rychlostní limity jízdy, a to druhé zase tak, že taxativně stanovuje subjekty oprávněné k měření rychlosti vozidel.

Obecně je tedy řidič povinen přizpůsobit rychlost své jízdy takovým okolnostem, které může nebo by mohl v dané dopravní situaci předvídat¹²⁵, a zvláště pak

- svým schopnostem,
- vlastnostem vozidla a nákladu,
- předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě,
- povětrnostním podmínkám,
- jakož i jiným předvídatelným okolnostem.¹²⁶

Další abstraktně vymezenou povinností řidiče je, že smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.¹²⁷ Při samotném určování ideální rychlosti s ohledem na tzv. dohlednou vzdálenost, bude ovšem nutné vycházet z požadavku, aby tato vzdálenost nebyla nakonec větší, než na jakou má řidič skutečně rozhled.

Naproti tomu se mu výslovně zakazuje snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a taktéž omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.¹²⁸

Pro úpravu rychlostních limitů vymezených určitou číselnou hodnotou, kterou není při jízdě v obci nebo mimo ni dovoleno překračovat, předně platí, že se místní, popř. přechodné

¹²⁵ To však neznamená, že by byl řidič povinen mít své vozidlo pod kontrolou za absolutně všech možných okolností, neboť by nebylo správné činit ho právně odpovědným za nepřizpůsobení rychlosti jízdy takové okolnosti, kterou nemohl za dané situace v žádném případě předvídat. K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2012, sp. zn. 17 A 85/2011-33: „Shodně s žalovaným soud sdílí stanovisko, že je to primárně řidič vozidla, který odpovídá za pohyb vozidla, přičemž dle § 18 odst. 1 zák. o ZoSP musí rychlost jízdy přizpůsobit zejména (...) a jiným okolnostem, které je možno předvídat. V rozporu s ním není názor žalobce v žalobě prezentovaný, že „ (...) každý řidič je povinen přizpůsobit rychlost všem okolním vlivům, ale stejně tak nelze požadovat u řidiče odpovědnost za absolutně nesjízděné úseky komunikace, když pozemní komunikace je suchou, řidič předpokládá ošetření a nemůže předvídat, že o pár metrů dále bude vozovka díky náledí zcela nesjízděná.“

¹²⁶ § 18 odst. 1 ZoSP.

¹²⁷ § 18 odst. 1 tamtéž.

¹²⁸ § 18 odst. 2 tamtéž.

dopravní značení upřednostní před tím obecně vyjádřeným. Bude-li to tedy vhodné a potřebné, hlavně v zájmu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, může být nejvyšší dovolená rychlost lokálně upravena.¹²⁹ Dle ZoSP ji lze snižovat i zvyšovat¹³⁰, avšak s tím, že zvýšení bude přicházet v úvahu pouze v obci a max. o 30 km/h, zatímco snížení bude možné kdekoliv a bez jakéhokoliv omezení.

V případě, že by místní či přechodná úprava absentovala, bude se rychlost jízdy řídit těmito generálně platnými pravidly:

- v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h a po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, která obcí prochází, nejvýše 80 km/h,
- mimo obec smí jet řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, stejně tak i řidič autobusu, rychlostí nejvýše 90 km/h a po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla nejvýše 130 km/h,
- v návaznosti na předchozí bod, smí jet řidič jiného, hmotnostně těžšího motorového vozidla rychlostí nejvýše 80 km/h,
- za použití sněhových řetězů se zase dovoluje jet v obci i mimo ní rychlostí nejvýše 50 km/h,
- a přitom všem je navíc zakázáno, aby byla překročena nejvyšší povolená rychlost vozidla¹³¹, popř. jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolená rychlost některého z vozidel soupravy.¹³²

Nicméně i tato závazná rychlostní omezení mají své, v ZoSP odůvodněné výjimky, kdy není vyžadováno jejich důsledné dodržování^{133 134}.

¹²⁹ Např. na úsecích s častou dopravní nehodovostí anebo na úsecích nacházejících zcela mimo zastavěné území.

¹³⁰ § 18 odst. 6, 7 ZoSP.

¹³¹ Tzv. rychlost konstrukční, která musí být zapsána v TP každého vozidla.

¹³² § 18 odst. 3, 4, 5, 8 tamtéž.

¹³³ Podle § 18 odst. 9 tamtéž se nebude ust. odst. 3, 4 a 8 vztahovat na řidiče zpravodajských služeb, útvarů policie stanovených ministrem vnitra a útvarů celních orgánů stanovených ministrem financí tehdy, je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů uložených ve zvláštních právních předpisech. Na druhou stranu, i oni by měly dbát za předpokladu, že využijí tuto zákonnou výjimku z dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, potřebně opatrnosti, aby při ní neohrozili bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Naopak, pokud ji nevyužijí, budou muset plně respektovat všechna ust. o rychlosti jízdy tak, jako kteříkoliv jiní řidiči a rovněž budou muset počítat s možným postihem za jejich porušení. K tomu srov. např. rozsudek KS ze dne 26. 2. 2010, sp. zn. 58 Ca 46/2009-37, publ. ve Sb. NSS pod č. 2080/2010, ve kterém se tento soud zabýval přípustností důkazu získaného při měření nejvyšší dovolené rychlosti a to prostřednictvím měřicího zařízení umístěného přímo v policejním vozidle, které muselo z důvodu změření rychlosti vozidla překračujícího nejvyšší dovolenou rychlost jet také touto rychlostí. Nakonec dospěl k závěru, že nejde o nezákonně získaný důkaz, neboť překročení nejvyšší dovolené rychlosti je v takovém případě nezbytné k plnění úkolů Policie ČR.

¹³⁴ ZoSP; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 159-161.; BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 36-38.; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 45.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 134 (§ 22).

3.3.2 Měření rychlosti, subjekty oprávněné k měření a způsoby měření

Jak vyplývá přímo ze ZoSP, oprávnění měřit rychlost vozidel za účelem zvyšování bezpečnosti silniční provozu se výslovně svěřuje pouze těmto subjektům: policii státní a policii obecní, popř. městské.¹³⁵ Prvně jmenovaná, tj. Policie ČR, není v této činnosti nijak kategoricky limitována a smí ji vlastně provádět neomezeně na celém území našeho státu¹³⁶. Ovšem ze strany místní policie musí být v tomto směru určité restriktce dodržovány, neboť dle ZoSP může měření rychlosti vozidla provádět výhradně na místech určených statní policií¹³⁷ a to jen při vzájemné součinnosti s ní.¹³⁸ Za nedostatečně zodpovězené by mohly být považovány např. otázky, v čem konkrétně bude ona vzájemná součinnost obou policií spočívat a zda bude nutné, aby při měření rychlosti obecní, popř. městskou policií byla na místě přítomna i policie státní. Odpovědi na tyto a některé další otázky lze najít především v doporučení MDČR ze dne 4. 8. 2006 vydaného pod značkou 89/2006-160-LEG/1,¹³⁹ kterému NSS přiznal obdobný status, jako přiznává judikatuře.¹⁴⁰

Není tedy přípustné a ve svém rozhodnutí to shodně potvrzuje také NSS,¹⁴¹ aby, kromě výše zmiňovaných subjektů, vykonávaly, resp. provozovaly měření rychlosti i jiné, zvláště soukromoprávní, subjekty. Dohled na dodržování dovolené rychlosti vozidel totiž patří mezi privilegované činnosti naší policie a bez nezbytného zákonného zmocnění nemůže být do jeho výkonu zapojován kdokoliv další.¹⁴²

Co se týče způsobů, jakým bývá v ČR realizováno měření rychlosti vozidel, má naše, komplexně řečeno dopravní policie k dispozici zejména následující měřicí prostředky a zařízení: radarové a laserové měřiče,¹⁴³ tzv. úsekové měření anebo zařízení nazvané GESIG či POLCAM¹⁴⁴. Bez ohledu na to, který z těchto prostředků, popř. zařízení bude nakonec v dopravní praxi využitý, musí mít všechny platné typové schválení a každý jednotlivý kus

¹³⁵ § 79a první věta ZoSP.

¹³⁶ Jistým postulátem by však mohla být efektivita samotných výsledků měření v závislosti na místě, kde je měření prováděno. O vhodnosti či nevhodnosti výběru místa měření rychlosti Policií ČR srov. např. rozsudek NSS ze dne 3. 11. 2011, sp. zn. 9 As 56/2011-58: „*Jak vyplývá ze spisového materiálu, v projednávané věci došlo k měření rychlosti jízdy v obci a to v místě, v jehož okolí se nacházejí budovy. V daném případě tedy nelze výkon pravomoci Policie ČR hodnotit jako nepřiměřený či svěřenou pravomoc překračující, nelze jej tedy hodnotit jako projev svévole či excesivní vybočení z mezí daných ústavním pořádkem.*“

¹³⁷ Dříve musely být tyto úseky, resp. jejich začátek a konec, zřetelně označovány speciálními dopravními značkami, ale od 1. 8. 2011 tato povinnost odpadla.

¹³⁸ § 79a druhá věta tamtéž.

¹³⁹ Dostupné na <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm>.

¹⁴⁰ K tomu srov. rozsudek NSS ze dne 6. 1. 2010, sp. zn. 6 As 42/2009-176.

¹⁴¹ K tomu srov. rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2008, sp. zn. 1 As 12/2008-67, publ. ve Sb. NSS pod č. 1607/2008.

¹⁴² Nesmíme však zapomínat na ZoVoP a na jeho ust. § 9 odst. 4 písm. c).

¹⁴³ Ty můžeme podle jejich typu ještě blíže rozdělit na stacionární a mobilní.

¹⁴⁴ Zabudované přímo v policejních vozidlech a používané k měření rychlosti za jízdy.

musí být pravidelně kalibrován.¹⁴⁵ Dále se u těchto, ve stručnosti měřičů vyžaduje, aby byly v ČR schvalovány s jednotnou odchylkou a to s odchylkou ± 3 km/h při zjištěné rychlosti do 100 km/h, resp. ± 3 % při zjištěné rychlosti nad 100 km/h. Zohledňovat uvedenou minimální toleranci bude muset buď sama policie¹⁴⁶, anebo následně příslušný správní orgán v rámci přestupkového řízení, a pokud tak neučiní vůbec nebo tak učiní chybně, dopustí se s největší pravděpodobností porušení zákona s ryze fatálními následky. To prakticky znamená, že bude možné trestat pouze taková překročení nejvyšší dovolené rychlosti, u nichž byla u naměřené hodnoty řádně zohledněna i ona možná odchylka měřiče. Tak např. o překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci, popř. mimo obec¹⁴⁷ a tedy ani o případnou delikttní odpovědnost za rychlostní dopravní přestupek, nepůjde tehdy, bude-li na měřiči zjištěna hodnota 53 km/h a méně, popř. 93 km/h a méně.¹⁴⁸

3.3.3 Překročení rychlosti, následky s tím spojené a tzv. materiální aspekt dopravního přestupku

Na základě výše uvedeného, lze konstatovat, že ZoSP ve svém ust. § 125 odst. 1 písm. f) bodu 2., 3., 4. rozeznává celkem tři skutkové podstaty rychlostních dopravních přestupků a to s ohledem na přesně vyjádřené hranice překročení nejvyšších dovolených rychlostí platných jak v obci, tak mimo ni. Za nejméně závažný z těchto přestupků považuje překročení maximální rychlosti o méně než 20 km/h v obci, resp. o méně 30 km/h mimo obec, a naopak za nejvíce závažný zase překročení maximální rychlosti o 40 km/h a více v obci, resp. o 50 km/h a více mimo obec. Toto rozlišování má principiální význam nejen pro ukládání odpovídajících sankcí, ale také pro fakt, zda bude možné přestupek projednat ve zkráceném blokovém řízení či nikoliv.

Pokud tedy dojde k překročení nejvyšší dovolené rychlosti, byť i jen k nepatrnému, bude to pro řidiče vozidla v běžně se vyskytujících případech znamenat, že byla naplněna formální stránka¹⁴⁹ daného dopravního přestupku a tím i jeho stránka materiální. Nicméně dle NSS

¹⁴⁵ K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 26. 4. 2013, sp. zn. 4 As 17/2012-36: „Pokud tedy Policie ČR doložila tento ověřovací list, dle jehož závěru „rychloměr byl ověřen a lze jej používat k měření rychlosti za dodržování návodu k obsluze“, je zřejmé, že rychloměr byl technicky způsobilý k měření rychlosti vozidla stěžovatelky. Důkaz o rychlosti motorového vozidla stěžovatelky, tak byl pořízen rychloměrem, který splňoval všechny zákonné požadavky a současně byl ověřen v souladu se zákonem o metrologii.“

¹⁴⁶ Rozuměno policista ČR nebo strážník obecní, resp. městské policie.

¹⁴⁷ Není-li ovšem místní, popř. přechodnou úpravou silničního provozu stanoveno jinak.

¹⁴⁸ ZoSP; KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 159-161.; BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 93-95.; *Překročení rychlosti* [online]. Dopravni-pravo.cz. [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/>>.

¹⁴⁹ Samozřejmě za kumulativního splnění všech ostatních znaků formální stránky přestupku.

nelze toto obecně uznávané pravidlo paušalizovat a bez dalšího zkoumání tvrdit, že naplnění aspektu formálního v sobě vždy automaticky zahrnuje i naplnění aspektu materiálního. NSS tyto závěry v jednom ze svých průlomových rozhodnutí razantně odmítá a svůj názor opírá především o tyto argumenty. K okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, mohou totiž přistoupit i některé další, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen či ohrožen právem chráněný zájem. Jinak řečeno, takové okolnosti, které snižují nebezpečnost jednání na míru, kdy není materiální aspekt naplněn a mohou jimi být např. způsob jednání nebo jeho následky. Musí být zkoumány v každém individuálním případě samostatně, a pokud správní orgán zjistí, že tzv. materiální aspekt přestupku chybí, je jeho povinností řízení zastavit.¹⁵⁰

Předmětem citovaného rozhodnutí bylo bagatelní překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 2 km/h a jako ony významné, mimořádné okolnosti, které nakonec vedly k nedostatku zmiňovaného aspektu, byly uvedeny hlavně překročení maximální rychlosti na přehledném úseku, v místech s nízkou hustotou provozu a při výjezdu z obce^{151 152}.

¹⁵⁰ Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 As 104/2008-45, publ. ve Sb. NSS pod č. 2011/2010.

¹⁵¹ Naproti tomu o okolnostech, které v praxi k nedostatku tohoto aspektu nepovedou, viz např. rozsudek NSS ze dne 3. 11. 2011, sp. zn. 9 As 56/2011-58, ze dne 6. 1. 2012, sp. zn. 5 As 106/2011-77 nebo ze dne 27. 9. 2012, sp. zn. 1 As 118/2012-26, v nichž NSS ve stručnosti říká: „*Že čím bude vyšší typová společenská nebezpečnost určitého přestupku, tím výraznější (výjimečnější) musejí být okolnosti, které by případně způsobily oslabení materiální stránky natolik, že by určité jednání nemohlo být vůbec kvalifikováno jako přestupek.*“

¹⁵² BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 190.; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 134 (§ 22).

4 Trestání dopravních přestupků

4.1 Dvojkolejnost sankčního postihu

Pro české přestupkové právo je příznačné, že se za právní následky přestupků považují kromě sankcí, i ochranná opatření. V důsledku tohoto faktu, hovoří někteří autoři o tzv. dvojkolejnosti sankčního postihu.¹⁵³ Ve své podstatě jde o koncepci projevující se tím, že ZoP používá k dosažení svého účelu, kterým je ochrana společnosti i jednotlivce před porušováním právních předpisů, obojí. Eventuálním delikventům tak ze strany správních orgánů hrozí, bude-li prokázána jejich odpovědnost za spáchaný přestupek, postih buď ve formě sankce anebo ochranného opatření. To je však nemyslitelné bez dodržování všech zásad, jimiž by měla být činnost VS v oblasti správního trestání vázána.¹⁵⁴

Při rozhodování o vině a trestu patří mezi ty nejvýznamnější především zásada zákonnosti a s ní úzce související „*nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*“, což mimo jiné již několikrát deklaroval i NSS.¹⁵⁵ V souladu s nimi platí, že za každý přestupek lze uložit pouze takovou sankci či ochranné opatření, které stanoví zmiňovaný ZoP nebo jiný, ve vztahu k němu zvláštní, právní předpis. To pro správní orgány, vybírající přípustnou a vhodnou formu postihu, tedy znamená povinnost řídit se vedle úpravy obecné i tou zvláštní, vyznačující se aplikační předností.

Samotný ZoP se ve své obecné části předně zaobírá právě problematikou sankcí (§ 11-15a) a poté, v pořadí jako druhé a nutno poznamenat, že odděleně od úpravy předchozí, upravuje ochranná opatření (§ 16-18). Ta, ačkoliv spolu se sankcemi vykazují jisté podobnosti, nelze za sankce považovat.

Při trestání dopravních přestupků se však ochranných opatření neužívá a jejich pachatelům jsou ve správních rozhodnutích ukládány pouze některé z upravených druhů sankcí, přičemž mezi ty nejčastější dle všeho patří pokuta a zákaz činnosti. Sankce a s nimi spojená určitá újma ovšem nebývá to jediné, čím správní orgány na pachatele dopravního přestupku a jeho prostřednictvím i na ostatní účastníky silničního provozu účinně působí.

Vedle represe spolu s prevencí má, při ochraně nejdůležitějších zájmů společnosti jako je např. bezpečnost a plynulost silničního provozu, svůj nezastupitelný význam též výchova,

¹⁵³ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 169.

¹⁵⁴ O dodržování zásad při ukládání sankcí vyplývajících z Doporučení č. R(91)1 srov. např. MADLEŇÁKOVÁ, Lucia. Probíhá v ČR řízení o uložení správních sankcí a jejich ukládání dle zásad Rady Evropy?. *Správní právo*, 2010, roč. XLIII, č. 2, s. 65-89.

¹⁵⁵ V souladu s ustálenou judikaturou ESLP a NSS se totiž pod pojmem „trestní obvinění“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy rozumí též „obvinění správně-trestní“, vzhledem k čemuž se pro trestnost správních deliktů uplatní obdobné principy a pravidla jako pro trestnost TČ. K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2004, sp. zn. 6 A 173/2002-33 či ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135.

popř. osvěta naší společnosti. Edukační a vlastně i preventivní činností v oblasti silničního provozu se již několik desítek let zabývá třeba tzv. BESIP, jehož práce se postupem času stala z mého pohledu mnohem viditelnější, efektivnější, prospěšnější a také samozřejmě nákladnější.¹⁵⁶

4.2 Sankce u dopravních přestupků a základní pravidla pro jejich ukládání

Sankce, které lze za spáchané přestupky obecně uložit, vymezuje taxativním způsobem ZoP v ust. § 11 odst. 1. Ve smyslu jeho obsahu se konkrétně jedná o napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci a zákaz pobytu. Správní orgány tak mohou, v mezích dovoleného správního uvážení a v souladu se všemi zákonem stanovenými podmínkami, vybírat při samotném ukládání sankcí celkem z pěti druhů, avšak jen tehdy, pokud sám ZoP nebo zákon speciální nestanoví jinak. V takových případech, k nimž patří právě i sankcionování dopravních přestupků, musí vždy respektovat veškeré stanovené odlišnosti.

Výše citované sankce bude možné dle ZoP ukládat buď samostatně, anebo společně s jinou či jinými. To je ovšem výslovně nepřípustné u napomenutí, které z povahy a logiky věci nelze uložit spolu s pokutou.¹⁵⁷ Jiné kombinace v podstatě vyloučeny nejsou a některé z nich se dokonce právně presumují (viz dále). Nicméně, vždy musí být postupováno tak, aby s ohledem na zásadu zákonnosti trestání a individualizace sankce odpovídal druh sankce a její výměra všem okolnostem a zvláštnostem daného případu.¹⁵⁸

U sankcionování dopravních přestupků se tedy prvotně uplatní úprava speciální, pro tyto víceméně jedinečná (především svými obligatorně stanovenými druhy sankcí a dále zákazem činnosti v podobě zákazu řízení motorových vozidel) a ta generální podpůrně toliko tam, kde nebude ZoSP ohledně sankcí a pravidel pro jejich ukládání dostatečně vyčerpávající či bude zcela absentující.¹⁵⁹

4.2.1 Napomenutí, zákaz pobytu a propadnutí věci

Napomenutí, coby sankce svou povahou ze všech nejmírnější, nebude při rozhodování o dopravních přestupcích přicházet vůbec v úvahu a to konkrétně z důvodu onoho zákazu

¹⁵⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 169-171, 181.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 77.

¹⁵⁷ § 11 odst. 2 ZoP.

¹⁵⁸ O relevanci těchto zásad srov. např. rozsudek NSS ze dne 21. 4. 2006, sp. zn. 5 As 20/2005-66.

¹⁵⁹ ZoP; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 58-63 (§ 11); SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3., aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 211-212.

kombinace napomenutí a pokuty, který lze za pomoci gramatického výkladu vyvodit z formulace vyjádřené v odst. 4 ust. § 125c ZoSP. Ten v něm totiž užívá závazného slovního spojení „se uloží“ a nikoliv „lze uložit“ pokutu.

Obdobně nebude možné uložit ani sankci zákazu pobytu, která je primárně určena k postihu zcela jiných protiprávních jednání, než jsou dopravní přestupky a kterou by musel sám ZoSP jmenovitě uvádět, což nečiní.

Naproti tomu využití sankce propadnutí věci by sice reálně být mohlo, ale s ohledem na nutnost splnit při jejím ukládání všechny zákonné podmínky¹⁶⁰, tak časté nejspíš nebude.

4.2.2 Pokuta a zákaz činnosti

Pokutu, coby první z povinně ukládaných sankcí u dopravních přestupků, a její obecnou výměru upravuje ZoP v ust. 13 odst. 1 a to tak, že určuje její nejvyšší přípustnou horní hranici, tedy max. 1 000 Kč, za současného předpokladu možnosti jejího zvýšení buď ve zvláštní části ZoP nebo v jiném zákoně. Tuto eventualitu speciální úpravy využil, se zřetelem na typovou závažnost jednotlivých dopravních přestupků, i ZoSP¹⁶¹ a u předmětných skutkových podstat, resp. u jejich skupin vymezil kromě té nejvyšší přípustné horní i nejnižší přípustnou spodní hranici výše pokuty, která nesmí být ani na jednu stranu překračována.¹⁶² Obdobně speciálně přistoupil ZoSP též k úpravě výše pokut, které lze za vybrané skutkové podstaty uložit v rámci blokového řízení. Zde stanovil, na rozdíl od úpravy obecné obsažené v ust. § 13 odst. 2 ZoP, dvě vyšší pokuty s max. horní hranicí do 2 000 a 2 500 Kč a jednu rozsahově identickou, tedy do 1 000 Kč.¹⁶³ Dále i on závazně potvrdil již dříve známé pravidlo, že ty dopravní přestupky, za něž se ukládá vedle pokuty i zákaz činnosti, nebude možné projednat blokově uložením tzv. pokutového bloku.¹⁶⁴

Druhou povinnou, a zároveň ze všech sankcí nejzávažnější, reprezentuje u dopravních přestupků zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Tuto sankci ryze omezující povahy nebude však možné uložit vždy, tak jako sankci předchodí, ale jediné za těchto podmínek:

- jen za přestupky taxativně vypočtené v ust. § 125c odst. 5,

¹⁶⁰ § 15 odst. 1, 2 ZoP.

¹⁶¹ Ostatně stejně jako předtím ZoP v § 22 odst. 4-9.

¹⁶² § 125c odst. 4 ZoSP.

¹⁶³ § 125c odst. 6 tamtéž.

¹⁶⁴ § 125c odst. 7 tamtéž.

- jen společně s pokutou ukládanou za přestupky, které jsou totožné s přestupky v něm vypočtenými, popř. za recidivu vymezených přestupků spáchaných dvakrát a vícekrát v daném období¹⁶⁵,
- jen na dobu v něm uvedenou¹⁶⁶ a
- jen jde-li o činnost, k níž je třeba povolení či souhlasu st. orgánu¹⁶⁷, rozuměno řízení motorového vozidla, a spáchal-li pachatel dopravní přestupek touto činností nebo alespoň v souvislosti s ní¹⁶⁸,
- na druhou stranu je přímo v zákoně umožněno zjevnou tvrdost, spojenou výlučně s ukládáním tohoto druhu sankce, podmíněně zmírnit¹⁶⁹.

Na základě toho lze tedy deklarovat, že jsou pro trestání dopravních přestupků charakteristická následující specifika:

- za každý z dopravních přestupků, upravený v ZoSP, hrozí postih ve formě peněžité pokuty,
- za některé z nich spolu s ní i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a bude-li tomu tak, bude současně vyloučeno vyřešit daný dopravní přestupek ve zkráceném blokovém řízení,
- a konečně, v ojedinělých případech, k nim může navíc přibýt také ono zabránění věci.

Pro úplnost, nutno ještě poznamenat, že uvedené sankce nejsou pro řidiče motorových vozidel jedinou hrozbou, které ho mají odrazovat od dalšího porušování předem vybraných povinností stanovených v ZoSP. Kromě nich totiž existuje i tzv. BH, jehož předmětem je evidovat právě jejich recidivu a průběžně za ni řidičům započítávat pevně určené počty bodů, končíce však na bodech 12. Řidič, který tento počet dosáhne, pozbude na podobném principu jako u zákazu činnosti své ŘO¹⁷⁰.¹⁷¹ (o pozbytí ŘO, o odevzdání ŘP a o jeho vrácení dále viz bod 6)

¹⁶⁵ § 125c odst. 5 třetí věta ZoSP.

¹⁶⁶ O době, která se započítává do doby zákazu činnosti, viz § 14 odst. 2 ZoP.

¹⁶⁷ Není však vyloučeno zakázat též činnost, kterou pachatel vykonává bez požadovaného povolení či souhlasu. K tomu srov. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1. a odst. 5 druhá věta ZoSP.

¹⁶⁸ § 14 odst. 1 ZoP.

¹⁶⁹ Konkrétně je možné oficiálně požádat o upuštění od výkonu zbytku zákazu činnosti po uplynutí ½ doby jejího výkonu, prokázal-li pachatel přestupku způsobem svého života, že její další výkon už není zapotřebí (§ 14 odst. 3 tamtéž). I zde ovšem bude záležet na posouzení příslušného správního orgánu.

¹⁷⁰ § 123a-123f ZoSP.

¹⁷¹ ZoP; ZoSP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 171-178.; BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. s. 165- 177, 193-194; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 73-90, 140-149 (§ 11, 22).

4.2.3 Základní pravidla pro ukládání sankcí

Dříve než správní orgán určí, jaký z použitelných druhů sankcí a v jaké výměře za přestupek uloží, může dle obecného ust. § 11 odst. 3 ZoP od uložení sankce v rozhodnutí o přestupku upustit. Takto postupovat bude oprávněn tehdy, jestliže po prozkoumání všech skutečností spojených s případem usoudí, že k nápravě pachatele přestupku zcela postačí jeho projednání. Vinu stíhané osoby ve výroku rozhodnutí sice vysloví, ale sankci ukládat nebude.

Nicméně, dle speciálního ust. § 125c odst. 8 ZoSP (dříve ust. § 22 odst. 12 ZoP)¹⁷² je dovoleno upustit od uložení sankce jen v jednom jediném případě, který představuje dopravní přestupek upravený v ust. § 125c odst. 1 písm. k). U všech ostatních nebude jejich pouhé projednání možné.

Zakazuje-li ZoSP od uložení sankce za dopravní přestupek upustit, bude na postihujícím správním orgánu, aby poté, co rozhodne o vině pachatele, přistoupil k samotnému potrestání. Předtím, než takto učiní, bude ovšem povinen přihlédnout ke všem zákonem stanoveným či předpokládaným okolnostem, což se neobejde bez řádného odůvodnění.

Při určování konkrétního druhu sankce a její výměry tedy přihlédne, v souladu s ust. § 12 odst. 1 ZoP, k závažnosti přestupku a to zejména:

- ke způsobu jeho spáchání,
- k jeho následkům,
- k okolnostem, za nichž byl spáchán,
- k míře zavinění,
- k pohnutkám a k osobě pachatele,
- a zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v DŘ.¹⁷³

Při ukládání sankcí dále platí, pro účely postihu sbíhajících se přestupků, tzv. princip absorpce, v jehož důsledku bude jejich pachatel postižen pouze sankcí jedinou a to pro něj nejpřísnější. Zákaz činnost lze přitom uložit pouze tehdy, může-li být uložen za některý z těchto přestupků.¹⁷⁴

Pachateli dopravního přestupku bude však moci být uložena pouze taková sankce, resp. její druh, dovolený v zákoně účinném v době, kdy je o přestupku rozhodováno^{175, 176}.

¹⁷² K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 25. 6. 2008, sp. zn. 6 As 48/2007-58.

¹⁷³ Výčet těchto hledisek je ovšem pouze demonstrativní.

¹⁷⁴ § 12 odst. 2 ZoP.

¹⁷⁵ § 7 odst. 2 tamtéž.

¹⁷⁶ ZoP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 181-182; JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 63-73 (§ 11).

5 Specifika řízení o dopravních přestupcích s ohledem na blokové řízení

5.1 Řízení o dopravních přestupcích a jeho zkrácené formy

Řízení o dopravních přestupcích jako takové představuje zvláštní druh řízení správního, jehož právní úprava je obsažena především v ZoP a SŘ, přičemž mezi nimi vzájemně platí vztah speciality a subsidiarity.¹⁷⁷ Kromě tohoto, dá se říct klasického přestupkového řízení lze ještě rozeznávat jeho dvě tzv. zkrácené formy a to: řízení blokové a příkazní. Při projednávání dopravních přestupků je v podstatě využíváno obou dvou, ale v mnoha případech bývá častější řízení blokové a to se pokusím ve stručnosti přiblížit.

5.2 Blokové řízení

Blokové řízení, které upravuje obecně ZoP v ust. § 84-86, má pro vyřizování některých, zvláště méně závažných, dopravních přestupků hlavně tyto přednosti. Je méně formální, administrativně jednodušší, rychlejší a tím vlastně i hospodárnější.

Nicméně, aby bylo možné daný dopravní přestupek v blokovém řízení projednat a v jeho rámci žádnou jinou sankci než pokutu uložit, musí být obligatorně splněny všechny tyto podmínky:

- přestupek je na místě spolehlivě zjištěn,
- nepostačuje domluva, a
- obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit,¹⁷⁸
- ale zároveň se vylučuje, takto postupovat u tzv. přestupků návrhových a u těch, u nichž je ukládán i zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.¹⁷⁹

Jeho výsledkem, i když pouze v ústní podobě, je stejně jako v řízení klasickém, správní rozhodnutí neboli správní akt, proti němuž však není přípustné odvolání a vydáním tzv. pokutového bloku se stává pravomocným. Jako jediná hned možná obrana pak v úvahu přichází s projednáním dopravního přestupku v blokovém řízení nesouhlasit a pokutu neplatit. Pokud se tak stane, bude následovat buď zkrácené řízení příkazní anebo klasické řízení přestupkové.¹⁸⁰

¹⁷⁷ To mimo jiné, možná i nadbytečně, potvrzuje § 51 ZoP, přestože by to mělo být patrné už z § 1 odst. 2 SŘ.

¹⁷⁸ § 84 odst. 1 tamtéž.

¹⁷⁹ § 84 odst. 4 tamtéž a § 125c odst. 7 ZoSP.

¹⁸⁰ Přitom nelze zapomenout na skutečnost, že pokuta uložená v řádném řízení může být nakonec vyšší než ta původní.

Subjekty, jež jsou oprávněny dopravní přestupky takto vyřizovat, uvádí ust. § 84 odst. 3 a § 86 ZoP. Co se týče výše pokuty ukládané v tomto řízení, viz bod 4.2.2.¹⁸¹

¹⁸¹ ZoP; KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. s. 264-270.; SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3., aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 215-216.; MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. s. 90, 113-117.

6 Některé problematické aspekty spojené s právní úpravou dopravních přestupků a úvahy de lege ferenda

6.1 Některé problematické aspekty

V této poslední kapitole se pokusím shrnout, dle mého názoru, ty nejvíce problematické aspekty stávající regulace dopravních přestupků, na které by bylo vhodné s ohledem na předchozí text znovu upozornit. Konkrétně se bude jednat o problematiku tzv. materiálního aspektu u rychlostních dopravních přestupků, o problematiku duplicity skutkové podstaty TČ ublížení na zdraví a dopravní přestupku souvisejícího s dopravní nehodou, při níž je jinému ublíženo na zdraví, a o problematiku vrácení ŘO po výkonu sankce zákazu řízení motorových vozidel nebo po podmíněném upuštění od zbytku jejího výkonu. Dále se však budu zabývat pouze problematikou uvedenou na druhém a třetím místě, neboť o té první už je detailně pojednáno v bodu 3.3.

6.1.1 Problematika duplicity skutkové podstaty TČ ublížení na zdraví a dopravní přestupku souvisejícího s dopravní nehodou, při níž je jinému ublíženo na zdraví

Nelze si nevšimnout, že je ona hranice, která existuje mezi TČ a dopravními přestupky, při nichž bylo jinému ublíženo na zdraví, nezřídka poměrně tenká, a proto budou při posuzování, byl-li spáchán TČ či přestupek, hrát klíčovou roli tyto dvě otázky: „zda zranění dosahuje intenzity vyžadované trestním zákonem“ a „zda k ublížení na zdraví došlo porušením tzv. důležité povinnosti“. V případě pozitivních odpovědí, nepůjde o přestupek¹⁸², ale bude se jednat o TČ ublížení na zdraví¹⁸³. Naopak, dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení osoby či k těžké újmě na zdraví, nebude možné o spáchání přestupku vůbec uvažovat.¹⁸⁴

6.1.2 Problematika vrácení ŘO po výkonu sankce zákazu řízení motorových vozidel nebo po podmíněném upuštění od zbytku jejího výkonu

Poté, co rozhodnutí o pokutě a zákazu činnosti nabude PM a vykonatelnosti, počíná běžet nejen doba, po kterou je činnost, resp. řízení motorového vozidla zakázáno, ale též k tomuto okamžiku automaticky dochází přímo ze zákona k pozbytí ŘO.¹⁸⁵ Následuje pětidenní lhůta, v níž je držitel ŘP povinen tento průkaz odevzdat a v případě, že svou povinnost nesplní,

¹⁸² Dle § 125c odst. 1 písm. h) ZoSP.

¹⁸³ Dle § 148 TZ.

¹⁸⁴ Viz § 143 a 147 tamtéž.

¹⁸⁵ § 94a odst. 1, 2 ZoSP.

může být stíhán pro přešupek dle ust. § 46 odst. 1 ZoP, což si mnozí delikventi často vůbec neuvědomují. Praxe je spíše taková, že si ŘP ponechávají a čekají, až jim uplyne doba zákazu řízení, popř. až jim bude upuštěno od zbytku jeho výkonu. Následně spoléhají na to, že se jim pozbyté ŘO bez dalšího automaticky navráí. Nicméně tento automatismus ZoSP výslovně vylučuje a o jeho vrácení spolu s ŘP je nutné oficiálně zažádat.¹⁸⁶

6.2 Úvahy de lege ferenda

Na základě výše uvedeného a to komplexně, v souvislosti s celou stávající právní úpravou dopravních přešupků, by bylo možné navrhnout a doporučit tyto změny de lege ferenda:

- legální formulaci pojmu dopravní přešupek, aby bylo nesporné, které ze skutkových podstat přešupků, vyskytujících se na úseku silniční dopravy, lze pod tento pojem podřadit,
- zpřísnění podmínek na kvalifikaci subjektů, v jejichž kompetenci je rozhodování o některých typově závažnějších dopravních přešupcích, jako jsou např. dopravní přešupky související s dopravní nehodou, při níž bylo jinému ublíženo na zdraví nebo rychlostní dopravní přešupky, čímž by mohlo být zkvalitněno samotné posouzení otázky, zda je či není daná osoba v konkrétním případě za tyto přešupky správně odpovědná,
- na to navazující důslednější dodržování povinnosti těchto subjektů zkoumat nejen u dopravních přešupků to, zda byly současně naplněny oba jeho znaky, tedy formální i materiální, a nevycházet z paušalizovaných závěrů o tom, že naplnění aspektu formálního v sobě vždy automaticky zahrnuje i naplnění toho materiálního,
- prodloužení stále platné jednoroční lhůty k projednání přešupku, což by ve svém důsledku mohlo snížit počet nepotrestaných přešupků z důvodu toho, že o nich nebylo pravomocně rozhodnuto v zákonem stanovené lhůtě, a
- přijetí nového zákona o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich, který provedl jednotnou a komplexní právní úpravu základů správní odpovědnosti za přešupky FO, PO a podnikajících FO.

¹⁸⁶ K tomu srov. § 102 ZoSP a rozsudek NSS ze dne 19. 4. 2012, sp. zn. 7 As 137/2011-55.

Závěr

Cílem této diplomové práce mělo být provést rozbor právní úpravy správních deliktů na úseku dopravy, konkrétně přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neboli tzv. dopravních přestupků v užším slova smyslu, z hlediska hmotněprávního, sankčního i procesněprávního, upozornit na některé problematické aspekty stávající regulace a případně navrhnout možné změny *de lege ferenda*. Při samotné analýze bylo vycházeno zejména z platných a účinných právních předpisů, upravujících daný úsek VS, a také z relevantní judikatury NSS, týkající se dopravních přestupků, jejich trestání, jakož i přestupkového řízení. Obsah diplomové práce byl systematicky rozdělen celkem do šesti kapitol a při této systematice bylo využito dedukce, komparace, hypotézy i kritiky.

Právní úprava dopravních přestupků ve smyslu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, která je speciálně obsažena v ZoSP a obecně v ZoP, prošla za posledních dvanáct let celou řadou více či méně zásadních změn. Mezi ty výraznější lze zařadit např. zavedení tzv. bodového systému spojeného s pozbytím ŘO za opakované páchaní dopravních přestupků a TČ, převedení skutkových podstat dopravních přestupků ze ZoP do ZoSP v souladu s principy reformy správního trestání, přehodnocení sankcí ukládaných za spáchané dopravní přestupky s ohledem na aktuální společenskou situaci anebo vytvoření zcela nového správního deliktu provozovatele vozidla. Nicméně tu nejvýraznější změnu, bude pro právní úpravu přestupků, včetně těch dopravních, znamenat plánované přijetí nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích), který by měl být vyústěním probíhající reformy správního trestání. Pokud se tak stane, pak se zásadním způsobem změní pojetí přestupku jako takového a napříště již nebude zahrnovat pouze přestupky FO, ale i správní delikty PO a podnikajících FO. Tím by mělo dojít ke zkvalitnění, zjednodušení, zpřehlednění a v neposlední řadě k upevnění právní úpravy správního trestání.

Z hlediska hmotněprávního, procesněprávního a částečně i sankčního, představuje základní pramen úpravy dopravních přestupků ZoP jakožto *lex generalis*. Ten se skládá z obecné, zvláštní a procesní části, ve kterých postupně upravuje obecné základy odpovědnosti za přestupek, okolnosti vylučující protiprávnost, důvody zániku odpovědnosti za přestupek, systém sankcí a ochranných opatření spolu se základními pravidly pro jejich ukládání, některé skutkové podstaty přestupků, dosud nepřevedené do adekvátních *lex specialis*, a konečně některá specifika přestupkového řízení. Pokud ovšem sám ZoSP obsahuje nějaká, ve vztahu k ZoP speciální ustanovení, budou tyto mít přednost před úpravou obecnou. Konkrétně půjde

o sankce, jejich druhy a jejich výměru, a dále o některé odlišnosti blokového řízení, včetně odlišné možnosti upustit od uložení sankce.

Naproti tomu pouze z hlediska sankčního, hraje klíčovou roli právě ZoSP jakožto lex specialis. Ten od 1. 8. 2011 už neupravuje pouze konkrétní právní povinnosti, resp. příkazy a zákazy související se silničním provozem, ale také konkrétní skutkové podstaty dopravních přestupků, jež postihují jejich případné porušení. Jednotlivé skutkové podstaty přestupků, resp. výčet jejich jednotlivých znaků, jsou zakotveny v ust. § 125c odst. 1, odst. 2, odst. 3 a až na některé dílčí odlišnosti, zůstaly obsahově totožné s těmi původními, obsaženými v zákoně o přestupcích. K vítané změně nicméně došlo u skutkových podstat souvisejících s dopravní nehodou a nově byla vložena skutková podstata související s použitím zakázaných antiradarů. Kromě nich, ZoSP dále obsahuje úpravu skutkových podstat správních deliktů PO a podnikajících FO jako provozovatelů vozidel a rovněž skutkovou podstatu správního deliktu provozovatele vozidla.

Co se týče vytyčení některých problematických aspektů souvisejících se stávající právní úpravou a jejich analýzy, bylo upozorňováno především na problematiku rychlostních dopravních přestupků, na problematiku dopravních nehod a na problematiku správního trestání. To, k jakým závěrům jsem nakonec dospěla, je patrné z šesté kapitoly této práce, která mimo jiné obsahuje i možné návrhy změn současného právního stavu a to komplexně, v souvislosti s celou právní úpravou dopravních přestupků.

Závěrem nezbyvá než dodat, že přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neboli tzv. dopravní přestupky v užším slova smyslu, které v ČR patří k těm nejčastěji páchaným správním deliktům na úseku silniční dopravy, jakož i na úseku celé VS, a jejich právní úprava relativně pružně a s odpovídající rychlostí reagují na aktuální, stále se měnící společenskou situaci, a tím všem adresátům dotčených právní norem garantují na poli správního trestání nezbytnou právní jistotu.

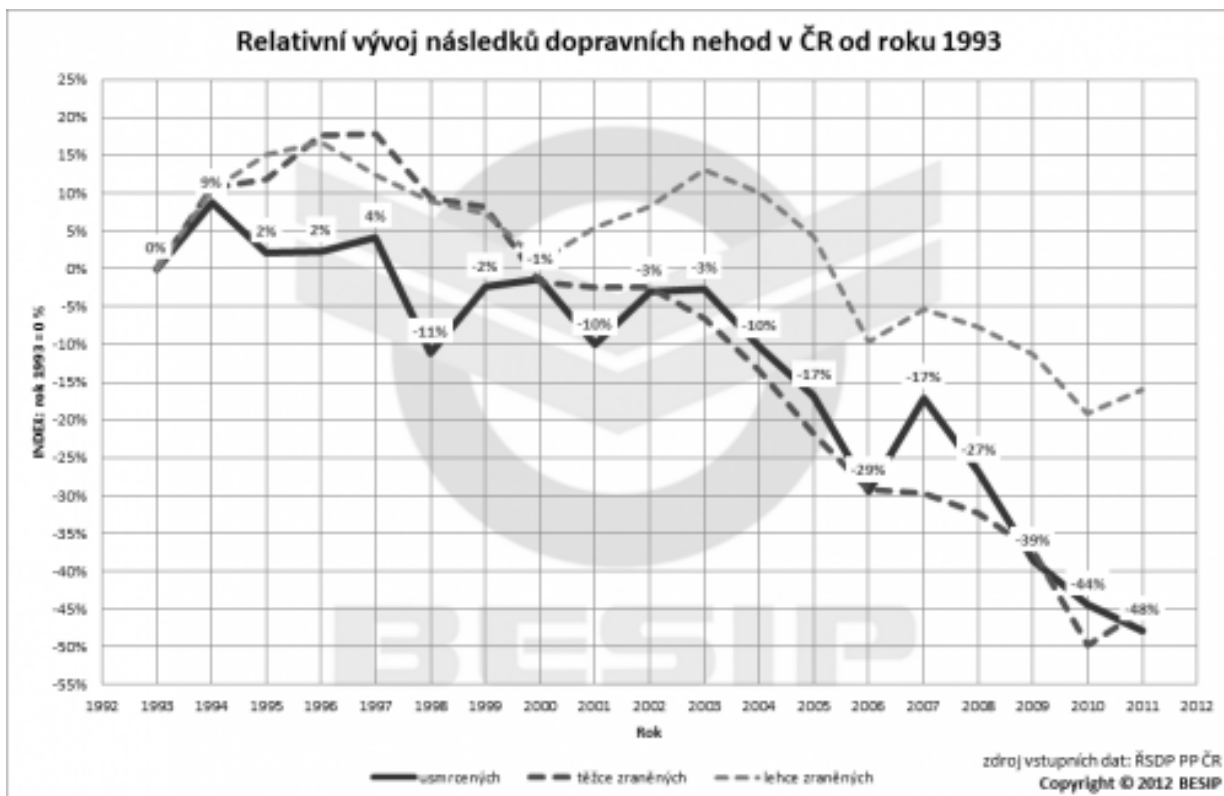
Příloha č. 1

Výčet podzákoných právních předpisů, které provádí ZoSP:

- nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod
- 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. 218/2006 Sb., o úhradě za poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod
- vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému
- vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče
- vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)

Příloha č. 2

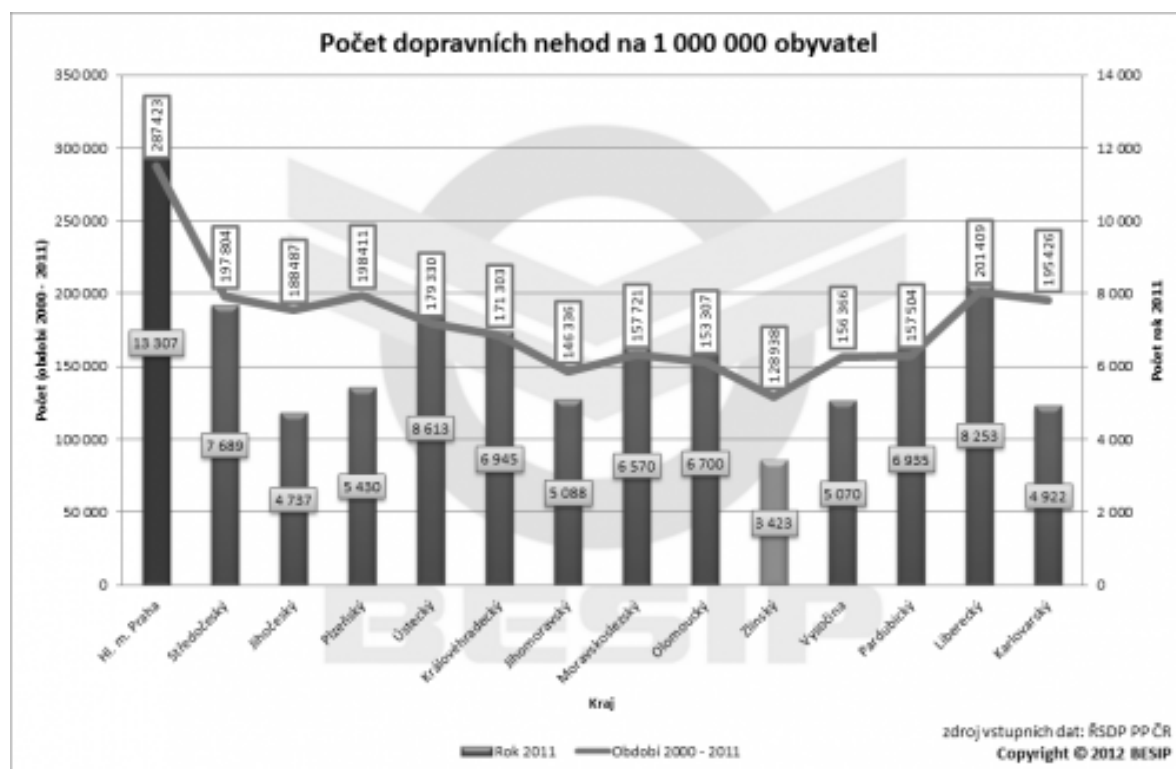
Přehled vývoje dopravních nehod 1993 – 2011¹⁸⁷



¹⁸⁷ Dostupné na <<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/prehled-vyvoje-dopravnich-nehod-1993-2011>>.

Přehled dopravních nehod v jednotlivých krajích 2000 – 2011¹⁸⁸

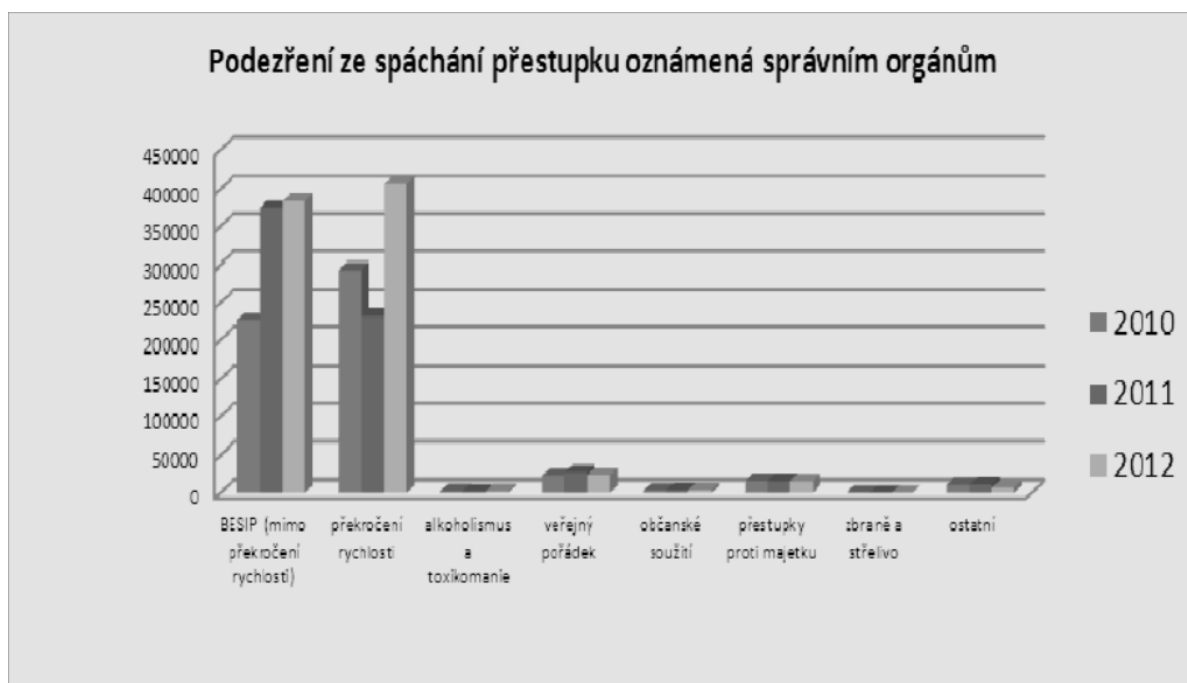
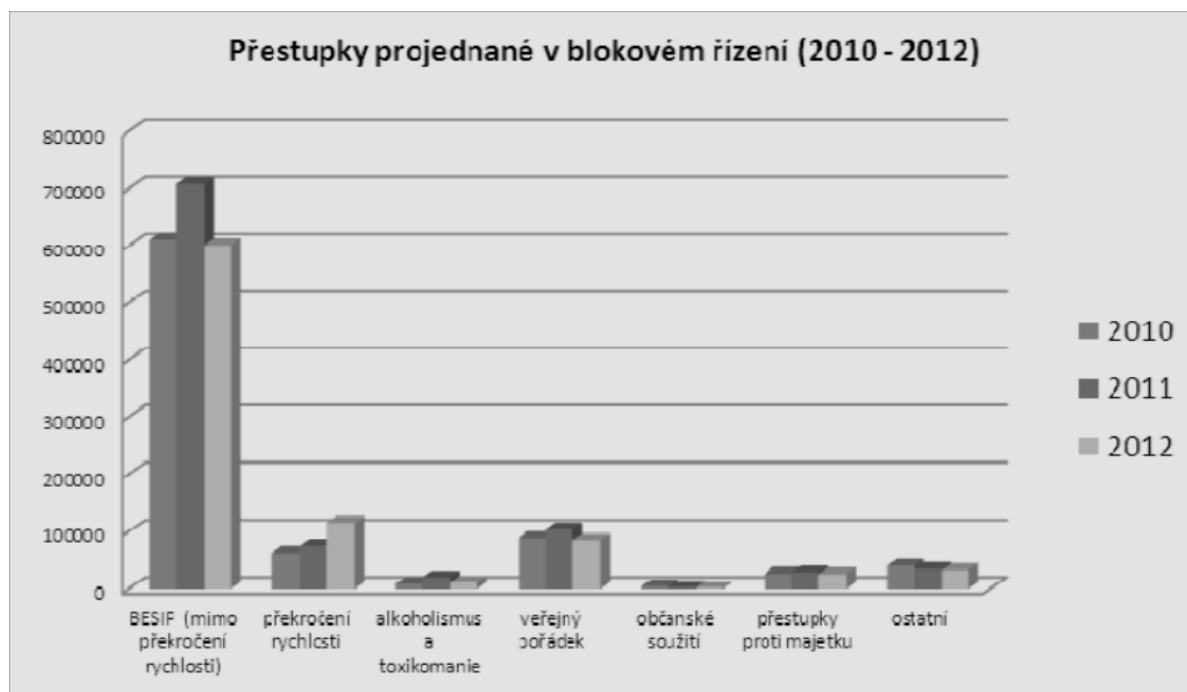
Počet nehod	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Hl. m. Praha	40 560	34 195	35 888	35 589	29 598	33 349	34 689	33 484	30 251	15 583	18 190	16 572	357 948
Středočeský	25 417	24 031	24 680	25 189	26 161	27 047	24 613	24 254	22 053	11 183	9 870	9 889	254 387
Jihočeský	13 946	12 264	12 519	12 944	13 707	13 027	11 463	11 343	9 623	3 206	2 899	3 015	119 956
Plzeňský	13 590	12 084	12 320	12 624	12 308	11 800	10 538	10 151	8 968	3 217	2 813	3 107	113 520
Ústecký	15 731	13 697	13 702	14 056	14 533	14 579	13 755	13 650	12 294	8 033	7 217	7 126	148 373
Královéhradecký	10 648	9 023	9 087	9 362	10 180	10 094	9 085	8 696	7 382	3 692	3 697	3 843	94 789
Jihomoravský	20 416	16 070	17 248	18 042	18 911	18 157	16 593	16 022	14 174	3 642	5 650	5 941	170 866
Moravskoslezský	19 069	17 837	18 186	19 420	19 972	20 398	19 248	18 604	16 466	8 572	7 902	8 071	193 745
Olomoucký	9 869	8 887	9 089	9 608	9 949	9 962	9 658	9 545	8 386	4 407	4 156	4 274	97 790
Zlínský	8 942	7 744	7 868	7 956	8 324	8 453	7 904	7 481	5 596	1 798	1 780	2 014	75 860
Vysočina	8 808	7 892	7 904	8 135	8 911	8 688	8 132	8 086	6 623	1 843	2 390	2 594	80 006
Pardubický	8 226	7 645	7 892	7 999	8 563	8 233	7 788	7 747	6 814	3 501	3 357	3 582	81 347
Liberecký	9 394	8 397	8 642	8 637	8 757	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366	3 864	3 620	88 340
Karlovarský	6 900	5 898	5 693	6 290	6 610	6 457	5 935	5 680	4 658	1 772	1 737	1 489	59 119



¹⁸⁸ Dostupné na <<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehody-v-krajich-cr/dopravni-nehody-v-krajich-br-srovnani-kraju-dopravni-nehody-v-krajich-srovnani-kraju>>.

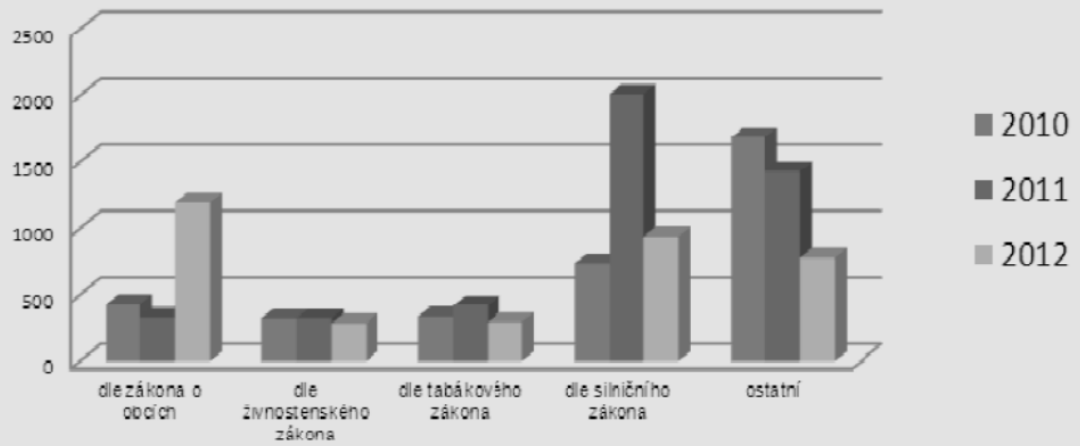
Příloha č. 3

Přestupky a jiné správní delikty za rok 2010 – 2012¹⁸⁹



¹⁸⁹ Komentované vybrané statistické údaje o činnosti obecních policií za rok 2012. Dostupné na <http://www.mvcr.cz/clanek/obecni-policie-652273.aspx>.

Podezření ze spáchání jiného správního deliktu oznámená správním orgánům



Seznam použitých zdrojů

Písemné zdroje

BOŘEK, Pavel. *Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování*. Brno, 2007. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita. s. 45.

BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová, 2011. 228 s.

HRDLIČKA, Petr, KNĚŽÍNEK, Jan, MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009. 645 s.

JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. 534 s.

KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: Police History, 2006. 351 s.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde, 2006. 431 s.

MADLEŇÁKOVÁ, Lucia. *Probíhá v ČR řízení o uložení správních sankcí a jejich ukládání dle zásad Rady Evropy?*. *Správní právo*, 2010, roč. XLIII, č. 2, s. 65-89.

MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. 226 s.

SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3. aktualizované a upravené vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013. 500 s.

ZDENĚK, David. *Právně teoretické aspekty dopravních nehod*. Brno, 2006. Diplomová práce. Masarykova Univerzita. s. 81.

ŽEMLIČKA, Zdeněk, MYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s r.o., 2008, 80 s.

Elektronické zdroje

ACHREMENKO, Michal. *Záznam o dopravní nehodě dělá třetině řidičů stále ještě potíže*. [online]. Deník.cz, 30. 5. 2012 [cit. 1. 10. 2013]. Dostupné na

<<http://www.denik.cz/ekonomika/zaznam-o-dopravni-nehode-dela-tretine-ridicu-stale-jeste-potize-20120530.html>>.

BERAN, Tomáš. *Právo nevypovídat a dosavadní praxe od 19. 1. 2013*. [online]. Autoweb.cz, 10. 5. 2013 [cit. 8. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.autoweb.cz/pravo-nevypovídat-a-dosavadni-praxe-od-19-1-2013/>>.

BRÁZDA, Jan. *Dopravní nehoda-metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. Bezpečnostní-sbory.wbs.cz, 5/2009. [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_metodika_vysetrovani.htm>.

BRÁZDA, Jan. *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod* [online]. Bezpečnostní-sbory.wbs.cz, 4/2009 [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z_historie_DN.htm>.

ČSOB pojišťovna a Marcel KLABAN. *Záznam o nehodě vyplňuje třetina řidičů špatně*. [online]. Opojištění.cz, 21. 5. 2012 [cit. 1. 10. 2013]. Dostupné na <<http://www.opojisteni.cz/produkty/pojisteni-aut/zaznam-o-nehode-vyplnuje-tretina-ridicu-spatne/>>.

Překročení rychlosti [online]. Dopravni-pravo.cz. [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/>>.

ŠEBESTA, Kamil, BOUČKOVÁ, Jana. *Právní důsledky dopravní nehody* [online]. Epravo.cz, 30. 9. 2011 [cit. 1. 11. 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/pravni-dusledky-dopravni-nehody-77113.html>>.

Doporučení MDČR ze dne 4. 8. 2006 vydané pod značkou 89/2006-160-LEG/1. Dostupné na <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Metodicke+pokyny+-+Stanoviska+-+Usmerneni.htm>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii ČR. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=440&CT1=0>>.

Důvodová zpráva k věcnému záměru zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (zákon o přestupcích) ze dne 16. 9. 2013. Dostupné na <<https://apps.odok.cz/kpl-detail?pid=RACK8ZUC5Q11>>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 133/2011 zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Dostupné na <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=26&CT1=0>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Dostupné na <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=300&CT1=0>.

Právní předpisy

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR, ve znění pozdějších předpisů

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Sdělení Federálního ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 Sb., o Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 3, 5 a 8

Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdější 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 vozidel), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, 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. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii a o změně některých zákonů (zákon o Vojenské policii), ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů

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

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

Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Judikatura

Rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135

Rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, sp. zn. 5 As 32/2008-51, publ. ve Sb. NSS pod č. 1707/2008

Rozsudek NSS ze dne 3. 11. 2011, sp. zn. 9 As 56/2011-58

Rozsudek NSS ze dne 6. 1. 2012, sp. zn. 5 As 106/2011-77

Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, sp. zn. 5 As 104/2008-45, publ. ve Sb. NSS pod č. 2011/2010

Rozsudek NSS ze dne 16. 7. 2009, sp. zn. 9 As 92/2008-82

Rozsudek NSS ze dne 5. 12. 2005, sp. zn. 3 As 57/2004-39, publ. ve Sb. NSS pod č. 845/2006

Rozsudek NSS ze dne 3. 6. 2010, sp. zn. 2 As 38/2010-70, publ. ve Sb. NSS pod č. 2105/2010

Rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2012, sp. zn. 17 A 85/2011-33
Rozsudek NSS ze dne 3. 11. 2011, sp. zn. 9 As 56/2011-58
Rozsudek NSS ze dne 6. 1. 2010, sp. zn. 6 As 42/2009-176
Rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2008, sp. zn. 1 As 12/2008-67, publ. ve Sb. NSS pod č. 1607/2008
Rozsudek NSS ze dne 26. 4. 2013, sp. zn. 4 As 17/2012-36
Rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2012, sp. zn. 1 As 118/2012-26
Rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2004, sp. zn. 6 A 173/2002-33
Rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007-135
Rozsudek NSS ze dne 21. 4. 2006, sp. zn. 5 As 20/2005-66
Rozsudek NSS ze dne 25. 6. 2008, sp. zn. 6 As 48/2007-58
Rozsudek NSS ze dne 19. 4. 2012, sp. zn. 7 As 137/2011-55
Rozsudek KS ze dne 26. 2. 2010, sp. zn. 58 Ca 46/2009-37, publ. ve Sb. NSS pod č. 2080/2010

Anotace

Předmětem této diplomové práce je problematika právní úpravy správních deliktů na úseku dopravy, konkrétně přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neboli tzv. dopravních přestupků v užším slova smyslu, které se v ČR řadí mezi ty nejčastěji páchané nejen na úseku silniční dopravy, ale i na celém úseku veřejné správy. Cílem bylo tuto právní úpravu analyzovat z hlediska hmotněprávního, sankčního i procesněprávního, upozornit na některé problematické aspekty s ní související a popřípadě navrhnout možné změny *de lege ferenda*. Na základě toho byl obsah diplomové práce systematicky rozdělen do šesti kapitol a v nich byly postupně vymezeny základní pojmy, prameny právní úpravy, základy správní odpovědnosti za přestupek, vybrané skutkové podstaty dopravních přestupků a jiných správních deliktů na úseku silniční dopravy se zaměřením na rychlostní dopravní přestupky, trestání dopravních přestupků, specifika řízení o dopravních přestupcích s ohledem na blokové řízení, některé problematické aspekty spojené s právní úpravou dopravních přestupků a úvahy *de lege ferenda*. Přitom bylo vycházeno z platných a účinných právních předpisů a také z relevantní judikatury Nejvyššího správního soudu.

Annotation

The subject matter of this thesis is the question of the legal regulations of the administrative offences connected to transportation, to be more specific in the section of offences against the transport safety and fluency on the communications over land, or of so called traffic offences in the strict sense of the word, which are ranked among the most often committed in the Czech Republic not only in the road traffic area, but also in the whole section of the public service. The objective was to analyze these legal regulations from the point of view of the material law, sanctions and of the procedural law, to draw the attention to some problematic aspects related to it and eventually to propose possible changes *de lege ferenda*. On this basis the contents of the thesis were divided in six chapters systematically and there were determined the following items step by step: basic terms, sources of the legal regulations, principles of the administrative responsibility for an offence, selected factums of the transport offences and other administrative offences in the road transport area with focus on velocity traffic offences, punishment of traffic offences, specificity of the proceedings for traffic offences regarding to fine proceedings, some problematic aspects associated with the legal regulations of the traffic offences and cogitation *de lege ferenda*. Valid and effective

legal regulations and also relevant practice of the High Administrative Court were the sources.

Klíčová slova

Správní delikt, silniční doprava, silniční právo, dopravní nehoda, dopravní přestupky, rychlostní dopravní přestupky, trestání dopravních přestupků, blokové řízení.

Key words

Administrative Offence, Road Transport, Traffic Law, Traffic Accident, Traffic Offences, Velocity Traffic Offences, Punishment of Traffic Offences, Fine Proceedings.