

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Mgr. Tomáš Minařík

**Přestupky cyklistů vyjma přestupků způsobených alkoholem
či jinou omamnou látkou**

Bakalářská práce

Olomouc 2022

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Přestupky cyklistů vyjma přestupků způsobených alkoholem či jinou omamnou látkou* vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 65 456 znaků včetně mezer.

V Pardubicích dne

Mgr. Tomáš Mínařík

Poděkování

Na tomto místě bych rád vyjádřil poděkování vedoucímu mé bakalářské práce, panu JUDr. Martinu Škurkovi, Ph.D., za inspiraci při volbě tématu této práce a za konzultace při její tvorbě. Zároveň bych chtěl poděkovat i své rodině, která mě při psaní této práce i při studiu vždy podporovala.

Obsah

Úvod	5
1 Právní rámec a znaky nealkoholových přestupků cyklistů	7
1.1 Právní předpisy upravující problematiku	7
1.2 Typové znaky přestupků cyklistů nezpůsobených návykovou látkou	9
1.2.1 Objekt	9
1.2.2 Objektivní stránka	10
1.2.3 Subjekt	11
1.2.4 Subjektivní stránka	12
1.3 Dílčí závěry	13
2 Povinnosti cyklistů	14
2.1 Povinnost přednosti v jízdě	14
2.2 Povinnost technické způsobilosti jízdního kola	16
2.3 Povinnost řídit se světelnými signály	17
2.4 Povinnosti při jízdě za snížené viditelnosti	19
2.5 Povinnost mít řádně nasazenou a upevněnou cyklistou přilbu	21
2.6 Povinnosti při přejíždění mezi jízdními pruhy	22
2.7 Dílčí závěry	24
3 Sankcionování cyklistů	26
Závěr	29
Zdroje	31
Shrnutí	35
Abstract	35
Klíčová slova	36
Keywords	36

Úvod

Za téma své bakalářské práce jsem zvolil problematiku přestupků, kterých se dopouští nemalá skupina účastníků silničního provozu, a to cyklisté. Zároveň jsem se rozhodl zaměřit pouze na ty z přestupků cyklistů, jež nesouvisejí s požitím alkoholu nebo jiné návykové, omamné, látky, protože tzv. nealkoholové přestupky cyklistů jsou dle mého názoru na úkor těch způsobených alkoholem nebo omamnou látkou často opomíjeny a zasloužily by se stejnou pozornost už jen z toho důvodu, že mohou mnohdy způsobit fatálnější následky. Zejména bych se rád zaměřil na to, zdali relevantní právní úprava stanovuje povinnosti cyklisty natolik dostatečně, aby mohly ochránit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích i cyklisty samotné, a zdali porušení jednotlivých povinností cyklistů je kryto příslušnými skutkovými podstaty přestupků a efektivními sankcemi.

Práce bude členěna do třech základních kapitol. V první kapitole se pokusím představit právní úpravu vztahující se k nealkoholovým přestupkům cyklistů, dále se budu zabývat jednotlivými typovými znaky těchto přestupků a zároveň v ní budou popsány stěžejní pojmy, které se budou celou prací prolínat a které s problematikou úzce souvisejí. Všechny pojmy budou popsány i s ohledem na jejich zakotvení v relevantní právní úpravě nebo literatuře. Další kapitola bude zaměřena na konkrétní povinnosti cyklistů. Vybranou povinnost nejprve popíšu, následně vysvětlím problematiku pojmy, jež se při jejím popisování objeví, poté se budu zabývat tím, která ze skutkových podstat přestupků je aplikovatelná na porušení této povinnosti, a nakonec uvedu i příklad z judikatury Nejvyššího správního soudu spjatý s touto povinností, pokud byl v jeho praxi takový případ řešen. Třetí část práce přiblíží sankcionování těchto přestupků.

Bakalářskou prací bych rád zodpověděl tyto výzkumné otázky: Je zákon o silničním provozu v souvislosti s novelami v oblasti přestupků cyklistů obsahově stabilní? Reagují skutkové podstaty nealkoholových přestupků cyklistů na porušení všech povinností uložených cyklistům? Jsou správní tresty ukládané za tyto přestupky efektivní? Současně jsem si stanovil následující hypotézu: Domnívám se, že povinnosti cyklistů při provozu na pozemních komunikacích a přestupky s nimi související jsou upraveny zákonem o silničním provozu komplexně.

K zodpovězení výzkumných otázek a k potvrzení nebo vyvrácení hypotézy použiji vědecké metody. Zpočátku budu pracovat s metodou explanace a s popisnou metodou, jelikož bude třeba popsat a vysvětlit jednotlivé znaky skutkové podstaty, povinnosti a s nimi

související pojmy. Také budu pracovat s právními předpisy, budu analyzovat jejich text, s čímž mi pomůže další z vědeckých metod, a to metoda analýzy. V neposlední řadě využiji metodu komparace, když se při zpracování tématu naskytnou rozdílné názory několika autorů, a metodu kompilace, která propojí názorové postoje autorů komentujících stejné a obdobné otázky. Při studiu judikatury k tématu využiji i kritické myšlení.

Základem zdrojů, které k sepsání bakalářské práce budu potřebovat, jsou relevantní zákony tuto problematiku upravující, zejména zákon o silničním provozu, zákon o pozemních komunikacích, přestupkový zákon a správní řád. Na ně navazující a neméně důležité zdroje budou komentáře ke shora uvedeným zákonům. Komentář k zákonu o silničním provozu je zpracován JUDr. Danielou Kovalčíkovou a JUDr. Janem Štänderou a autory komentáře k přestupkovému zákonu jsou JUDr. Mgr. Luboš Jemelka, Ph.D., MBA a JUDr. Bc. Pavel Vetešník, Ph.D. Budu také pracovat s články a publikacemi JUDr. Tomáše Berana, který se zaměřuje ve své praxi na právo silničního provozu. Mezi použitými zdroji nebude chybět ani judikatura Nejvyššího správního soudu zabývající se konkrétními případy, ve kterých Nejvyšší správní soud přezkoumává na základě kasačních stížností nejen podmínky odpovědnosti cyklisty za přestupky z porušení jemu uložených povinností.

Ohledně zhodnocení kvality a kvantity literatury zabývající se tématem nealkoholových přestupků cyklistů musím být kritický. Velké množství publikací tuto problematiku rozebírá pouze povrchně a dle mého názoru tedy nedostatečně. Obsahově jsou některé zdroje neaktuální, jelikož vycházejí třeba z předešlé právní úpravy nebo z úpravy před řadou novelizací. Literatura je zaměřena spíše na řidiče motorových vozidel, a tak ani po kvantitativní stránce není potřebných zdrojů mnoho.

Návrhem k dalšímu bádání souvisejícímu s tímto tématem by jistě mohla být právě oblast přestupků cyklistů zapříčiněných alkoholem a jinými návykovými látkami. Také by bylo zajímavé se na tuto oblast zaměřit z pohledu procesněprávní roviny, kdy by předmětem zájmu bylo projednání a dokazování přestupků cyklistů v přestupkovém řízení.

Jak již vidno z úvodu, problematika je to poměrně široká, a proto se pokusím touto bakalářskou prací uceleně zpracovat alespoň část zajímavých bodů z daného tématu, zodpovědět si co nejpřesněji položené výzkumné otázky a potvrdit či vyvrátit předem stanovenou hypotézu.

Bakalářská práce vychází z právního stavu ke dni 15. února 2022.

1 Právní rámec a znaky nealkoholových přestupků cyklistů

Cílem této kapitoly bude představení právních předpisů, které upravují pro tuto práci relevantní skutkové podstaty přestupků nebo které se k této tematice vztahují. Následně bude kapitola zaměřena na podrobnější rozbor formálních typových znaků nealkoholových přestupků cyklistů, protože těmi se odlišují od jiných přestupků.¹ Tyto znaky skutkové podstaty se pokusím vysvětlit i za pomoci konkrétních příkladů.

1.1 Právní předpisy upravující problematiku

Primárním pramenem právní úpravy přestupků jsou ústavní zákony. Ústavní základ problematiky je dán ústavním zákonem č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a usnesením předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Tyto právní předpisy sice neupravují konkrétně přestupky, ale obsahují základní zásady, na kterých je přestupkové právo vystavěno.

Skutkové podstaty nealkoholových přestupků cyklistů najdeme upravené zejména zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dále jen zákon o silničním provozu, v § 125c odst. 1. Tento zákon kromě skutkových podstat přestupků cyklistů a správních trestů za ně ukládaných upravuje i práva a povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Některé povinnosti cyklistů budou podrobněji rozebrány v následující kapitole této práce. Poslední kapitola se zaměří na sankcionování.

Dynamický vývoj v právech a povinnostech cyklistů prodělal zákon o silničním provozu novelou v roce 2011. Další relevantní novela z roku 2016 dotýkající se cyklistů se zaměřila na osobní přepravníky, zejména vozítka typu Segway. Tato úprava je ve vztahu k cyklistům důležitá z důvodu, že jí byla potřeba vybalancovat pravidla mezi chodci, cyklisty a osobami na těchto přepravnících tak, aby byla zaručena bezpečnost všech těchto účastníků provozu na pozemních komunikacích. Primární podmínkou k zajištění celkové bezpečnosti je přizpůsobení rychlosti osobního přepravníku chodci, jede-li osoba řídící tento typ vozítka po chodníku či stezce pro chodce, nebo cyklistovi, jede-li po stezce pro cyklisty. Nelze-li užít ani

¹ HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání, Praha: C. H. Beck, 2016, s. 303.

jedno ze zmíněných, může takový řidič užít i vozovku. Když využívá stezku pro cyklisty, platí pro něj obdobně pravidla platná pro cyklisty.²

Předposlední novela zákona o silničním provozu účinná od 1. 1. 2022 upravila pravidla při předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla. Předjíždění cyklisty s bezpečným bočním odstupem je nově zakotveno v ustanovení § 17 odst. 6 zákona o silničním provozu. Dle tohoto ustanovení se bezpečným bočním odstupem rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost nepřevyšující 30 km.h⁻¹, je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nejméně 1 m.

Tento zákon představuje podle komentáře k zákonu o silničním provozu komplexní právní úpravu těchto druhů přestupků, jelikož jednotlivé skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byly s účinností od 1. 8. 2011 začleněny z tehdy účinného přestupkového zákona přímo do zákona o silničním provozu.³

S tímto závěrem bych si dovolil i mírně polemizovat, protože dle mého názoru se nesmíme omezovat pouze na skutkové podstaty přestupků uvedené zákonem o silničním provozu. Svou vlastní úpravu přestupků má i zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen zákon o pozemních komunikacích. Tyto skutkové podstaty přestupků se také vztahují na cyklisty, protože dopadají na všechny uživatele pozemních komunikací, mezi něž řadíme i cyklisty.

Dalším důležitým právním předpisem, na který nesmíme zapomenout, když se zabýváme problematikou přestupků, je zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, dále jen přestupkový zákon. Přestupkový zákon je obecným právním předpisem k speciálním právním předpisům upravujícím přestupky cyklistů, třeba k zákonu o silničním provozu nebo zákonu o pozemních komunikacích. Kromě podmínek odpovědnosti za přestupky, druhů správních trestů a ochranných opatření a zásad pro jejich ukládání upravuje přestupkový zákon i řízení o přestupcích⁴, které je zvláštním druhem správního řízení. Subsidiárně se na přestupkové řízení aplikuje i obecná úprava řízení obsažená v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Procesněprávní

² O změnách v zákoně o silničním provozu. *Právní rozhledy* [online databáze], 2015, č. 10 [cit. 27. října 2021]. Dostupné z: [databáze beck-online.cz](http://databaze.beck-online.cz).

³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 302.

⁴ § 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

stránka problematiky nealkoholových přestupků cyklistů ale nebude předmětem zájmu této práce, avšak je to neoddelitelná součást zkoumaného tématu, a proto se o ní alespoň krátce zmiňuji na tomto místě.

Tato problematika je dále kromě zákonů rozvedena i velkým množstvím podzákoných právních předpisů, například vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

1.2 Typové znaky přestupků cyklistů nezpůsobených návykovou látkou

Každý nealkoholový cyklistický přestupek musí stejně jako kterýkoli jiný přestupek naplňovat znaky formální, jenž můžeme rozdělit na znaky typové a obecné, a znak materiální. Tyto znaky musí být naplněny současně, abychom mohli mluvit o přestupku. K obecným znakům přestupků patří protiprávnost, výslovné označení za přestupek v zákoně a předpoklad, že nesmí jít o trestný čin.⁵ Typovými znaky poté jsou znaky skutkové podstaty, a to objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka v případě, že se jedná o pachatele přestupku fyzickou osobu⁶, což cyklista je. V České republice přestupky dle platné právní úpravy vycházejí z koncepce materiálně-formální, a proto nesmí nikdy chybět ani u nealkoholového přestupku cyklisty materiální znak, kterým je společenská škodlivost. V praxi dochází k excesům u posuzování, zda se jedná o přestupek, právě nejvíce z důvodu opomenutí nebo chybného vyhodnocení tohoto materiálního znaku.⁷

Na tomto místě bych se rád více zaměřil už jen na znaky skutkových podstat nealkoholových přestupků cyklistů, protože právě ty je odlišují jak od jiných přestupků cyklistů, tak od všech ostatních přestupků.

1.2.1 Objekt

Prvním typovým znakem přestupků je objekt. Objekt je zákonem chráněný zájem, který je jednáním cyklisty ohrožen či porušen. Skutkové podstaty nealkoholových přestupků cyklistů nemají objekt výslovně vyjádřený, ale společným zájmem neboli druhotným

⁵ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 96.

⁶ HORZINKOVÁ, Eva. KUCEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. vydání. Praha: Leges, 2019, s. 73.; FIALA, Zdeněk a kol. *Správní právo trestní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 66-67.

⁷ JEMELKA, Luboš. VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020. s. 45-47.

objektem všech těchto skutkových podstat je zajisté zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Legální definici pojmu pozemní komunikace najdeme v § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. „*Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“⁸ Druhý odstavec citovaného ustanovení dělí pozemní komunikace do několika kategorií, a to na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Některé kategorie se poté dělí ještě do tříd dle svého určení a dopravního významu.⁹

Kromě bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích má každá skutková podstata této skupiny přestupků ještě svůj individuální objekt¹⁰, který v nich rovněž není výslovně vyjádřen. Příkladem individuálního objektu uvádím zájem na ochraně zdraví konkrétní osoby, které se stala dopravní nehoda, jenž spatřuji například v § 125c odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu. Dalším individuálním objektem je třeba zájem na ochraně cizího majetku. Tento individuální objekt je chráněn například i skutkovou podstatou v § 125c odst. 1 písm. i) bod 1. zákona o silničním provozu, která postihuje cyklistu, jenž při dopravní nehodě neprodleně nezastaví se svým jízdním kolem.

1.2.2 Objektivní stránka

Typový znak přestupku označený jako objektivní stránka je charakterizován jednáním cyklisty, způsobeným následkem a příčinným vztahem mezi tímto jednáním a následkem.¹¹ Většina skutkových podstat zkoumaných přestupků cyklistů popisuje pouze způsob jednání naplňující daný přestupek. Příkladem skutkové podstaty přestupku cyklisty, kde je popsáno pouze jednání, je skutková podstata § 125c odst. 1 písm. f) bod 8. zákona o silničním provozu, jež se vztahuje na nedodržení přednosti v jízdě cyklistou v případech, ve kterých je k ní povinen. Některé skutkové podstaty cyklistických přestupků určují i následek, který má v důsledku jednání cyklisty nastat. Příkladem takové skutkové podstaty může být ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, které vyžaduje k naplnění skutkové podstaty týkající se způsobení dopravní nehody cyklistou i následek v podobě ublížení na zdraví někomu jinému než jemu samému.

⁸ § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁹ § 2 - § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰ HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009.

¹¹ MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 7. vydání. Praha, C. H. Beck, 2017, s. 84.

Jelikož zkoumanou problematikou této bakalářské práce jsou přestupky cyklistů vyjma přestupků souvisejících s alkoholem nebo omamnou látkou, předmětem našeho zájmu je jednání cyklisty při provozu na pozemních komunikacích neovlivněné požitím alkoholu či jiné návykové látky.

Abychom správně odlišili toto jednání, považuji za nutné zabývat se i pojmem omamná látka, který spadá pod množinu souhrnně označenou jako návykové látky. Jak už je z názvu práce patrné, mezi návykové látky patří alkohol, ale ten je pouze jednou z látek tvořící obsáhlý výčet. Právní úprava obsahuje více definic návykových látek, ale primárně budu vycházet z definice obsažené v § 130 trestního zákoníku¹², k níž jsem dospěl pomocí analogie zákona, která je ve správním trestání přípustná. Tato definice je dle mého názoru nejvýstižnější a zní: „*Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování*“¹³.

Další definice návykové látky je v zákoně č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, avšak ta nám říká pouze to, že jde o omamnou látku či psychotropní látku uvedenou v přílohách nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek, ve znění pozdějších předpisů.¹⁴ Nařízení vlády obsahuje osm příloh, jež tvoří jednotlivé seznamy s mezinárodně nechráněnými názvy těchto látek v českém jazyce a další informace.

1.2.3 Subjekt

Dalším typovým znakem je subjekt takových přestupků, který nám určuje, kdo může být pachatelem nealkoholových přestupků cyklistů. Těchto přestupků se může dopustit pouze zvláštní subjekt, a to cyklista. Definici pojmu cyklista dovedeme z úvodních ustanovení zákona o silničním provozu. Za pomoci § 2 písm. a), d) a h) tohoto zákona můžeme cyklistu definovat jako účastníka provozu na pozemních komunikacích, který je řidičem nemotorového vozidla, konkrétně jízdního kola. Jízdní kolo totiž tento zákon výslovně vyjmenovává jako příklad v demonstrativním výčtu nemotorových vozidel.

Je subjektem i řidič koloběžky? V zákoně o silničním provozu v § 57 odst. 2 je uvedeno, že jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i

¹² Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

¹⁴ § 2 písm. a) zákona č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

koloběžka. A co definuje cyklistu více než to, že se účastní silničního provozu tím, že se v něm pohybuje na jízdním kole? Dle mého názoru z této úvahy vyplývá závěr, že i osoba pohybující se na koloběžce, která je považována za jízdní kolo, je také cyklistou, a proto by se měla právní úprava vztahující se na cyklisty analogicky uplatnit i pro osoby jedoucí na koloběžce. Zákonná díkce ovšem asi osobu pohybující se na jízdním kole s osobou na jedoucí koloběžce směřovat pod souhrnný pojem cyklista nechce. To dovozují z komentovaného znění § 57 odst. 7 téhož zákona. V situaci, kdy osoba pohybující se na koloběžce využije pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty, je dle komentáře k zákonu o silničním provozu taková osoba postavena na roveň cyklisty, a proto se na ni vztahují povinnosti platné pro cyklisty, ale samotným cyklistou se tím nestává.¹⁵

Jednodušší posouzení nastává u bruslařů na kolečkových či inline bruslích. I přestože právní úprava na výrazný rozvoj množství těchto účastníků provozu nereagovala specifickou úpravou jejich práv a povinností, což shodně uvádí i literatura, bruslaři jsou dle definice uvedené v § 2 písm. j) zákona o silničním provozu považováni za chodce, a tudíž se jednoznačně nejedná o cyklisty.¹⁶

1.2.4 Subjektivní stránka

U skutkových podstat těchto přestupků cyklistů se zkoumá i subjektivní stránka přestupku. Je to souhrnné označení pro soubor znaků, které charakterizují psychickou stránku pachatele přestupku. Obligatorním znakem je zavinění ve formě úmyslu nebo nedbalosti.¹⁷ Cyklistovi postačí k naplnění skutkové podstaty přestupku zavinění ve formě nedbalosti, není-li zákonem výslovně stanoveno, že je třeba zavinění ve formě úmyslu.¹⁸ Příkladem skutkové podstaty přestupku, kde bude postačovat nedbalost cyklisty, je skutková podstata uvedená v § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, která spočívá v tom, že cyklista svým jednáním způsobí nehodu, při níž je někomu ublíženo na zdraví. Úmyslné zavinění specifické skutkové podstaty cyklistických přestupků výslovně nevyžadují, ale dovolím si uvést několik příkladů, kdy bude zavinění cyklisty dle mého názoru spočívat častěji v úmyslném jednání. Domnívám se, že úmyslné zavinění se bude obvykle vyskytovat například u skutkové

¹⁵ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 135.

¹⁶ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vydání. Brno: CPress, 2014, s. 148-151.

¹⁷ GONSIOROVÁ, Barbora, MÁRTON, Michal. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 65.; ONDRUŠOVÁ, Marta a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: praktický komentář k zákonu č. 250/2016 Sb. (přestupkový řád) s důvodovou zprávou a základní judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 66.

¹⁸ § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

podstaty přestupku v § 125c odst. 1 písm. f) bod 1. zákona o silničním provozu, kdy cyklista bude při jízdě na jízdním kole používat mobilní telefon, nebo například u skutkové podstaty přestupku uvedené v tomtéž zákoně v § 125c odst. 1 písm. i) bod 1., která dopadá na nezastavení cyklisty při dopravní nehodě.

1.3 Dílčí závěry

Tato kapitola práce se zabírala stěžejní právní úpravou pro zkoumanou problematiku. Na základě studia právních předpisů můžeme konstatovat, že téměř komplexně nám práva a povinnosti cyklistů a skutkové podstaty nealkoholových přestupků cyklistů upravuje zákon o silničním provozu. Dalšími důležitými zákony jsou zákon o pozemních komunikacích, jenž obsahuje další práva a povinnosti a skutkové podstaty přestupků cyklistů, a přestupkový zákon, který upravuje mimo jiné podmínky odpovědnosti cyklisty za přestupek.

Druhá část kapitoly byla zaměřena zejména na jednotlivé formální typové znaky nealkoholových přestupků cyklistů, protože právě těmi se tyto přestupky odlišují od jiných přestupků. Po pečlivém prozkoumání těchto znaků lze dospět k závěru, že skutkové podstaty těchto přestupků nemají vyjádřený svůj objekt, ale společným objektem všech je určité zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a že objektivní stránka těchto skutkových podstat spočívá v jednání cyklisty nezapříčiněném nebo neovlivněném alkoholem nebo jinou návykovou látkou, které vede v příčinné souvislosti k následku. Dále se vyznačují tím, že mají zvláštní subjekt, a to cyklistu. A u cyklisty, jenž naplňuje znaky pachatele přestupku, se zkoumá ještě jeho zavinění ve formě úmyslu nebo nedbalosti, což nám charakterizuje subjektivní stránku těchto přestupků.

2 Povinnosti cyklistů

V této kapitole práce se zaměřím na vybrané konkrétní povinnosti cyklisty, které upravuje zákon o silničním provozu. Tyto povinnosti můžeme rozdělit do dvou skupin. První skupina povinností se vztahuje na všechny účastníky provozu na pozemní komunikaci a druhou skupinu tvoří povinnosti, které se vztahují přímo na cyklisty.¹⁹ Níže se budu zabývat příklady povinností spadajících pod obě z těchto skupin. Vybral jsem ty z povinností, které obsahují dle mého názoru komplikovanější právní pojmy. Některé z nich reflektoval Nejvyšší správní soud ve své judikatuře.

Současně bude mých úkolem vyselektovat ze všech skutkových podstat přestupků uvedených v § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu právě ty, které se dotýkají porušení cyklistům uložených povinností a které se zároveň nevážou na porušení povinností cyklistů zapříčiněná požitím alkoholu nebo jiné návykové látky. Z nich poté vyberu tu skutkovou podstatu, která dopadá na porušení mnou zkoumané povinnosti.

2.1 Povinnost přednosti v jízdě

Jednou z povinností, kterou musí každý cyklista ctít, je povinnost cyklisty dát přednost v jízdě. Přednost v jízdě nám definuje zákon o silničním provozu v ustanovení § 2 písm. q), které ji vymezuje jako „*povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*“²⁰.

Přijde mi vhodné se na tomto místě zabývat i problematikou postavení cyklisty na přejezdu pro cyklisty. Přejezd pro cyklisty má legální definici v zákoně o silničním provozu v § 2 písm. ll). Dle této definice je jím místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci, které je vyznačené příslušnou dopravní značkou. Přednost v jízdě na přejezdu pro cyklisty není srovnatelná s postavením chodce na přechodu pro chodce. Chodec má na rozdíl od cyklisty až na výjimky, jako je jízda vozidla s právem přednostní jízdy či jízda tramvaje, na přechodu absolutní přednost. To znamená, že mu ostatní účastníci silničního provozu musí vždy umožnit přednostně přejít vozovku v místě, kde se nachází přechod pro chodce. Cyklista má povinnost se na přejezdu pro cyklisty chovat tak,

¹⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010, sp.zn. 4 Tz 106/2009 (R 9/2011 tr.).

²⁰ § 2 písm. q) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

aby neomezil a neohrozil ostatní účastníky silničního provozu, tudíž o absolutní přednosti zde nelze mluvit.²¹

Na porušení povinnosti přednosti v jízdě reaguje skutková podstata přestupku uvedená v § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu. Je to jedna ze skutkových podstat spadajících do množiny přestupků, kterých se cyklista může dopustit při řízení jízdního kola. Cyklista se dle zákona dopustí takového přestupku, nedá-li přednost v jízdě v případech, ve kterých je k tomu povinen.

V praxi byla podrobněji tato povinnost rozebrána i judikaturou Nejvyššího správního soudu, kdy se Nejvyšší správní soud zabýval kasační stížností cyklisty, který se neúspěšně domáhal toho, že v jeho případě k porušení přednosti v jízdě z jeho strany nedošlo a že se tudíž nedopustil přestupku.

V konkrétním případě došlo k dopravní nehodě, kterou způsobil cyklista tím, že přejížděl na jízdním kole přes vozovku, aniž by dal přednost v jízdě motorovému vozidlu jedoucímu po vozovce. Motorové vozidlo sice při své jízdě zpomalilo před přechodem pro chodce, ale stále mělo přednost v jízdě dle pravidel provozu na pozemních komunikacích.²² Takováto povinnost cyklisty vjíždějícího z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci je upravena v § 23 zákona o silničním provozu. Tato povinnost platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace, ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.

Cyklista v daném případě na svou obranu argumentoval tím, že si nastalou situaci vyložil jako dávání mu přednosti v jízdě, když řidič motorového vozidla přibrzdil před nedalekým přechodem pro chodce. Nejvyšší správní soud ale konstatoval, že pouhé snížení rychlosti před přechodem pro chodce automaticky neznamená dání přednosti cyklistovi, který chce přes vozovku přejet. Cyklista nemůže dle názoru Nejvyššího správního soudu bez dalšího předpokládat, že pouhé zpomalení vozidla je přenechání přednosti v jízdě jinému účastníkovi silničního provozu, když řidič motorového vozidla nemá dle pravidel provozu na pozemních komunikacích žádný důvod cyklistovi přednost v jízdě dát.²³

Dále podotkl, že argumentace cyklisty ohledně toho, že měl řidič motorového vozidla pohotověji zareagovat a vyhnout se srážce s cyklistou, je pro posouzení odpovědnosti

²¹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 135.

²² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. července 2016, sp. zn. 10 As 144/2016-31 (v el. sb. rozh.).

²³ Tamtéž.

naprosto bezpředmětná. Cyklista se porušením své povinnosti přestupku dopustil bez ohledu na to, zdali došlo k dopravní nehodě. „*Podmínkou odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích totiž není to, že v důsledku nedání přednosti v jízdě došlo k dopravní nehodě. Tím, že stěžovatel v daném momentu přejížděl vozovku, nedovoleně omezil řidiče, který v dané situaci měl přednost v jízdě.*“²⁴ Způsobení dopravní nehody má relevanci u jiné ze skutkových podstat přestupku, kterých se mohou řidiči, motorových i nemotorových vozidel, jako účastníci silniční dopravy dopustit. Tato skutková podstata je upravená § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. O té bude zmínka ještě zmínka níže v textu práce.

Nejvyšší správní soud se v tomto případě zabýval pouze jedním příkladem povinnosti cyklisty dát přednost v jízdě, zákon o silničním provozu nám stanovuje i další situace, kdy tato povinnost platí. Cyklista je například povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu vozovky, není-li zřízen připojovací pruh, což nalezneme v § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu. Dále dle § 20 téhož zákona platí, že přednost v jízdě dává cyklista, jestliže je na jeho straně jízdy překážka či zúžená vozovka. Předností v jízdě se tento zákon zabývá i v ustanoveních § 21 a § 22, která popisují dopravní pravidla při odbočování a při jízdě křižovatkou.

2.2 Povinnost technické způsobilosti jízdního kola

Povinnosti cyklisty souvisejí nejen se způsobem řízení jízdního kola a se způsobem jeho jízdy. Další důležitou povinností každého cyklisty je užívání takového jízdního kola, jež splňuje technické požadavky pro tento dopravní prostředek.

Kdy je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, nám definuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Dle tohoto právního předpisu je jízdní kolo, nebo koloběžka, technicky nezpůsobilé, když pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Dále zákon za nezpůsobilé považuje takové jízdní kolo, u něhož řidič neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto

²⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. července 2016, sp. zn. 10 As 144/2016-31 (v el. sb. rozh.).

zákonem, nebo jízdní kolo, u kterého byly provedeny neschválené změny, ale tyto ostatní podmínky nezpůsobilosti budou dle mého názoru na cyklisty dopadat zcela výjimečně.²⁵

Dostupné zdroje zmiňují, že zásadním technickým požadavkem u jízdních kol jsou zejména funkční brzdy. Funkční brzdy jsou důležité pro dobrou ovladatelnost jízdního kola a schopnost s ním rychle a účinně zabrzdít.²⁶ Zabýval jsem se i tím, jestli existuje nějaká hranice, která rozlišuje, kdy ještě brzdy splňují technickou způsobilost a kdy nikoli. Dohledal jsem pouze informaci, že povinnou výbavou jízdního kola jsou dvě k sobě nezávislé účinné brzdy, které by měly být seřizeny a kontrolovány v odborném servise tak, aby ideálně jejich funkčnost byla stoprocentní.

Za skutkovou podstatu přestupku chránící ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích před cyklisty porušujícími tuto povinnost bychom mohli považovat ustanovení § 125c písm. a) bod 3. zákona o silničním provozu. Z něho vyplývá, že přestupku se dopouští cyklista řídící jízdní kolo, jež je technicky nezpůsobilé tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

2.3 Povinnost řídit se světelnými signály

Další povinností cyklisty spadající do množiny povinností cyklisty při řízení jízdního kola je respektování světelných signálů zabezpečujících řádný provoz na pozemních komunikacích.

Tato povinnost vyplývá z obecné povinnosti každého účastníka silničního provozu upravené v § 4 písm. c) zákona silničního provozu. Ta nám mimo jiné stanoví, že je každý, kdo se účastní provozu na pozemních komunikacích, povinen řídit se světelnými či doprovodnými akustickými signály. V ustanovení § 70 odst. 1 téhož zákona je uvedeno, že při řízení provozu na křižovatkách jsou zejména užívány světelné signály tříbarevné soustavy, a to buď ty s plnými signály, nebo se směrovými signály. Jednotlivé světelné signály a jejich význam nám pak podrobněji rozebírá zákon o silničním provozu v ustanoveních § 70 odst. 2 až § 74.

²⁵ § 37 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

²⁶ BERAN, Tomáš. *Nejčastější dopravní přestupky cyklistů* [online]. autoweb.cz, 18. července 2012 [cit. 23. října 2021]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/nejcastejsi-dopravni-prestupky-cyklistu/>.

Speciální světelná signalizační zařízení mohou být zřízena na stezce pro cyklisty nebo cyklistickém pruhu. Tato zařízení mají světelné signály konkrétně určené cyklistům. Jedná se semafor, kde se namísto červeného, oranžového a zeleného kruhového světla rozsvítí vyobrazení kola v některé z těchto barev. Význam barev je stejný jako u jiného semaforového zařízení. Můžeme se ale setkat i se signálem s plnými kruhovými světly, tedy semaforem s červeným, oranžovým nebo zeleným světelným kruhem, jenž je doplněn o bílou tabulku s vyobrazením jízdního kola, která z něj dělá rovněž tento speciální světelný signál pro cyklisty.²⁷ „*Jsou-li signály pro cyklisty umístěny za pozemní komunikací, znamená signál "Signál pro cyklisty se znamením Stůj!", že cyklista nesmí vjíždět na vozovku, "Signál pro cyklisty se znamením Stůj!" spolu se signálem "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", že cyklista je povinen připravit se k jízdě, "Signál pro cyklisty se znamením Volno", že cyklista může přejíždět vozovku; rozsvítí-li se poté signál "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem.*“²⁸

Na porušení této povinnosti reaguje skutková podstata přestupku § 125c odst. 1 písm. f) bod 5. zákona o silničním provozu. Přestupek spočívá v nezastavení na signál, který cyklistovi přikazuje zastavit s jízdním kolem či koloběžkou, nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo při usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou, nejčastěji strážníkem či policistou.

V souvislosti s přestupkem podle této skutkové podstaty se Nejvyšší správní soud zabýval případem, kde stěžovatelem byl sice řidič motorového vozidla, ale jsem přesvědčený, že za pomoci analogie se tento případ dá vztáhnout i na cyklistu. Stěžovatel v kasační stížnosti tvrdil, že se krajský soud odchýlil od judikatury Nejvyššího správního soudu tím, že zamítl žalobu, v níž bylo vytýkáno, že výrok rozhodnutí o přestupku odkazoval pouze na blanketní a neurčitou dispozici právní normy.²⁹

Skutkově se případ týkal toho, že řidič se svým vozidlem nezastavil na světelný signál „Stůj“ při projíždění křižovatkou. Správní orgán toto porušení povinnosti ve výroku rozhodnutí o přestupku kvalifikoval jako § 125c odst. 1 písm. f) bod 5. ve spojení s § 4 písm.

²⁷ § 73 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

²⁸ § 73 odst. 2 tamtéž

²⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. října 2018, sp. zn. 3 As 201/2017-32 (v el. sb. rozh.).

c) zákona o silničním provozu a neuváděl už ustanovení právního předpisu rozlišující jednotlivé světelné signály, zde konkrétně § 70 odst. 2 zákona o silničním provozu.³⁰

Stěžovatel zpochybňoval nejednoznačnost porušení jeho povinnosti a tento nedostatek demonstroval poukazem na různé typy signalizačních zařízení, z nichž některá připouštějí jízdu i při signalizaci „Stůj“, avšak nijak nezpochybňoval to, že sám byl povinen na signál zastavit.³¹

Nejvyšší správní soud tuto kasační stížnost zamítl jako bezdůvodnou s tím, že správní orgán 1. stupně dostatečně specifikoval povinnost, která byla jednáním stěžovatele porušena. Neuvedení ustanovení § 70 odst. 2 zákona o silničním provozu v rozhodnutí správního orgánu nemá vliv na zákonnost konkrétního rozhodnutí, jelikož porušení této právní normy bylo nepochybně patrné z ostatních uvedených ustanovení zákona i ze skutkové věty rozhodnutí.³²

2.4 Povinnosti při jízdě za snížené viditelnosti

Povinnost upravená zákonem přímo pro cyklisty, nikoli pro všechny účastníky silničního provozu, je povinnost mít při jízdě za snížené viditelnosti rozsvícenou svítilnu a světlomet. Tato povinnost je upravena ustanovením § 57 odst. 5 zákona o silničním provozu. Cyklista tak za snížené viditelnosti musí mít rozsvícen světlomet vyzařující bílé světlo, které svítí dopředu, a zadní svítilnu, jež svítí červeným světlem nebo přerušovaným červeným světlem. Za situace, že je vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, postačí cyklistovi namísto předního světlometu svítilna s přerušovaným světlem bílé barvy.

Světlomet neboli reflektor slouží cyklistovi k tomu, aby mu zajistil takové osvětlení vozovky, které mu umožní bezpečnou jízdu, i přestože není samotná vozovka dostatečně osvětlena. Světlomet by měl být „*seřizen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem cyklisty měnit.*“³³ Svítilna se nevyznačuje takovou svítivostí, její funkcí je spíše upozornit ostatní účastníky silničního provozu na cyklistu na pozemní komunikaci.

³⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. října 2018, sp. zn. 3 As 201/2017-32 (v el. sb. rozh.).

³¹ Tamtéž.

³² Tamtéž.

³³ Příloha č. 12 C) bod 2. písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zde je nutné si uvědomit, že toto svícení stanoveným způsobem platí pouze při snížené viditelnosti, tudíž pro cyklisty neplatí povinnost celodenního svícení. Stejně podmínky by měly platit pro osvětlení koloběžky jedoucí na pozemní komunikaci.³⁴

Neurčitý právní pojem snížená viditelnost má svou legální definici v ustanovení § 2 písm. ff) zákona o silničním provozu. To sníženou viditelnost vymezuje jako situaci, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci. Dále stanovuje, že typicky tyto situace nastávají od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu.

Pro porušení této povinnosti, stejně jako pro porušení většiny povinností cyklistů, nenalezneme v zákoně o silničním provozu výslovně vymezenou skutkovou podstatu přestupku. Tento zákon má však v § 125c odst. 1 písm. k) velmi široce definovanou skutkovou podstatu přestupku, pod kterou lze subsumovat celou řadu jednání cyklistů. Tato skutková podstata spočívá v porušení či nesplnění zákonem o silničním provozu stanovených povinností cyklisty nespádajících pod skutkové podstaty přestupků uvedené v § 125c písm. a) až j) zákona o silničním provozu. Někdy bývá označována jako tzv. zbytková skutková podstata.³⁵

U jízdy na jízdním kole bez osvětlení za snížené viditelnosti je však třeba vždy pečlivě zkoumat materiální stránku přestupku, protože toto jednání cyklisty nemusí být vždy tak společensky škodlivé, aby naplňovalo znaky přestupku. V praxi se Nejvyšší správní soud zabýval případem, kde byl stěžovatel zadržen bez osvětlení kola, za což byl uznán vinným z přestupku, ale poté byl se svou kasační stížností úspěšný, jelikož správní orgány téměř nehodnotily materiální stránku cyklistova jednání. Nejvyšší správní soud konstatoval, že zde správní orgány pochybily tím, že se více nezaměřovaly na okolnosti, za kterých byl cyklista zadržen a které by mohly snižovat společenskou nebezpečnost takového jednání. Správní orgány měly brát v potaz i to, že v daném případě k jednání došlo v pozdních nočních hodinách a v místech s nízkou hustotou provozu.³⁶

Tím, že v daném případě ani krajský soud nezhodnotil při přezkumu v rámci správního soudnictví tyto další okolnosti, které by vedly k závěru o materiálním aspektu přestupku

³⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 137.

³⁵ ŠAROCHOVÁ, Hana. *Zranění cyklisté jako pachatele přestupku* [online]. epravo.cz, 10. září 2020 [cit. 20. října 2021]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zraneni-cykliste-jako-pachatele-prestupku-111824.html>.

³⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. května 2018, sp. zn. 5 As 172/2017-33 (v el. sb. rozh.).

cyklisty, a tím, že se nezabýval ani okolnostmi, které by vyloučily porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, byl rozsudek krajského soudu nepřezkoumatelný, a proto byl zrušen a věc byla vrácena krajskému soudu k dalšímu řízení, který byl vázán tímto právním názorem Nejvyššího správního soudu.³⁷

2.5 Povinnost mít řádně nasazenou a upevněnou cyklistou přilbu

Když se zabýváme problematikou povinností cyklistů, je také třeba rozlišovat, zdali se se jedná o cyklistu zletilého nebo nezletilého. Zákon o silničním provozu v určitých případech nezletilému cyklistovi ukládá více povinností než zletilému, například dle § 58 odst. 1 zákona o silničním provozu má cyklista mladší 18 let povinnost při jízdě na jízdním kole mít nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu, která splňuje požadavky podle zvláštního právního předpisu. Taková ochranná přilba musí mít schvalovací značku a schvalovací doložku, jež by neměly chybět u prodávaného výrobku. S ohledem na fikci v § 57 odst. 2 téhož zákona by měl mít ochrannou přilbu splňující tyto požadavky při provozu na pozemních komunikacích i cyklista pohybující se pomocí koloběžky.³⁸

Správná cyklistická přilba obsahuje schvalovací značku s označením ATEST 8SD doplněnou příslušným schvalovacím číslem, která značí, že je výbava výrobku úplná. Toto značení musí být na přilbě viditelné bez nutnosti její demontáže.³⁹ Schvalovací doložka cyklistické přilby nám prokazuje, že byla přilba schválena Ministerstvem dopravy ČR.⁴⁰

Porušení této povinnosti by mohlo být po zhodnocení všech okolností kvalifikováno jako přestupek spadající opět pod zbytkovou skutkovou podstatu uvedenou v zákoně o silničním provozu v § 125c odst. 1 písm. k). Odpovědný za tento přestupek může být vždy pouze mladistvý, nikoli jeho rodič či jiný zákonný zástupce, i když mu nezajistil ochrannou přilbu. Tento závěr bychom dovodili z pravidel subjektivní odpovědnosti, dle nichž může být za takové jednání odpovědná jen konkrétní osoba, která přilbu neměla nasazenou a připevněnou. Z toho tedy plyne, že za takový přestupek bude odpovědný pouze cyklista starší

³⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. května 2018, sp. zn. 5 As 172/2017-33 (v el. sb. rozh.).

³⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 316.

³⁹ Příloha č. 12 A) bod 30. písm. a) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁰ Asociace Záchraný kruh. *Cyklistické přilby* [online]. zachranny-kruh.cz, [cit. 9. ledna 2022]. Dostupné z: <https://www.zachranny-kruh.cz/kazdodenni-rizika/ochrana-fyzickeho-zdravi/cyklisticke-prilby.html>.

15 let, který není zletilý a který naplní i další znaky přestupku. Mladší osoba bude beztrestná.⁴¹

2.6 Povinnosti při přejíždění mezi jízdními pruhy

Posledním souborem povinností, kterými se budu zabírat podrobněji, jsou povinnosti vztahující se na cyklisty i ostatní řidiče, a to povinnosti při přejíždění mezi jízdními pruhy. Přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého je právem těchto účastníků silničního provozu, ale musí na něj navázáno několik povinností, aby mohlo být bezpečně realizováno.

V zákoně o silničním provozu je toto právo obsaženo v ustanovení § 12 upravujícím komplexně jízdu v jízdních pruzích. K přejíždění se vztahuje zejména odst. 5 výše zmíněného ustanovení zákona, jež stanoví, že přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí cyklista pouze tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí, a současně přitom dává znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě vozidel jedoucích v průběžném pruhu cyklistům do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a cyklisté na jízdních kolech do něho přejíždějící mohli řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Pokud se dva jízdni pruhy sbíhají v jeden a není zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.

Pravidla vztahující se k přejíždění u komunikací se třemi jízdními pruhy upravuje § 12 odst. 6 zákona o silničním provozu. V takovém případě smí cyklista přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu. Obdobné pravidlo platí při přejíždění z levých jízdních pruhů do středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.

Legální definici pojmu jízdni pruh nalezneme v § 2 písm. t) zákona o silničním provozu, která jízdni pruh definuje jako část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou. Tento zákon obsahuje i definici připojovacího pruhu, ta je uvedena v § 2 písm. u). Dle ní je připojovacím pruhem přídatný jízdni pruh určený pro zařazování vozidel do jízdního proudu průběžného pruhu.

⁴¹ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vydání. Brno: CPress, 2014, s. 150.

Porušením některé z povinností platících u přejíždění mezi jízdami pruhy je dle mého názoru opět nejčastěji naplněna shora uváděná sběrná skutková podstata přestupku, čili přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Některé otázky související s těmito povinnostmi rozvádí judikatura Nejvyššího správního soudu. Nejvyšší správní soud na základě kasační stížnosti přezkoumával rozhodnutí o uznání viny cyklisty z přestupku, jehož se měl cyklista dopustit tím, že si při řízení horského jízdniho kola nepočínal dostatečně opatrně a při přejíždění z pravého do levého jízdniho pruhu ohrozil a omezil řidiče motocyklu a došlo tak ke střetu a nehodě.

Jednou z otázek, kterou se Nejvyšší správní soud zabýval, byla otázka vztahu dodržení povinnosti cyklisty a extrémní či znemožňující rychlosti vozidla jedoucího v pruhu, do které cyklista přejížděl. Pouze pokud by rychlost motocyklu prakticky znemožnila tuto přednost dát, lze dospět k závěru o neodpovědnosti cyklisty za spáchání dopravního přestupku. Krajský soud rychlost motocyklu s ohledem na místní podmínky nepovažoval za extrémní ani znemožňující, a proto měl dát stěžovatel řidiči motocyklu přednost, i když se dle revizního posudku mohlo jednat až o 46% překročení nejvyšší dovolené rychlosti ze strany řidiče motocyklu. Nejvyšší správní soud tento jeho závěr potvrdil, protože s ohledem na konkrétní okolnosti případu nespatořoval situaci vylučující cyklistovo zavinění přestupku. Navíc potvrdil i další závěr krajského soudu, který se týkal toho, že za situace, při níž by motocykl stihl zabrzdít a k nehodě nedošlo, by přesto byla skutková podstata přestupku naplněna.⁴²

Nejvyšší správní soud v rozsudku ještě připomněl, že v předchozí judikatuře kasačního soudu⁴³ byl vysloven názor, že výjimečně může být příčinou nehody na vozovce jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici. A to právě tehdy, když řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlou jízdou znemožní řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky splnění povinnosti dát přednost.⁴⁴ Analogicky by tak cyklista, který vjíždí z přípojovacího jízdniho pruhu, nebyl odpovědný z přestupku za porušení povinností při přejíždění mezi jízdami pruhy.

V tomto případě přezkoumávaném kasační stížností spatřuji nejen naplnění skutkové podstaty přestupku cyklisty dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, ale i naplnění skutkové podstaty přestupku cyklisty dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním

⁴² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. prosince 2017, sp. zn. 1 As 313/2016-66 (v el. sb. rozh.).

⁴³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. prosince 2012, sp. zn. 7 As 91/2012-62 (v el. sb. rozh.).

⁴⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. prosince 2017, sp. zn. 1 As 313/2016-66 (v el. sb. rozh.).

provozu. Ta spočívá v tom, že cyklista způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví. K tomu v popisovaném případě došlo, jelikož cyklista porušením svých povinností při přejíždění mezi jízdami pruhy způsobil dopravní nehodu, při které motocyklista utrpěl zranění.

2.7 Dílčí závěry

Zákon o silničním provozu obsahuje velké množství povinností cyklistů, toto byl pouhý výběr několika z nich. Zabýval jsem se příklady povinností, které můžeme podřadit pod skupinu povinností při jízdě na jízdním kole. Z nich jsem vybral povinnost cyklisty dát přednost v jízdě a povinnost cyklisty řídit se světelnými signály, na jejichž porušení reagují skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. f) bod 5. a 8. Související otázky s těmito povinnostmi rozebírala i judikatura Nejvyššího správního soudu. Z těchto judikатурních případů vyplývá, že u přednosti v jízdě bychom měli pamatovat na to, že pouhé zpomalení jiného vozidla, které má přednost v jízdě dle silničních pravidel, není přenecháním přednosti cyklistovi, který přednost v daném případě nemá, a že povinnost cyklisty zastavit na světelný signál Stůj vyplývá z obecné povinnosti každého účastníka silničního provozu řídit se světelnými signály a bez dalšího je takto dostatečně specifikována.

Dále jsem se věnoval povinnosti technické způsobilosti jízdního kola, tedy povinnosti mít jízdní kolo, u kterého lze prokázat jeho technickou způsobilost, bez závad a bez neschválených změn. Porušení této povinnosti je postihováno skutkovou podstatou § 125c písm. a) bod 3. zákona o silničním provozu.

Podrobněji jsem rozebral ještě povinnosti, jejichž porušení by zákon o silničním provozu podřadil pod sběrnou skutkovou podstatu přestupků cyklisty upravenou v § 125c odst. 1 písm. k). Jednou z nich byla povinnost nezletilého cyklisty mít řádně nasazenou a upevněnou cyklistickou přilbu, která splňuje požadavky schvalovací značky a schvalovací doložky. Další z nich byla povinnost cyklisty mít za jízdy za snížené viditelnosti na jízdním kole rozsvícen přední světlomet a zadní svítilnu. A nakonec jsem se zabýval povinnostmi při přejíždění mezi jízdami pruhy. K přejíždění mezi jízdami pruhy Nejvyšší správní soud dodal, že k porušení některé z povinností při přejíždění cyklistou by nedošlo jedině tehdy, kdyby přes extrémní či znemožňující rychlost druhého vozidla nešlo tuto povinnost dodržet.

Dále bych na tomto místě rád zmínil další skutkové podstaty přestupků, které upravuje zákon o silničním provozu a které jsou dle mého názoru použitelné na jednání cyklistů,

protože svou povahou nevylučují jednání, kterých se cyklisté dopouštějí. O těchto přestupcích se zmíním pouze ve stručnosti, protože je nepovažuji za tak společensky škodlivé nebo protože výklad s nimi souvisejících pojmů není dle mého názoru tolik problematický jako u výše zmíněných skutkových podstat přestupků.

První skutková podstata přestupku, jež si jistě zaslouží zmínku, je skutková podstata uvedená v ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 1. zákona o silničním provozu, která postihuje situace, kdy cyklista drží v ruce nebo jiným způsobem telefon či jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Literatura uvádí, že z policejních statistik vyplývá, že právě jednání spočívající v držení hovorového nebo jiného zařízení nebo jiná manipulace s ním, zejména psaní SMS zpráv, je velmi častou příčinou dopravních nehod, protože cyklista nebo jiný řidič se pak nedokáže plně věnovat řízení svého vozidla.⁴⁵

Další v úvahu přicházející skutkové podstaty přestupků cyklisty spatřuji v zákoně o silničním provozu v § 125c odst. 1 písm. f) bod 6. a bod 9., které dopadají na jednání, kdy cyklista neumožní chodci bezpečný a nerušený přechod vozovky, na jiné jednání, při kterém je chodec cyklistou ohrožen, nebo na zakázané vjíždění cyklisty na železniční přejezd.

Přestupku se cyklista může dopustit také v souvislosti se svým chováním při dopravní nehodě. Skutkovou podstatu tohoto přestupku nalezneme v § 125c odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu. Tato skutková podstata nepostihuje způsobení dopravní nehody cyklistou, což už bylo výše popsáno, kdy je za její způsobení cyklista odpovědný, ale postihuje to, jak se cyklista zachová při jakékoli dopravní nehodě, u které je přítomen. Chování, za které je poté cyklista odpovědný, může spočívat v tom, že cyklista jako účastník provozu na pozemních komunikacích neprodleně nezastaví se svým jízdním kolem, neohlásí policistovi takovou dopravní nehodu, neprokáže svou totožnost před ostatními účastníky dopravní nehody nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody či se na toto místo neprodleně nevrátí po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

⁴⁵ HRINKO, Martin a kol. *Pořádková činnost policie*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020, s. 153.

3 Sankcionování cyklistů

Nedílnou součástí problematiky přestupků cyklistů z hmotněprávního hlediska je zajisté i sankcionování, tedy uložení efektivního druhu správního trestu za spáchaný přestupek a zároveň jeho uložení v konkrétní, zákonem odpovídající, výměře. V této kapitole se budu dále zabývat tím, jaký správní trest a v jaké výši lze uložit v konkrétním případě i ve zjednodušeném přestupkovém řízení, tedy příkazem na místě.

Za přestupky, jejichž skutkové podstaty jsou výše uvedeny, nelze dle zákona o silničním provozu jako speciálního právního předpisu vůči obecné právní úpravě uložit napomenutí. Dle tohoto právního předpisu můžeme za takové přestupky ukládat pokuty, jejichž výše se bude odvíjet dle příslušné skutkové podstaty. Rozpětí výše sazby pokuty za jednotlivé skutkové podstaty stanovuje § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu.

Za některé z výše uvedených přestupků by se měl dle zákonné dikce § 125c odst. 6 zákona o silničním provozu uložit i správní trest zákazu činnosti. Horní a spodní hranice sazeb zákazu činnosti a další podmínky pro jeho uložení jsou, dle příslušných skutkových podstat přestupků, dány ustanovením § 125c odst. 6 písm. a) až c) zákona o silničním provozu. Přestupky cyklistů, za něž se ukládá správní trest zákazu činnosti, jsou vyloučeny z možnosti projednání ve zjednodušeném řízení příkazem na místě.⁴⁶ Při studiu dostupné judikatury se mi potvrdilo to, že správní trest zákazu jízdy na jízdním kole v praxi nemůže být cyklistům uložen, protože jízda na jízdním kole není činností, která by byla podmíněna jakýmkoli veřejnoprávním oprávněním.

Pokutu lze uložit příkazem na místě v případě, že obviněný cyklista bude souhlasit *se zjištěným stavem věci, právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku.*⁴⁷ Zákon o silničním provozu stanovuje u některých skutkových podstat přestupků cyklistů maximální horní sazby pokut, které lze projednat příkazem na místě, a to v ustanovení § 125c odst. 7. U ostatních přestupků cyklistů lze příkazem na místě uložit pokutu maximálně ve výši 10 000 Kč a v případě mladistvého cyklisty pokutu s maximálně ve výši 2 500 Kč, což vychází z obecné právní úpravy přestupkového zákona.⁴⁸ Pokutu příkazem na místě může cyklistovi uložit vyjma obecního úřadu obce s rozšířenou působností například i orgán Policie ČR. Strážník obecní policie toto oprávnění nemá, pokud byl

⁴⁶ § 125c odst. 5, 6, 8, 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁷ § 91 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁸ Tamtéž.

přestupek cyklisty spáchán porušením zákona o silničním provozu,⁴⁹ ale pokud se cyklista dopustí přestupku dle zákona o pozemních komunikacích, pak může být pokuta příkazem na místě uložena i strážníkem obecní policie.

Na příkladu přestupků cyklistů v předchozí kapitole podrobněji rozebraných se pokusím demonstrovat, jaký druh správního trestu je možné v konkrétních případech uložit.

Jedním z výše popisovaných přestupků byl přestupek cyklisty spočívající v nedodržení povinnosti přednosti při jízdě na jízdním kole. Za tento přestupek se cyklistovi ukládá pokuta v sazbě od 2 500 Kč do 5 000 Kč podle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu. Tato pokuta by mohla být cyklistovi uložena příkazem na místě pouze tehdy, pokud by její výše odpovídala dolní hranici možné pokuty, tedy 2500 Kč, což stanovuje § 125c odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu.

Dále byl shora podrobněji rozebrán přestupek cyklisty za nedodržení povinnosti řídit se světelnými signály. Za něj se ukládá cyklistovi pokuta ve stejné výši jako za přestupek při nedodržení dát přednost v jízdě, tedy v sazbě od 2 500 Kč do 5 000 Kč, a příkazem na místě může být rovněž projednán jen tehdy, je-li za něj uložena pokuta ve výši 2 500 Kč.⁵⁰

Za přestupky spadající pod sběrnou skutkovou podstatu přestupků cyklistů se ukládá podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu pokuta v sazbě se spodní hranicí 1 500 Kč a horní hranicí 2 500 Kč. Příkaz na místě lze podle § 125c odst. 7 písm. a) téhož zákona vydat na pokutu, jejíž výše je maximálně 2 000 Kč.

Podrobněji jsem se věnoval ještě přestupku, kterého se cyklista dopustí, když jeho jízdní kolo nespĺňuje požadavky technické způsobilosti. Za tento přestupek má být uložena pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč, což vyplývá z § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu. Uvedené horní hranice sazby pokut se u mladistvého cyklisty dle obecné právní úpravy přestupkového zákona snižují na polovinu⁵¹ a ta navíc nesmí přesahovat částku 5 000 Kč.⁵²

⁴⁹ § 91 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁰ § 125 odst. 5 písm. f) a odst. 7 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

⁵¹ MÁRTON, Michal. Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě. In: *COFOLA 2010: the Conference Proceedings*, Brno: Masarykova univerzita, 2010, s. 1154.

⁵² § 57 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Jak je vidno i za pomoci konkrétních příkladů, současnou právní úpravou silničního zákona je represivně nastavena pokuta jako jediný správní trest za přestupkovou činnost cyklistů. Pokuta musí být efektivní, aby plnila zejména svůj primární účel, tedy předcházení dalším nealkoholovým přestupkům cyklistů. Zdali zajistí efektivní prevenci pouze pokuta, je ovšem diskutabilní. Domnívám se, že v některých případech by bylo efektivní uložit pouhé napomenutí, které je zákonem o silničním provozu vyloučeno. Možnost vyřešit přestupky cyklistů napomenutím vyloučila novela zákona o silničním provozu účinná od 1. 10. 2018, která dle zákonodárce odstranila výkladové problémy s tím, jestli lze za daný přestupek uložit kromě pokuty i napomenutí.⁵³ Podle mého názoru je to velmi nešťastná argumentace, jelikož mnoho nealkoholových přestupků cyklistů nedosahuje takové společenské škodlivosti, aby nemohly být efektivně napraveny napomenutím a aby se jim jen napomenutím nepodařilo předcházet. Ve vyloučení napomenutí spatřuji největší selhání právní úpravy v otázce sankcionování nealkoholových přestupků cyklistů. Naopak největší benefit právní úpravy v této oblasti spatřuji v možnosti ukládání pokut příkazem na místě. Pokuta uložená příkazem na místě bude sice v menší výši, než jaké může dosáhnout v klasickém přestupkovém řízení, ale jednodušším způsobem se docílí jejího skutečného zaplacení, což je také důležitou součástí celého procesu sankcionování.⁵⁴

Závěrem lze shrnout, že za nealkoholové přestupky cyklistů podle zákona o silničním provozu nelze uložit napomenutí, které by podle mého názoru u některých nealkoholových přestupků cyklistů bylo stejně efektivní jako ukládání pokut. V současné době se za tyto přestupky ukládá pokuta, jejíž výše se odvíjí od příslušné skutkové podstaty přestupku cyklisty. Zákon o silničním provozu stanovuje sazby pokut pomocí dolní a horní hranice. Vedle pokuty se za některé tyto přestupky má podle zákona o silničním provozu ukládat i správní trest zákazu činnosti, který se však vůči cyklistům v praxi neuplatňuje. Správní trest zákazu činnosti podle zákona o silničním provozu totiž znamená zákaz řízení motorového vozidla, kterým jízdí kolo není. Každopádně přestupky, u nichž zákon předpokládá možnost uložení zákazu činnosti, nelze projednat v příkazním řízení příkazem na místě. Uložení pokuty příkazem na místě má přitom také omezení daná přestupkovým zákonem.

⁵³ SEJKORA, Jiří. Udělali jste dopravní přestupek? Bez pokuty už nevyváznete! [online]. denik.cz, 4. října 2018 [cit. 12. března 2022]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/regiony/za-dopravni-prestupek-uz-se-policisty-nedomluvite-20181004.html>.

⁵⁴ MATES, Pavel, ŠEMÍK, Karel. Reforma správního trestání. *Právní rozhledy*, 2012, roč. 20, č. 23-24, s. 840.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo obeznámení čtenářů s problematikou přestupků, kterých se mohou cyklisté jako jedni z účastníků provozu na pozemních komunikacích dopustit a které nesouvisejí s užitím návykové látky. Zaměřil jsem se zejména na to, jestli právní úprava stanovuje dostatečné povinnosti cyklistů, které chrání cyklisty a ostatní účastníky silničního provozu, jestli skutkové podstaty nealkoholových přestupků cyklistů reagují na povinnosti uložené cyklistům a jestli jsou tyto přestupky spojeny s efektivní sankcí. K tomu, abych se dobral co nejpřesnějších závěrů, jsem si v úvodu vymezil tři výzkumné otázky. Zároveň jsem si v úvodu stanovil hypotézu, že povinnosti cyklistů při provozu na pozemních komunikacích a přestupky s nimi související jsou upraveny zákonem o silničním provozu komplexně.

První z výzkumných otázek se týkala stěžejního právního předpisu pro tuto oblast, kterým je zákon o silničním provozu, jenž upravuje většinu povinností cyklistů, skutkové podstaty přestupků postihující jejich porušení a druhy správních trestů za tyto přestupky. Zajímalo mě, jestli je zákon o silničním provozu v souvislosti s novelami v oblasti přestupků cyklistů obsahově stabilní. Dospěl jsem k závěru, že oblast přestupků cyklistů v tomto zákoně doznala, dle mého názoru, největších změn v roce 2011, kdy byly do tohoto zákona doplněny skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z tehdy účinného přestupkového zákona. Aktuálnější změnou, k níž došlo novelou zákona v roce 2018, bylo vyloučení možnosti uložit napomenutí za jakýkoli přestupek dle tohoto zákona. Další změny v této oblasti přestupků spatřuji spíše jako změny nepřímé, a to z důvodu, že se jednalo o změny spočívající v doplnění povinností cyklistů, jejichž potřeba vyvstala vzhledem k aktuálnímu vývoji ve společnosti. Například bylo potřeba stanovit jasná pravidla mezi chodci, cyklisty a osobami na přepravnících typu Segway. Jedna z posledních novel se zabývala povinnostmi zabezpečujícími ochranu cyklistů, a to povinnostmi při předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla. Novela upravila v této souvislosti bezpečný boční odstup řidiče motorového vozidla od cyklisty.

Částečně jsem si při studiu a rozboru relevantní právní úpravy k tématu vyvrátil stanovenou hypotézu v tom, že jsou povinnosti a přestupky cyklistů uceleně upraveny zákonem o silničním provozu, jelikož jsem dospěl k závěru, že svoji úpravu mají například i v zákoně o pozemních komunikacích.

Druhou z výzkumných otázek jsem se chtěl dobrat odpovědi na to, zdali na porušení veškerých povinností uložených cyklistům reagují skutkové podstaty přestupků. Konstatuji, že ano, a uvádím k tomu následující: Zákon o silničním provozu obsahuje celou řadu konkrétních skutkových podstat přestupků postihujících porušení jednotlivých povinností cyklistů. Vyjma těchto specifických skutkových podstat přestupků obsahuje i skutkovou podstatu přestupku, která reaguje na nesplnění nebo porušení těch povinností, které nemají zajištěnu ochranu jinou, konkrétní, skutkovou podstatou přestupku. Tato skutková podstata přestupku se označuje jako sběrná nebo zbytková a je upravena zákonem o silničním provozu v § 125c odst. 1 písm. k).

V práci jsem navíc podrobněji rozebíral některé povinnosti cyklistů, které jsou chráněny touto sběrnou skutkovou podstatou přestupku. Takovými povinnostmi jsou například povinnost nezletilého cyklisty mít řádně nasazenou a upevněnou cyklistickou přilbu se schvalovací značkou a doložkou, povinnost cyklisty mít za jízdy za snížené viditelnosti na jízdním kole rozsvícen přední světlomet a zadní svítilnu a povinnosti při přeježdění mezi jízdními pruhy. Myslím si však, že by bylo vhodnější, kdyby byla každá z povinností spadajících pod tuto sběrnou skutkovou podstatu přestupku chráněna vlastní skutkovou podstatou přestupku, protože samostatná skutková podstata přestupku dokáže více zohlednit jednotlivé odlišnosti konkrétních povinností cyklistů.

Poslední výzkumná otázka se vztahovala k sankcionování cyklistů za nealkoholové přestupky. Zkoumal jsem, zdali jsou správní tresty ukládané za tyto přestupky efektivní. Za přestupky cyklistů se v praxi ukládá pouze pokuta. Tudiž jsem se následně zabýval tím, jestli pouze pokuta zajistí efektivní dosažení účelu sankcionování. Dle mého názoru by u některých nealkoholových přestupků cyklistů účinnou a efektivní prevencí a nápravu zajistilo i napomenutí, které je ovšem současnou právní úpravou vyloučeno. Co se týče efektivnosti pokut, jsem toho názoru, že musí dojít k reálnému zaplacení pokuty cyklistou, aby byla efektivním správním trestem plnicím svůj účel. Proto se mi ukládání pokut příkazem na místě jeví jako nejefektivnější způsob jejich ukládání.

Zdroje

Monografie:

BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vydání. Brno: CPress, 2014, 181 s.

FIALA, Zdeněk a kol. *Správní právo trestní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, 304 s.

GONSIOROVÁ, Barbora, MÁRTON, Michal. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, 272 s.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 1459 s.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 570 s.

HORZINKOVÁ, Eva, KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. vydání. Praha: Leges, 2019, 960 s.

HRINKO, Martin a kol. *Pořádková činnost policie*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020, 354 s.

MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 239 s.

ONDRUŠOVÁ, Marta a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: praktický komentář k zákonu č. 250/2016 Sb. (přestupkový řád) s důvodovou zprávou a základní judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, 773 s.

PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, 448 s.

Komentáře:

JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, 1050 s.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, 438 s.

Články v odborných časopisech a sbornících:

MATES, Pavel, ŠEMÍK, Karel. Reforma správního trestání. *Právní rozhledy*, 2012, roč. 20, č. 23-24, s. 840.

MÁRTON, Michal. Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě. In: *COFOLA 2010: the Conference Proceedings*, Brno: Masarykova univerzita, 2010, s. 1154.

O změnách v zákoně o silničním provozu. *Právní rozhledy* [online databáze], 2015, č. 10 [cit. 27. října 2021]. Dostupné z: [databáze beck-online.cz](http://databaze.beck-online.cz).

VETEŠNÍK, Pavel. Zkrácené řízení o některých přestupcích podle zákona o silničním provozu. *Právní rozhledy* [online databáze], 2013, č. 6 [cit. 26. října 2021]. Dostupné z: [databáze beck-online.cz](http://databaze.beck-online.cz).

Internetové zdroje:

Asociace Záchraný kruh. *Cyklistické přílby* [online]. zachranny-kruh.cz, [cit. 9. ledna 2022]. Dostupné z: <https://www.zachranny-kruh.cz/kazdodenni-rizika/ochrana-fyzickeho-zdravi/cyklisticke-prilby.html>.

BERAN, Tomáš. *Nejčastější dopravní přestupky cyklistů* [online]. autoweb.cz, 18. července 2012 [cit. 23. října 2021]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/nejcastejsi-dopravni-prestupky-cyklistu/>.

SEJKORA, Jiří. Udělali jste dopravní přestupek? Bez pokuty už nevyvážete! [online]. denik.cz, 4. října 2018 [cit. 12. března 2022]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/regiony/zadopravni-prestupek-uz-se-policisty-nedomluvite-20181004.html>.

ŠAROCHOVÁ, Hana. *Zranění cyklisté jako pachatelé přestupku* [online]. epravo.cz, 10. září 2020 [cit. 20. října 2021]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zraneni-cykliste-jako-pachatele-prestupku-111824.html>.

Judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010, sp.zn. 4 Tz 106/2009 (R 9/2011 tr.).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. října 2018, sp. zn. 3 As 201/2017-32 (v el. sb. rozh.).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. května 2018, sp. zn. 5 As 172/2017-33 (v el. sb. rozh.).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. prosince 2012, sp. zn. 7 As 91/2012-62 (v el. sb. rozh.).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. prosince 2017, sp. zn. 1 As 313/2016-66 (v el. sb. rozh.).

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. července 2016, sp. zn. 10 As 144/2016-31 (v el. sb. rozh.).

Právní předpisy:

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

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

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

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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

Shrnutí

Bakalářská práce zkoumá problematiku přestupků cyklistů, které nejsou zapříčiněny jednáním cyklisty pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Cílem práce je zjistit, zda právní úprava stanovuje povinnosti cyklisty dostatečně, aby mohly ochránit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích i cyklisty samotné. Dále zkoumá, zda porušení jednotlivých povinností cyklistů je kryto příslušnými skutkovými podstaty přestupků.

Text práce nejprve popisuje právní předpisy, které se tímto tématem zabývají, a jednotlivé znaky skutkových podstat těchto přestupků: objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka. Následně jsou rozebrány některé povinnosti cyklistů včetně přestupků za porušení těchto povinností. Problémy spojené s jednotlivými povinnostmi jsou ukázány i na konkrétních případech, o kterých rozhodoval Nejvyšší správní soud. V textu jsou uvedeny i konkrétní sankce za spáchané přestupky.

Bakalářská práce vychází z právního stavu ke dni 15. února 2022.

Abstract

The bachelor's thesis examines the issue of offenses of cyclists which aren't caused by the cyclist's actions under the influence of alcohol or other narcotics. The aim of the thesis is to find out if the legal regulation determines the duties of cyclists sufficiently and if these duties to be able to protect cyclists and other road users. Further it examines whether the breach of individual duties of cyclists is covered by the relevant facts of the offenses.

The text of the thesis first describes the legal regulations that deal with this topic, and the individual features of the facts of these offenses: object, objective side, subject, subjective side. After that some duties of cyclists and offenses for breach of these duties are analysed. The problems associated with individual duties are shown to specific cases which was decided by the Supreme Administrative Court, too. The text of thesis describes specific sanctions for the committed offences.

The thesis is based on the current legislation as of 15th February 2022.

Klíčová slova

Přestupek, skutková podstata, cyklista, jízdní kolo, alkohol, omamná látka, pozemní komunikace, povinnosti, sankce, pokuta.

Keywords

Offence, facts of the case, cyclist, bicycle, alcohol, narcotic, roadway, duty, sanction, fine.