

# **Dopravní nehody ve vazbě na rozhodování českých soudů a připravované změny legislativy v dopravě**

**Mgr. Petr Hrdlička**

24. dubna 2025

**Profesní sdružení AŠ ČR**

# **Působnost z. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)**

## **§ 1 Předmět úpravy**

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích),**
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
- e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.**

# Působnost zákona o silničním provozu

**Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**

## **§ 2 Pozemní komunikace a jejich rozdělení**

**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.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

## **Působnost zákona o silničním provozu ve vazbě na dopravní nehody**

**„...pravidla provozu na pozemních komunikacích platí na všech účelových komunikacích, tedy i na účelových komunikacích veřejně nepřístupných (jakým způsobem je účelová komunikace vedena v katastru nemovitostí není podstatné), to znamená, že všechny události, ke kterým dojde na účelové komunikaci v uzavřeném objektu nebo prostoru v souvislosti s provozem vozidla v pohybu, by měly být šetřeny jako dopravní nehody. ...**

.... Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem, dále je povinen řídit se také světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Tato povinnost vychází z obecné právní úpravy, a proto na ni nemusí být účastník provozu na pozemních komunikacích zvlášť jiným způsobem upozorňován.“

**Stanovisko ŘSDP PPČR ze dne 13. února 2014, č.j. PPR-33741-1/ČJ-2014-990440**

## **Působnost zákona o silničním provozu ve vazbě na dopravní nehody**

**„Pravidla silničního provozu platí na všech kategoriích pozemních komunikací bez rozdílu a tato pravidla je každý účastník silničního provozu povinen dodržovat pod hrozbou sankčního postihu, k němuž jsou oprávněny příslušné správní orgány, popř. další orgány veřejné moci.**

**Parkovací domy lze považovat za neveřejnou účelovou komunikaci dle § 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, a na provoz na této pozemní komunikaci se vztahují pravidla upravená zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.“**

**Stanovisko MD ze dne 17.02.2020, sp. zn. 523/2019-160-OST/6, k platnosti pravidel silničního provozu na různých kategoriích pozemních komunikacích**

**[https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-stannoviska-MD](https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-stannoviska-MD)**

# Dopravní nehody - rozdělení

## Obecné rozdělení dopravních nehod:

- 1) havárie** – dopravní nehoda, na které má účast pouze jedno vozidlo, nejedná se o srážku s jiným účastníkem silničního provozu ani s pevnou překážkou. (např. řidič s vozidlem při průjezdu zatáčkou dostane smyk a s vozidlem skončí mimo pozemní komunikaci, kde se převrátí na střechu)
- 2) srážka** – účast vozidla s jiným účastníkem nebo účast s více účastníky silničního provozu. Může jít o srážky (čelní, boční, zadní), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem atd.
- 3) jiná nehoda** – nejedná se o srážku ani havárii, poškozený není většinou řidič, ale jiný účastník silničního provozu. Jedná se např. o pád a zranění osob ve vozidle MHD v důsledku prudkého brzdění.
- 4) škodní událost** – jde o vznik hmotné škody na majetku, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníka silničního provozu, např. poškození čelních, bočních a zadních skel vozidla, předních světlometů a zadních svítilen atd., v důsledku např. odlétnutého předmětu (kamenu) od pneumatik vozidla, nikoli však z korby vozidla v důsledku nezajištění nákladu.

## Víte, že....?



Vůz Anglo-French Motor Car Company Zdroj: The Society of Automotive Historians

První zaznamenaná smrtelná dopravní nehoda na území Evropy, kdy vozidlo srazilo chodce, se odehrála dne 17. srpna 1896 v Londýně. Obětí byla Bridget Driscoll, čtyřiačtyřicetiletá žena, která přecházela silnici v blízkosti Crystal Palace. Automobil řídil Arthur Edsall, který jel vozem společnosti Anglo-French Motor Car Company. Vozidlo se v době nehody pohybovalo rychlostí asi **7 km/h**, což tehdy přesahovalo maximální dovolenou rychlost **3 km/h**.

<https://cnn.iprima.cz/prvni-dopravni-nehoda-se-stala-pred-130-lety-auto-jelo-zavratnou-rychlosti-7-km-h-448213>

# Dopravní nehoda - definice

## Dopravní nehoda (§ 47 zákona o silničním provozu)

- **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.**





# Dopravní nehody - práva a povinnosti

**Řidič**, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen (odst. 2)

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

---

**Řidič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti [§ 2 písm. d) zákona o silničním provozu]

# Dopravní nehody - práva a povinnosti

**Účastníci** dopravní nehody jsou povinni (odst. 3)

- a) **učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,**
- b) **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,**
- c) **označit místo dopravní nehody,**
- d) **umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,**

---

**Účastník** dopravní nehody je každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody [viz § 2 písm. a) vyhl. č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod - pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod]

# Dopravní nehody - práva a povinnosti

## Účastníci dopravní nehody jsou povinni

e) **neprodleně ohlásit policii** poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) **prokázat si** na požádání navzájem svou **totožnost** a **sdělit údaje o vozidle**, které mělo účast na dopravní nehodě,

g) 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; záznam lze pořídit a jednotlivě autentizovat též elektronicky, podepíší-li jej účastníci elektronickým podpisem

/g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, **sepsat a podepsat společný záznam o dopravní nehodě, který musí obsahovat určení místa, datum a čas dopravní nehody, její příčinu, průběh a následky, identifikační údaje jejích účastníků a vozidel a nákres nebo fotodokumentaci místa dopravní nehody; společný záznam o dopravní nehodě lze pořídit rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Českou kanceláří pojistitelů. (text účinný od 1. 7. 2025)/**

# Dopravní nehody - práva a povinnosti

## Odst. 4)

**Dojde-li** při dopravní nehodě k **usmrcení nebo zranění osoby** nebo k **hmotné škodě převyšující zřejmě** na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku **100 000 Kč (od 1. 7. 2025 – 200 000 Kč)**, jsou účastníci dopravní nehody povinni

- a) **neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,**
- b) **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,**
- c) **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.

# Dopravní nehody – práva a povinnosti

Odst. 5)

**Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě**

- a) **dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,**
- b) **dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo**
- c) **účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.**

# Právní úprava při nesplnění povinnosti po DN

## § 125c odst. 1 písm. i)

*při dopravní nehodě*

- *1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo*
  - řidič, který měl účast na DN
- *2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policii*
  - účastníci DN, **postačí, že nahlásí jeden**
  - **usmrcení nebo zranění osoby, hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč /od 1.7. 2025 - 200 000 Kč/**
  - **hmotná škoda na majetku třetí osoby**, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
  - **poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace**
  - **nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na PK**

# Právní úprava při nesplnění povinnosti po DN

- 3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) **neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě**
  - účastníci DN
- 4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) a odst. 5 **nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody**
  - účastníci DN
  - **usmrcení nebo zranění osoby, hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč / od 1.7. 2025 - 200 000 Kč/**
  - **včetně případů uvedených v odst. 5**

## § 125c odst. 1 písm. k)

Ostatní, nevyjmenované porušení povinností při DN (např. nesepsání záznamu o DN (§ 47/3g), neponechání vozidel v konečném postavení po nehodě (§ 47/4b) apod.)

## Judikatura k § 125c/1 i) b. 1, k)

**NSS, č. j. 9 As 172/2021 – 34 (Právní rozhledy č. 15-16/2023, s. 568, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)):**

*Dopravní nehodou je podle § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu je nezamýšlená, nepředvídatelná událost (1. definiční znak) v silničním provozu na pozemní komunikaci (2. definiční znak), způsobená dopravním prostředkem (3. definiční znak), která má škodlivý následek na život a zdraví, nebo na majetek (4. definiční znak). Výše škody není definičním znakem dopravní nehody, takže na její výši při dopravní nehodě nezáleží.* Rozhodné je, že dojde k faktickému vzniku škody na majetku, která je v přímé souvislosti s provozem vozidla, a to i v případě, kdy se již jeden z dopravních prostředků nepohyboval, ale příčinná souvislost byla zachována.

*Za situace, kdy na vozidlech účastníků dopravní nehody škoda vznikla a byly tak naplněny všechny definiční znaky dopravní nehody dle § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu, vztahovala se na stěžovatele i povinnost* vyplývající z následujícího odstavce 2 písm. a), podle kterého byl jako řidič, který měl účast na dopravní nehodě, povinen *neprodleně zastavit vozidlo, a splnit i další zákonem stanovené povinnosti*, např. spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.



## Judikatura k § 125c/1 i) b. 1, 3, k)

**NSS, č. j. 3 As 297/2017 – 37 ([www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)):**

Zákon o silničním provozu neupřesňuje pojem „**neprodleně zastavit vozidlo**“, nicméně již jen na základě gramatického výkladu je zřejmé, že *je tak **nutné učinit bezprostředně poté, co k dopravní nehodě došlo. Nejpozději v okamžiku, kdy povědomí o dopravní nehodě stěžovatel získal (upozornění poškozeným), měl tedy vozidlo zastavit a v jízdě nepokračovat.***

Povinnost neprodleného zastavení vozidla není samoučelná. Jde o součást postupu směřujícího k vyřešení dopravní nehody. Jednotlivé úkony účastníků dopravní nehody jsou činěny v časové a logické posloupnosti tak, aby na místě nehody došlo k získání veškerých podkladů pro její vyšetření. **Neprodlené zastavení vozidla je prvotní a nedílnou součástí procesu řešení dopravní nehody a logicky předchází sepsání společného záznamu o dopravní nehodě. Povinnost řidiče po nehodě neprodleně zastavit vozidlo nemůže být co do času či místa, kde má být povinnost splněna, obejitá dohodou účastníků dopravní nehody.**

## Judikatura k § 125c/1 i) b. 2

**NSS, č. j. 3 As 7/2017-28 ([www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))**

Obecně platí, že **ohlašovací povinnost v případě dopravní nehody** ve smyslu ustanovení § 47 odst. 3 písm. b) ve spojení s ustanovením § 47 odst. 4 písm. a) a odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu **spočívá v aktivním oznámení dopravní nehody policii**. Přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu je tedy spáchán opomenutím, kdy řidič nejednal tak, jak jednat měl. Dospěl-li správní orgán I. stupně k závěru, že stěžovatel byl povinen dostát této ohlašovací povinnosti, pouze ponecháním auta na místě stěžovatel ohlašovací povinnost vůči policii nesplnil.

## Judikatura k § 125c/1 i) b. 2, 4, k)

NSS, č. j. 5 As 389/2018-23 ([www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))

***Pokud by stěžovatel škodu*** ve smyslu § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu ***nezpůsobil, nenahlášením dopravní nehody ani opuštěním místa nehody by se nedopustil daných přestupků. Stejný závěr však nelze učinit pro případ, že by si stěžovatel pouze nebyl vědom způsobené škody.*** Zde je nutné připomenout, že ke vzniku odpovědnosti za přestupek je třeba, aby jednání naplňující znaky skutkové podstaty přestupku bylo zaviněné, přičemž postačuje, nestanoví-li zákon jinak, zavinění ve formě nedbalosti, a to i nedbalosti nevědomé. ***I kdyby tedy stěžovatel o škodě na plotu Ing. V. nevěděl, ačkoli to vzhledem k okolnostem vědět měl a mohl, bude odpovědný za dané přestupky.***

## Judikatura k § 125c/1 i) b. 2, 4

**NSS, č. j. 8 As 14/2021-35 (č. 4492/2023 Sb. NSS)**

*V situaci, kdy se dopravní nehody účastní nezletilé dítě, které nenabylo plné svéprávnosti, je zpravidla účastníkem dopravní nehody ve smyslu § 47 odst. 3 a 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, **i osoba vykonávající bezprostřední dohled nad tímto dítětem** (§ 881 občanského zákoníku). V této souvislosti **není významné, zda dohlížející osoba fyzicky ovládala a řídila pohyb nezletilého (držela jej za ruku).***

## Judikatura k § 125c/1 k)

**NSS, č. j. 5 As 4/2013-26 (Právní rozhledy č. 21/2014, s. 756, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))**

1. **Povinnost**, stanovenou v § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, **sepsat** v případě méně závažné dopravní nehody **společný záznam o nehodě musí účastníci nehody, pokud neoznámí nehodu policii, splnit neprodleně.**
2. **Společný záznam o dopravní nehodě** dle § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, **nemá povahu dohody mezi účastníky nehody**; účastníci nehody nemají povinnost shodnout se na zavinění dopravní nehody ani na popisu jejího průběhu, příčin apod.; každý z účastníků nehody je oprávněn popsat v záznamu o nehodě svoji verzi dané události.

## Judikatura k § 125c/1 k)

**KS v OV, pob. v OL, č. j. 72 A 18/2023-29, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

Pokud si jeden z účastníků dopravní nehody rozmyslí předchozí dohodu o náhradě škody, aniž by splnil povinnost sepsat společný záznam o dopravní nehodě, a oznámí dopravní nehodu dodatečně policii, porušil tím povinnost podle § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu, stejně tak jako i řidič druhého vozidla.

Důvodem k nesepsání společného záznamu o dopravní nehodě není ani to, že žalobkyně užila jízdní kolo, protože ***povinnosti podle § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu se vztahují na účastníky dopravní nehody, tedy i na žalobkyni jako řidičku nemotorového vozidla – jízdního kola.***

# Právní úprava řízení o přestupku

**zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich /dále ZOP/**

§ 68 písm. b) - označuje poškozeného za účastníka řízení o přestupku.

§ 70 – procesní postup poškozeného při uplatnění nároku na náhradu škody a rozhodnutí o tomto

§ 80 odst. 3 – pravidla ústního jednání s poškozeným.

§ 87 – upravuje podmínky pro schválení dohody o narovnání mezi poškozeným a obviněným.

§ 89 – řízení o náhradě škody

§ 95 odst. 2 – náhrada nákladů řízení, kterou může poškozený nárokovat v souvislosti s opatřením podkladů pro řízení o náhradě škody nebo o vydání bezdůvodného obohacení.

§ 96 písm. b) - právo poškozeného odvolat se do výroku o náhradě škody a do výroku o náhradě nákladů řízení spojených s uplatněním nároku na náhradu škody.

# Účastníci nehody, účastníci řízení o přestupku

Účastník dopravní nehody  $\neq$  účastník řízení o přestupku

## § 68 ZOP

- a) obviněný – účastníkem řízení vždy
- b) poškozený – účastníkem řízení až od okamžiku uplatnění náhrady škody

## § 70 ZOP

Správní orgán „poškozeného“ bezodkladně vyrozumí

- o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody
- o nařízeném ústním jednání

a poučí, že nárok na náhradu škody může uplatnit nejpozději při prvním ústním jednání nebo v jiné lhůtě, kterou jí s.o. určí.

## Odvolání

- a) obviněný - odvolání v plném rozsahu, proti všem výrokům
- b) poškozený - odvolání proti výroku o nároku na náhradu škody a výroku o nákladech spojených s uplatněním nároku na náhradu škody



## Postavení poškozeného v řízení o přestupku

**NSS, č. j. 2 As 73/2006-53, č. 1393/2007 Sb. NSS**

Poškozený, který v přestupkovém řízení neuplatnil nárok na náhradu škody a který není ani navrhovatelem tohoto řízení, nemá postavení účastníka přestupkového řízení ve smyslu § 72 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích. (nyní § 68 ZOP) Pokud taková osoba podá žalobu proti rozhodnutí správního orgánu, které se týká pouze viny a trestu obviněného z přestupku, soud takovou žalobu odmítne podle § 46 odst. 1 písm. c) s. ř. s., neboť byla podána osobou k tomu zjevně neoprávněnou.

# Základní zásady v řízení o přestupku

## Společné řízení v případě dvou viníků DN

NSS, č. j. 10 As 262/2018-29, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

*Ačkoli řízení o přestupcích obou účastníků dopravní nehody probíhá společně (z logických důvodů předvídaných zákonem), stále se přísně vzato jedná o dvě řízení týkající se dvou samostatných přestupků: jedno řízení se týkalo porušení povinností při předjíždění, druhé pak porušení povinností při odbočování. Pochopitelně fakticky tu existuje souvislost mezi posuzovaným jednáním obou řidičů, daná již „společným“ střetem jejich vozidel; právně tu však taková souvislost není.*

# Náhrada újmy vzniklé při DN - obecně

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

Povinnost k náhradě újmy způsobené při dopravní nehodě vyplývá z

### § 2910 O. Z.

„Škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil. Povinnost k náhradě vznikne i škůdci, který zasáhne do jiného práva poškozeného zaviněným porušením zákonné povinnosti stanovené na ochranu takového práva.“

# Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

**Škoda** - újma, kterou osoba (tj. poškozený) utrpí na svém majetku nebo penězi ocenitelných majetkových právech v důsledku protiprávního jednání jiné osoby (tj. škůdce).

**Podmínkou** pro rozhodování o náhradě škody je existence přímé souvislosti mezi spácháním přestupku a škodou.

Správní orgán rozhoduje pouze o náhradě MAJETKOVÉ ÚJMY – škody na majetku a zdraví.

Ve správním řízení není přípustný nárok poškozeného na náhradu NEMAJETKOVÉ ÚJMY (duševní utrpení, strádání, poškození dobrého jména – řeší pouze soud.)

## Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

- o nároku na náhradu škody nelze rozhodovat příkazem
- účastenství není poškozenému přiznáno přímo ze zákona, záleží na rozhodnutí poškozeného, zda se na základě výzvy správního orgánu o nárok na náhradu škody přihlásí nebo ne
- jedinou výjimkou je situace, kdy se o náhradu škody v řízení o totožném skutku přihlásil již v trestním řízení.
- důkazní břemeno nese vždy poškozený
- správní orgán se musí snažit působit po celou dobu řízení na obviněného, aby poškozenému škodu dobrovolně nahradil (lze plnit např. z povinného ručení, pojištění odpovědnosti občana v běžném občanském životě apod.)
- poškozený má právo na náhradu dílčích nákladů, které mu vznikly v souvislosti s opatřením si podkladů pro rozhodnutí o nároku na náhradu škody

## Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

- peněžní limit nároku na náhradu škody není nikde stanoven. Správní orgán posuzuje podklady pro vydání rozhodnutí individuálně v každém jednotlivém případě (srov. rozsudek NSS č. j. 2 As 144/2016-53 /[www.nssoud.cz/](http://www.nssoud.cz/), kde správní orgán přiznal poškozenému náhradu škody ve výši 43.500 Kč)
- v případě více pachatelů, kteří přestupek spáchali společně, je možné uložit náhrady škod poměrně podle jednotlivého podílu zavinění
- výrokem o náhradě škody se ukládá povinnost obviněnému nahradit způsobenou škodu konkrétní osobě ve zjištěné výši a určeným způsobem, včetně stanovení lhůty pro splnění uložené povinnosti (nejčastěji do 30 dnů)
- poškozený disponuje právem podat proti rozhodnutí o náhradě škody odvolání a následně i správní žalobu

# Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

## Jak rozhodovat o škodě

1. Škoda byla obviněným nahrazena. Správní orgán vyrozumí poškozeného o nemožnosti rozhodovat o jím uplatněném nároku.
2. Škoda je spolehlivě zjištěna a nebyla obviněným dobrovolně nahrazena. Ve výroku rozhodnutí uloží správní orgán obviněnému povinnost škodu nahradit ve stanovené lhůtě.
3. Škoda není spolehlivě zjištěna a ani nebyla obviněným dobrovolně nahrazena. Zjišťování škody vede ke značným průtahům v řízení. Správní orgán ve výroku rozhodnutí odkáže poškozeného na soud nebo jiný orgán veřejné moci.
4. Část uplatněného nároku je spolehlivě zjištěna, zbývající část již nikoli. Správní orgán přizná ve výroku rozhodnutí tu část nároku, kterou považuje za spolehlivě zjištěnou. Ve zbytku nárok na náhradu škody poškozenému nepřizná a odkáže ho na soud nebo jiný orgán veřejné moci.

# Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

5. O nároku na náhradu škody bylo rozhodnuto v občanskoprávním nebo jiném řízení. Správní orgán vyrozumí poškozeného o nemožnosti rozhodovat o náhradě této škody.
6. O nároku na náhradu škody probíhá občanskoprávní nebo jiné řízení. Správní orgán vyrozumí poškozeného o nemožnosti rozhodovat o náhradě této škody. Dále správní orgán vyrozumí poškozeného o výsledku přestupkového řízení.
7. Poškozený uplatní nárok na náhradu škody opožděně (po prvním termínu ústního jednání/po lhůtě stanovené SO v usnesení). Správní orgán poškozeného usnesením odkáže na soud nebo jiný orgán veřejné moci a vyrozumí poškozeného o výsledku řízení o přestupku.



## Způsoby rozhodování o nároku na náhradu škody

8. Řízení o přestupku bylo zastaveno (tzn., že nebyl určen viník a pachatel přestupku). Správní orgán vůbec o nároku na náhradu škody ve výroku rozhodnutí nerozhoduje. Pouze v odůvodnění rozhodnutí uvede, že kvůli zastavení řízení o přestupku nebylo možno o nároku na náhradu škody rozhodnout. (srov. rozsudek NSS č. j. 2 As 73/2006).
9. Obviněný nebo poškozený zemře ještě před vydáním rozhodnutí/poškozený subjekt PO, PFO zanikne. Správní orgán vůbec o nároku na náhradu škody ve výroku rozhodnutí nerozhoduje. Pouze v odůvodnění rozhodnutí uvede, že poškozený zemřel/zanikl subjekt PFO nebo PO. Platí to i v případě smrti obviněného.
10. Poškozený vzal v průběhu řízení svůj nárok na náhradu škody zpět. Správní orgán vůbec o nároku na náhradu škody ve výroku rozhodnutí nerozhoduje. Pouze v odůvodnění rozhodnutí uvede, že poškozený vzal nárok na náhradu škody zpět. Správní orgán rovněž může poškozeného vyloučit z řízení dle § 28 správního řádu, protože odpadl důvod pro účastenství poškozeného v řízení.

# Judikatura ve věci náhrady škody

## Shrnutí náhrady škody v přestupkovém řízení

**NSS, č. j. 8 As 39/2009-72, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

Náhrada škody je obecně nárokem, o kterém rozhodují civilní soudy. Ustanovení § 70 zákona o přestupcích umožňuje projednání náhrady škody již v rámci řízení o přestupku, jímž byla škoda způsobena. **Škodou ve smyslu zákona o přestupcích je na rozdíl od trestního řízení (srov. § 43 odst. 1 trestního řádu) pouze škoda majetková. Majetkovou škodou se rozumí újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná v penězích** (srov. Červený, Z., Šlauf, V., Tauber, M. Přestupkové právo. Komentář k zákonu o přestupcích včetně souvisejících předpisů. 16. vyd., Praha, Linde, 2009, s. 153 a násl.). Obecnými předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu jsou protiprávní úkon, škoda, a příčinná souvislost mezi protiprávním úkonem a škodou (k tomu blíže viz Fiala, J. a kol. Občanské právo hmotné. 3. vyd. Brno, Doplněk, 2002, s. 346 násl.). Mají-li být náklady uplatněné stěžovatelem považovány za škodu, musí být naplněny všechny výše uvedené předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu a navíc musí být škoda způsobena přestupkem.

# Judikatura ve věci náhrady škody

NSS, č. j. 5 As 16/2011-106, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

1. část

1. **Škoda na zdraví stejně jako ztráta na výdělku** (rozdíl mezi mzdou, kterou by býval poškozený měl, pokud by u něho v důsledku přestupku nevznikla pracovní neschopnost, a nemocenským, které pobíral v době pracovní neschopnosti) **je majetkovou škodou** ve smyslu § 70 zákona o přestupcích **a lze ji uplatnit v přestupkovém řízení u správního orgánu.**

2. **Česká kancelář pojistitelů** poskytuje plnění za viníka z přestupkového řízení, pokud škodu způsobil vozidlem, jež nebylo smluvně pojištěno obdobně jako ostatní pojišťovny v případě smluvního pojištění a **není** tedy nadána pravomocí meritorně rozhodovat o náhradě škody, resp. o povinnosti viníka uhradit poškozenému škodu. **Není tedy „jiným příslušným orgánem“** ve smyslu § 70 odst. 2 zákona o řestupcích.

# Judikatura ve věci náhrady škody – jiný orgán

NSS, č. j. 5 As 16/2011-106, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

2. část

Jiným příslušným orgánem bude takový orgán, který je výjimečně podle zvláštního právního předpisu oprávněn o náhradě škody rozhodnout obdobně jako soud, tedy bude nadán pravomocí rozhodnout meritorně o výši škody a povinnosti toho, kdo škodu způsobil, tuto nahradit, např. ústav národního zdraví rozhodující o regresivních náhradách na základě zákona č. 33/1965 Sb., o regresivních náhradách. Jiným příslušným orgánem může být dle § 111 odst. 2 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostním sborů služební funkcionář, případně ředitel věznice v případech, kdy odsouzený zaviněným porušením povinnosti stanovené tímto zákonem způsobí škodu na majetku státu, se kterým hospodaří Vězeňská služba, a výše škody nepřevyšuje 10 000 Kč (§ 39a odst. 1 zákona č. 169/1999 Sb., o výkonu trestu odnětí svobody).

## Judikatura ve věci náhrady škody

ÚS, sp. zn. II. ÚS 795/16, <https://nalus.usoud.cz>

Pokud se poškozený chová ekonomicky racionálně a nikoliv excesivně – tj. *např. nechá vozidlo opravit v autorizovaném servisu (aby obnovil funkční hodnotu věci) a navíc požaduje náhradu rozdílu mezi tržními hodnotami (aby obnovil tržní hodnotu věci)*, nelze vnímat jako nespravedlivé, domáhá-li se na poškozeném plné náhrady škody. Ustanovení o rozsahu náhrady škody mají být vykládána takovým způsobem, který zahrne všechny druhy nákladů, kterým byl poškozený vystaven v příčinné souvislosti s protiprávním jednáním škůdce a škodou na věci vzniklou.

I škůdce má být chráněn proti excesivním nákladům, které by v důsledku jednání poškozeného, bez souvislosti se škodnou událostí, a tudíž mimo kontrolu škůdce mohly vzniknout. Případné excesy v jednání poškozeného (např. příliš drahá či neefektivní oprava) však mohou být v řízeních o náhradu škody korigovány.

## Judikatura ve věci náhrady škody

### **NS, sp. zn. 25 Cdo 36/2013, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

Není důvod k tzv. korekci nákladů pro bezdůvodné obohacení poškozeného, jestliže se hodnota jeho automobilu po provedené opravě dostala na stejnou hodnotu, jakou mělo vozidlo před poškozením při dopravní nehodě, byť byly opotřebované součásti účelně nahrazeny součástmi novými.

### **MS v Praze, č. j. 10 A 76/2018-29, č. 4026/2020 Sb. NSS**

Právo zdravotní pojišťovny na náhradu nákladů vynaložených na péči o pojištěnku, která byla zraněna v důsledku přestupkového jednání obviněného (§ 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění), zakládá účastenství zdravotní pojišťovny jako poškozené v řízení o přestupku obviněného. S tímto procesním právem zdravotní pojišťovny v řízení o přestupku nelze zacházet odlišně od řízení trestního (§ 43 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., trestního řádu).

## Náhrada nákladů řízení o přestupku

Náhrada nákladů řízení o přestupku je řešena těmito právními předpisy:

- správní řád - **§ 79**
- zákon o odpovědnosti za přestupky - **§ 95**
- vyhláška č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výtěžku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení - **§ 6**

# Náhrada nákladů řízení o přestupku

## § 79 [Rozhodnutí ve věci, paušální částka]

(1) Náklady řízení jsou zejména **hotové výdaje účastníků a jejich zástupců, včetně správního poplatku, ušlý výdělek účastníků a jejich zákonných zástupců, náklady důkazů, tlumočné a odměna za zastupování.**

(2) Rozhodnutí ve věci nákladů řízení může být ve výrokové části jiného rozhodnutí nebo může být vydáno samostatně; lze je vydat i v průběhu řízení. Rozhodnutí se oznamuje pouze osobám, jichž se týká.

(3) Nestanoví-li zákon jinak, nese správní orgán nebo dotčený orgán (§ 136) a účastník své náklady.

(4) Prováděcí právní předpis stanoví rozsah, v němž správní orgán hradí hotové výdaje a ušlý výdělek jiným osobám, zejména v souvislosti s výkonem funkce opatrovníka a s opatřováním podkladů pro vydání rozhodnutí. **Nárok na náhradu musí být u správního orgánu uplatněn do 8 dnů poté, co náklady vznikly, jinak zaniká.**



## Náhrada nákladů řízení o přestupku

(5) Povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou uloží správní orgán účastníkovi, který řízení vyvolal porušením své právní povinnosti. Prováděcí právní předpis stanoví výši paušální částky nákladů řízení a výši paušální částky nákladů řízení ve zvláště složitých případech nebo byl-li přibrán znalec. ***V případech hodných zvláštního zřetele lze výši paušální částky na požádání snížit. /nelze zcela upustit/***

(6) Povinnost nahradit náklady řízení, které by jinak správnímu orgánu nebyly vznikly, může správní orgán uložit tomu, kdo jejich vznik způsobil porušením své povinnosti.

(7) Náhradu nákladů řízení vybírá správní orgán, který ji uložil. Náhrada nákladů řízení je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost správního orgánu, který náhradu nákladů uložil. V řízení o uložení povinnosti, k jejíž exekuci je správní orgán příslušný, je exekučním úřadem správní orgán, který náhradu nákladů uložil.

# Náhrada nákladů řízení o přestupku

## § 95 (ZOP) Náhrada nákladů řízení

(1) Správní orgán uloží obviněnému, který byl uznán vinným, povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou. Pokud bylo rozhodnutí o přestupku zrušeno jiným orgánem veřejné moci a tato skutečnost má za následek nesplnění podmínek pro uložení náhrady nákladů řízení, správní orgán nahrazené náklady vrátí.

(2) *Správní orgán přizná poškozenému na jeho návrh náhradu v řízení účelně vynaložených nákladů spojených s uplatněním nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení vůči obviněnému, pokud byl poškozený ve věci nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení úspěšný a prokázal jejich vznik a výši;* pokud byl poškozený úspěšný alespoň v části svého nároku, správní orgán mu přizná vůči obviněnému náhradu poměrné části těchto nákladů.

# Náhrada nákladů řízení o přestupku

Vyhl. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výtěžku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení

## § 6 Paušální částka nákladů řízení

(1) **Paušální částka** nákladů správního řízení, které účastník vyvolal porušením své právní povinnosti, **činí 2 500 Kč /od 1. 7. 2024/.**

(2) Paušální částka podle odstavce 1 se ve zvláště složitých případech nebo v případech, kdy byl přibrán znalec z jiného oboru než oboru dopravy nebo zdravotnictví odvětví psychiatrie nebo toxikologie, zvyšuje o 2 500 Kč. Pokud byl přibrán **znalec z oboru dopravy** nebo zdravotnictví odvětví psychiatrie nebo toxikologie, **zvyšuje se paušální částka podle odstavce 1 o 5 000 Kč.** Pokud bylo přibráno více znalců, částky za znalce se sčítají. Paušální částka nákladů řízení **po zvýšení** podle tohoto odstavce **může činit nejvýše 10 000 Kč.**

## Obecné příčiny vzniku DN

- každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny

Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou zpravidla výslednicí působení tří činitelů:

**1) člověka,**

2) vozidla,

3) objektivních podmínek provozu, tj. dopravního provozu.

## Hlavní příčiny vzniku DN – lidský faktor

- Nepřiměřená rychlost
- Nedání přednosti
- Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru
- Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- Nezvládnutí řízení vozidla
- Nesprávné předjíždění
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem

# Základní pojmy

## Neohrozit

- dle § 2 písm. l) zákona – počínat si tak, aby jinému účastníku provozu nevzniklo žádné nebezpečí
- z technického hlediska – nedonutit jiného účastníka provozu intenzívně brzdit a nebo vyhýbat

## Neomezit

- dle § 2 písm. m) zákona - počínat si tak, aby jinému účastníku provozu nebylo nijak překáženo
- z technického hlediska – nedonutit jiného účastníka provozu mírně brzdit a nebo mírně vyhýbat

## Bezpečná vzdálenost mezi vozidly (podélná)

- dle § 19 odst. 1 zákona – taková vzdálenost, aby mohl řidič zastavit vozidlo v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním
- z technického hlediska – vzdálenost cca 2 s za vozidlem nebo polovina rychlosti v metrech

# Základní pojmy

## Dát přednost v jízdě

- dle § 2 písm. q) zákona – nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel **náhle** změnit směr nebo rychlost jízdy
- **náhlou změnou směru jízdy** je takové vybočení ze stávající jízdni dráhy, které musí být i při včasné reakci provedeno neočekávaně a rychle, a může ohrozit jak řidiče s předností v jízdě (zejména smykem), tak případně i jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, zejména i další řidiče, kteří by tím byli donuceni např. k prudkému brzdění (viz NSS, č. j. 6 As 229/2023–54).
- **náhlé snížení rychlosti jízdy** je intenzivní brzdění – nikoliv jen sejmutí nohy z pedálu akcelérátoru nebo plynulé přibrzdění (viz NS, sp. zn. 7 Tdo 890/2023).
- z technického hlediska – lze donutit řidiče majícího přednost k pozvolné (nenáhlé) změně směru i rychlosti, což může odpovídat omezení nebo mírnému vyhýbání

Pojem „**chodec, který zjevně hodlá přecházet po přechodu pro chodce**“ – z technického hlediska se projeví tím, že se zastaví před přechodem a rozhlíží se, zda není vozidlo bezprostředně před přechodem.

**Bezprostředně v obci** - vozidlo se nachází před přechodem minimálně 30 až 50 m.

**Bezprostředně mimo obec** - vozidlo se nachází před přechodem 70 až 100 m.

# Základní pojmy

Další užívané pojmy z technického hlediska:

**Překážka náhlá** - je taková překážka, která vznikne na vzdálenost kratší, než na jaké je řidič schopen z přiměřené rychlosti zastavit.

**Překážka neočekávaná** - je taková překážka, která vznikne v rozporu s pravidly silničního provozu.

**Rychlost přiměřená rozhledu** na potkávací světla je z technického hlediska cca 65 až 75 km/h, na dálnici 100 až 110 km/h, na úzké vozovce musí jet řidiči přiměřenou rychlostí na poloviční vzdálenost rozhledu.

**Reakční doba řidiče** - je časový úsek, který uplyne od vzniku nenadálé události do řidičovy reakce. Její průměrná doba se pohybuje kolem 1 sekundy, ale vždy záleží na pozornosti řidiče, jeho věku, fyzické kondici a dalších faktorech. Do reakční doby se však nezapočítává doba prodlevy a náběhu brzd.



# Základní pojmy

## Přepočtová tabulka rychlosti z km/h na m/s

*Tabulka přepočtu km/h na m/s ( $x / 3,6$ )*

10 km/h	2,8 m/s	80 km/h	22,2 m/s
20 km/h	5,6 m/s	<b>90 km/h</b>	<b>25,0 m/s</b>
30 km/h	8,3 m/s	100 km/h	27,8 m/s
40 km/h	11,1 m/s	<b>110 km/h</b>	<b>30,6 m/s</b>
<b>50 km/h</b>	<b>13,9 m/s</b>	120 km/h	33,3 m/s
60 km/h	16,7 m/s	<b>130 km/h</b>	<b>36,1 m/s</b>
70 km/h	19,4 m/s	140 km/h	39,9 m/s

# Základní pojmy

## Princip omezené důvěry v dopravě

**NS ČSR, sp. zn. 3 Tz 20/81, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

Podstatou principu omezené důvěry v dopravě je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak.

**NS, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, č. 8/2005 Sb. NS**

Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání.

**NS, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

*Princip omezené důvěry se neuplatňuje v případech, kde ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti.*

# Judikatura z hlediska příčin DN



## Předjíždění, odbočování

### Počátek zahájení úkonu

*„Za moment zahájení odbočovacího manévru vlevo ve smyslu § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, či předjížděcího manévru zleva ve smyslu § 17 odst. 2 téhož zákona je nutno považovat okamžik, kdy řidič začne dávat znamení o změně směru jízdy vlevo, po kterém by měl následovat vlastní odbočovací či předjížděcí manévr, popř. v obou případech, kdy dání znamení o změně směru jízdy se kryje s vlastním odbočovacím či předjížděcím manévrem nebo kdy vlastní odbočovací či předjížděcí manévr předchází dání znamení o změně směru jízdy nebo kdy vlastní odbočovací či předjížděcí manévr není signalizován znaméním o změně směru jízdy vůbec.“*

**KS Ústí nad Labem, č.j. 75 Ca 3/2009-82 (ASPI)**

## Předjíždění – jiný účastník

„Ustanovení § 17 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, popisuje povinnosti řidiče při zákonně zahájeném a prováděném manévru předjíždění. Naopak § 17 odst. 5 citovaného zákona taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. kdy řidič nesmí předjížděcí manévr vůbec zahájit.

Ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, chrání i řidiče jedoucího za řidičem, který hodlá předjíždět, neboť jde o „jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích“, který nesmí být manévrem předjíždějícího řidiče ohrožen; § 17 odst. 2 citovaného zákona ho z této ochrany nevyjímá.“

**NSS, č. j. 2 As 106/2010 – 141, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Předjíždění cyklisty – dostatečný boční odstup

Obviněná nedodržela bezpečný boční odstup při předjíždění poškozeného, čímž porušila ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., což při spoluzavinění poškozeného v rozsahu 60 % vedlo k nárazu automobilu řízeného obviněnou do jízdního kola poškozeného a současně najetí automobilu na jeho tělo. Tím mu obviněná způsobila smrtelná poranění, kterým poškozený krátce na to podlehl. Významné spoluzavinění poškozeného se odrazilo na tom, že jednání obviněné nebylo posouzeno i jako porušení důležité povinnosti podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku. ***Pokud by obviněná dodržela bezpečný boční odstup 1,5 m, pak sice nelze vyloučit určitý kontakt poškozeného s automobilem obviněné, ale rozhodně by se nemohl dostat pod její automobil, a tudíž by nedošlo ke smrtelnému následku.***

**NS, sp. zn. 7 Tdo 835/2017-58, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz).**

## Zakázané předjíždění – vozidla se směrovým světlem

Ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu stanoví, že řidič nesmí předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo, nikoliv vidí-li, že řidič vpředu jedoucího vozidla dává znamení. Pro naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu ***není rozhodné subjektivní stěžovatelovo vnímání (rozpoznání) signalizace o změně směru jízdy nákladního vozidla, nýbrž objektivní skutečnost, spočívající v tom, zda uvedené nákladní vozidlo, které hodlalo měnit směr jízdy, tuto skutečnost signalizovalo, a to v předstihu před tímto manévrem*** (v tomto případě nejméně 5 s před tím, než započalo samotné odbočování vlevo) ***tak, aby ostatní řidiči mohli na tuto skutečnost reagovat*** (např. právě i tím, že nezahájí předjížděcí manévr, resp. již zahájený manévr v jeho průběhu bezpečně ukončí).

**NSS, č. j. 4 As 169/2022-59, Právní rozhledy 12/2024, str. 414 a násl., [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Nedodržení bezpečné vzdálenosti

Příčina postupného snížení rychlosti vozidla jedoucího před řidičem není **pro dodržení povinnosti zachování bezpečnostní vzdálenosti** ve smyslu § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu relevantní. Určitou míru relevance může mít technický stav zpomalujícího vozidla, zejm. funkce brzdových světel, ale nikoliv zásadní, neboť řidič se nemůže orientovat při hodnocení bezpečné vzdálenosti jen podle stavu brzdových světel vozidla jedoucího před ním, ale **primárním faktorem vždy musí být pohledové vyhodnocení odstupů mezi vozidly (i při zohlednění situace před vozidlem) a neustálá korekce tohoto odstupů za účelem dodržení bezpečnostní vzdálenosti**. Vozidlo jedoucí před řidičem může tzv. brzdit motorem či postupně zpomalovat jízdou bez zařazení rychlostního stupně, což může přivodit zpomalení rychlosti vozidla bez užití jeho brzdové soustavy.

**NSS, č. j. 5 As 408/2020 – 26, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**



## Rozsah povinností řidiče při odbočování vlevo

„...nelze po řidiči vozidla požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě či průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacímu manévru, jakož i nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy. Přitom je nutné zdůraznit, že vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, které má řádně zapnutý směrový ukazatel ohlašující změnu směru jízdy, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihly za normálních okolností zareagovat včas.“

**NS, sp. zn. 5 Tdo 10/2008, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

## Odbočování vlevo - princip omezené důvěry

S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Jinak řečeno, ***v okamžiku, kdy žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo ji například nezačne předjíždět zleva .“***

**NSS, č.j. 2 As 67/2011 – 89, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Odbočování vlevo - princip omezené důvěry

*„[ř]idič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řádně) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat.“*

„Soudy musí pečlivě zkoumat, zda stěžovatel nevěnoval dění za sebou pozornost vůbec anebo spoléhal na to, že neexistuje překážka znemožňující mu bezpečné odbočení - za situace, kdy viditelní účastníci provozu reagují na jeho přípravu k odbočovacímu manévru. ***Pokud stěžovatel učinil před zahájením odbočování nezbytné kroky se zvýšenou opatrností, nelze mu klást za vinu, že nepředpokládal jízdu řidiče porušujícího celou řadu pravidel silničního provozu hrubým způsobem.*** Opak by totiž vedl k absurdnímu závěru, že každý řidič musí vždy a za všech okolností počítat s tím, že ostatní účastníci silničního provozu jeho pravidla nedodrží; takový závěr by však byl v rozporu s účelem platných pravidel silničního provozu.“

ÚS, nález sp. zn. IV. ÚS 3159/15, <https://nalus.usoud.cz>

## Odbočování vlevo - princip omezené důvěry

„[p]okud tedy za odbočujícím vozidlem zahájí jiné vozidlo předjížděcí manévr, lze dovodit, že při tak složitém úkonu, jakým je odbočování vlevo, **nelze po odbočujícím řidiči spravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjíždějí vozidlo upozorovat, avšak v praxi by to mohl být zrovna ten časový úsek, v němž sleduje situaci v protisměru.** Správní orgány i soudy jsou proto povinny pečlivě zkoumat a objasnit, po jak dlouhou dobu měl odbočující řidič možnost předjíždějí vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat“

„Za situace, při které na vizuální „kontrolu“ levé zadní části prostoru za vozidlem měla stěžovatelka **méně než 2 sekundy**, se měly správní orgány zabývat tím, zda se jedná o dostatečnou dobu na ověření, že ji řidička vozidla Mazda nepředjíždí.“

**NSS, č. j. 2 As 66/2016 – 32, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Odbočování vlevo – přednost protijedoucímu vozidlu

Po obviněné nebylo možno bez dalšího a za každých okolností požadovat, aby po započetí odbočovacího manévru zastavila na tramvajovém pásu a opětovně kontrolovala dopravní situaci, pokud již oprávněně a při zohlednění principu omezené důvěry v dopravě před započtím odbočovacího manévru (tj. před opuštěním levé části vozovky určené pro její směr jízdy) usoudila, že se jí křižovatkou podaří projet, aniž by omezila či ohrozila jiného účastníka v provozu majícího přednost v jízdě, a tím mu nedala přednost v jízdě. Obviněná též nemohla rozumně očekávat jízdu poškozeného téměř dvojnásobnou rychlostí, než je v daném úseku nejvyšší povolená (správně „dovolená“) rychlost.

**NS, sp.zn. 8 Tdo 184/2023-600 , [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

## Odbočování vlevo – přednost protijedoucímu vozidlu

*Pokud měl žalobce možnost nejen spatřit protijedoucí motocykl, který již ukončil předjíždění autobusu a nacházel se na své pravé polovině vozovky, **ale současně i vyhodnotit rychlost motocyklu**, je vzdálenost 187 m a **doba 7 sekund za daných okolností dostatečně dlouhá, aby přiměřeně reagoval, tj. aby nezahájil samotné odbočování či v něm nepokračoval.***

Zjištěnou rychlost motocyklu (min. 79 km/h) nelze za daných okolností považovat za natolik „extrémně“ vysokou, aby prakticky znemožnila žalobci jedoucímu po hlavní silnici a odbočujícímu vlevo na vedlejší silnici splnit jeho povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu.

**NSS, č. j. 7 As 115/2022 – 19, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Ostatní judikatura k odbočování či předjíždění

### **ÚS, IV. ÚS 613/2000 (ASPI) - odbočování**

Za stavu, kdy v předcházejícím řízení nebylo zpochybněno, že stěžovatel před provedením odbočovacího manévru měl včas a řádně zapnutý ukazatel směru jízdy vlevo, nelze jeho odbočení charakterizovat jako náhlé - jak bylo označeno ve skutkové větě rozhodnutí policejního orgánu a jeho závěry v uvedeném rozhodnutí jsou tak v extrémním nesouladu s vykonanými skutkovými zjištěními, což činí napadené rozhodnutí protiústavním.

**NSS, č. j. 4 As 10/2004 – odbočování vlevo v době, kdy byl již předjížděn**

**NSS, č. j. 7 As 36/2005 – odbočování, s.o. musí vždy zhodnotit okolnosti, které mohl odbočující předvídat (oba [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))**

**NS, sp. zn. 5 Tdo 10/2008 (ASPI) – odbočování x předjíždění**

## Přednost v jízdě

***Spočívá-li dopravní nehoda ve střetu dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici.***

***Od uvedených zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost.*** Typickým rysem takové situace je to, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal.

**NS, sp.zn. 8 Tdo 885/2010, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**



## Přednost v jízdě

**"Příčinou dopravní nehody** spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, **je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost."**

**NSS, č. j. 7 As 91/2012 – 62, č. 2820/2013 Sb. NSS**

## Přednost v jízdě (vjetí na zelený signál)

**Pokud obviněná nereagovala na pomalu a stabilní rychlostí jedoucí poškozenou cyklistku, s jízdním koridorem křižujícím její jízdni koridor (do místa střetu obviněná v křižovatce ujela 21 m), resp. pokud se obviněná sice podle svého vyjádření rozhlédla, nicméně nezohlednila, že část prostoru před sebou (byť nikoli ve zcela přímém směru) přes levý přední sloupek vozidla a svit slunce nevidí, porušila § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.**

**Současně obviněná porušila, v podstatě z identických důvodů, i § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu, podle kterého řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. Toto ustanovení mimo jiné zapovídá vjezd do křižovatky za situace, kdy jiní účastníci silničního provozu, ať již pohybující se ve shodném nebo odlišném směru, z různých důvodů neukončili svůj pohyb přes ni a je zřejmé, že řidič vjíždějící do křižovatky by nemohl pokračovat v jízdě.**

**NS, sp. zn. 7 Tdo 1351/2019-548, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

## Povinnost neohrozit při vystupování z vozidla

Je povinností řidiče důsledně se přesvědčit, vystupuje-li z vozidla a vstupuje tak do vozovky, o tom, jestli nemůže ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

**NS, sp. zn. 6 Tdo 286/2010, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

Řidič stojícího vozidla smí otevřít dveře jen tehdy, pokud tím neohrozí bezpečnost silniční dopravy. Pokud takovým jednáním způsobí dopravní nehodu, je za tuto nehodu odpovědný. Skutečnost, že poškozený účastník silničního provozu nedodržel při objíždění dostatečný boční odstup a tím nehodu spoluzavinil, pouze snižuje míru viny řidiče stojícího vozidla.

**NS, rozhodnutí č. 27/1981 Sb. rozh. tr.**

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 11.12.1980, sp. zn. 7 Tz 101/80)

## Přecházení vozovky /obsluha popelářského vozu/

To, že se žalobce na vozovce zdržoval důvodně, protože tam vykonával pracovní činnost, jej nemůže zprostit povinnosti podle § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Žalobce měl - ***jako obsluha popelářského vozu - právo se na vozovce zdržovat a provádět tam potřebné pracovní úkony včetně manipulace s popelnicemi; i přitom však byl povinen dbát náležitě opatrnosti při přecházení vozovky, neboť i při výkonu své pracovní činnosti zůstával chodcem.***

**NSS, č. j. 1 As 31/2007-39, č. 1463/2008 Sb. NSS**

## Vedení zvířat – venčení psa

Obviněná nemohla spoléhat a nepředpokládat jeho (psovu) možnou instinktivní reakci a náhlý popud (kdy sama nepochybně důvodně předpokládala psův úlek ze silného hluku motocyklu); protože takovouto spontánní reakci svého psa měla a mohla předvídat, kdy následně k otázce zavinění soud správně dovedl, že jeho uvolněním z vodítka a pozbytím jeho ovládaní jednala v nevědomé nedbalosti (§ 5 písm. b/ tr. zák.), přičemž je nepochybné, že v příčinné souvislosti s tím došlo k dané dopravní nehodě.

**NS, sp. zn. 6 Tdo 513/2007, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**



## Případové studie k DN



## Chovat se ohleduplně a ukázněně

Střet OA (1) s autobusem (2) při přejíždění jízdnic pruhů



## Chovat se ohleduplně a ukázněně

Dne 10. 11. 2016 v době okolo 07:52 hodin jel **jako řidič vozidla**, v Plzni, po vozovce pravého jízdního pruhu kruhového objezdu, přičemž **se nechoval ohleduplně a ukázněně**, aby svým jednáním neohrožoval majetek jiných osob a své chování nepřizpůsobil situaci v provozu na pozemních komunikacích, neboť s vozidlem pokračoval v plynulé jízdě, až najel velmi těsně k pravému boku autobusu v době, kdy bylo zřejmé, že řidič B., který při jízdě před vozidlem žalobce po vozovce levého jízdního pruhu kruhového objezdu **najíždí před jeho vozidlo** do ústí ul. Otýlie Beníškové, **přičemž jednání žalobce bylo jednou z příčin dopravní nehody, při níž došlo ke střetu pravého boku autobusu s levou přední částí vozidla žalobce.**



## Chovat se ohleduplně a ukázněně

Ve vztahu ke každému účastníku dopravní nehody je třeba posoudit, zda jednal protiprávně a zda jeho jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, přičemž odpovědnost za přestupek je nutno vždy posuzovat individuálně.

I řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu, byť zapříčiněnou protiprávním jednáním jiného řidiče. Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdu vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona.

**NSS, č. j. 3 As 285/2019 – 30, Právní rozhledy č. 17/2021, s. 604, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

**NSS, č. j. 3 As 297/2017 – 37 - stejné místo, jízdní pruhy**

# Jízda v protisměru, nevěnování se řízení

Střet 2x OA (1, 2) ve zúženém prostoru



## Jízda v protisměru, nevěnování se řízení

Dne 11. 9. 2005 kolem 12.55 hod při řízení osobního automobilu v nepřehledném místě před železničním viaduktem nesledoval dostatečně provoz na komunikaci v panoramatickém zrcadle, takže neviděl, že pod viadukt najíždí (z protisměru) jiné vozidlo, a pokračoval v jízdě nikoliv zcela při pravém okraji vozovky, a tak došlo ke střetu s tímto vozidlem (levých předních rohů těchto vozidel).



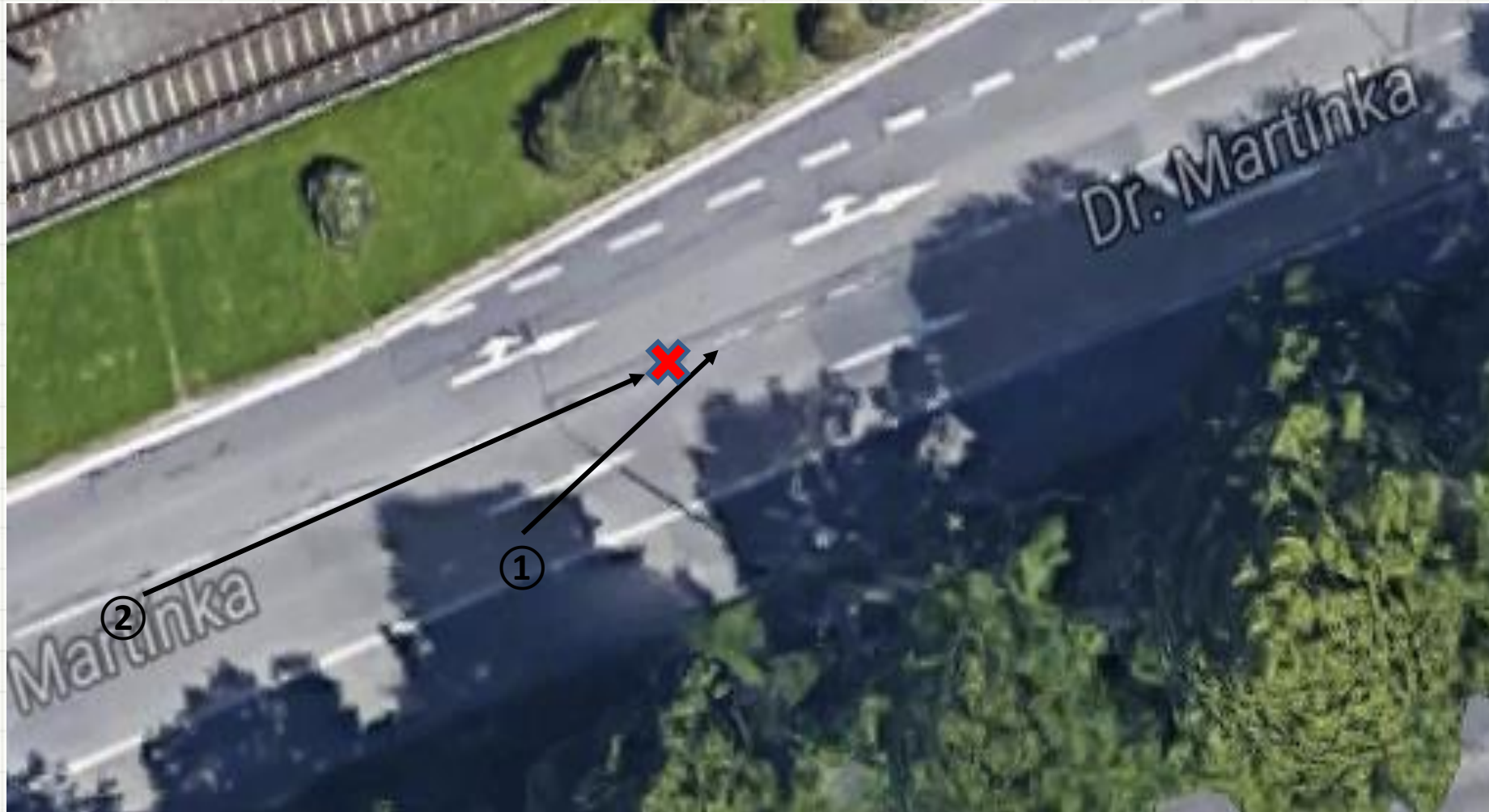
## Jízda v protisměru, nevěnování se řízení

Vjíždí-li řidič do nepřehledného úseku v podobě silnice s úzkým podjezdem pod železniční tratí se dvěma vcelku ostrými zatáčkami ve tvaru „S“, díky nimž řidiči protijedoucích vozidel vidí jeho vozidlo teprve v bezprostřední blízkosti před podjezdem (a stejně tak s minimálním předstihem vidí on přijíždějící protijedoucí vozidla), je povinen snížit svoji rychlost natolik, aby byl vždy schopen bezpečně zastavit tzv. „na viděnou“. Je tedy povinen jet jen tak rychle, aby byl s ohledem na zakřivení zatáček a dostupný výhled do zatáčky či do podjezdu schopen bezpečně zastavit na vzdálenost, na kterou spatří ze zatáčky či z podjezdu přijíždějící protijedoucí vozidlo.

**NSS, č.j. 7 As 4/2010 – 226, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Jízdní pruhy – omezení, ohrožení

Střet jízdního kola (1) a motocyklu (2) při přejíždění jízdních pruhů



## Jízdní pruhy – omezení, ohrožení

Dne 21. 4. 2009 v 7 hodin si při řízení horského jízdního kola na ulici Dr. Martíka v Ostravě - Hrabůvce nepočíнал dostatečně opatrně a při přejíždění z pravého do levého jízdního pruhu ohrozil a omezil řidiče V., který v tomtéž směru řídil motocykl, a to natolik, že došlo k jejich vzájemnému střetu.

---

„Stěžovatel měl přizpůsobit svou opatrnost při jízdě na vozovce dopravnímu prostředku, který zvolil (tj. cyklistické kolo), a současně si rozumně musel být vědom skutečnosti, že rychlost okolních motorových vozidel je (i při dodržení nejvyšší povolené rychlosti) prakticky dvojnásobná. Uvedené nelze považovat za „dvojí metr“ v právním posouzení krajského soudu, jak se stěžovatel domnívá, ale jde o objektivní okolnosti, kterých si stěžovatel jakožto účastník provozu musel být vědom.“

**NSS, č.j. 1 As 313/2016 – 66, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Předjíždění, princip omezené důvěry

Střet 2x OA při předjíždění (1, 2) při současném předjíždění NA (3)



## Předjíždění, princip omezené důvěry

Dne 15. 8. 2016 v 10:10 hod. na silnici II. třídy č. 445 v km 42,211, v katastru obce Malá Morávka, mezi obcí Malá Morávka a motorestem Hvězda, jako řidička osobního motorového vozidla značky Škoda Superb, RZ X, svým jednáním zavinila dopravní nehodu, protože předjížděla před ní jedoucí nákladní motorové vozidlo v době, když ji již předjíždělo jiné osobní motorové vozidlo značky Mazda 6, RZ X které řídila paní X. Při dopravní nehodě došlo ke střetu pravého (správně však „levého“ – pozn. soudu) zadního kola vozidla Škoda a pravého předního kola vozidla Mazda. Po střetu postupně narazilo do dopravního zařízení Z 11a, tj. „Směrový sloupek bílý levý“, do sloupku dopravní značky A 1a, tj. „Zatáčka vpravo“ a do skupiny vzrostlých smrků.



## Předjíždění, princip omezené důvěry

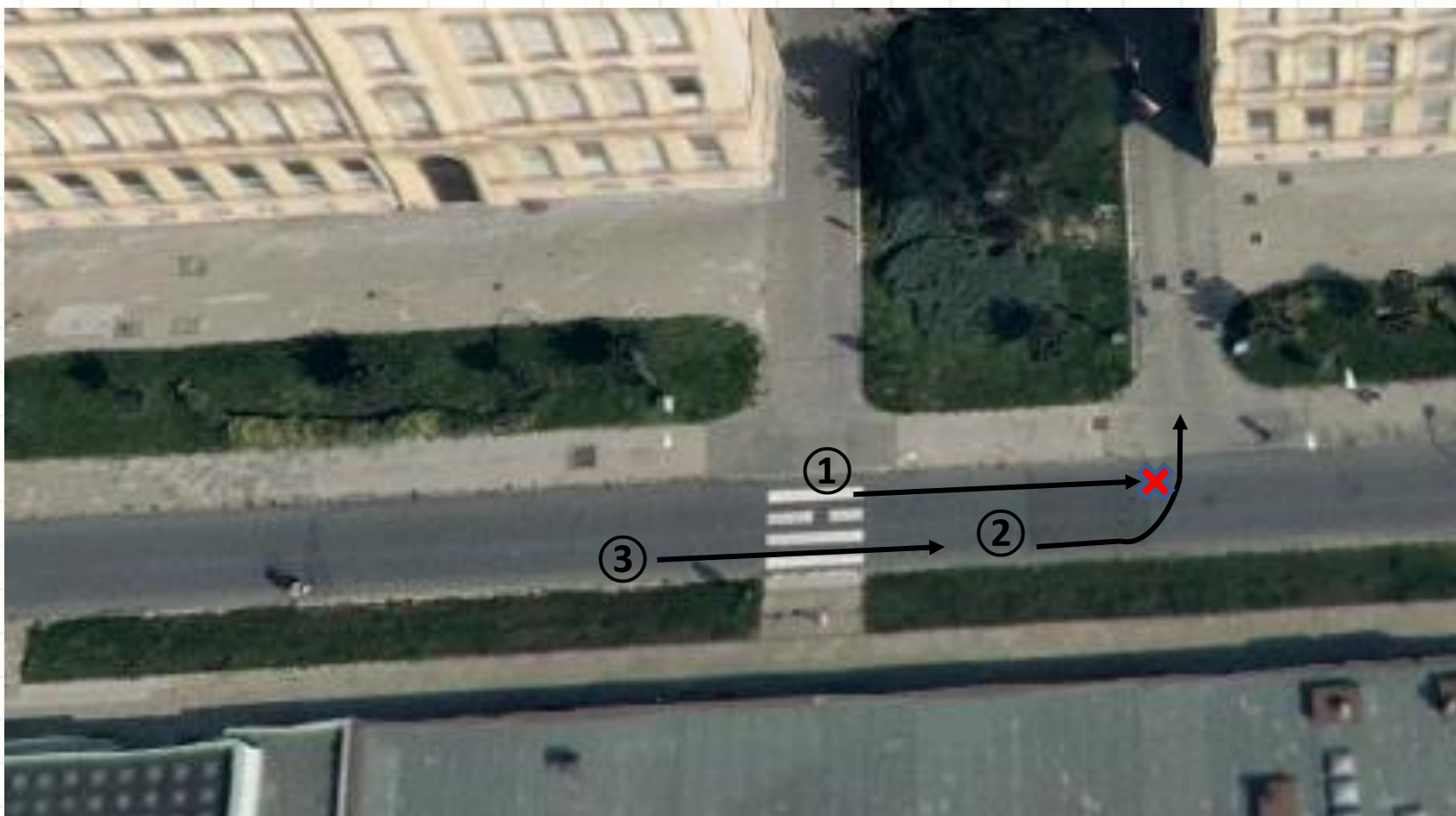
I když řidič vozidla při předjíždění splní svoje povinnosti, musí se přesto před zahájením vybočení vlevo přesvědčit, zda jej někdo (byť protiprávně) nepředjíždí. Rozhodující přitom je, zda takový řidič mohl v konkrétním případě pohledem do zpětného zrcátka zjistit, že jej již předjíždí jiné vozidlo. Rozhodnou otázkou je tak posouzení reakční doby řidiče.

***Stěžovatelka dle její skutkové verze „přehlédla“ předjíždějící vozidlo Mazda v časovém intervalu méně než 1,8 sekundy, kdy jej dle znalce objektivně mohla zpozorovat. Pokud bude tato skutková verze připuštěna jako přinejmenším možná, je zřejmé, že v takové situaci nelze dovodit porušení povinnosti neohrozit jiné účastníky provozu [§ 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu] ze strany stěžovatelky.***

**NSS, č. j. 3 As 102/2018 – 29, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Předjíždění v místě, kde to bylo zakázáno

Střet Moto (1) a OA (2), při předjíždění a odbočování,  
předjížděný OA (3)



## Předjíždění v místě, kde to bylo zakázáno

Dne 3. 5. 2007 kolem 17.10 hodin řídila motocykl tov. zn. Suzuki GS 500E, se kterým jela v Přerově po ulici Palackého v úseku jednosměrné ulice, přičemž před přechodem pro chodce, u samoobsluhy naproti pasáži, předjížděla tvořící se kolonu vozidel, přičemž došlo ke střetu s vozidlem Škoda Fabia, jehož řidička odbočovala vlevo na parkoviště mezi školami. Došlo ke střetu pravé přední části motocyklu a levé přední části Fabie a pádu řidičky motocyklu.



## Předjíždění v místě, kde to bylo zakázáno

Skutková podstata přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (nyní § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu), je po formální stránce svojí povahou skutkovou podstatou zakazující a současně odkazující na konkrétní případy zákazu předjíždění v zákoně o silničním provozu, pro jejíž naplnění není podstatné, zda byla způsobena dopravní nehoda či nikoli. Materiální stránka přestupku pak v daném případě spočívá v tom, že došlo k ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

**NSS, č.j. 9 As 77/2008 – 50, č. 1938/2009 Sb. NSS**

## Rychlost jízdy, povinnost předvídat

Střet OA (1) se stromem



## Rychlost jízdy, povinnost předvídát

Dne 20. 1. 2018 ve 12:45 hodin na silnici III. třídy č. 4764 v km 3,665 jako řidič vozidla Citroën RZ X, ve směru od obce Smilovice na obec Řeka, nepřizpůsobil rychlost jízdy konkrétnímu stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám, v důsledku čehož dostal na namrzlé vozovce smyk, nezvládl řízení vozidla, vjel do protisměrného jízdního pruhu a následně mimo komunikaci vlevo, kde narazil do vzrostlého listnatého stromu.



## Rychlost jízdy, povinnost předvídat

Dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu je to zásadně řidič vozidla, který musí svou jízdu přizpůsobit okolním objektivním okolnostem, to ovšem s výjimkou takových okolností, které nebylo možné z jeho strany rozumně předvídat. Skutečnost, že není možné předvídat, že na komunikaci třetí třídy v Moravskoslezských Beskydech se může na konci ledna vyskytnout náledí či vrstva sněhu, stěžovatel v žalobě a ostatně ani v kasační stížnosti nenamítal.

Stěžovatel jel z místa s nižší nadmořskou výškou (Smilovice) stoupáním do místa s vyšší nadmořskou výškou (Řeka), tedy lidově řečeno směrem z údolí do hor. To, že se stoupající nadmořskou výškou se pravděpodobnost výskytu náledí v horách zvyšuje, není nutné zvláště zdůrazňovat.

**NSS, č. j. 1 As 48/2020 – 17, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

# Bezpečná vzdálenost

Střet 3x OA (1, 2, 3)





## Bezpečná vzdálenost

Dne 14. 4. 2020 v 16.00 hod. řídil vozidlo VW Transporter a při jízdě na silnici č. I/9 mezi obcí Pihel a Česká Lípa, v blízkosti benzinové čerpací stanice Vendys nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai a když jeho řidička byla nucena k intenzivnímu brždění, zezadu do tohoto vozidla narazil.



## Bezpečná vzdálenost

V obvyklých situacích bude srážka dvou za sebou jedoucích vozidel dána porušením povinnosti stanovené § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, avšak pouze ze škodlivého následku (střetu vozidel) nelze bez dalšího usuzovat na to, že žalobce zanedbal potřebnou míru opatrnosti a nedodržel bezpečnostní vzdálenost.

Účelem § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu je přimět řidiče, aby dodržovali bezpečnostní vzdálenost a měli tak možnost včas zareagovat a vyhnout se nehodě. Otázku bezpečnostní vzdálenosti je nutno vždy posuzovat se zřetelem na všechny relevantní okolnosti daného případu (např. viditelnost, povětrnostní situace, stav vozovky, zkušenosti řidiče, technický stav vozu atd.).

Příkladem situace, kdy srážka vozidel nemusí bez dalšího znamenat porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, je například nehoda způsobená náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem vpředu jedoucího vozidla, neměl-li vzadu jedoucí řidič důvod takovéto protiprávní jednání vůbec očekávat.

**NSS, č. j. 10 As 173/2021 – 27, Právní rozhledy 15-16/2022, s. 559,  
[www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Vyhýbání se protijedoucímu vozidlu

Střet osobního automobilu s dodávkou (1, 2)



## Vyhýbání se protijedoucímu vozidlu

Dne 2. 6. 2015 v obci Mořkov, ul. Beskydská před domem č. p. 179 řídil osobní motorové vozidlo Mazda 121 a při průjezdu pravotočivou zatáčkou; v místě, kde je trvale zúžená vozovka a omezen výhled vlivem zaoblení komunikace a trvalé vegetace, nebyl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled a čelně se střetl s protijedoucím vozidlem Citroën Jumper.



## Vyhýbání se protijedoucímu vozidlu

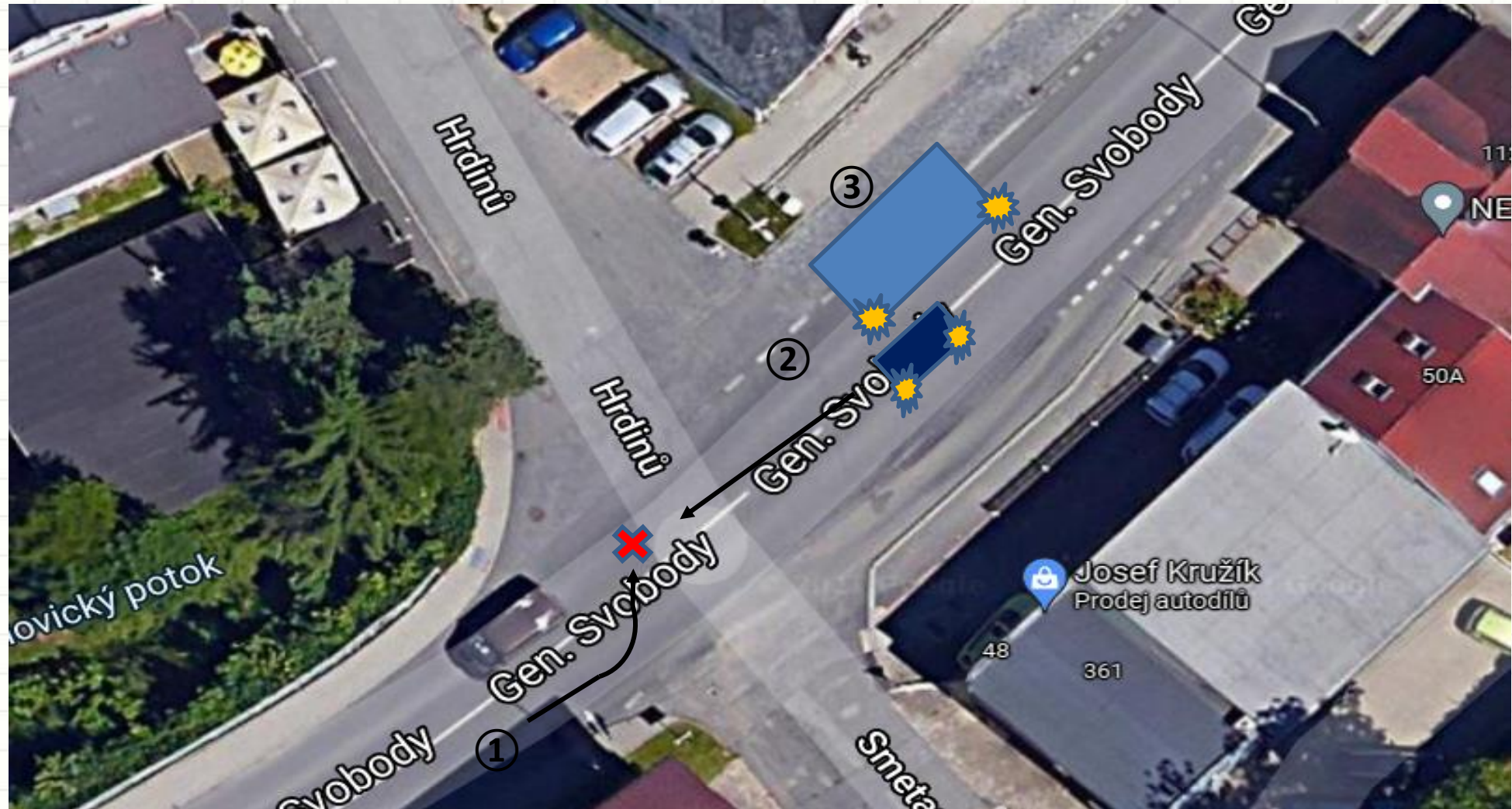
Ocitnou-li se na zúžené komunikaci protijedoucí vozidla, jejichž šíře v součtu dosahuje nebo přesahuje šíři vozovky, jsou řidiči povinni se vyhnout vpravo, včas a v dostatečné míře a to i vjetím na krajnici, což předpokládá snížení rychlosti nebo zastavení vozidel s přihlédnutím k dopravní situaci a místním podmínkám; nebo dát přednost druhému vozidlu a předmětný úsek vozovky opustit couváním.

Dojde-li ke střetu vozidel na zúženém a nepřehledném úseku komunikace, kdy obě vozidla přesahují do druhé části vozovky, aniž by se vzájemně vyhnula, je nutné přihlédnout k celému průběhu nehodového děje a poměřit podíl zavinění účastníků nehody na jejím vzniku.

**NSS, č. j. 1 As 12/2017-65, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

## Přednost protijedoucímu vozidlu

Střet 2x OA (1, 2) při odbočování vlevo, autobus (3)



## Přednost protijedoucímu vozidlu

Dne 9. 12. 2016 v 7:40 hodin v Liberci, na ulici Generála Svobody, řídila osobní motorové vozidlo tovární značky Ford Focus a na křižovatce s ulicí Smetanova a Hrdinů nedala přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu tovární značky Škoda Felicia řidičky M. L. a došlo ke střetu vozidel.



## Přednost protijedoucímu vozidlu

Ačkoliv se stěžovatelka nehody dopustila z nedbalosti předpokládajíc, že protijedoucí vozidlo bude též odbočovat vlevo, její jednání naplňuje skutkovou podstatu předmětného přestupku, neboť nedala přednost v jízdě v okamžiku, kdy k tomu byla povinna.

**NSS, č. j. 9 As 142/2019 – 22, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**



## Odbočování vlevo, princip omezené důvěry

Střet 2x OA při odbočování vlevo s předjíždějícím vozidlem (1, 2), při současném předjíždění více vozidel (3, 4)



## Odbočování vlevo, princip omezené důvěry

Dne 29. 5. 2016 na pozemní komunikaci mezi obcemi Mohelnice a Libivá obviněný při odbočování vlevo nedbal zvýšené opatrnosti, čímž ohrozil druhého řidiče jedoucího za ním.



## Odbočování vlevo, princip omezené důvěry

Doba tří sekund během níž se stěžovatel ještě naposledy mohl a měl podívat do zpětného zrcátka, zůstala nevyužita. Stěžovatel ji mohl využít tím spíš, že v protisměru už nejelo žádné vozidlo: stěžovatel totiž čekal právě na to, až nákladní vozidlo z protisměru projede. ***V souladu s požadavkem zvýšené opatrnosti bylo, aby se stěžovatel v takto změněné dopravní situaci (po projetí nákladního vozidla) ujistil, že levý pruh zůstává i nadále volný.*** I když není třeba zpochybňovat, že stěžovatel splnil všechny povinnosti nezbytné před faktickým zahájením odbočování, současně nemohl mít stěžovatel jistotu, že o jeho úmyslu odbočit vědí i všechna další vozidla jedoucí za ním.

***Zákonný požadavek zvýšené opatrnosti při odbočování vlevo je nutno vykládat tak, že odbočující řidič musí počítat s tím (i když jistotu o tom nemá a mít nemůže), že řidič některého z vozidel za ním jeho směrový ukazatel neviděl či přehlédl.***

**NSS, č. j. 10 As 262/2018-29, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

# Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Střet 2x OA (1, 2) při odbočování vlevo, chodec (3)



## Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Dne 1. 12. 2010 v 15:40 hodin řídil obviněný vozidlo značky Nissan Micra, RZ X, v Praze 6 po ulici Čs. Armády ve směru jízdy od ulice Bubenečská k ulici V. P. Čkalova, kdy při jízdě v křižovatce ulice Čs. Armády – V. P. Čkalova nedal při odbočování vlevo přednost v jízdě, následkem čehož se střetl s vozidlem značky Honda Accord, registrační značky Y, řízeným řidičem Ing. V. T., který jel po ulici Čs. Armády v přímém směru jízdy v protisměru od kruhového objezdu na červený signál tříbarevné soustavy s plným signálem „Stůj!“.



## Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Princip omezené důvěry neznamena, že žalobce nemusel přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu může svou povinnost porušit a sám nemusel jednat podle pravidel pro odbočování. Při odbočování vlevo měl žalobce povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům ve smyslu § 21 odst. 5 zákona, a zároveň povinnost dbát zvýšené opatrnosti ve smyslu § 21 odst. 1 zákona. V tomto ohledu je pro určení příčiny nehody bez významu, že řidič T., který nerespektoval jemu určenou světelnou signalizaci na přechodu pro chodce, jednal protiprávně. Protiprávnost jeho chování nemůže zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobce a tím jej vyvinit.

**NSS, č. j. 8 As 98/2012 - 28, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

# Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Střet OA (1) s OA (2), nedání přednosti v jízdě



## Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Žalobce byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném do 31. 1. 2022 (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustil z nedbalosti tím, že dne 19. 1. 2022 v 6:35 hod řídil motorové vozidlo značky BMW 335D, RZ: 4SH 0979, po pozemní komunikaci č. 114 od obce Stará Huť do obce Dobříš, přičemž na křižovatce s ulicí Pražská nedal přednost v jízdě motorovému vozidlu značky BMW 330, RZ: 7P2 0565, který na hlavní silnici ulice Pražská, směr jízdy Praha, najel z vedlejší pozemní komunikace ulice Za Pivovarem. Tím žalobce porušil § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu.



## Odbočování, přednost protijedoucímu vozidlu

Pro posouzení přednosti v křižovatce podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, je rozhodující, po jaké pozemní komunikaci účastníci silničního provozu na křižovatku přijíždějí nebo přicházejí, nikoli po jaké ji opouštějí.

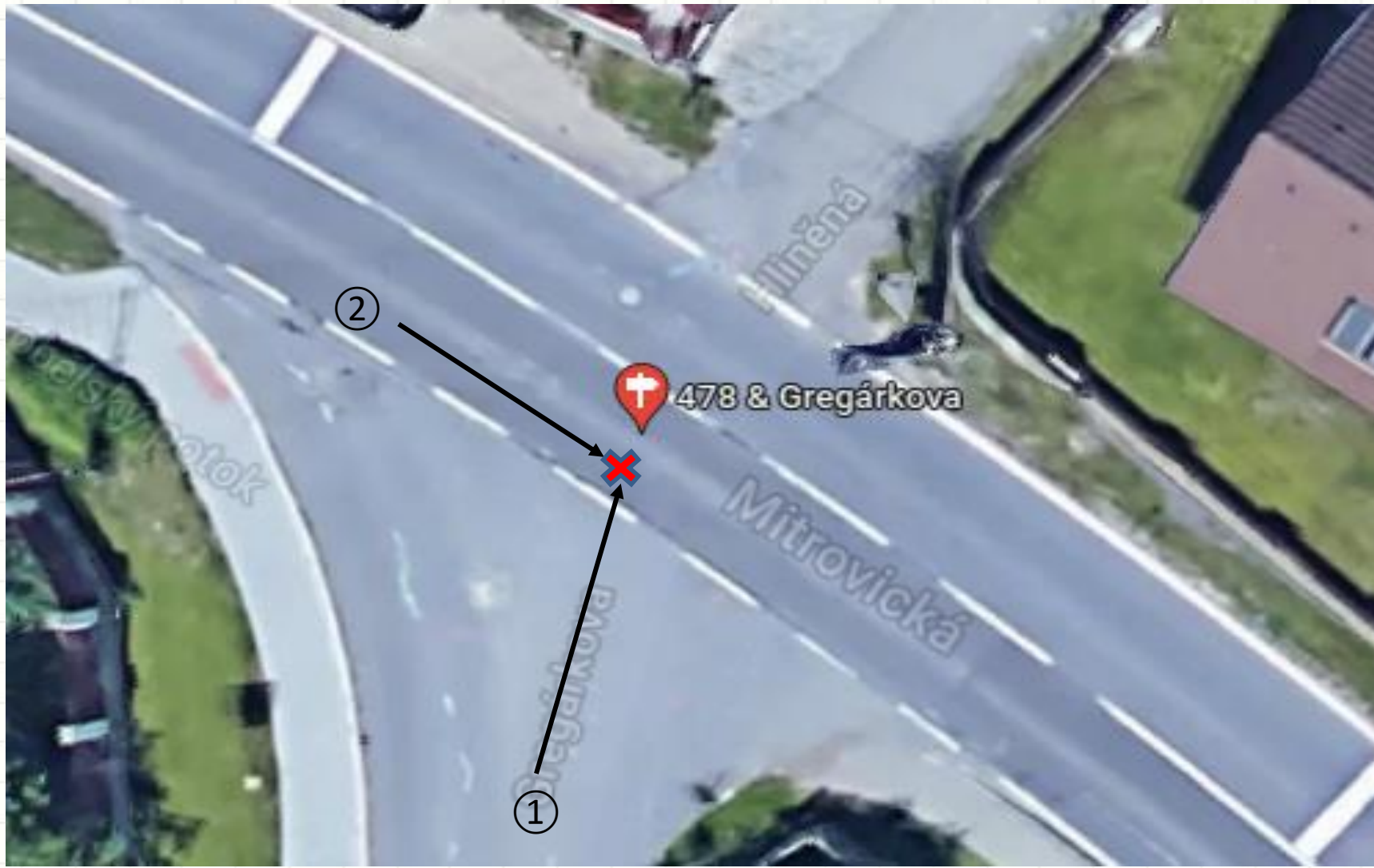
**KS v Praze, č. j. 44 A 10/2023- 38, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

**(probíhající řízení o kasační stížnosti u NSS pod sp. zn. 3 As 71/2024)**



## Přednost v jízdě (neoznačená hlavní silnice)

Střet cyklisty (1) s OA (2), nedání přednosti v jízdě



## Přednost v jízdě (neoznačená hlavní silnice)

Dne 22. 6. 2013 kolem 23:40 hod. v Ostravě na křižovatce ulic Mitrovická, Gregárkova a Hliněná řídil obviněný neregistrované jízdní kolo Super V600MTB, kdy ve stavu vylučujícím způsobilost zavinil dopravní nehodu, přičemž při vjetí do křižovatky z vedlejší pozemní komunikace ulice Gregárkova označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nedal přednost v jízdě osobnímu motorovému vozidlu Peugeot 206, RZ X, přijíždějícímu zleva po hlavní pozemní komunikaci ulice Mitrovická, následkem čehož došlo ke střetu jízdního kola s osobním motorovým vozidlem.



## Přednost v jízdě (neoznačená hlavní silnice)

„Povinnost stěžovatele řídit se dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ jako hierarchicky nadřazená obecnému pravidlu „pravé ruky“. Pokud měl pachatel přestupku povinnost řídit se svislým dopravním značením, neměl v žádném případě své chování na křižovatce odvozovat od úvah o povinnostech ostatních účastníků silničního provozu přijíždějících do křižovatky, a dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici.“ (hlavní silnice neoznačena, vedlejší ano)

**NSS, č. j. 2 As 144/2016 – 53 ([www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))**

# Otáčení na křižovatce s řízeným provozem

Střet 2x OA (1, 2) při otáčení



## Otáčení na křižovatce s řízeným provozem

**Žalobce** dne 21. 6. 2019 v 5:40 hod. **řídil** v Praze 7 po ulici Nábřeží kpt. Jaroše ve směru k Letenskému tunelu, **v levém jízdním pruhu motorové vozidlo na křižovatce** ulic Nábřeží kpt. Jaroše a Bubenská, **kde pro jeho směr jízdy svítil signál s červeným světlem „Stůj“**, **zastavil a po změně světelného signálu se rozjel a v rozporu s pravidly silničního provozu se nechoval ohleduplně a ukázněně a nerespektoval dopravní značení; na křižovatce s řízeným provozem se rozhodl s vozidlem otáčet vlevo do protisměru, a to rovněž v rozporu s vodorovným dopravním značením „směrové šipky“**, **přičemž nedal přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu**, které po ulici Nábřeží kpt. Jaroše, ve směru jízdy od Letenského tunelu, v levém jízdním pruhu řídil P. Š., **v důsledku čehož došlo ke střetu** levé přední části vozidla A. s pravou přední částí vozidla H.; vozidlo A. se po tomto střetu odrazilo vpravo, kde následně narazilo do zadní části vozidla tovární značky P. zaparkovaného v řadě jiných vozidel při pravém okraji vozovky.

## Otáčení na křižovatce s řízeným provozem

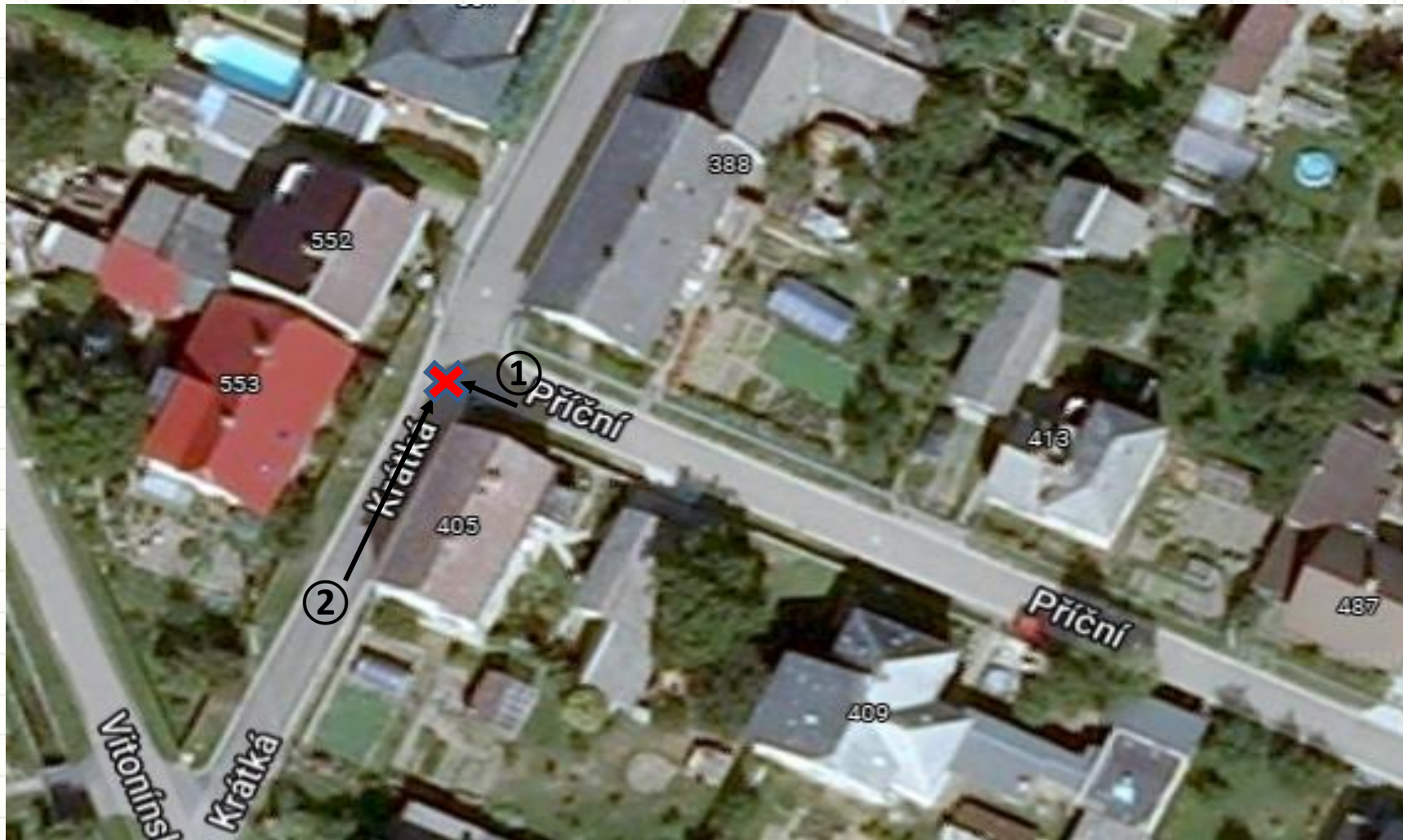
Za situace, kdy bylo místo pro žalobce zcela přehledné a umožňovalo mu zohlednit i případnou nadlimitní rychlost příjezdějícího vozidla poškozeného, nebyla naplněna podmínka faktického znemožnění splnění povinnosti žalobce dát poškozenému přednost v jízdě a nelze tak uvažovat o spoluodpovědnosti poškozeného.

**NSS, č. j. 3 As 295/2022-28 ([www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz))**



# Jízda do křižovatky couváním

Střet 2x OA (1, 2) při couvání





## Jízda do křižovatky couváním

Dne 3. 4. 2002 kolem 15:50 hodin řídil obviněný automobil Škoda 125L registrační značky X v obci Bludov, okres Š., kdy s tímto automobilem couval z ulice Příční do ulice Krátké, přičemž křižovatka těchto ulic ve tvaru T nebyla rozlišena dopravním značením. Ve stejnou dobu řídil M. S. osobní automobil Škoda 105L registrační značky X a jel s ním v B. po ulici K. ve směru ke křižovatce ulic K. a P., přičemž ulice P. se nacházela vpravo ve směru jeho jízdy. Ke střetu obou vozidel došlo v křižovatce.



## Jízda do křižovatky couváním

Jízdu do křižovatky couváním je třeba posuzovat podle § 24 odstavce druhého až čtvrtého (otáčení a couvání) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a nikoliv podle § 22 tohoto zákona (jízda křižovatkou). ***Při couvání do křižovatky nemá řidič couvajícího vozidla přednost v jízdě, ale naopak nesmí ohrozit žádného z ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.***

**NSS, č. j. 5 As 38/2003-38, č. 578/2005 Sb. NSS**

## Couvání na parkovišti, obytná zóna

Střet OA (1) s chodcem (2) (dítě)



## Couvání na parkovišti, obytná zóna

Dne 24. června 2012 kolem 16:30 hodin v Havířově-Podlesí, na ulici 17. listopadu v prostoru parkoviště před obchodním domem Hruška v prostoru „obytné zóny“, jako řidič automobilu tov. zn. Ford Focus, zahájil couvání se svým vozidlem z parkovacího místa v době, kdy matka G. B. nezletilému nevěnovala patřičnou pozornost, obviněný nedbal zvýšené opatrnosti, a proto při couvání došlo ke střetu s nezletilým dítětem J. B. (nar. 2011), kterého zadním kolem přejel, čímž mu způsobil poranění, na jehož následky nezletilý ihned na místě dopravní nehody zemřel.



## Couvání na parkovišti, obytná zóna

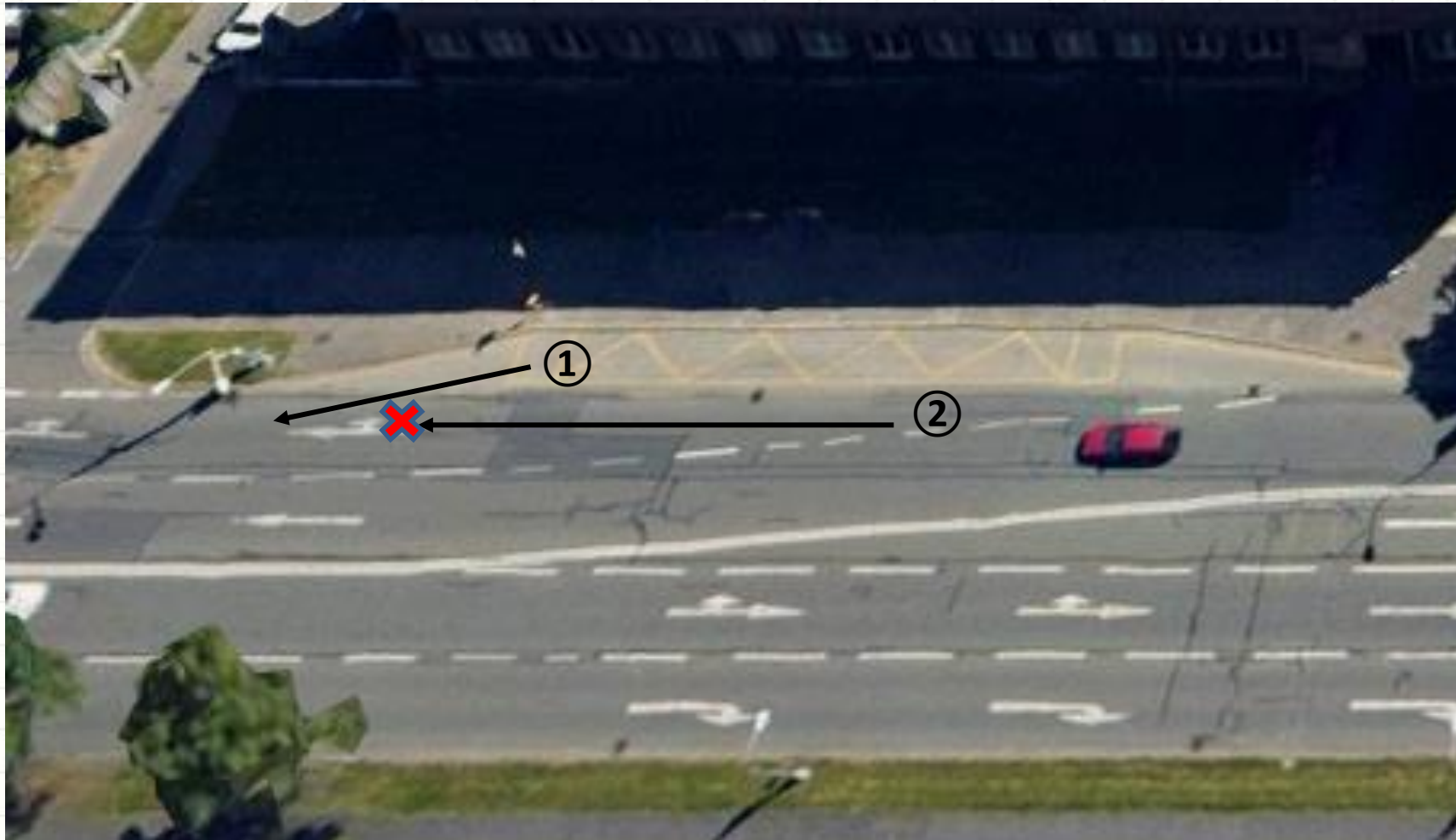
Nelze paušálně dovodit povinnost řidiče couvajícího v obytné zóně zajistit si couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby, nemá-li důvod se domnívat, že by při couvání mohl ohrozit osoby, které se nacházejí na pozemní komunikaci. Taková povinnost by byla zjevně nepřiměřená a z hlediska praktického života nesplnitelná.

Řidič osobního motorového vozidla tedy může v souladu s principem tzv. omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že dospělé osoby, dohlížející na jednoroční dítě v prostoru parkoviště, tomuto dítěti zamezí samostatný nekontrolovaný pohyb po pozemní komunikaci a vběhnutí do dráhy jeho vozidla, nevyplývá-li z konkrétních okolností opak. To stejné platí i pro pohyb s vozidlem v obytné zóně, kde sice jsou povoleny hry dětí, avšak ani zde nelze očekávat samostatný pohyb nehlídaných ročních batolat.

**ÚS, sp. zn. III. ÚS 2065/15, <https://nalus.usoud.cz/>**

# Ohrožení při výjezdu ze zastávky MHD

Střet autobusu (1) a OA (2)



## Ohrožení při výjezdu ze zastávky MHD

Dne 23. 6. 2012 ve 13:55 hod. řídil v Ostravě – Mariánských Horách, z autobusové zastávky MHD „Dům energetiky“, na ulici Novinářské ve směru k ulici Varenská, autobus tov. zn. SOLARIS, RZ X, přičemž ohrozil řidiče osobního vozidla tov. zn. Peugeot, RZ X, M. P., jedoucího stejným směrem, a se kterým došlo k dopravní nehodě.



## Ohrožení při výjezdu ze zastávky MHD

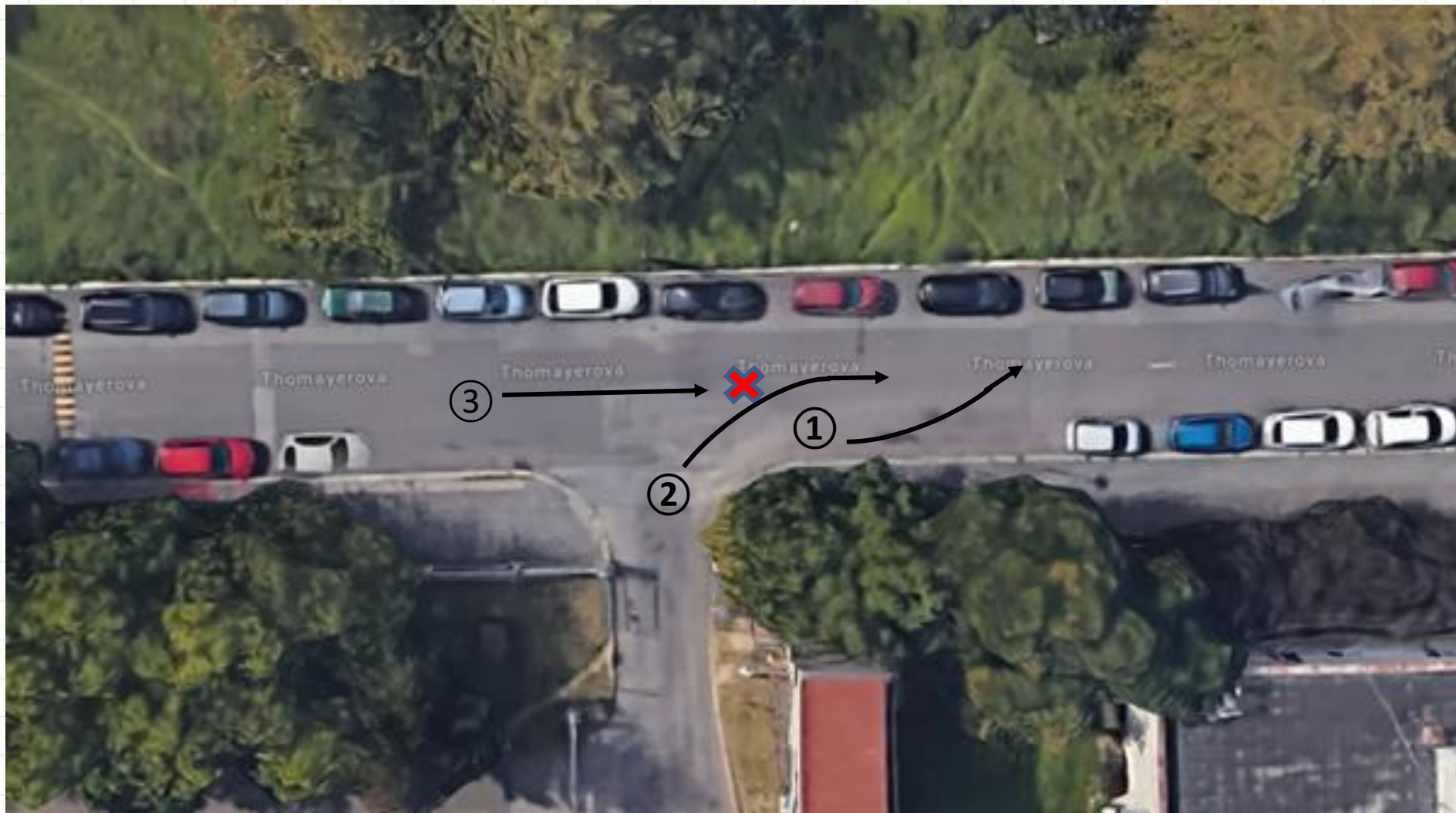
Ustanovení § 25 odst. 6 zákona o silničním provozu je nutné interpretovat tak, že ostatní řidiči musejí respektovat skutečnost, že autobus stojí v zastávce, a přizpůsobit tomu způsob svojí jízdy, a dále, že řidič autobusu nesmí svým vyjetím ze zastávky ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, a to ani v případě, že užije směrové světlo. Nelze tedy hovořit o absolutní přednosti řidiče autobusu před ostatními řidiči, nýbrž o vzájemném respektování jednotlivými řidiči navzájem.

**NSS, č.j. 1 As 128/2015 – 48, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**



# Ohrožení bezpečnosti provozu řidičem vozidla ZZS

Střet OA (2) s cyklistou (3), vyvolaný vozidlem ZZS (1)



## Ohrožení bezpečnosti provozu řidičem vozidla ZZS

Dne 14. 10. 2019 v 15:05 hodin při řízení vozidla ZZS, v Praze 4 na ulici Thomayerova ve směru od ulice Zálesí k ulici Michelská, **jako řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen „světelné a zvukové znamení“), v rozporu s § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu nedbal potřebné opatrnosti a ohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, čímž zavinil dopravní nehodu tím, že při vyjíždění od okraje pozemní komunikace se zapnutým světelným a zvukovým znamením ohrozil ve stejném směru jedoucího řidiče motorového vozidla tovární značky Škoda Rapid, a za ním na vlastním jízdním kole jedoucího cyklistu, když v důsledku náhlého snížení rychlosti jízdy osobního vozidla do jeho zadní části narazil cyklista přední částí kola.**

## Ohrožení bezpečnosti provozu řidičem vozidla ZZS

Pro posouzení žalobcovy odpovědnosti za spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu ve spojení s § 41 odst. 1 téhož zákona **není významná otázka vzniku dopravní nehody, ani to, zda cyklista porušil § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, v důsledku čehož došlo k dopravní nehodě mezi ním a před ním jedoucím osobním vozidlem.** K naplnění uvedené skutkové podstaty přestupku postačuje, že řidič nedbá potřebné opatrnosti, a ohrozí tak bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

NSS, č. j. 4 As 318/2023, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)



## Specifické případy DN



# DN s ublížením na zdraví

## Od 1. 1. 2024 již není speciální skutková podstata!!!!

- zranění **≠** ublížení na zdraví
- **ublížení na zdraví** = stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření (definice v § 122/1 TZ)
  - ve stručnosti lze tento pojem shrnout tak, že ***jde o omezení v běžném způsobu života na základě zranění vzniklého v souvislosti s DN na dobu zpravidla delší než sedm dní***

Dříve **§ 125c/1h**) - způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví (**od 1.1.2024 zrušeno**)

# DN - ublížení na zdraví

## DN ublížení na zdraví mezi osobami blízkými

**§ 79 odst. 5 zákona o odpovědnosti za přestupky** - Byla-li spácháním přestupku postižena osoba mladší 18 let nebo byl-li přestupek důvodem vykázání ze společného obydlí, zahájí správní orgán řízení nebo v již zahájeném řízení pokračuje bez souhlasu osoby přímo postižené spácháním přestupku. /obecná úprava/

**Pozor, od 1. 1. 2024 máme speciální právní úpravu!**

**§ 125c odst. 9 zákona o silničním provozu** – v řízení o přestupku s ublížením na zdraví spáchaným **mezi osobami blízkými** se tento následek nezohledňuje a neukládá se za toto zákaz činnosti!

## DN - ublížení na zdraví

**Přestupkem** s ublížením na zdraví je porušení tzv. „nedůležité“ (méně závažné) povinnosti

- např. obecné ust. § 4 písm. a) – chovat se ohleduplně a ukázněně či § 19 odst. 1 - povinnost dodržet bezpečnou vzdálenost
- ublížení na zdraví je nutno vždy postavit na jisto.
- prvotní lékařské zprávy nestačí!
- ideálně podložit znaleckým posudkem znalcem z oboru zdravotnictví, se zaměřením na omezení v běžném způsobu života

**Trestným činem** je ublížení na zdraví, pokud k němu došlo porušením tzv. důležité povinnosti

Pokud se však na tomto následku poškozený podílel významnou měrou, může zaniknout povinný znak „důležité povinnosti“, kdy věc může být postoupena k projednání správnímu orgánu!!!

## Příklad ukládání správních trestů

Porušením povinnosti dodržet bezpečnou vzdálenost je řidič podezřelý z přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k)

- prokázáno nedodržení bezpečné vzdálenosti bez následku (možná někdy budoucnu 😊) – pokuta ve SŘ **od 2.000 do 5.000 Kč**
- došlo při tom **k dopravní nehodě** (ke střetu vozidel) – pokuta ve SŘ **od 2.000 do 10.000 Kč** (horní hranice se zvyšuje na dvojnásobek)
- došlo k dopravní nehodě **s ublížením na zdraví** - pokuta ve SŘ **od 2.000 do 10.000 Kč** a **zákaz činnosti od 6 do 18 měsíců**
- **Institut mimořádného snížení správních trestů (užívá se výjimečně!):**
  - **pokuta - § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky**
  - **zákaz činnosti - § 125e odst. 4 zákona o silničním provozu**



## DN - ublížení na zdraví

**NS ČSSR, Tpjf 24/85, [R 16/1986 tr.].**

- ztížení obvyklého způsobu života nebo výkonu obvyklé činnosti musí být po dobu okolo sedmi dnů

**NS, sp. zn. 5 Tdo 775/2002, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

„pro závěr o ublížení na zdraví nestačí pouze subjektivní pocity poškozeného, ale změny zdravotního stavu musí být odpovídajícím způsobem objektivizovány.“

**NS, sp. zn. 5 Tdo 1066/2003, [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)**

Omezení v běžném způsobu života přitom nemusí souviset pouze s pracovní činností, ale například i sportovními a volnočasovými aktivitami, pokud jsou poškozeným vykonávány pravidelně a v častějších intervalech.

# Porušení důležité povinnosti

**NS, sp. zn. 4 Tdo 155/2019 ([www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz))**

Za porušení důležité povinnosti není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu, ale jen porušení takové povinnosti, jež má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Při provozu na pozemních komunikacích půjde zejména o takové porušení povinností řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost, váhu a velikost motorového vozidla může mít a zpravidla mívá za následek vážnou dopravní nehodu.

Mezi typické případy porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, lze zcela jistě zařadit především *řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, dále jízdu řidiče, který se plně nevěnuje řízení, jízdu hrubě nepřiměřenou rychlostí, řízení motorového vozidla osobou, která nemá řidičské oprávnění a pro nedostatek zkušeností jede způsobem, při němž vozidlo nezvládne, nepřiměřeně rychlou jízdu v zatáčce, v jejímž důsledku se vozidlo dostane do protisměru, nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují, porušení předpisů o zastavení, zmírnění rychlosti jízdy před vjezdem na hlavní silnici, železniční přejezd, nebo před nepřehlednou zúženou zatáčkou, jízdu řidiče za snížené viditelnosti se silně znečištěnými reflektory a čelním sklem apod.*

## DN s ublížením na zdraví – rozsah prokazování újmy

**NSS, č. j.: 1 As 9/2021-41, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

V souvislosti s posuzováním povahy újmy na zdraví je třeba vycházet především z lékařských nálezů nebo znaleckého posudku, ale také z celkové doby léčení či délky pracovní neschopnosti poškozeného. Nelze přitom některé z těchto kritérií upřednostnit, ale je nutné je posuzovat ve vzájemných souvislostech. Zkoumat se rovněž musí i konkrétní následky spojené s omezením obvyklého způsobu života, které u poškozeného nastaly a jak dlouho trvaly.

Při posouzení možného spoluzavinění ze strany poškozeného není bez významu ani skutečnost, že se poškozený nacházel v kleče za odstaveným vozidlem a byl jím tak krytý. Ani možná vyšší pravděpodobnost, že by si stěžovatel všiml odstaveného vozidla, kdyby na sobě poškozený měl oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu, není dostatečná pro učinění závěru, že poškozený dopravní nehodu spoluzavinil, a to tím spíš, že k dopravní nehodě došlo střetem mezi vozidly, nikoli střetem mezi vozidlem a poškozeným.

## DN s ublížením na zdraví – bezpečná vzdálenost

**NSS, č. j.: 2 As 57/2013 – 27, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

Skutečností, bez níž by ke vzniku škody nedošlo, bylo především jednání stěžovatele po pozdním zpozorování nedostatečné vzdálenosti pro zastavení svého vozidla, aby se vyhnul srážce s vozidlem jedoucím před ním (intenzivní brzdění). Následný náraz, který byl rovněž následkem porušení povinnosti stěžovatele, již celou situaci pouze završil, nicméně sám o sobě nebyl výlučnou a samostatnou skutečností, která by byla sto protrhnout příčinnou souvislost mezi následkem a jeho příčinou (porušení povinnosti stěžovatele dodržet dostatečnou vzdálenost mezi vozidly). Lze tak uzavřít, že stěžovatel porušením povinnosti dle § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu způsobil dopravní nehodu, při které byl zraněn cestující přepravující se v autobusu. Byly tak naplněny znaky skutkové podstaty vymezené v § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích.

## DN s ublížením na zdraví – přednost v jízdě

NSS, č. j. 6 As 229/2023–54, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

Skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je konstruována tak, že znakem její objektivní stránky není porušení důležité povinnosti uložené řidiči zákonem, jak tomu je v případě skutkové podstaty trestného činu dle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, a proto nelze bez dalšího dovozovat, že za situace, kdy nejsou splněny všechny znaky skutkové podstaty trestného činu, je tím vyloučeno naplnění uvedené skutkové podstaty přestupku. ***Podstatná je skutečnost, že následkem dopravní nehody je u druhého řidiče následek v podobě „ublížení na zdraví“, a to i v případě, že ke vzniku dopravní nehody výrazným způsobem přispěl i druhý řidič.***

***K zavinění dopravní nehody sice nemůže dojít bez současného porušení jiného pravidla silničního provozu, nicméně tato porušení pravidel mohou z hlediska odpovědnosti obstát i samostatně, tj. je možné pachatele uznat vinným z toho, že nedal přednost v jízdě, aniž by zároveň byla shledána jeho odpovědnost za způsobení dopravní nehody.***

## DN s ublížením na zdraví – pes x moto

**NSS, č. j.: 1 As 97/2014 – 29, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)**

**- možné spoluzavinění poškozeného na DN**


Žalobce jednoznačně porušil zákonnou normu, jestliže nechal psy volně pobíhat po pozemní komunikaci, přičemž mohl a měl předvídat, že pes může ze zahrady vyběhnout a vběhnout na pozemní komunikaci a může být účastníkem střetu s projíždějícím vozidlem, a tím i dopravní nehody, při níž může dojít k ublížení na zdraví a jiné škodě.

V případě pohybu volně pobíhajících zvířat v blízkosti komunikace je povinností řidiče dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, tak aby zabránil případné kolizi. Ani tyto požadavky však nelze absolutizovat a činit řidiče (spolu)vinným za jakýkoliv střet, k němuž s takovým zvířetem dojde. Poškozený v nynějším případě poté, co spatřil stěžovatelovy psy, dle výpovědi svědků přibrzdil, takže zjevně na jejich přítomnost reagoval. Těžko mu však vyčítat, že nezpomalil ještě výrazněji, či dokonce nezastavil zcela.



**DOTAZY?**

**Díky za pozornost, ale ještě nekončíme....**



**Novela zákona o silniční dopravě a zákonů  
souvisejících, tzv. 9ti novela  
(aktuálně již 11ti novela)**



# Novela zákona o silniční dopravě a zákonů souvisejících

Novela zákona o silniční dopravě - EU (sněmovní tisk č. 813  
<https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=9&t=813>),  
tzv. 9tinovela (aktuálně již 11ti novela)

## Stav legislativního procesu

- **Vláda** předložila Poslanecké sněmovně návrh zákona 9. 10. 2024

## Poslanecká sněmovna

- 1. čtení proběhlo dne 4. 12. 2024
- HV projednal návrh ve dnech 12. 12. 2024 a 16. 1. 2025
- 2. čtení proběhlo dne 28. 1. 2025
- 3. čtení a schválení zákona proběhlo dne 12. 3. 2025

**Senát** – doručeno 18. 3. 2025 /lhůta k projednání do 17. 4./

- schůze Senátu – ke schválení zákona došlo dne 9. 4. 2025

**Prezident** – doručeno 14. 4. 2025

Účinnost změn – **1. 7. 2025**

## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

### Rozsah původní novely:

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích,

## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

- **zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících,**
- **zákon č. 424/2023 Sb., zákon o požadavcích na přístupnost některých výrobků a služeb.**

**Novelizace dalších zákonů, vložené v průběhu projednání v Poslanecké sněmovně**

- **zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury,**
- **zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.**

## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

Novela obsahuje především tyto zásadní změny stávající právní úpravy, jež vyžadují provedení početných a významných změn v několika zákonech, a to:

- 1. zřízení nového správního úřadu s celostátní působností, jímž bude Inspekce silniční dopravy – **INSID** (§ 34a zákona o silniční dopravě),**
- 2. zavedení nového institutu v rámci linkové osobní dopravy formou umožnění uzavírání veřejnoprávních smluv objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících – tzv. poptávkové dopravy,**
3. náprava dílčích věcných, terminologických či legislativně technických nedostatků, mimo jiné i vad předchozí novely zákona o silničním provozu.

## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

Dále se navrhuje např.:

- **komplexní řešení problematiky tzv. tatraktorů,**
- **komplexní řešení a sjednocení problematiky vybírání kaucí (až do výše 200.000 Kč) a zabránění v jízdě (z. 111/1994 Sb., z. 13/1997 Sb. a z 361/2000 Sb.),**
- **zefektivnění silničních kontrol** (prodloužení délky zajižďky až 50 km k místu vážení, k sil. technické kontrole, do STK či SME, oprávnění MP ke kontrole TAXI),
- zrušení, zjednodušení nebo přesun některých agend v působnosti Ministerstva dopravy na dopravní úřady,
- **zvýšení přírážky k jízděmu** na z 1.500 Kč na **2.500 Kč,**
- úprava správních poplatků (již za přijetí žádosti, zvýšení některých poplatků),
- **prodloužení platnosti evidenční kontroly na délku doby platnosti pravidelné technické prohlídky,** evidence přestupků provozovatelů STK, SME a kontrolních techniků v ISTP,
- možnost krajů zpoplatnění užívání silnic II. a III. třídy (od 1. ledna 2029 ), atd.

## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

Zřízení Inspekce silniční dopravy (INSID) vyžaduje novelizaci několika zákonů:

- zákona o silniční dopravě,
- zákona o pozemních komunikacích,
- zákona o silničním provozu a
- zákona o podmínkách provozu vozidel.



## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

### Působnost činnosti INSID má být zaměřena zejména na:

- **státní odborný dozor v silniční dopravě** (ve všech věcech podle zákona o silniční dopravě s výjimkou taxislužby), zejména kontrolu dodržování sociálních předpisů EU, AETR, ADR,
- **nízkorychlostní kontrolní vážení** (podle zákona o pozemních komunikacích),
- **kontroly umístění, upevnění a zajištění nákladu** (podle zákona o silničním provozu),
- **kontroly dodržování omezení jízdy některých vozidel** (podle zákona o silničním provozu),
- **technické silniční kontroly** (podle zákona o silničním provozu).



Foto: ADAC Südbayern/Kienberger

# Hlavní cíle a obsah návrhu novely

## Rozmístění jednotek INSID v rámci ČR





## Hlavní cíle a obsah návrhu novely

**Ve vztahu k zákonu o silničním provozu bude mít INSID stanoven rozsah oprávnění dle § 124 odst. 13, 14, 17, např.:**

- **zastavovat vozidla (§ 79),**
- **vyzvat řidiče k předložení dokladů ke kontrole (§ 6 odst. 8 -10),**
- **podrobit vozidlo technické silniční kontrole (TSK) a s tím spojená další oprávnění (§ 6a, 6b),**
- **zabránit v jízdě (§ 118a),**
- **uložit příkaz na místě za přešupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bodu 3 /nebezpečná závada/, písm. b) /nepodrobení se TSK, neuposlechnutí pokynu/ nebo písm. f) bodu 16 /porušení omezení jízdy/ nebo přešupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zjištěný při technické silniční kontrole nebo kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu (§ 124 odst. 17),**
- **ukládat kauce (§ 124a, b).**

# Související novela zákona o silniční provozu

## Tatraktory



**Traktorům, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg a jejichž konstrukční rychlost je 80 km.h-1 nebo více se nově stanovují podmínky:**

- budou podléhat mýtnému systému dle zákona o pozemních komunikacích
- provoz na dálnici - § 36,
- organizace dopravy - § 39,
- omezení jízdy některých vozidel - § 43,

**k jejich řízení se bude nově vyžadovat:**

- řidičské oprávnění pro vozidla skupiny C1 nebo C (nyní stačí T) - § 80a,
- profesní způsobilost - § 3 odst. 5 písm. j)
- dopravně psychologické vyšetření - § 87a.

# Související novela zákona o silniční provozu

## Další změny:

1) **rozšíření pojmu vozidlo hromadné dopravy osob** - § 2 písm. k) na

1. autobus, trolejbus nebo tramvaj, nebo

2. jiné vozidlo při provozování veřejné linkové dopravy,

a s tím související změny v § 25 odst. 6 a § 27 odst. 1

2) **redefinice osob oprávněných řídit motorové vozidlo** - § 3 odst. 3 písm. a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) a držitelem řidičského průkazu, který na území České republiky **podle § 104 odst. 2** řidičské oprávnění osvědčuje,

- § 3 odst. 4 u profesní způsobilosti **pojmu „jiný členský stát“**

## Novela zákona o silniční provozu

- 3) **legislativně technické úpravy u povinnosti řidiče** - § 5 odst. 2 písm. k) řídit vozidlo, na němž není umístěna tabulka státní nebo vojenské poznávací značky (dále jen „registrační značka“), **jde-li o vozidlo, kterému registrační značka byla nebo měla být přidělena,** nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,
- 4) rozšíření výjimek z **omezení jízdy některých vozidel** (§ 43),
- 5) **rozšíření oprávnění OP a MP k zastavování vozidel TAXI** při kontrole dle zákona o silniční dopravě (§ 79), dále se doplňuje chybějící **možnost uložit příkaz na místě i u zákazu zastavení a stání s překážkou /§ 125c/1 p. f) b. 17)/ a za překročení rychlosti do 10 km/h /§ 125c/1 p. k)/ - (§ 124 odst. 15),**
- 6) **doplnění oprávnění Policie ČR vyzvat mentora ke zjištění ovlivnění alkoholem či návykovou látkou** (§ 124 odst. 12),

## Novela zákona o silniční provozu

- 7) **sjednocení postupu při vybírání kaucí, zajištění vozidla a zadržení tabulek registrační značky dle všech zákonů (§§ 124a, 124b, 124c), zvýšení horní hranice kauce v zákoně o silničním provozu až na 75.000 Kč,**
- 8) **oprava u přestupku § 125c odst. 1 písm. f) bod 14., doplnění chybějících odstavců,** v rozporu s § 12 odst. 5, 6 nebo 7 ohrožení při přeježdění z jednoho jízdního pruhu do druhého,
- 9) **nová skutková podstata pod písm. f) bod 18. „při řízení vozidla v rozporu s § 21 odst. 1 při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci ohrozí řidiče jedoucího za ní“ (pokuta SŘ 4.000 – 10.000 Kč, na místě 2.500 – 3.500 Kč, 4 body),**
- 10) **nová skutková podstata pod písm. f) bod 19. „při řízení vozidla nebo jízdní soupravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 000 kg poruší zákaz vjezdu stanovený místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích“ (pokuta SŘ 4.000 – 10.000 Kč, na místě 2.500 – 3.500 Kč),**

## Novela zákona o silniční provozu

- 11) **příkazem na místě či domluvou lze nově řešit i přestupek dle § 125c odst. 4 písm. b)** – neodevzdání (neplatných) dokladů ve stanovené lhůtě atd.,
- 12) Úprava **§ 125c odst. 8** - Je-li spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, navyšuje se horní hranice sazby pokuty podle odstavce 5 za tento přestupek na dvojnásobek, ~~s výjimkou pokuty podle odstavce 5 písm. a), která se uloží od 25 000 Kč do 100 000 Kč.~~ **/vypouští se uvedený text pro nadbytečnost/**,
- 13) **nová úprava doručování do zahraničí**, jeden pokus, pokud není úspěšný, doručit prostřednictvím veřejné vyhlášky (vyvěšením na ÚD) tak, jako i další písemnosti, vylučuje se povinnost ustanovovat opatrovníka, nutno však učinit pokus o vyrozumění jiným způsobem,
- 14) Povinnost zaslat **informační formulář** v úředním jazyce členského státu **též s příkazem**, který je vydáván jako první úkon v řízení, kdy součástí **musí být též vymezení trestu a poučení o opravném prostředku (odporu apod.)**,

## Novela zákona o silniční provozu

- 15) **Nové znění § 47 odst. 3 písm. g)**, týkající se povinnosti sepsat a podepsat společný záznam o dopravní nehodě, kdy bude možno tento pořídít rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Českou kanceláří pojistitelů,
- 16) V § 47 odst. 4 se u dopravních nehody částka „**100 000 Kč**“ nahrazuje částkou „**200 000 Kč**“,
- 17) **Podání žádosti o vydání ŘP, karty řidiče dálkově přes portál dopravy, doručení ŘP, karty řidiče na výdejní místo (§ 92 odst. 6, 7, § 129 odst. 1, 2) /účinnost částečně od 01. 07. 2025, popř. 01. 01. 2026/,**
- 18) **Udělení nebo rozšíření řidičské oprávnění zápisem do registru řidičů (§ 92 odst. 8) /účinnost od 01. 01. 2026/,**

## Novela zákona o silniční provozu

19) **Nový § 79b** - provoz automatizovaných vozidel (*po dobu řízení automatizovaného vozidla tímto vozidlem se na řidiče nebudou vztahovat pravidla provozu* ani jiné povinnosti týkající se řízení vozidla, *musí být však připraven* na výzvu automatizovaného vozidla *bezpečně převzít řízení*) /účinnost od 01. 01. 2026/,

20) **Nový § 125f odst. 7** – *provozovatel automatizovaného vozidla neodpovídá za přešůpek, pokud bylo vozidlo v automatizovaném režimu* (musí prokázat, povinnost umožnit přístup k černé skříňce) /účinnost od 01. 01. 2026/,

- povinnost výrobce vozidla nebo jeho akreditovaného zástupce poskytnout policii a správním orgánům údaje o řízení automatizovaného vozidla tímto vozidlem nebo řidičem, má-li je k dispozici.



## Novela autoškolského zákona

Za účelem dalšího prohloubení digitalizace v oblasti autoškol se

- **vypouští povinnost písemného zápisu o výsledku zkoušky do protokolu o zkouškách** s tím, že
- **výsledek zkoušky sdělí zkušební komisař způsobem umožňujícím dálkový přístup Ministerstvu dopravy.** (§ 39 odst. 5, § 43 odst. 7)

Legislativně technické úpravy v části profesního osvědčení

- **Zkouška** – § 52b odst. 6 - .... Neuspěje-li řidič ani při **třetí opakované zkoušce**, je povinen se zúčastnit nového vstupního školení v plném rozsahu. **Opakované zkoušky** musí řidič složit nejpozději do 1 roku ode dne konání první zkoušky, jinak se musí podrobit novému vstupnímu školení v plném rozsahu.
- § 52c – nová úprava podmínek vydání profesního osvědčení

## Novela zákona o elektronizaci zdravotnictví

Další sněmovní tisk projednávající změny zákona o silničním provozu a související

Novela z. o elektronizaci zdravotnictví - sněmovní tisk 833 /23.04.2025 – třetí čtení/

<https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=9&t=833> /účinnost od 1. 1. 2026/

- ruší se povinnost mít u sebe doklad o zdravotní způsobilosti a zvyšuje se věk k povinným prohlídkám až od 70 let

V § 6 odst. 7) Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe

~~d) doklad o zdravotní způsobilosti, pokud jde o držitele řidičského oprávnění, který je starší 65 let a je povinen podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám podle § 87 odst. 1 nebo 3, /text se vypouští/~~

V § 87 odst. 3 se ruší původní znění, a nové zní

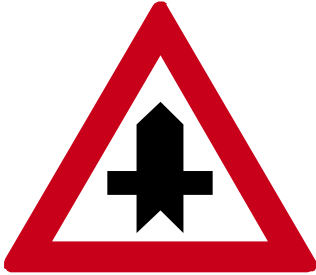




**(3) Držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce tak, aby počínaje dovršením 70 let věku neuplynula od předchozí lékařské prohlídky doba 2 let.**

# Návrh novely vyhl. č. 294/2015 Sb.

Mezirezortní připomínkové řízení ukončeno 31. 3. 2025

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.



Značky upravující přednost

P 1		<p><b>Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací</b></p> <p>Značka upozorňuje mimo obec na křižovatku a označuje hlavní pozemní komunikaci. Na značce může být znázorněno i jen levé připojení , pravé připojení , levé šikmé připojení  nebo pravé šikmé připojení  . V případě složitější křižovatky nebo křižovatky, kde hlavní komunikace neprobíhá v přímém směru, se pod touto značkou použije příslušná dodatková tabulka s vyznačením tvaru křižovatky.</p>
-----	--	---



# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Zákazové značky

B 4		<p><b>Zákaz vjezdu nákladních automobilů</b></p> <p>Značka zakazuje vjezd nákladním automobilům a vozidlům zvláštního určení. Značka rovněž zakazuje vjezd traktorům, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg a jejichž konstrukční rychlost je 80 km.h<sup>-1</sup> nebo více. Značka neplatí pro obytné automobily.</p> <p>Je-li na dodatkové tabulce nebo na značce pod symbolem nákladního automobilu uvedena hodnota nejvyšší povolené hmotnosti (uvádí se v tunách), platí značka pro vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující tuto hodnotu. U jízdní soupravy je rozhodný součet nejvyšších povolených hmotností všech vozidel soupravy.</p> 
-----	---	---




## Novela vyhl. 294/2015 Sb.

B 21a		<p><b>Zákaz předjíždění</b></p> <p>Značka zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku.</p> <p>Je-li značka umístěna nad vozovkou, platí pro celou šířku vozovky v daném směru jízdy.</p>
B 22a		<p><b>Zákaz předjíždění pro nákladní automobily</b></p> <p>Značka zakazuje řidiči nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3500 kg a traktoru, jehož největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg a jehož konstrukční rychlost je 80 km.h<sup>-1</sup> nebo více, předjíždět motorové vozidlo vlevo.</p> <p>Na vozovce se dvěma a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy nesmí řidič nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3500 kg a traktoru, jehož největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg a jehož konstrukční rychlost je 80 km.h<sup>-1</sup> nebo více, užít k jízdě jiného než pravého jízdního pruhu, není-li to nutné k objíždění.</p> <p>Je-li značka umístěna nad vozovkou, platí pro celou šířku vozovky v daném směru jízdy.</p>



# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

Příloha č. 4 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Příkazové značky

C 7a		<p><b>Stezka pro chodce</b> <b>Značka označuje stezku pro chodce.</b></p>
C 8a		<p><b>Stezka pro cyklisty</b> <b>Značka označuje stezku pro cyklisty.</b></p>
C 9a		<p><b>Stezka pro chodce a cyklisty společná</b> <b>Značka označuje stezku pro chodce a cyklisty, na které není oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty.</b></p>

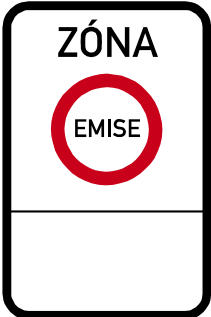
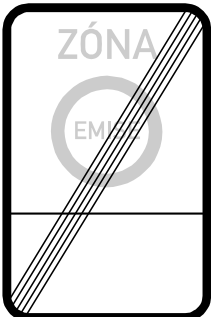
## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

C 10a		<p><b>Stezka pro chodce a cyklisty dělená</b></p> <p><b>Značka označuje stezku pro chodce a cyklisty, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty. Umístění symbolů vyjadřuje skutečné uspořádání pruhů pro chodce a pro cyklisty.</b></p>
C 11a		<p><b>Stezka pro jezdce na zvířeti</b></p> <p><b>Značka označuje stezku pro jezdce na zvířeti.</b></p>

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.





Příloha č. 5 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

## Informativní značky




IZ 7a		<p><b>Emisní zóna</b></p> <p>Značka označuje oblast, ve které je stanovena nízkoemisní zóna podle zvláštního právního předpisu. V této oblasti je omezen provoz silničních motorových vozidel za účelem omezení znečištění ovzduší z dopravy.</p> <p>Vjezd do této oblasti může podléhat nízkoemisnímu poplatku podle zvláštního právního předpisu.</p> <p>Ve spodní části značky se uvede odkaz na informační systém nízkoemisních zón podle zvláštního právního předpisu.</p>
IZ 7b		<p><b>Konec emisní zóny</b></p> <p>Značka označuje konec emisní zóny.</p> <p>Značka může být při výjezdu z emisní zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Emisní zóna“.</p>





## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

IP 4b		<p><b>Jednosměrný provoz</b></p> <p>Značka označuje směr jízdy vozidel na jednosměrné pozemní komunikaci.</p> <p>Značku lze užít také pro označení povoleného vjezdu cyklistů v protisměru.</p> 
IP 10a		<p><b>Slepá pozemní komunikace</b></p> <p>Značka označuje pozemní komunikaci, která dále končí nebo po které nelze dále pokračovat v jízdě.</p> <p>Značku lze užít také pro označení pozemní komunikace, po které nelze dále pokračovat v jízdě s výjimkou cyklistů.</p> 

## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

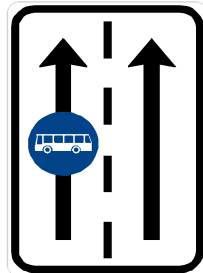
IP 10b		<p><b>Návěst před slepou pozemní komunikací</b></p> <p>Značka označuje návěst před pozemní komunikací, která dále končí nebo po které nelze dále pokračovat v jízdě.</p> <p>Značku lze užit také jako návěst před pozemní komunikací, po které nelze dále pokračovat v jízdě s výjimkou cyklistů.</p> 
IP 13c		<p><b>Parkoviště s parkovacím automatem</b></p> <p>Značka označuje placené parkoviště. Řidič se musí řídit údaji na značce, dodatkové tabulce nebo na parkovacím automatu (hodinách).</p> <p>Případný stanovený způsob stání se vyznačuje obdobně jako na značkách „Parkoviště“ vyznačujících způsob stání.</p>

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

IP 12		<p><b>Vyhrazené parkoviště</b></p> <p><b>Značka označuje místo, kde je dovoleno zastavení a stání pouze některých vozidel.</b></p> <p><b>Údaje o tom, pro koho je parkoviště vyhrazeno (např. název organizace, státní poznávací značka, symbol zařízení<sup>5)</sup>) a popřípadě v jaké době, jsou uvedeny na dodatkové tabulce a mohou být uvedeny i na značce místo nápisu. Mimo dobu, po kterou je parkoviště vyhrazeno, smějí na takto označeném místě zastavit a stát i řidiči jiných vozidel, pokud není stanoveno jinak.</b></p> <p><b>Případný stanovený způsob stání se vyznačuje obdobně jako na značkách „Parkoviště“ vyznačujících způsob stání. Značka, na které je uveden symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku<sup>5)</sup>, je vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou“.</b></p> <p><b>Značka se symbolem elektromobilu doplněná dodatkovou tabulkou s textem „POUZE DOBÍJENÍ“ označuje místo vyhrazené pro stání vozidla pouze po dobu dobíjení. Tato značka se doplňuje vodorovnou dopravní značkou „Nápis na vozovce“ se symbolem dobíjecí stanice.</b></p> 
-------	---	---

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

IP 20a



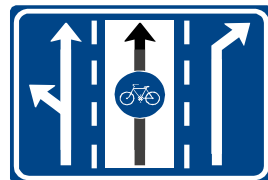
## Vyhrazený jízdní pruh

Značka vyznačuje vyhrazený jízdní pruh pro vozidla hromadné dopravy osob a jeho situování ve vztahu k ostatním jízdním pruhům. Vyhrazený jízdní pruh je současně na pozemní komunikaci vyznačen vodorovnými značkami, zejména „Podélná čára souvislá“ nebo „Podélná čára přerušovaná“ a nápisem „BUS“. Ve spodní části značky nebo na dodatkové tabulce lze vyznačit dobu, po kterou je jízdní pruh vyhrazen.


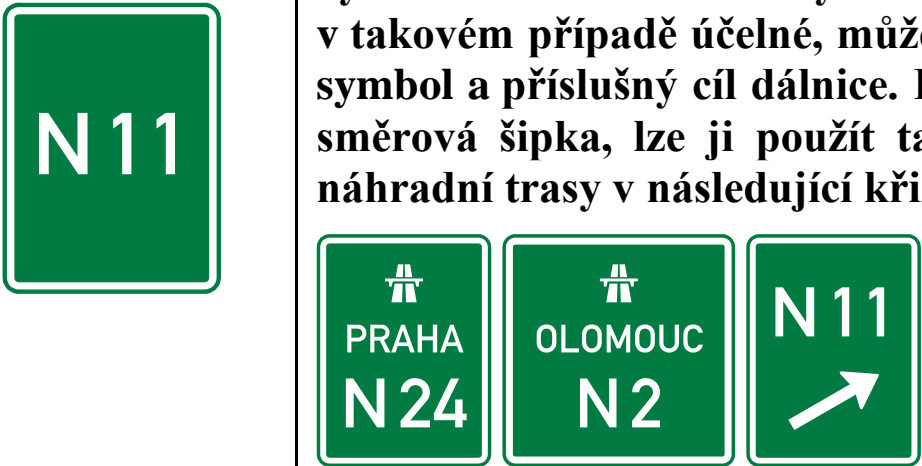
Na značce lze vyznačit i jízdní pruhy v protisměru.

V případě vyhrazeného jízdního pruhu pro jiný druh vozidla nebo pro určitý účel se do modrého pole vyznačí příslušný symbol nebo vhodný nápis. Je-li v modrém poli uveden nápis TAXI, je vyhrazený jízdní pruh určen pro vozidla taxislužby označená střešní svítilnou s nápisem TAXI.

Umístění vyhrazeného jízdního pruhu pro určitý druh vozidel ve vztahu k ostatním jízdním pruhům lze vyznačit vložením symbolu této dopravní značky do jiné dopravní značky vyznačující počet a uspořádání jízdních pruhů nebo způsob řazení do jízdních pruhů.








## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

IS 12a IS 12b IS 12c		<p>Směrová tabule pro náhradní trasu (přímo, vlevo nebo vpravo)</p> <p>Značky informují o čísle náhradní trasy a označují směr jejího pokračování.</p>
IS 12d		<p>Náhradní trasa</p> <p>Značka informuje zpravidla na dálnici o začátku trvale vyznačené náhradní trasy dálnice a jejím čísle. Je-li to v takovém případě účelné, může být na značce uveden také symbol a příslušný cíl dálnice. Pokud je na značce uvedena směrová šipka, lze ji použít také pro vyznačení průběhu náhradní trasy v následující křižovatce.</p>

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

Příloha č. 7 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

## 4. Ostatní symboly

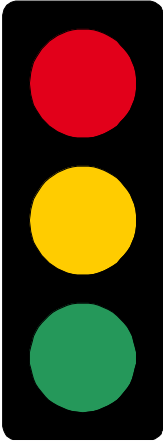

404	<b>CNG</b> 	Čerpací stanice CNG
405	<b>LPG</b> 	Čerpací stanice LPG
406		Dobíjecí stanice elektromobilů
408		Dobíjecí stanice pro velká vozidla
409	<b>H<sub>2</sub></b> 	Čerpací stanice vodíku

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.





Příloha č. 9 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Světelné signály

## 1. Světelné signály



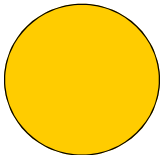


S 1		<p><b>Tříbarevná soustava s plnými signály</b></p> <p>S 1a – Signál s červeným světlem „Stůj!“</p> <p>S 1b – Signál se žlutým světlem „Pozor!“</p> <p>S 1c – Signál se zeleným světlem „Volno“</p>
S 2		<p><b>Tříbarevná soustava se směrovými signály</b></p> <p>S 2a – Signál se směrovou šipkou s červeným světlem „Stůj!“</p> <p>S 2b – Signál se směrovou šipkou se žlutým světlem „Pozor!“</p> <p>S 2c – Signál se směrovou šipkou se zeleným světlem „Volno“</p>

## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

S 3		<p>Tříbarevná soustava s kombinovanými směrovými signály</p> <p>S 3a – Signál s kombinovanou směrovou šipkou s červeným světlem „Stůj!“</p> <p>S 3b – Signál s kombinovanou směrovou šipkou se žlutým světlem „Pozor!“</p> <p>S 3c – Signál s kombinovanou směrovou šipkou se zeleným světlem „Volno“</p>
S 4a		Signál žlutého světla ve tvaru chodce
S 4b		Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty
S 4c		Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty



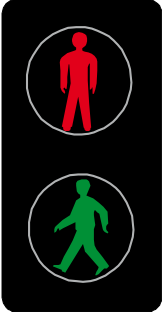


## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

S 5		Doplňková zelená šipka
S 6		Signál pro opuštění křižovatky
S 7		<p>Přerušované žluté světlo</p> <p>Signál je ve tvaru plného světla.</p> <p>Signál může být doplněn o symbol chodce, cyklisty nebo chodce a cyklisty v případě, že je nutno zvlášť upozornit na přecházející chodce anebo přejíždějící cyklisty.</p>  <p>Signál lze použít i ve tvaru světelné rampy ze tří až pěti světel umístěných na vozidle vodorovně vedle sebe. Při střídavém blikání sudých a lichých světel upozorňuje na potřebu dbát zvýšené opatrnosti, postupný řetězec směřující na levou nebo pravou stranu ukazuje řidiči, kterým směrem má překážku objet.</p> 

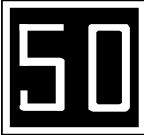
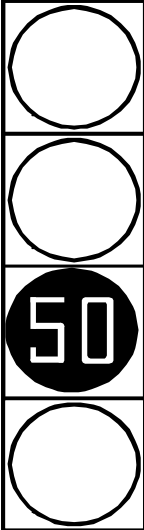

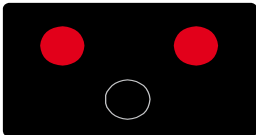
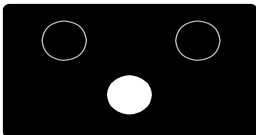
## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

S 8a		Zakázaný vjezd vozidel do jízdního pruhu
S 8b		Volný vjezd vozidel do jízdního pruhu
S 8c		Světelná šipka vlevo
S 8d		Světelná šipka vpravo
S 8e		Světelný kříž Signál označuje překážku provozu na pozemních komunikacích vedle vozovky.

## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.


S 9		<p>Dvoubarevná soustava se signály pro chodce</p> <p>S 9a – Signál pro chodce se znamením „Stůj!“</p> <p>S 9b – Signál pro chodce se znamením „Volno“</p>
S 10		<p>Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty</p> <p>S 10a – Signál pro cyklisty se znamením „Stůj!“</p> <p>S 10b – Signál pro cyklisty se znamením „Pozor!“</p> <p>S 10c – Signál pro cyklisty se znamením „Volno“</p>
S 11		<p>Dvoubarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty</p> <p>S 11a – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Stůj!“</p> <p>S 11b – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“</p>

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

S 12a		Rychlostní signál s proměnným signálním znakem
S 12b		Rychlostní signál s více signálními znaky
S 13		Signál dvou vedle sebe umístěných střídavě přerušovaných červených světel
S 14a		Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení
S 14b		Přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.



## Příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Z 13		<p><b>Výstražný práh</b></p> <p>Práh nebo sestava prahů vytváří umělou nerovnost upozorňující na blížící se ukončení jízdního pruhu nebo na překážku na vozovce či na krajnici při přechodné úpravě provozu na pozemní komunikaci a je-li to nezbytné, je možné jej přejet.</p>
------	---	---

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

Příloha č. 14 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Vzor pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích

Pokyn	Význam
	<p><b>„Stůj!“</b> pro řidiče přijíždějící směrem k čelu nebo k zadům policisty.</p>
	<p><b>„Pozor!“</b> pro všechny řidiče.</p>

## Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.



**„Volno!“**

pro řidiče přijíždějící směrem k pravému nebo levému boku policisty.





**„Stůj!“**

pro řidiče přijíždějící směrem k zadům a pravému boku policisty.

**„Volno!“**

1. pro řidiče přijíždějící směrem k levému boku policisty,
2. pro řidiče přijíždějící směrem k čelu policisty, pokud odbočuje vpravo,
3. pro chodce přecházející za zády policisty.

# Novela vyhl. č. 294/2015 Sb.

	<p><b>„Zpomalit jízdu!“</b></p>
	<p><b>„Zrychlit jízdu!“</b></p>





**OTÁZKY?**

**Díky za pozornost**

Mgr. Petr Hrdlička, mail. [p.hrdlicka@olkraj.cz](mailto:p.hrdlicka@olkraj.cz)

[Mgr. Petr Hrdlička | LinkedIn](#)