

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

# De iure traktor, de facto nákladní vozidlo, už ne tolik výhodná dualita

Příspěvek se zabývá fenoménem tzv. formálních traktorů, tedy nákladních vozidel formálně kategorizovaných jako traktory. Pozornost je věnována především právním důsledkům přestavby nákladních vozidel a jejich následné rekategorizaci, zejména ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích a k aplikaci a vymáhání veřejnoprávních povinností. Příspěvek analyzuje recentní legislativní změny, které postupně rozšiřují povinnosti tradičně vázané k silničním nákladním vozidlům i na formální traktory, a hodnotí jejich dopady z hlediska principů materiální rovnosti, proporcionality a předvídatelnosti práva. Zvláštní pozornost je věnována aplikačním problémům přestupkové odpovědnosti, jakož i procesním souvislostem správních řízení. Příspěvek má odhalit, že právní regulace formálních traktorů musí vycházet z materiální povahy těchto vozidel a směřovat k odstranění neodůvodněných rozdílů v právním prostředí, které narušují spravedlivé a bezpečné uspořádání společenských vztahů.

Fenomén tzv. formálních traktorů, tj. vozidel formálně kategorizovaných jako traktory, a nikoliv jako nákladní vozidla (angl. *tractor trucks*), avšak technicky, konstrukčně a provozně odpovídající právě nákladním vozidlům, představuje určitý hybridní konstrukt, který osciluje na pomezí dopravního práva, technických norem a ochrany veřejných zájmů v silničním provozu. Tento jev vzniká v důsledku přestavby původně silničních nákladních vozidel a jejich právní rekategorizace, ale bez nezbytně nutné zásadní změny jejich materiální a vizuální podstaty. Přestavba nákladního vozidla na traktor není pouze otázkou technického zásahu, ale zároveň právně významným aktem, který zakládá odlišný regulační režim. Tím identifikujeme napětí mezi formálním zařazením vozidla *ex lege* s jeho faktickými vlastnostmi, jež může mít dopady na právem chráněné zájmy a statky, zejména atributy silničního provozu (bezpečnost a plynulost), ale i rovnost adresátů právních norem.

Samotná problematika tzv. formálních traktorů vznikajících přestavbou nákladních vozidel představuje velice specifickou oblast na pomezí legislativy, automobilového inženýrství a praktické užitečnosti v zemědělství, lesnictví, stavebnictví či dopravě. Přestavba nákladního vozidla na traktor není pouze technickým zásahem, ale komplexním procesem zahrnujícím změnu funkčního určení vozidla a jeho právní kategorie. Jednou z mnoha motivací byla snaha o využití technického základu pro náročnost specifických pracovních úkolů, které nemusejí být efektivně zvládnuty stávajícími prostředky ryzích traktorů. Za hlavní přednosti je přitom možné považovat kombinaci vysoké odolnosti, značné tažné síly a konstrukčního řešení takových strojů. Nepředpokládanou výhodou byly i mnohé mezery v právní regulaci, které provozovatele či řidiče takových strojů bezdůvodně zvyhodňovaly.

Dosavadní právní úprava umožňovala, aby určitá vozidla materiálně odpovídající těm nákladním byla provozována v rámci kategorie traktorů. Tento stav byl částečně korigován poslední novelizací dotčených právních předpisů, která přinesla celou řadu novot. Z hlediska našeho účelu platí, že zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích rozlišuje dva druhy vozidel, a to silniční vozidla (nákladní vozidla) a zvláštní vozidla (zemědělské a lesnické traktory).<sup>[1]</sup> Jak to však bývá ve skutečném životě, tak i v právu se málokdy nějaká skutečnost projeví v ideálně ryzí podobě. Provozu na pozemních komunikacích se tak účastní vozidla, která vykazují podobné provozní a užité vlastnosti jako nákladní vozidla povahy silničních vozidel, ale formálně se řadí mezi traktory jako

vozidla zvláštní.

Cílem příspěvku jsou analytické závěry o právních důsledcích existence formálních traktorů jako vozidel zvláštního charakteru, která byla na základě legislativních změn a technických úprav formálně zařazena do kategorie traktorů, byť konstrukční stavbou připomínají nákladní vozidla. Pozornost nebude věnována pouze svébytné otázce kategorizace těchto vozidel, ale především tomu, jak se hybridní charakter formálních traktorů promítá v právních povinnostech, jakož i dozoru nad silničním provozem a konstitucionálních východiscích demokratického právního státu. Příspěvek vychází z platné právní úpravy, jejích recentních novelizací a z normativního hodnocení ve smyslu účelu a smyslu právní regulace. Jak bude ukázáno, tak hybridní status formálních traktorů může, i přes částečné změny, neustále vzbuzovat silné rozpaky.

## Jednosměrná změna z nákladního vozidla na traktor

Právní úprava vztahující se k uvádění do provozu a provozování nákladních vozidel a traktorů vychází mj. ze zákona č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Dotčená právní úprava doznala novelizace v podobě zákona č. [337/2020](#) Sb., odstranila omezenost kategorických požadavků na výlučnost silničních motorových vozidel, čímž je rozšířila i na vozidla zvláštní. Dále potom doznala kruciólní novelou uskutečněnou zákonem č. [130/2025](#) Sb., která blíže specifikuje dílčí povinnosti vozidel s faktickými vlastnostmi těch nákladních, ale kategorizovaných jako traktory. Navíc stojí za zmínku, že přechodná ustanovení zachovávají po dobu jednoho roku od účinnosti zákona několik výjimek z povinnosti respektovat nová pravidla.

Z nákladního vozidla je možné *de iure* učinit traktor, ale obráceně tak nelze, což je dáno z hlediska technických parametrů. Tohoto stavu se dosahuje právní a faktickou přestavbou vozidla, kdy se mění jeho dílčí technické parametry a dochází ke změně jeho právní kategorizace.<sup>[2]</sup> Tato modalita se zakládá na tom, že technické požadavky na nákladní vozidla jsou přísnější než u traktorů. Nicméně i tak je třeba neupozadovat dílčí technická specifika traktorů, jak bude poukázáno dále.<sup>[3]</sup>

Formální klasifikace nákladního vozidla jako traktoru se opírá o technickoprovozní změny v jeho konstrukci. Za traktor se považuje motorové kolové či pásové zemědělské či lesnické vozidlo s nejméně dvěma nápravami, s maximální konstrukční rychlostí nejméně 6 km/h a dalšími specifickými funkcemi.<sup>[4]</sup> Nicméně traktor, byť materiálně v podobě nákladního vozidla, musí splňovat i další technické aspekty jako být vybaven ochrannou konstrukcí pro posádku minimalizující rizika při převrácení kabiny. Dále třeba minimalizace výše hluku pro řidiče, což vzhledem k faktickým provozním vlastnostem takových vozidel vyvolává pochybnosti o racionálním smyslu takových odlišných technických požadavků.

Z materiální podstaty je přestavba nákladního vozidla na formální traktor realizována změnou technických parametrů, což podléhá schvalovacímu řízení o technické způsobilosti takového vozidla.<sup>[5]</sup> Věcně se zpravidla omezuje původní funkčnost a technická konfigurace daného vozidla, když se však nejedná o komplexní zásah do jeho konstrukční podstaty. Odlišení formálního traktoru běžným okem je potom téměř nemožné, protože vizuálně se dané vozidlo neustále jeví jako nákladní. Nehledě na klíčovou změnu v jeho formálním statusu v podobě rekategorizace.

Je nasnadě si položit otázku, jestli taková modalita nepředstavuje jen obcházení smyslu přísnější regulace nákladních vozidel? Navíc při uvědomění si toho, že pojmání nákladních vozidel jako traktorů neslo celou řadu výhod, a to pro přílišnou abstraktnost právní úpravy, což bylo možné chápat i jako trend zneužívání kategorie traktorů. V souvislosti s tím vyvstává další otázka toho, jestli tím nemůže docházet k zásahům do chráněného zájmu na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jakož i spravedlivého uspořádání a rozdělení zákonných povinností mezi jednotlivé a

formálně oddělené kategorie vozidel?[6] Ačkoliv mnohé legislativní změny posledních let se mohou zdát odpovědí, že došlo k dostatečným zárukám před narušením zmíněných hodnot, tak máme za to, že určitou disparitu jsme neustále schopni nalézt.

## Právní konsekvence užití nákladního vozidla jako traktoru v silničním provozu

Nejprve je nutno zdůraznit, že i přes mnohé novelizace neustále budou přetrvávat dílčí ustanovení v zákoně o silničním provozu či zákoně o pozemních komunikacích, která se budou vztahovat jen na silniční motorová vozidla, ale nebudou dopadat na vozidla zvláštní povahy. Níže analyzovaná ustanovení se nově budou vztahovat na silniční motorová vozidla, která budou rovněž zahrnovat i vozidla nákladní ve formálním pojetí traktorů, pokud budou mít hmotnost nad 3,5 tuny a dosahovat konstrukční rychlosti 80 km/h a více. V následujícím textu se pokusím prezentovat dílčí novelizační změny právní úpravy, a to v kontextu interpretačních souvislostí.

Dříve platilo, že užití zpoplatněných komunikací ze strany formálních traktorů nepodléhalo poplatkové povinnosti (mýtnému), přičemž s účinností od 1. 7. 2025 byl tento nedostatek odstraněn.[7] Pro formální traktory tak bude platit zpoplatněná možnost užití dálnic, a to s přihlédnutím k rychlostnímu faktoru dosažení rychlosti jízdy min. 80 km/h.[8] Zavedení mýtné povinnosti pro formální traktory lze legitimně považovat za krok ke zmírnění či odstranění nerovnosti mezi uživateli silniční infrastruktury, právě zejména vůči běžným nákladním vozidlům. Někdo by se mohl zabírat otázkou legitimního očekávání subjektů, které se rozhodly k užívání formálních traktorů ještě v době, kdy nově rozšířená mýtná povinnost neplatila.[9] K tomu lze dodat, že tyto subjekty nemohly legitimně očekávat, že dlouhotrvající právní vakuum týkající se formálních traktorů bude přetrvávat i v budoucnu. Opak je pravdou, když se spíše jevílo nejen logické, ale i očekávatelné, že legislativní mezera skýtající jim výhodu bude v nějakém časovém horizontu vyplněna.

K řízení formálního traktoru nebylo třeba získání profesní způsobilosti, přičemž od 1. 7. 2026 už profesní způsobilost bude vyžadována, jako kdyby se jednalo o prosté nákladní vozidlo.[10] S tím souvisí i skutečnost, že dříve bylo přípustné materiální i formální traktor řídit s nabytým řídičským oprávněním skupiny T, ale nyní se na formální traktor bude vyžadovat řídičské oprávnění skupiny C a C1, a to se stejnou účinností od 1. 7. 2026.[11] Vedle toho bude nově zaveden požadavek absolvování dopravně psychologického vyšetření. Tyto legislativní změny jsou zcela racionální, když kolidují s požadavky na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Nadále se novinky dotknou i celé řady uplatňování dalších pravidel doposud platných pro nákladní vozidla.

Nicméně u toho můžeme narazit na otázku proporcionality a předvídatelnosti práva. Na tomto místě je třeba upozornit na potřebu materiálního přístupu, který musí být upřednostněn před formalismem.[12] Tyto intence je nutno vztáhnout i na regulaci nákladních vozidel, která jsou formálně pojímána jako traktory. *Argumentum a contrario* je možné připustit, že pokud je nákladní vozidlo provozováno jako traktor, tak se jeví za správné a spravedlivé, aby se na něj vztahovala regulace jako na běžná nákladní vozidla. Jinými slovy, aby nikdo nemohl těžit z nepředpokládané výhody, resp. mezery v právní regulaci, na úkor jiných adresátů právních norem. Narážíme tím na problém materiální rovnosti a předvídatelnosti práva, neboť právo nemusí být neměnné, ale musí být racionálně očekávatelné.[13]

Ústavně konformní aspekty vážící se k právní regulaci nákladních vozidel kategorizovaných jako traktory je nutno pojímat v materiálním přístupu. Preciznější právní úprava je legitimní z hlediska veřejného zájmu, ale i v otázkách narovnání trhu či racionální diferenciaci. K takovému závěru docházíme i na základě testu proporcionality, kterým docházíme ke spravedlivému rozložení nákladů

na užívání dopravní infrastruktury. Sjednocení pravidel vztahujících se na „nákladní traktory“ je vhodné z důvodu ochrany (bezpečnost a plynulost) silničního provozu a jeho účastníků. Zároveň je i silně potřebné (nezbytné) pro nedostatečnost stávající právní regulace, která vede k nerovnosti a bezdůvodnému zvýhodňování. Jak bylo ukázáno výše, tak je i přiměřené a předvídatelné, neboť stávající provozovatelé takových vozidel nemohli spoléhat na to, že právní úprava zůstane neměnná.

Ve vztahu k formálním traktorům považujeme za vhodné adaptovat ust. § 5 odst. 2 písm. k) zákona o silničním provozu, když by mělo dojít k upřesnění zákazu řízení vozidla, na kterém není umístěna tabulka registrační značky, což má reflektovat stav, že se jedná o vozidlo s přidělenou registrační značkou.[\[14\]](#) Do současnosti se totiž bylo možné setkat s problematickým chápáním této povinnosti a k ní se vážícímu přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 nebo 2 zákona o silničním provozu. Nákladní vozidla jsou zpravidla složena ze dvou částí. Primární část se laicky nazývá jako tzv. tahač, který je osazen dvěma tabulkami registrační značky, a to na přední části (nárazníku) a zadní části (umístěna za zadními koly). Sekundární část bývá doplněna o tzv. návěs, který je sám osazen vlastní registrační značkou. Narážíme tím na problém správného umístění registrační značky tak, aby nebyla jen připevněna na vozidle, ale splňovala formálně-materiální náležitosti k ní se vážící.[\[15\]](#)

Ve vztahu k formálnímu traktoru je problematické to, že traktor je zpravidla osazen jen jednou tabulkou registrační značky, a to v zadní části. Na rozdíl od toho je však nákladní vozidlo osazeno dvěma tabulkami registrační značky, jak bylo popsáno výše. Formální traktor, který se neustále může běžnému oku jevit jako nákladní vozidlo, nemusí být osazen dvěma tabulkami registrační značky, ale jen jednou, jež bude umístěna za zadními koly (původního tahače). Tento aspekt je značně problematický z hlediska možnosti zaznamenání takového vozidla automatizovanými technickými prostředky používanými bez obsluhy při dozoru nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.[\[16\]](#)

Z formálního hlediska týkajícího se čitelnosti registrační značky, ergo její viditelnosti, platí, že za nezhoršených podmínek musí být viditelná na vzdálenost nejméně čtyřiceti metrů.[\[17\]](#) Nehledě na skutečnost, že za traktor nemůže být připojen návěs, ale toliko přívěs, který rovněž bývá osazen vlastní registrační značkou. Podstata spočívá v tom, že možnost zaznamenání registrační značky takového vozidla je značně ztížena. V některých myslitelných dopravních situacích možná až nemožná, což může zavdat přestupkové odpovědnosti. V této souvislosti bude trestně relevantní natolik intenzivní závada v čitelnosti registrační značky, jež nikoliv nevýznamně ztěžuje standardní způsob identifikace vozidla.[\[18\]](#)

Registrační značka vozidla však musí být jednoznačně identifikovatelná (čitelná), neboť se jedná o formálně individuální označení konkrétního vozidla.[\[19\]](#) Toto by se muselo promítnout i do technické konstrukce přestavby formálního traktoru tak, aby registrační značka byla vždy umístěna do snadno viditelné oblasti. *Pro futuro* by se tak neumísťovala za zadní hnací nápravu, ale například na vrchní část kabiny, aby vyčnívala nad přívěsem. Nedostatečná čitelnost či faktická nezaznamenatelnost registrační značky může vést ke komplikované či až nemožné vymahatelnosti zákonných povinností provozovatelů vozidel, čímž by docházelo k relativizaci smyslu jejich objektivní odpovědnosti. Je třeba naznat, že stav, kdy vozidlo splňuje všechny formální požadavky a náležitosti, při současném unikání efektivního dozoru, zůstává nejen z hlediska právní jistoty a koherence právního řádu, ale především rovnosti před zákonem spíše neudržitelný.

Jak bylo představeno, tak omezená možnost jednoznačné identifikace vozidla nepředstavuje jen důsledek technických či formálních nedostatků, ale přesahuje až k samotné funkci veřejnoprávního dozoru nad silničním provozem. Pokud je identifikace vozidla objektivně ztížena, tak především dochází k oslabení principu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a k narušení rovnosti postavení ostatních účastníků silničního provozu, kteří obdobnými technickými a právními výhodami nedisponují. Při individuální silniční kontrole provedené hlídkou Policie ČR na místě s největší

pravděpodobností nebude docházet ke vzpomenutým problémům, ale situace bude odlišná právě u zaznamenávání přestupků prostřednictvím „radarů“, proto by bylo namístě další legislativní precizace.

## Závěr

Jak ukázala právní analýza problematiky formálních traktorů vzniklých přestavbou z nákladních vozidel, tak se jednalo o fenomén, na který muselo právo adekvátně reagovat. Unikátní vlastnosti přestavěných nákladních vozidel na traktory z nich činí vhodnou alternativu ke konvenčním traktorům pro situace, kdy sehrává hlavní úlohu robustnost a široká univerzálnost. Nicméně tato hybridní konstrukce vykazovala mnoho nezamýšlených a nepředpokládaných výhod, které se promítaly až do konsekvencí veřejnoprávního dozoru nad silničním provozem.

Nicméně dlouhodobá možnost formální rekatégorizace nákladních vozidel na traktory vytvořila disproporce v právní regulaci. Ačkoliv právní řád ČR pod vlivem unijní legislativy umožňuje takový druh přestavby (*de iure* i *de facto*)<sup>[20]</sup>, tak její materiální podstata se mnohdy zásadně nelišila od běžných nákladních vozidel, což zpochybňovalo legitimitu mírnějších požadavků dosud kladených na formální traktory. Sjednocování pravidel pro nákladní vozidla kategorizovaná jako traktory lze považovat za ústavně konformní, ale i proporcionální a předvídatelné, neboť sleduje legitimní cíle v podobě zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, spravedlivého rozložení povinností a ochrany materiální rovnosti.

Formální traktory jsou skutečností, která má dopad na adresáty právních norem. Stejně jako na jednotlivé účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu bylo jen otázkou času, kdy budou jednotlivě identifikované mezery v právu vyplněny mj. jako pozitivní reakce na časté zneužívání takové možnosti. Novelizační změny lze hodnotit jako pozitivní, když zcela jednoznačně směřují k odstranění nerovnosti, která byla způsobena materiálně-formální dualitou mezi traktory a nákladními vozidly.

Neustále přetrvává potřeba dalších legislativních změn, aby se minimalizovalo riziko omezení efektivního vymáhání práva, resp. veřejnoprávních povinností. Za problematický bod byl identifikován aspekt osazování registrační značkou, neboť nákladní vozidla jsou osazena zpravidla dvěma tabulkami registrační značky. V případě „tahače“ se tatáž registrační značka umísťuje v přední části (na nárazníku) a v zadní části (za třetí nápravou). Návěsné vozidlo disponuje vlastní registrační značkou, která se umísťuje jen v jeho zadní části (jedna tabulka). Nicméně u traktoru je situace odlišná, protože traktor se osazuje jen jednou tabulkou registrační značky, a to zpravidla v zadní části. Posléze se může jevit silně matoucí, kdy bude v silničním provozu spatřeno či zaznamenáno vozidlo, které se vizuálně jeví jako nákladní, které v přední části nebude mít umístěnou tabulku registrační značky, přestože se *de iure* jedná o traktor.

**JUDr. Mgr. Bc. Štěpán Kořínek**

Asistent soudce

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích

---

## Seznam použitých zdrojů

JANOŠEK, K. a kol. *Automobil v podnikání*. Praha: ANAG, 2011. 400 s. ISBN 978-80-7263-668-6.

KOŘÍNEK, Š. Formálně-materiální pojetí registrační značky motorového vozidla. In *Právní prostor*

[online]. Zveřejněno dne 13. 2. 2026. Dostupné >>> [zde](#).

KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2025. 566 s. ISBN 978-80-7699-031-9.

NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 895 s. ISBN 978-80-7676-494-1.

PIKAL, V. *Automobil (nejen) v podnikání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 155 s. ISBN 978-80-7478-705-8.

ZŮBEK, J. a kol. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2025. 1033 s. ISBN 978-80-7400-995-2.

Důvodová zpráva k zákonu č. [130/2025](#) Sb., kterým se mění zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. 2. 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Nález ÚS ze dne 21. 12. 1993, sp. zn. Pl. ÚS 19/93.

Nález ÚS ze dne 15. 2. 2007, sp. zn. Pl. ÚS 77/06.

Nález ÚS ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16.

Rozsudek NSS ze dne 14. 1. 2016, č. j. 10 As 113/2014-71.

Rozsudek NSS ze dne 12. 10. 2017, č. j. 4 As 179/2017-48.

Rozsudek NSS ze dne 29. 11. 2022, č. j. 2 As 187/2021-20.

Vyhláška č. [343/2014](#) Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších změn.

Vyhláška č. [153/2023](#) Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn.

Zákon č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. [247/2000](#) Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. [337/2020](#) Sb., kterým se mění zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Zákon č. [130/2025](#) Sb., kterým se mění zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

---

[1] Ust. § 2 odst. 1 a 2 zákona č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[2] Ust. § 73 zákona č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[3] Bližší podmínky ve vyhlášce č. [153/2023](#) Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn.

[4] Srov. čl. 3 odst. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. 2. 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

[5] JANOUŠEK, K. a kol. *Automobil v podnikání*. Praha: ANAG, 2011, kapitola 2.1.4.

[6] PIKAL, V. *Automobil (nejen) v podnikání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 112-118.

[7] Ke zpoplatnění dálnic srov. dílčí ustanovení zákona č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[8] Ust. § 35 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů; či NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 273-275.

[9] KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2025, s. 210-215.

[10] Příslušná ustanovení zákona č. [247/2000](#) Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

[11] K tomu je třeba poznamenat, že řídičské oprávnění pro jinou skupinu nenahrazuje skupinu příslušnou, jak plyne z rozsudku NSS ze dne 12. 10. 2017, č. j. 4 As 179/2017-48.

[12] Nález ÚS ze dne 21. 12. 1993, sp. zn. Pl. ÚS 19/93.

[13] Nález ÚS ze dne 15. 2. 2007, sp. zn. Pl. ÚS 77/06.

[14] Společenská škodlivost jízdy vozidla bez registrační značky je signifikantním materiálním znakem odpovídajícího dopravního přestupku, jak plyne z rozsudku NSS ze dne 14. 1. 2016, č. j. 10 As 113/2014-71.

[15] KOŘÍNEK, Š. Formálně-materiální pojetí registrační značky motorového vozidla. In *Právní prostor* [online].

[16] Obecně k tomu srov. náleží ÚS ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16.

[17] Ust. § 32 odst. 2 vyhlášky č. [343/2014](#) Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších změn.

[18] ZŮBEK, J. a kol. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2025, s. 800-830.

[19] Rozsudek NSS ze dne 29. 11. 2022, č. j. 2 As 187/2021-20.

[20] Jednalo se o směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. 5. 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS; a dále o nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. 2. 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly

## Další články:

- [Nový zákon o veřejných dražbách, aukce a obálkové metody](#)
- [Pohled přes hranice - natáčení pornografických klipů jako důvod výpovědi z nájmu bytu](#)
- [Nařízení EU o umělé inteligenci a jeho dopady na využití jazykových modelů v advokátní praxi](#)
- [Revize zájezdové směrnice: co přináší, co hrozilo a co to znamená pro praxi](#)
- [Kupní smlouva o převodu nemovitosti bez uvedení výše kupní ceny](#)
- [Druhá „tlačítková novela“: povinné tlačítko pro odstoupení od smlouvy](#)
- [Souhlas s veřejným užíváním pozemku jako překážka nároku na bezdůvodné obohacení - náleží Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2541/25](#)
- [Kupní smlouva bez přesného určení kupní ceny](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 36.: Doložka o mlčenlivosti](#)
- [Detekce podezřelého obchodu v kontextu hazardních her](#)
- [AI omnibus](#)