

28. 1. 2025

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

# "Rychle a zběsile" v podobě přestupku překročení maximální dovolené rychlosti

Přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, představuje protiprávní jednání řidiče jako fyzické osoby, která při provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více. V praxi to například znamená, že řidič překročí rychlost jízdy v úseku mimo obec, kde platí maximální dovolená rychlost jízdy 90 km/h, když jede rychlostí nad 140 km/h.

## **Společenská škodlivost (velmi) rychlé jízdy aneb „Jel jsem rychle, ale nikoho jsem neohrozil“**

Mnozí řidiči si neuvědomují, že (velmi) rychlou jízdou, kterou je bezpochyby jízda rychlostí nad 140 km/h na pozemní komunikaci, kde je dovoleno jet maximálně 90 km/h, ohrožují nejen sebe, ale zejména ostatní účastníky silničního provozu. Vyřčené dozajista platí, a to nehledě k tomu, jestli mají technicky uzpůsobené vozidlo či nikoliv. Moderní vozidla dokáží vyvinout mnohem vyšší rychlost, než jsou rychlostní limity stanovené zákony k zajištění maximální možné míry bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Nemálo vozidel je osazeno poměrně silnými a výkonnými hnacími jednotkami, což potom samo o sobě láká řidiče k rychlé jízdě. Nicméně, žádný z těchto aspektů jako výkonný motor a konstrukčně laděné sportovní parametry vozidla, neopravňují ani neospravedlňují řidiče takového vozu k překračování dovolených rychlostních limitů a už vůbec nelze tvrdit, že by taková vozidla snižovala společenskou škodlivost takového protiprávního jednání.

Společenská škodlivost překračování rychlostních limitů je dána povahou potenciálního ohrožení chráněných zájmů, tj. nebezpečí pro chráněné zájmy. Nelze však dojít k přílišnému zobecnění, že by mohlo samotné překročení rychlosti dosáhnout takové intenzity, že by bylo způsobitelné vyvolat stav obecného ohrožení (nebezpečí), pokud ovšem neexistují další kvalifikované okolnosti.[\[1\]](#)

K objektu přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu lze uvést, že toto ustanovení chrání bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, když postihuje protiprávní jednání jednotlivých účastníků silničního provozu, čímž přispívá k dodržování zákonných pravidel silničního provozu. Dodržování nejvyšší povolené rychlosti přispívá k bezkoliznímu a bezpečnějšímu provozu na pozemních komunikacích. Je nasnadě si totiž přiznat, že překračování rychlosti je jednou z hlavních příčin nehodovosti.[\[2\]](#) Nad to si je třeba uvědomit, že přestupky spočívající v překročení maximální povolené rychlosti jízdy jsou vždy ohrožující povahy. Společenská škodlivost je tak dána už samotným překročením rychlostních limitů.[\[3\]](#)

Jaké jsou přitom důvody toho, že řidiči překračují rychlostní limity? Konkrétních důvodů existuje dozajista nespočet, když můžeme demonstrativně uvést hektičnost doby, dostupnost výkonnějších vozidel, lokálně přehnaná regualce, neefektivnost kontrol, psychologické nutkání jet rychleji a mnohé další.[\[4\]](#) Vedle toho je třeba přijmout fakt, že extrémní překročení rychlosti se považuje za velice

riskantní, ale i nebezpečný způsob jízdy. Některé zdroje nabízejí definici trestněprávně relevantní jízdy, když za ni považují úmyslné počínání si řidiče motorového vozidla při řízení, které zcela zjevně neodpovídá chování, jež lze očekávat od průměrně zdatného, přiměřeně opatrného řidiče, jestliže přitom vede k ohrožení chráněných zájmů.[\[5\]](#)

Pro většinu dopravních přestupků platí, že vykazují ohrožující povahu, proto platí, že materiální znak takového přestupku bude naplněn už v okamžiku, když dojde k naplnění formálních znaků přestupku. Tento stav reflektuje společenskou škodlivost, byť nelze klást rovnítko mezi pojmem protiprávní a společensky škodlivý.[\[6\]](#) Na druhou stranu však musí mezi formálními a materiálním znakem přestupku existovat náležitá "proporce", byť společenská škodlivost působí jako korektiv formální stránky přestupku. Souhlasíme s tím, že materiální znak přestupku není de iure automaticky naplněn při naplnění znaků formálních, ačkoliv de facto tomu tak bývá.[\[7\]](#) Z tohoto důvodu se objevuje i druhé názorové spektrum, které hovoří o tzv. automatickém materiálním znaku přestupku, který bývá naplněn vždy společně s naplněním znaků formálních.[\[8\]](#) Z hlediska vyvozování přestupkové odpovědnosti se společenská škodlivost považuje za interpretační pravidlo sloužící k výkladu skutkových podstat přestupků a jejich formálních znaků.[\[9\]](#) Uvažujeme-li o „splývání“ materiálního a formálního znaku přestupku, tak v následném meritorním rozhodnutí se nevyžaduje rozsáhlé odůvodnění.[\[10\]](#) Vždycky je nutné dojít k závěru, že materiální znak přestupku je zapotřebí pečlivě posuzovat tak, aby došlo k naplnění účelu a funkce správného trestání, protože opačný závěr by vedl k nepřezkoumatelnosti, tj. i nezákonnosti.[\[11\]](#)

Uvedený přestupek je příznačný tím, že řidič motorového vozidla v takovém případě značně překročí nejvyšší povolenou rychlost, přičemž z pohledu fyzikálních zákonů jsou případné následky nehody z rychlosti nad 130 km/h podstatně závažnější než následky z rychlosti 90 km/h. Shodné platí i pro obec, kde obecná úprava stanovuje 50 km/h a řidič by jel nad 90 km/h. Z hlediska fyzikálních zákonů je totiž brzdná dráha z takové vyšší rychlosti významně delší, než by tomu bylo ze zákona stanovené maximální rychlosti (90 km/h mimo obec a 50 km/h v obci). Nejen z uvedeného důvodu platí za všeobecně rozšířenou skutečnost, že reakční doba řidiče se, vedle zmíněné brzdné dráhy vozidla, ve vyšší rychlosti výrazně prodlužuje.[\[12\]](#)

Z přirozené podstaty věci si je přitom nutné uvědomit, že maximální dovolená rychlost jízdy neznamena, že každé vozidlo musí takové rychlosti na daném úseku dosáhnout. Opak je pravdou, neboť pravidla silničního provozu říkají, že řidič má jet jen „přiměřenou“ rychlostí k tomu, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Každý řidič je přitom povinován v silničním provozu dostatečně předvídat možné a reálné okolnosti, na které může v provozu narazit.[\[13\]](#) Maximální rychlostní limity jsou totiž svojí povahou simulované na ideální podmínky, které se v praxi vyskytují zřídka.[\[14\]](#) Otázka přizpůsobení rychlosti jízdy konkrétní situaci a podmínkám silničního provozu pak souvisí právě se zkoumáním materiální stránky přestupku, tj. jeho společenskou škodlivostí.

Každý řidič by si měl při překračování rychlosti uvědomit, že vysokou rychlostí ohrožuje nejen sebe, jakož i spolujezdce, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Zároveň jako řidič musí předpokládat, že se na vozovce mohou objevit nepředvídatelné překážky, díky kterým by řízení vozidla jedoucího vysokou rychlostí nemusel zvládnout, čímž by mohlo dojít k narušení chráněných zájmů v podobě vzniku újmy na životě, zdraví či škodě na majetku. Nad rámec uvedeného lze mít za to, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti zvyšuje pro společnost nebezpečnost osoby takového řidiče, kdy tento může mít rychlou jízdou na svědomí lidské životy. Závažnost přestupkového jednání v takovém

případě nespočívá ve způsobení dopravní nehody či zranění, ale právě v ohrožení bezpečnosti silničního provozu, kdy při vysoké rychlosti jsou následky případných dopravních nehod obvykle od závažných až po tragické.

K tomu je vhodné poukázat na tzv. princip omezené důvěry, který se naplno projevuje v silničním provozu. Jedná se o skutečnost toho, že řidič může spoléhat na jednání ostatních účastníků silničního provozu jen v omezené míře, a to za předpokladu, pokud by on i oni řádně dodrželi všechny své povinnosti a pravidla silničního provozu, tj. včetně respektování maximální dovolené rychlosti jízdy.[15] Navíc je k tomu možné přidružit i povinnost náležitě (zvýšené) opatrnosti a předvídatelnosti, což se jeví pro řízení motorových vozidel v silničním provozu přirozeně nezbytné.[16]

Na druhou stranu je třeba si přiznat, že ojedinělé okolnosti hodné zvláštního zřetele mohou zavdat důvod k tomu, aby bylo uvažováno nad faktickou mírou společenské škodlivosti.[17] A contrario se stává, že někteří řidiči se v průběhu následných správních řízení brání s poukazem na to, že jejich zjištěná rychlost se blížila hranici nejvyšší dovolené rychlosti, čímž usuzují, že taková skutečnost nemůže postačovat k vyslovení závěru, že by byla naplněna materiální stránka přestupku.[18] Takový úsudek je však lichý, protože společenská škodlivost takového jednání byla dána samotným překročením rychlosti, a to dokonce s přihlédnutím k naddimenzování rychloměrů vozidel. Většina vozidel, alespoň ty s analogovými indikátory (rychloměr a otáčkoměr), ukazuje vyšší hodnotu rychlosti než vozidlo skutečně jede.

U některých skutkových okolností je přípustné, ale především žádoucí, aby vzpomenutá skutečnost byla uvážena jako příp. polehčující okolnost, jenž by znamenala uložení trest/ů na spodní hranici zákonných sazeb. Samozřejmě se jeví nadbytečné takto uvažovat při rychlosti blíží se např. 200 km/h, kde je takové překročení rychlosti vždy a bez nadsázky vysoce společensky škodlivé. Nutno si totiž uvědomit, že pozemní komunikace sloužící k silničnímu provozu nejsou závodní dráhou, a to doslova. Závodní dráha je speciálně vytvořená k tomu, aby se na ní vozidla pohybovala ve vysokých rychlostech (bezpečnostní zóny, gumové bariéry k tlumení nárazů atd).

### **Správní tresty za enormně rychlou jízdu aneb pokuta nestačí**

V případě prokázání obviněnému řidiči spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu je pak *ex lege* správní orgán povinen uložit pokutu ve výši od 7000,- Kč do 25.000,- Kč a vedle toho i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce trvání od 6 měsíců do 18 měsíců. Uvedená povinnost plyne z ust. § 125c odst. 5 písm. b) a odst. 6 písm. b) téhož zákona.

Obvinění řidiči jsou ve většině případů smířliví, co se týče výše uložené pokuty, ale o to méně akceptují uložený trest zákazu řízení. Zákon přitom umožňuje moderovat výši pokuty, a to směrem k jejímu navýšení i mimořádnému snížení, ale dlouhou dobu neumožňoval neuložit či snížit trest zákazu činnosti. Po provedené novele se tato situace u dopravních přestupků změnila, neboť nově je možné při ukládání trestu zákonu činnosti (zákaz řízení motorových vozidel) jít pod dolní hranici zákonem stanovené sazby, pokud by měla být jinak vzhledem k poměrům pachatele (řidiče) nepřiměřeně přísná. Nezbyvá než dodat, že přednovelizační úprava byla shovívavější, neboť pokuta se pohybovala v rozmezí od 5.000,- do 10.000,- Kč a trest zákazu činnosti od 6 měsíců do 1 roku.

Trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel sleduje účel zabránit pachateli přestupku v opakování protiprávní činnosti. Samozřejmě snahou zůstává i „náprava“ pachatele tak,

aby napříště respektoval pravidla silničního provozu. Při uložení tohoto trestu se konkrétní osobě zakazuje po určitou dobu vykonávat danou činnost, která se vztahuje k povaze spáchaného přestupku. Trest zákazu činnosti je možné pojímat jako represivně-omezující opatření, které působí preventivně a značně výchovně.[19] A priori platí, že komu je jednou zakázána určitá činnost pro nějaký skutek, tak si do budoucna pečlivě rozmyslí, jestli své chování či jednání bude opakovat. Bez předsudků dochází uložení tohoto trestu k závažnému zásahu do osobnostní a majetkové sféry pachatele, neboť jím bývá zasažen jeho osobní, ale často i profesní život.[20] Nezřídka se musejí správní orgány vypořádávat s argumentací toho, že uložení trestu zákazu činnosti bude mít likvidační vliv, což platí zejména u profesionálních řidičů. Obecně se přijímá fakt, že povaha tohoto trestu není likvidační, byť bez okolností dostává osoby do nepříjemných situací. Nicméně krátkodobé znemožnění řízení vozidla je v dnešní době více či méně nahraditelné, a to buď veřejnou dopravou nebo náhradními způsoby cestování.[21]

Z hlediska účelu a smyslu správního trestání platí, že u prokázání spáchaní přestupku má být uložen adekvátní a zákonný trest, který je třeba vnímat sumárně v závislosti na různých aspektech totožného jednání.[22] Sama pokuta jako forma správního trestu u dopravních přestupků vykazuje regulatorní povahu, protože toliko nenese morální atribut doprovázející proces trestání, který se primárně má zasadit o zajištění respektování dílčích pravidel, kterými jsou typ. bezpečnost a plynulost silničního provozu. Vlastní povaha pokuty ukládané za spáchaní dopravního přestupku se tak přirozeně odlišuje od pokuty trestní povahy.[23] Ačkoliv je třeba přiznat rozdílnost trestní a regulatorní pokuty, tak považujeme za nezbytné setrvat na tom, že obě pokuty nesou určitý omezující efekt (úbytek na finančních zdrojích). Uložení pokut musí reflektovat individuální okolnosti případu a osoby pachatele, neboť zohlednění závažnosti přestupku při ukládání pokuty se považuje za *conditio sine qua non*.

Při ukládání správních trestů dochází k tomu, že se častokrát nepřihlíží k fakticitě místa spáchaní přestupku, tj. toho, kde byl přestupek spáchán a za jakých okolností byl spáchán (rovný a přehledný úsek bez křižovatek a zatáček atd).[24] Z vlastní zkušenosti však s takovým závěrem nesouhlasíme, neboť správní orgán při rozhodování o konečné výměře správních trestů může takové okolnosti vyhodnotit jako polehčující, čímž uloží tresty na spodní hranici zákonné sazby.

## **Závěr**

Závěrem nutno konstatovat, že míra disciplinovanosti a kázně řidičů k dodržování pravidel silničního provozu vykazuje nejen v České republice nízkou úroveň. Na vině je několik dílčích faktorů, které se slučují, a to psychologie řidiče, technické parametry vozidla, stav pozemních komunikací, zákonná maxima dovolených rychlostí a mnohé další. Nehledě na právní východiska, tak je nutné si přiznat, že rychlá jízda je vždy riziková, přičemž platí přímá úměra, že čím vyšší rychlost, tak tím vyšší riziko. Pozemní komunikace nejsou závodním okruhem, kde se uplatňují vyšší bezpečnostní kritéria.

Současnost provází trend zpřísnování přestupkové odpovědnosti, zejména v oblasti dopravy, což jde ruku v ruce se snahou o "změkčování" trestní odpovědnosti. Někteří autoři se však domnívají, že správní ochrana prostřednictvím přestupkové odpovědnosti není dostačující a volají po zpřísnění trestněprávní ochrany, a to trestáním ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebezpečnou či agresivní jízdou. Tito zastánci přitom argumentují tím, že trestní právo by mohlo mnohem lépe plnit daný účel skrze svoji odrazující funkci.[25]

Na závěr je možné si položit otázku, jestli by nebylo vhodné zvýšení rychlostních limitů na některých úsecích pozemních komunikací, a to tam, kde se toliko striktní regulace nejeví přiměřená

poměrům a naopak posílit kontrolu ve skutečně rizikových místech či úsecích. V minulosti se totiž už několikrát uvažovalo na určitých úsecích českých dálnic povolit vyšší rychlostní limit, tedy nikoliv 130 km/h, nýbrž se uvažovalo nad 150 km/h. Většina takových tendencí však ztroskotá, neboť statistiky hovoří jasně v neprospěch umožnění dosahování legálně vyšších rychlostí.

Na druhou stranu je možné se inspirovat u protinožců, když v roce 2016 Austrálie povolila na určitých úsecích svých dálnic vyšší rychlostní limity, nebo jízdu bez limitů, což paradoxně vedlo ke zmírnění nehodovosti. Důvodů bylo hned několik, kdežto za nejvýznamnější považujeme ten, že mnoho řidičů se tzv. „vybláznilo“ na úseku s vyšší dovolenou rychlostí a posléze už neměli onu potřebu překračovat rychlost na jiných regulovanějších úsecích.[\[26\]](#)

Překračování maximální dovolené rychlosti jízdy je *de iure* i *de facto* nežádoucí protiprávní jednání, které ohrožuje zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Je-li toto protiprávní jednání kvalifikováno jako přestupek dle ust. § 125c ost. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu, pak se za něj ukládá pokuta a trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Především trest zákazu činnosti sleduje cíl odrazení pachatele od opakování překračování rychlostních limitů. Co se týče procesní roviny, tak správní řízení o uvedeném přestupku bývají velmi často nesnadná, neboť pachatelé nehodlají tresty dobrovolně akceptovat a vyvíjejí tak silnou procesní obranu.

## **JUDr. Mgr. Bc. Štěpán Kořínek**

Asistent soudce

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích

---

### **Použité prameny, právní předpisy a judikatura**

DRÁPAL, J. Vztah výše pokuty a majetku pachatele (zejména) ve správním právu. In *Správní právo*, 2019, roč. 52, č. 1, s. 1-18. ISSN 0139-6005.

KUČERA, P. Nebezpečná jízda a možnost jejího trestněprávního postihu. In *Trestní právo*, 2020, roč. 24, č. 2, s. 19-28. ISSN 1211-2860.

MATES, P., ŠEMÍK, K. Společenská škodlivost jako znak přestupku. In *Bulletin advokacie*, 2021, č. 4, s. 30-33. ISSN 1210-6348.

MIHINOVÁ, A. *Přestupky na pozemních komunikacích v teorii a praxi. Diplomová práce*. Plzeň: Právnická fakulta ZČU, 2020. 99 s.

MUŽÍK, M. *Trestněprávní postih nebezpečné jízdy. Diplomová práce*. Brno: Právnická fakulta MU, 2021. 97 s.

SCHEUER, J. Materiální znak veřejnoprávních deliktů. In *Správní právo*, 2015, roč. 48, č. 6, s. 334-348. ISSN 0139-6005.

SVOBODOVÁ, K. *Přestupky v dopravě a problematika jejich dokazování. Diplomová práce*. Brno: Právnická fakulta MU, 2024. 57 s.

ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník. Komentář I. § 1-139*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 1450 s. ISBN 978-80-7400-428-5.

Nález ÚS ČR ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15.

Rozsudek ESLP ze dne 08. 10. 2020 ve věci Bajčic proti Chorvatsku, stížnost č. 67334/13.

Rozsudek KS v Brně ze dne 28. 05. 2020, č.j. 32 A 23/2018-29.

Rozsudek KS v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 04. 02. 2016, č.j. 52 A 86/2015-33.

Rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 19. 02. 2021, č.j. 32 A 4/2020-38.

Rozsudek KS v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 23. 06. 2023, č.j. 72 A 2/2022-26.

Rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, č.j. 5 As 104/2008-45.

Rozsudek NSS ze dne 20. 03. 2013, č.j. 1 As 183/2012-50.

Rozsudek NSS ze dne 16. 05. 2019, č.j. 1 As 284/2018-32.

Usnesení NS ČR ze dne 13. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1094/2013.

---

[1] Usnesení NS ČR ze dne 13. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1094/2013.

[2] SVOBODOVÁ, K. Přestupky v dopravě a problematika jejich dokazování. Diplomová práce. Brno: Právnická fakulta MU, 2024, s. 39.

[3] Rozsudek NSS ze dne 16. 05. 2019, č.j. 1 As 284/2018-32.

[4] MIHINOVÁ, A. Přestupky na pozemních komunikacích v teorii a praxi. Diplomová práce. Plzeň: Právnická fakulta ZČU, 2020, s. 53.

[5] KUČERA, P. Nebezpečná jízda a možnost jejího trestněprávního postihu. In Trestní právo, 2020, roč. 24, č. 2, s. 19-22.

[6] Rozsudek KS v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 04. 02. 2016, č.j. 52 A 86/2015-33.

[7] MATES, P., ŠEMÍK, K. Společenská škodlivost jako znak přestupku. In Bulletin advokacie, 2021, č. 4, s. 30-31.

[8] SCHEUER, J. Materiální znak veřejnoprávních deliktů. In Správní právo, 2015, roč. 48, č. 6, s. 340-347.

[9] ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník. Komentář I. § 1-139. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 108.

- [10] Rozsudek KS v Brně ze dne 28. 05. 2020, č.j. 32 A 23/2018-29.
- [11] MATES, P., ŠEMÍK, K. Společenská škodlivost jako znak přestupku. In Bulletin advokacie, 2021, č. 4, s. 33.
- [12] Bod 33 rozsudku NSS ze dne 20. 03. 2013, č.j. 1 As 183/2012-50.
- [13] Ust. § 18 odst. 1 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- [14] Srov. rozsudek KS v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 23. 06. 2023, č.j. 72 A 2/2022-26.
- [15] Srov. nález ÚS ČR ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15.
- [16] Viz. obecné povinnosti účastníka silničního provozu, proto i řidiče pramenící z ust. § 4 zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- [17] Rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 19. 02. 2021, č.j. 32 A 4/2020-38.
- [18] Srov. rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, č.j. 5 As 104/2008-45, jakož i pozdější usnesení NS ČR ze dne 13. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1094/2013, kde bylo konstatováno, že nepřiměřenou rychlostí není sama o sobě rychlost přesahující zákonem obecně nejvýše dovolená rychlost, a to v obci či mimo obec.
- [19] Rozsudek NSS ze dne 02. 04. 2009, č.j. 9 As 7/2009-76.
- [20] MATES, P., FIALA, Z. Trest zákazu činnosti za přestupek. In Trestněprávní revue, 2024, roč. 23, č. 2, s. 120-124.
- [21] DRÁPAL, J. Likvidační povaha pokuty ve správním trestání. In Správní právo, 2018, roč. 51, č. 7, s. 415-430.
- [22] Jak plyne z rozsudku ESLP ze dne 08. 10. 2020 ve věci Bajčič proti Chorvatsku, stížnost č. 67334/13.
- [23] DRÁPAL, J. Vztah výše pokuty a majetku pachatele (zejména) ve správním právu. In Správní právo, 2019, roč. 52, č. 1, s. 1-12.
- [24] MIHINOVÁ, A. Přestupky na pozemních komunikacích v teorii a praxi. Diplomová práce. Plzeň: Právnická fakulta ZČU, 2020, s. 53-54.

[25] MUŽÍK, M. Trestněprávní postih nebezpečné jízdy. Diplomová práce. Brno: Právnická fakulta MU, 2021, s. 57.

[26] Medializované články k tomuto jevu si lze pročíst >>> [zde](#), [zde](#).

## Další články:

- [Evropská unie mění pravidla plateb: více odpovědnosti, intenzivnější zpracování dat, více kontrol](#)
- [Sdílení elektřiny v obecních projektech, změny po 1.8.2026 a zapojení bateriových úložišť](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc květen 2026](#)
- [Když model počítá správně, ale závěr je zavádějící: limity AI při oceňování podniků](#)
- [Institut zajišťovacího příkazu v daňovém řízení: podmínky vydání a obrana v odvolacím řízení](#)
- [Postavení finančního arbitra v kontextu nařízení Brusel I bis - Funkční pojetí „soudu“, osvědčení podle čl. 53 a možnost výkonu nálezu v jiných členských státech EU](#)
- [Daňová ztráta a její vliv na lhůtu pro stanovení daně](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc duben 2026](#)
- [Zaměstnanecké benefity dle ustanovení § 6 odst. 9 písm. d\) zákona o daních z příjmů v roce 2026](#)
- [Flotilová novela: Kdo a kdy musí nově získat licenci k distribuci pojištění?](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc březen 2026](#)