

Zákaz řízení motorových vozidel

Za zakázanou činnost nelze v případě zákazu řízení motorových vozidel považovat jakékoliv nakládání s motorovým vozidlem, ale jen takové jeho ovládání, k němuž jsou nutné schopnosti, jež řidič musí nabýt školením a zkušeností, pro které je vydáváno řidičské oprávnění, a je potřeba takových schopností k tomu, aby toto vozidlo (jeho pohonná jednotka) mohlo být uvedeno do pohybu s využitím znalostí a schopností ovládat jeho motorické schopnosti.

(Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 8 Tdo 460/2013, ze dne 10.7.2013)

Nejvyšší soud České republiky rozhodl v neveřejném zasedání o dovolání obviněného mladistvého, proti usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, ze dne 3. 10. 2012, sp. zn. 3 Tmo 11/2012, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Okresního soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, pod sp. zn. 3 Tm 1/2012, tak, že podle § 265k odst. 1 tr. ř. se zrušuje usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, ze dne 3. 10. 2012, sp. zn. 3 Tmo 11/2012. Podle § 265k odst. 2 tr. ř. se zrušují další rozhodnutí na zrušené rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu a podle § 265l odst. 1 tr. ř. se Krajskému soudu Českých Budějovicích, soudu pro mládež, příkazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění :

Rozsudkem Okresního soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, ze dne 26. 3. 2012, sp. zn. 3 Tm 1/2012, byl obviněný mladistvý uznán vinným proviněním maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, kterého se podle skutkových zjištění dopustil tak, že

dne 27. 6. 2011 v době kolem 12.45 hodin do 13.15 hodin v Š., okres Č. B., po ulici T., od odbočky ke společnosti P. a dále ve směru na obec M. až k domu v ulici T. řídil osobní automobil tov. značky Trabant, bílé barvy bez registrační značky, který tlačili Z. L., T. D., a M. D., způsobil dopravní nehodu, když vozidlo narazilo do zde zaparkovaného nákladního vozidla tov. zn. Peugeot Boxer, modré barvy, ke škodě majitele V. N., přičemž se této jízdy dopustil, přestože byl rozhodnutím Magistrátu města Č.B., Správním odborem, Oddělením dopravních přestupků, Č. B., ze dne 16. 6. 2010, sp. zn. D 2076/2010 SK, které nabylo právní moci dne 10. 7. 2010, uznán vinným ze spáchání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1, písm. l) zák. č. [200/1990](#) Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, a na úseku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle § 16 odst. 1 písm. a) zák. č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti, a byla mu uložena pokuta ve výši 2.000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řídit motorová vozidla na dobu 12 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí.

Za toto provinění byl mladistvý odsouzen podle § 337 odst. 1 tr. zákoníku s přihlédnutím k § 26 odst. 1 z. s. m. a § 62 odst. 1 a § 63 odst. 1 tr. zákoníku k trestnímu opáření obecně prospěšných prací ve výměře 150 hodin. Podle § 26 odst. 2 z. s. m. (ve znění účinném v době rozhodnutí, tj. do 8. 12. 2012) mu bylo dále uloženo trestní opatření zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů na dobu jednoho roku.

Krajský soud v Českých Budějovicích jako odvolací soud pro mládež usnesením ze dne 3. 10. 2012,

sp. zn. 3 Tmo 11/2012, podle § 256 tr. ř. zamítl jako nedůvodné odvolání, jímž mladistvý napadl uvedený rozsudek soudu prvního stupně.

Proti tomuto usnesení odvolacího soudu podal mladistvý prostřednictvím obhájce Mgr. Ing. J.S. z důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. dovolání, jímž vytýkal nesprávnost použité právní kvalifikace. Mladistvý nejprve vysvětlil, že byl majitelem starého osobního vozu Trabant, který byl objektivně nezpůsobilý samostatné jízdy, neboť měl zadřený motor a chyběla mu baterie, prakticky se jednalo o vrak, který potřeboval přemístit. Protože neměl peníze na jeho odtažení, rozhodl se, že ho za pomoci svých tří známých odtlačí. Ti vozidlo tlačili několikakilometrovou trasu v zadní části, zatímco on jej tlačil za boční rám u místa řidiče. Z kopce se jim vozidlo vysmeklo, nabralo rychlost a narazilo do boku nákladního automobilu zaparkovaného v obci M. Mladistvý rovněž zdůraznil, že tyto okolnosti byly prokázány i výsledky provedeného dokazování, neboť, ač je v popisu skutku uvedeno, že „řídil“, soud prvního stupně na straně 4 a 5 rozsudku konstatoval, že „vozidlo nebylo ve funkčním stavu, neboť nebylo poháněno motorickou silou“, ale pohybovalo se v důsledku tlačení. Podle mladistvého za takto skutkově prokazaného stavu nebyly naplněny pojmy „motorové vozidlo“ a „řízení“, a to i s poukazem na to, že nejsou trestním zákoníkem definovány a nebyly vyloženy ani judikaturou soudů.

Mladistvý k vymezení pojmu „motorového vozidla“ poukázal na jeho definici podle § 2 písm. g) zák. č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. [361/2000](#) Sb.“) se závěrem, že u takového vozidla je rozhodujícím kritériem jeho objektivní způsobilost k samostatnému motorovému pohybu a dovedl, že jím tlačенý Trabant s vadným, resp. nefunkčním motorem, nebyl motorovým vozidlem. Nepovažoval za naplněný ani pojem „řízení“, jenž odvolací soud spatřoval v tom, že se jednalo o „ovládání rychlosti a směru pohybu vozidla prostřednictvím k tomu určených technických zařízení“, když za řízení považoval i „nečinnosti řidiče, tj. nevyužívání těchto zařízení, ač je tohoto třeba“, a který též dovedl, že „řízení motorového vozidla nepřestává být řízením ani v okamžiku, když některý systém ovládání nefunguje nebo není užit“. S tímto výkladem se však mladistvý neztotožnil, protože za „řízení“ není možné považovat každé, byť i extrémní uvedení motorového povozila do pohybu. Vzhledem k tomu, že při tlačení vozidla nebyl jeho pohyb zejména z kopce zvládnut, a automobil tak narazil do jiného vozidla, které poškodil, mohlo by se jednat o neodpovědné nebo nebezpečné chování, které by však vykazovalo znaky jiného trestného činu. Podle mladistvého tak měly být při vymezení pojmu „řízení“ za daných okolností brány do úvahy všechny logické souvislosti bez toho, aby byly dovozovány z absurdních souvislostí, a vyslovil názor, že řízením je třeba rozumět komplexnější okruh činností (aktivní ovládání vlastní pohonné a brzdné soustavy a dalších zařízení uvnitř vozu, jako je např. směrová signalizace, rychlostní řazení, apod.), a nikoliv jen prosté uvedení vozidla do pohybu roztlačením a následnou korekci směru jízdy z vnějšku kabiny.

Z takto vznesených výhrad mladistvý uzavřel, že vozidlo, které inkriminovaného dne se svými kamarády tlačil, jednak nebylo s ohledem na jeho stav možné považovat za motorové vozidlo, a jednak pouhé tlačení a vnější ovládání směru jízdy vozidla za jeho řízení. Pokud soudy uvedené pojmy vyložily v jeho neprospěch, dospěly k nesprávné právní kvalifikaci. V závěru dovolání proto mladistvý navrhl, aby Nejvyšší soud podle § 265k odst. 1 tr. ř. zrušil usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 3. 10. 2012, sp. zn. 3 Tmo 11/2012, a aby podle § 265l odst. 1 tr. ř. tomuto soudu přikázal při vázanosti názorem Nejvyššího soudu o věci znovu jednat a rozhodnout, případně aby Nejvyšší soud podle § 265m odst. 1 tr. ř. sám ve věci rozhodl a mladistvého zprostil obžaloby.

K podanému dovolání se vyjádřil státní zástupce působící u Nejvyššího státního zastupitelství, který nepodpořil tvrzení mladistvého, že pro zařazení vozidla do kategorie „motorových vozidel“ je rozhodující jeho aktuální technický stav, konkrétně schopnost nebo neschopnost samostatného

motorového pohybu, protože ze zákona o silničním provozu nic takového nevyplývá. Kategorizace vozidel je zde zjevně prováděna pouze podle konstrukce, a nikoliv podle „pojízdnosti“ vozidla. Protože zákon „pojízdnost“ vozidel nezohledňuje, není zapotřebí zkoumat, zda má to které konkrétní vozidlo funkční převodovku, spojku a motor, aby bylo pojízdné, a tedy „motorové“. Státní zástupce se domnívá, že přílehavějším předpisem pro řešení otázky, zda byl předmětný Trabant „motorovým vozidlem“, je definice „autovraku“ podle § 36 písm. a) zák. č. [185/2001](#) Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, podle níž „...každé úplné nebo neúplné motorové vozidlo, které bylo určeno k provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí, a stalo se odpadem podle § 3 cit. zákona“. Ačkoliv předmětný Trabant autovrakem ve smyslu citovaného zákona dosud nebyl, a to pro chybějící vůli mladistvého zbavit se jej podle § 3 cit. zák., je z citovaného ustanovení patrné, že i neúplné motorové vozidlo zůstává motorovým vozidlem, tj. i porouchané nebo poškozené. Z těchto důvodů se státní zástupce v zásadě ztotožnil s argumentací zejména odvolacího soudu, podle níž je motorové vozidlo celým agregátem technických zařízení, ze kterých vyplývá jeho značná hmotnost, z ní pak kinetická energie, a potažmo destruktivní potenciál. Jestliže mladistvý vozidlo jen vedl za volant, a tedy je neřídil, z ustanovení § 2 písm. j) zák. č. [361/2000](#) Sb. lze dovodit, že „vedením“ je vedení jízdního kola a motocyklu o objemu válců do 50 cm³. Dotčená osoba totiž i zde zůstává chodcem, nikoliv řidičem. Stejně tak jednoznačné je, že řidičem je řidič motorového vozidla (a nemotorového vozidla či tramvaje a jezdec na zvířeti). Určujícím je podle státního zástupce to, zda je pro předmětný pohyb rozhodná kinematika jdoucí osoby či kinematika vedeného vozidla. Pro jízdní kolo a všechna ostatní jednostopá vozidla je společné, že je vedoucí osoba zpravidla ubrdí svou vlastní vahou, a tudíž takové vozidlo v podstatě kopíruje pohyb jdoucí osoby. Pokud by jdoucí osoba neubrdila těžký motocykl, může jej snadno pouhým vychýlením položit na bok, a tím jej znehybnit. V případě předmětného vedení Trabantu za volant pokládal za podstatné, zda pro pohyb tohoto motorového vozidla byla více rozhodná jeho vlastní kinematika nebo kinematika mladistvého, a dospěl k závěru, že ačkoliv hmotnost Trabantu nedosahuje hmotnosti soudobých malých motorových vozidel, přesto se stále ještě jedná o mnohonásobek hmotnosti mladistvého. Tento rozdíl je patrný i ze skutečnosti, že rozjetý Trabant neubrdily ani čtyři současně přítomné osoby, a dovoatel neměl možnost toto vozidlo zabrzdit ani položením na bok. Z těchto svých úvah státní zástupce dovodil, že se jednalo o „řízení“ s tím, že jen řidič přítom hodnotí, jakých prostředků k ovládní vozidla užije. Z těchto důvodů státní zástupce navrhl dovolání mladistvého odmítnout podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. jako zjevně neopodstatněné.

Poté, co Nejvyšší soud jako soud pro mládež (dále jen „Nejvyšší soud“), přezkoumal formální podmínky pro podání dovolání a zjistil, že dovolání mladistvého je přípustné podle § 265a odst. 1, 2 písm. h) tr. ř., bylo podáno osobou oprávněnou [§ 265d odst. 1 písm. b), odst. 2 tr. ř.], v zákonné lhůtě a na místě, kde lze podání učinit (§ 265e odst. 1, 2 tr. ř.), a neshledal takové vady, pro které by bylo nutné dovolání odmítnout podle § 265i odst. 1 tr. ř., přezkoumal podle § 265i odst. 3 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost rozhodnutí, proti nimž bylo dovolání podáno, v rozsahu a z důvodů uvedených v dovolání, jakož i řízení napadené části rozhodnutí předcházející a posuzoval, zda je dovolání důvodné.

Mladistvý, který dovolání opřel o důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., podle něhož lze dovolání podat, jestliže rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení, zcela v souladu s tímto důvodem brojil výhradně proti nesprávnosti použité právní kvalifikace provinění maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.

Nejvyšší soud k použité právní kvalifikaci uvádí, že provinění maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku spáchá ten, kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým

rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.

V projednávané věci se podle skutkových zjištění i podle tzv. právní věty výroku o vině podává, že mladistvý mařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci, konkrétně rozhodnutí Magistrátu města Č. B., Správního odboru, Oddělení dopravních přestupků, Č.B., sp. zn. D 2076/2010 SK, ze dne 16. 6. 2010 (pravomocné moci dne 10. 7. 2010), jímž mu byl vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řídit motorová vozidla na dobu 12 měsíců od nabytí právní moci předmětného rozhodnutí.

Ve skutkové větě výroku o vině, jímž je Nejvyšší soud při svém přezkumu vázán (srov. přiměřeně usnesení Ústavního soudu např. ve věcech sp. zn. I. ÚS 412/02, III. ÚS 732/02, II. ÚS 760/02, III. ÚS 282/03, IV. ÚS 449/03), je trestné jednání mladistvého spatřováno v tom, že „řídil osobní vozidlo tov. značky Trabant, bílé barvy bez registrační značky, který tlačili Z. L., T. D. a M. D.“. Takto vyjádřený čin, resp. činnost mladistvého vymezená pojmem „řídili“ je v odůvodnění dovoláním napadených rozhodnutí na základě výsledku provedeného dokazování popsána tak, že mladistvý vozidlo ovládal vně vozidla vestoje rukou skrze stažené okénko na místě řidiče. Toto vozidlo tedy mladistvý ovládal zvenčí, tj. sám šel vedle vozidla, které vedl za středový sloupek a jeho směr korigoval otáčením volantu přes stažené boční okénko. Současně bylo provedeným dokazováním zjištěno, že uvedené vozidlo, jehož majitelem byl mladistvý, nemělo přidělenou registrační značku a bylo nezpůsobilé motorického pohybu, protože mělo zadřený motor a chyběla mu baterie.

Na základě těchto skutkových okolností čin mladistvého posuzovaly i oba soudy, které vycházely shodně ze závěru, že motorové vozidlo nepřestává být motorovým vozidlem jen z toho důvodu, že není uvedeno do pohybu či v pohybu udržováno silou motoru, neboť není charakterizováno jen motorem jako zdrojem pohybu, ale také dalšími ovládacími systémy, např. volantem a soustavou řízení, plynovým pedálem, brzdovou soustavou, a to bez ohledu na chod motoru. Nemohlo se jednat o vozidlo nemotorové, neboť Trabant není výrobcem konstrukčně vybaven a zhotoven k tomu, aby byl po komunikacích přepravován výlučně za pomoci lidské či zvířecí síly tak, jak vyžaduje zákonná definice nemotorového vozidla (viz stranu 4 rozsudku soudu prvního stupně a stranu 3 usnesení soudu odvolacího).

Nejvyšší soud k těmto závěrům ohledně charakteru vozidla, jež mladistvý v předmětné věci ovládal tím, že je tlačil, považuje za nutné zdůraznit, že motorové vozidlo nedefinuje trestní zákoník, ale jeho pojem je vymezen v § 2 písm. g) zák. č. [361/2000](#) Sb., tak, že jím je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou, zatímco nemotorovým vozidlem je podle § 2 písm. h) zák. č. [361/2000](#) Sb. vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. Již z této definice je zřejmé, že motorovým vozidlem je takové vozidlo, které je již konstrukčně vybaveno motorovou jednotkou, která zajišťuje pohyb a vytváří hnací sílu, jež uvádí toto vozidlo do pohybu.

Zákon č. [56/2001](#) Sb., ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. [307/1999](#) Sb., stanoví podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, jakož i podrobnou kategorizaci silničních vozidel (§ 3 cit. zák.), mezi něž zařazuje jak motorová, tak i nemotorová vozidla, která jsou vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí (viz § 2 cit. zák.). Podrobnosti, které tento zákon pro provozování motorového vozidla upravuje a vymezuje, nejsou v projednávané věci rozhodné, protože bylo výsledky provedeného dokazování zjištěno, že předmětným vozidlem byl osobní automobil tov. zn. Trabant, který je konstrukčně osobním motorovým vozidlem, a proto nelze již na základě této základní skutečnosti uvažovat o tom, že by nemělo být toto vozidlo považováno za vozidlo motorové. Rozhodné z tohoto hlediska není ani to, že v konkrétní situaci toto vozidlo nebylo

pro jeho poškození způsobilé provozu, protože momentální nefunkčnost motoru nebo jiných částí či zařízení motorového vozidla nemění jeho charakter, neboť se i přes jeho vadu stále jedná o vozidlo, které je konstrukčně motorovým vozidlem (poháněné vlastní pohonnou jednotkou). Za těchto okolností proto nemůže být nemotorovým vozidlem. Jinou otázkou je, zda takové poškozené a nepojízdné motorové vozidlo je s ohledem na povahu závady způsobilé provozu na pozemních komunikacích, neboť podle § 36 odst. 1 cit. zákona č. [56/2001](#) Sb. lze na pozemních komunikacích provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

S ohledem na takto vymezená pravidla je zřejmé, že i motorové vozidlo, které není schopno využít pro technickou závadu vlastní pohonnou jednotku, jež slouží k jeho pohonu, je stále motorovým vozidlem. To platí za situace, že není autovrakem, jímž je ve smyslu § 36 písm. a) zákona č. [185/2001](#) Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, každé úplné nebo neúplné motorové vozidlo, které bylo určeno k provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí a stalo se odpadem podle § 3 tohoto zákona, který v odstavci 1 stanoví, že odpadem je každá movitá věc, již se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 k tomuto zákonu.

Ze všech těchto důvodů Nejvyšší soud když shledal, že předmětný Trabant, který nebyl pro závadu na motoru a pro nefunkční baterii schopen vlastního provozu, nebyl odpadem podle § 3 zákona č. [185/2001](#) Sb. a nesplňoval podmínky pro autovrak, byl v době činu mladistvého stále motorovým vozidlem ve smyslu § 2 písm. g) zák. č. [361/200](#) Sb., jak správně soudy obou stupňů dovodily.

Další námitka mladistvého se týkala naplnění pojmu „řízení“ vozidla, které pro špatný technický stav nebylo způsobilé využít své pohonné jednotky k tomu, aby bylo schopno provozu a bylo po pozemní komunikaci jen tlačeno pomocí lidské síly.

Pro vymezení pojmu „řízení motorového vozidla“ je nutné uvést, že trestní zákoník tento pojem sám nedefinuje, avšak nečiní tak výslovně ani žádný jiný právní předpis. Podpůrně lze využít pojmu řidiče v ustanovení § 2 písm. d) zák. č. [361/2000](#) Sb., které je však velmi širokým vymezením, neboť za řidiče považuje účastníka provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti. Podle § 2 písm. e) cit. zák. je řidičem i vozka, který řídí potahové vozidlo. Za řidiče je tedy označován účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj anebo jede na zvířeti. Právní teorie k tomu, zda se považuje za řidiče i ten, kdo svůj dopravní prostředek tlačí, táhne nebo zvíře vede, není jednotná, neboť část teorie tvrdí, že řidičem není takový účastník provozu, který svůj dopravní prostředek tlačí nebo táhne nebo vede zvíře (srov. Kučerová, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 33), zatímco jiní autoři osobu, která vede po pozemní komunikaci motocykl o vyšší kubatuře než 50m³, již považují za řidiče (srov. Kovalčíková, D., Štandera, J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání : Praha C. H. Beck, 2012 s. 6 - 15). K tomu je vhodné poznamenat, že podle § 2 písm. j) zák. č. [361/2000](#) Sb. je chodcem osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.

Uvedené definice lze v trestním řízení použít jen podpůrně, protože při posuzování jednání pachatele přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku je třeba pojem „řízení motorového vozidla“ vykládat z hlediska povahy a podstaty činnosti, která byla rozhodnutím soudu nebo jiným rozhodnutím jiného orgánu veřejné moci zakázána. Rozhodné pro posouzení toho, zda jde o „řízení“, je zkoumání konkrétní povahy vykonávané a zakázané činnosti, a nikoliv striktní výklad výše citovaných pojmů sloužících pro potřeby provozu silničních vozidel na

pozemních komunikacích.

V projednávané věci, jak již bylo shora uvedeno, je rozhodnutím, které mladistvý měl mařit, rozhodnutí Magistrátu města Č. B., jímž byl mladistvému vysloven zákaz řízení motorových vozidel.

K takto vyslovenému zakazu řízení motorových vozidel lze obecně uvést, že v rámci formulace „zákaz řízení motorových vozidel“ se zabraňuje pachatelům, kteří se dopustili protiprávního jednání (přestupku nebo trestného činu), aby se dopouštěli další takové nedovolené činnosti. Jeho smyslem je proto dočasně vyřadit takovou osobu z možnosti mimo jiné vykonávat činnost, která byla nejen zakázána, ale k níž je zapotřebí zvláštního povolení či oprávnění. Při zakazu řízení motorových vozidel se jedná o řídičské oprávnění, bez něhož není povoleno vozidlo řídit. Důvodem je zejména to, že pro ovládání motorového vozidla je nutné mít potřebné znalosti a dovednosti, které nelze získat bez předchozí průpravy a složení řídičské zkoušky, pro kterou je nutné, aby ve smyslu § 82 písm. c) zák. č. [361/2000](#) Sb. byla odborně způsobilá k řízení motorových vozidel (srov. též dále zejména § 82 a § 109 zák. č. [361/2000](#) Sb.).

Právě s ohledem na tyto skutečnosti je nutné posuzovat v každém konkrétním případě, zda činnost vykonávaná pachatelem, jemuž byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel, má ve svém materiálním obsahu takovou povahu, jakou vykazuje charakter činnosti, která mu byla zakázána. Vždy je proto nutné zvažovat zejména skutečnou povahu jednání, pro které se řízení vede s tím, v čem zásadně spočívá činnost konkrétním rozhodnutím takovému pachateli zakázána.

Z těchto hledisek je nutné posuzovat i čin kladený za vinu mladistvému v projednávané věci, kde mladistvý po pozemní komunikaci uvedl do pohybu motorové vozidlo, jehož následná jízda byla podmíněna jinou než jeho motorickou silou, neboť byla vytvářena tlačení třech osob do zadní části vozidla. Byli to lidé, jejichž síla musela nejprve toto vozidlo uvést do pohybu, a poté je i nadále (strkáním zezadu či z boku) v tomto pohybu udržovat. Role mladistvého zde spočívala pouze v tom, že při chůzi vedle vozidla toto vozidlo na vozovce udržoval v potřebném směru otáčením jeho volantu. Uvedeným způsobem vykonávané vedení či ovládání vozidla nelze považovat za jeho „řízení“, které má na mysli zákaz vyslovený v citovaném rozhodnutí, protože uvedeným způsobem „vytváření pohybu vozidla na vozovce“ nejen mladistvý, ale i další tlačící osoby, zajišťovali svou vlastní silou a též takto určovali jeho směr i rychlost. I přesto, že tato činnost by mohla být v obecném smyslu považována za „řízení“ takového vozidla, nelze jej slučovat s pojmem „řízení“, jež bylo mladistvému zakázáno uvedeným rozhodnutím, neboť tam vyslovený zákaz neměl za účel mladistvému zakázat manipulovat na pozemní komunikaci s nepojízdným automobilem jeho tlačení za využití i jiné lidské síly, aby se mohlo vůbec pohybovat, ale smyslem uvedeného zakazu činnosti bylo mladistvému neumožnit řídit motorová vozidla za využití jejich motorických schopností a parametrů, tj. pohonné jednotky. Nelze tudíž za zakázanou činnost považovat jakékoliv nakládání s motorovým vozidlem, ale jen takové jeho ovládání, k němuž jsou nutné schopnosti, jež řidič musí nabýt školením a zkušeností, pro které je vydáváno řídičské oprávnění, a je potřeba takových schopností k tomu, aby toto vozidlo (jeho pohonná jednotka) mohlo být uvedeno do pohybu s využitím znalostí a schopností ovládat jeho motorické schopnosti.

Tím, že mladistvý nevykonával činnost, která mu byla zakázána rozhodnutím jiného orgánu veřejné moci, nenaplnil znaky provinění maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. V důsledku tohoto právního názoru Nejvyšší soud považoval dovoláním napadená rozhodnutí za nesprávná a v souladu s požadavkem mladistvého podle § 265k odst. 1, 2 tr. ř. zrušil usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, ze dne 3. 10. 2012, sp. zn. 3 Tmo 11/2012, jakož i rozhodnutí mající ve zrušeném rozhodnutí svůj podklad, a podle § 265l odst. 1 tr. ř. Krajskému soudu v Českých Budějovicích, soudu pro mládež, přikázal, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

(zdroj: www.nsoud.cz)

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Adhezní nárok \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Stížnost proti usnesení o zahájení trestního stíhání](#)
- [Účinné vyšetřování \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Vazba \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Výkon trestu \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Trestní odpovědnost](#)
- [Předávací vazba \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Trestní odpovědnost \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Oběť trestného činu](#)
- [Dohoda o vině a trestu](#)
- [Zajištění nároku poškozeného](#)