

Tomáš Jíru

Co není zakázáno...aneb apologetika dětských vozíků za jízdní kolo

Okurková sezóna letošního roku nám nabídla opravdové sousto. V podstatě široké veřejnosti neznámá výměna názorů z minulých let mezi několika cyklisty a několika úředníky Ministerstva dopravy najednou vyvěrala na povrch nejprve v reportáži České televize a toto téma pak převzala celá řada médií, většinou však jen s opakováním stejných mělkých argumentů a se stejným bombastickým závěrem – považte, český právní řád zakazuje v dětských vozících za kolo přepravovat děti!

V mediální kampani toho zaznělo mnoho: od různých emotivních vyjádření typu „do toho bych moje dítě nikdy nedal“ a „stát mi nemá co mluvit do toho, jak si vozím svoje dítě“ přes porovnávání bezpečnosti vozíků s cyklosedačkami až po silné výroky představitelů státní moci, že zákon přepravu dětí v přívěsných vozících zakazuje, že kolo s vozíkem nesmí ani na cyklostezku, pokud je pozemní komunikací, a že za použití vozíků v provozu na pozemních komunikacích hrozí cyklistům pokuta až do výše 2 500 Kč¹⁾.

A právě tyto silné výroky a prakticky žádná invence žurnalistů při zpracování tématu mě vedly k hledání, co k tomu skutečně právní předpisy uvádějí a na čí straně je právo. Ač mě zajímá pouze právní argumentace a rozbor právních předpisů (z pohledu úředníka s praktickou aplikační zkušeností), pro korektnost uvádím hned na začátku, že jsem spokojeným uživatelem řádně zakoupeného atestovaného dětského dvousedadlového vozíku německé provenience. Jak tedy z názvu příspěvku vyplývá, mým úmyslem bylo při hledání argumentace dojít přece jen k závěru příznivému.

Dovolen, nedovolen, nezakázáno...

Explicitní zákaz přepravy dítěte v dětském vozíku za kolo v právních předpisech nenajdeme. Ostatně kdyby takový zákaz byl, nebylo by o čem diskutovat. Hledáme tedy, zda v právních předpisech není takový zákaz obsažen implicitně, např. v příkazu chování, které je s přepravou dítěte v dětském vozíku neslučitelné.

Pravidla silničního provozu jsou učebnicovým příkladem pro vysvětlování, že příkaz určitého chování znamená implicitní zákaz chování opačného. Nejobecněji je tento předpoklad vyjádřen v ustanovení § 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, podle něhož při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem.

¹⁾ Ve stejném duchu se bohužel nesla i rozprava ke sněmovnímu tisku č. 463 – narychlo sepsané novele zákona o silničním provozu – na 25. schůzi Poslanecké sněmovny dne 26. 10. 2011.

Výchozím opěrným bodem úvah je ovšem premisa, že chování zákonem neupravené je chování zákonem dovolené – v souladu se zásadou „vše je dovoleno, co není zakázáno“, neboť tato zásada je základním kamenem právní jistoty²⁾. Je tedy legitimní dovozovat implicitní zákaz opačného chování z chování zákonem přikázaného. V právním státě však není přípustná domněnka, že chování neupravené je zároveň chování zakázané, což byla první hrubá chyba, která zazněla ve zmíněných reportážích z úst představitelů státních orgánů.

Příkladem implicitního zákazu je pravidlo, kde všude může jezdit jízdní kolo. Užívání pozemních komunikací k určeným účelům je obecně dovoleno³⁾. Dálnice a silnice I. třídy vystavěné jako rychlostní silnice jsou ovšem určeny pro rychlou dopravu a jsou přístupné jen určitým silničním motorovým vozidlům, srov. § 4 a § 5 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb. Dále ustanovení § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu uvádí, že na dálnici je dovolen jen provoz motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h. Podle § 38 téhož zákona totéž platí i pro silnici pro motorová vozidla. Všechna tato ustanovení implicitně zakazují provoz jízdních kol na dálnici a rychlostní silnici. Pro jistotu je však v ustanovení § 35 odst. 1 věty třetí zákona o silničním provozu uveden i zákaz výslovný: Mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici.

Jízdní kolo je, když...

Explicitní zákaz přepravy dětí v dětském vozíku za kolo, jak už bylo řečeno, v právních předpisech nehledejme. V médiích se hovořilo v souvislosti se zákazem přepravy dítěte hlavně o přípojných vozidlech. Klíčová otázka tedy zní: Co je podle zákona onen dětský vozík za jízdní kolo? A položme si nejprve otázku, co je vůbec podle zákona jízdní kolo?

Odpověď je překvapivá – pojem jízdní kolo je notorieta, nedokazovaná skutečnost. Zákodárce pojem jízdní kolo nedefinuje, zřejmě předpokládá všeobecnou představu, co tento pojem znamená. Proto se ani z právních předpisů nedozvíme, jestli se podle legální definice jedná o vozidlo (předpokládáme tedy, že vozidlo to je) k přepravě osob či nákladu, jednostopé nebo vícešestopé, se dvěma či více koly, jednomístné či vícemístné, s osobami sedícími za sebou nebo vedle sebe, jestli hnací síla vzniká pohybem nohou nebo jiných končetin či jinak, jestli hnací síla je na kola nějak převáděna apod. Jízdní kolo je prostě jízdní kolo.

Z obecných zákonných definic pak vyplývá, že jízdní kolo je nemotorové vozidlo. Podle § 2 písm. f) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj; podle § 2 písm. g) zákona o silničním

²⁾ KNAPP, V.: *Teorie práva*. 1. vydání. Praha. C. H. Beck 1995, ISBN 80-7179-028-1, str. 206, marg. č. 482.

³⁾ Srov. § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů: V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen „obecné užívání“), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.

provozu pro účely tohoto zákona motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus a podle § 2 písm. h) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, *například* jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.

Podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu je řidič povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním právním předpisem je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. Podle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb. silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Podle ustanovení § 3 odst. 1 tohoto zákona se silniční vozidla rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie. Rozdělení silničních vozidel do kategorií, technický popis jednotlivých kategorií silničních vozidel a jejich další členění se stanoví v příloze k tomuto zákonu. Podle ustanovení § 3 odst. 2 tohoto zákona se silniční vozidla rozdělují na tyto základní druhy: (a) motocykly, (b) osobní automobily, (c) autobusy, (d) nákladní automobily, (e) speciální vozidla, (f) přípojná vozidla, (g) ostatní silniční vozidla. Podle části A přílohy k tomuto zákonu jsou stanoveny tyto kategorie vozidel: kategorie L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly, kategorie M – motorová vozidla, která mají nejmeně čtyři kola a používají se pro dopravu osob, kategorie N – motorová vozidla, která mají nejmeně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů, kategorie O – přípojná vozidla, kategorie T – traktory zemědělské nebo lesnické, kategorie S – pracovní stroje, kategorie R – ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií.

Z výše uvedeného vyplývá, že jízdní kolo může být pouze silniční vozidlo kategorie R. Výslovnou, byť nenápadnou, zmínku o tomto zařazení najdeme v příloze 18 k prováděcí vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Klíčové ustanovení pak uvádí § 30 vyhlášky č. 341/2002 Sb.: Technická způsobilost jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků se neschvaluje. Podmínkou pro jejich užití v provozu na pozemních komunikacích je splnění technických požadavků uvedených v příloze č. 13. Tato příloha obsahuje v bodech 1. až 8. ony všeobecně známé požadavky na vybavení jízdních kol brzdami, odrazkami, předním a zadním osvětlením apod. V bodě 9. je pak zajímavá definice: pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako například koloběžky. Vozidla takto definovaná, jejichž šířka přesahuje 1,0 m, musí být vybavena zdvojeným osvětlením podle bodu 1 písmen e) a f) a bodu 2 písmen a) a b), které musí být umístěno symetricky k podélné ose vozidla, v maximální vzdálenosti 0,2 m od podélné roviny vyznačující šířku vozidla. Konstrukční požadavky uvedené v bodech 1. až 8. se na tato vozidla použijí přiměřeně. Šířkou pro účely tohoto bodu se rozumí vzdálenost mezi dvěma rovinami rovnoběžnými s podélnou rovinou vozidla a tečnými k vozidlu na obou stranách této roviny. Všechny části vozidla a zvláště všechny pevné části vyčnívající do stran se musí nacházet mezi těmito dvěma rovinami, s výjimkou zpětného zrcátka (zrcátek).

Přívěsný vozík vs. přípojně vozidlo

V letní mediální kampani jsme slyšeli, že přeprava osob v přípojném vozidle je zakázána. Zákon o silničním provozu skutečně uvádí v ustanoveních § 48 odst. 1, 2 a 5, že řidič nesmí připustit, aby počet přepravovaných osob starších 12 let překročil počet povolených míst určených k přepravě osob („povolené místo“). V motorovém nebo jeho přípojném vozidle, které je určeno pro přepravu osob, se smějí na povolených místech přepravovat osoby pouze do přípustné užitečné hmotnosti, počet osob starších 12 let však nesmí převyšovat počet povolených míst. V jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob, je přeprava osob, s výjimkou případů podle § 51, zakázána.

Přípojně vozidlo je v zákoně o silničním provozu definováno opisem pomocí jízdní soupravy – podle ustanovení § 2 písm. i) pro účely tohoto zákona jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel (s odkazem na zákon č. 56/2001 Sb.). Podle ustanovení § 2 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb. je přípojně vozidlo silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy. Podle ustanovení § 1 písm. c) vyhlášky č. 341/2002 Sb. se pro účely této vyhlášky rozumí jízdní soupravou spojení motorového vozidla („tažné vozidlo“) s jedním přípojným vozidlem nebo s více přípojnými vozidly.

Není snad třeba hned uvádět podrobné zákonné požadavky na kategorizaci přípojných vozidel, na technickou způsobilost přípojných vozidel ani na spojování vozidel do souprav, neboť se zde přímo nabízí první logický argument – z uvedených definic vyplývá, že přípojně vozidlo je určeno k tažení motorovým vozidlem a nepředpokládá se spojení do soupravy dvou nemotorových vozidel, z nichž jedno je tažné a druhé přípojně. Vozík za kolo tak definici přípojně vozidla neodpovídá.

Navíc zde můžeme argumentovat per eliminationem – ustanovení § 58 odst. 6 zákona o silničním provozu uvádí, že za jízdní kolo se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 800 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejblíže k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem. Z toho vyplývá, že zákon uvádí požadavky na přívěsný vozík za jízdní kolo, aniž by ho výslovně zařazoval pod přípojná vozidla, tedy že zákon považuje přívěsný vozík za kolo za něco jiného než za přípojně vozidlo.

Dále pak můžeme bez pochybností argumentovat a fortiori (a maiori ad minus) – jestliže je výslovně stanoveno, že se neschvaluje technická způsobilost jízdního kola, pak tím spíše se neschvaluje technická způsobilost přívěsně vozíku za jízdní kolo. Ke stejnému závěru vede i argument per analogiam legis – jestliže přívěsný vozík není přípojně vozidlo, pak k jeho technické způsobilosti právní předpisy neuvádějí nic. Je tedy na místě použít právní normu obsahově nejbližší, a tou je právě ustanovení § 30 vyhlášky č. 341/2002 Sb., podle níž se neschvaluje technická způsobilost jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků, což jsou zařízení přívěsně vozíku nejpodobnější.

Mezera de lege lata nebo absence zdravého rozumu?

V průběhu letní „okurkové“ kampaně zaznělo, že se připravuje evropská legislativa, kterou české Ministerstvo dopravy už konečně bude muset vzít v potaz (doposud skutečně komunitární právo nic o přívěsných vozících za kolo ve vztahu k přepravě dětí nestanovuje), anebo že Ministerstvo dopravy uvažuje, jak používání dětských vozíků za kolo „zlegalizovat“.

V předchozím výkladu bylo dokázáno, že přívěsný vozík za kolo není přípojně vozidlo. Tím ovšem padá tvrzený argument o obecném zákazu přepravy osob v přípojných vozidlech, které nejsou určeny pro přepravu osob⁴⁾. Pravda, zároveň zákon nic neříká o přepravě osob (dětí) v přívěsném vozíku. Znamená to tedy, že jsme narazili na mezeru v zákoně, kterou má zákonodárce odstranit svojí legislativní činností?⁵⁾

Domnívám se, že nikoliv. Stávající zákonná ustanovení upravující pravidla pro cyklisty jako speciální skupinu řidičů jsou dostatečná. Ustanovení § 58 odst. 3 zákona o silničním provozu uvádí, že na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Dále ustanovení bodu 4. přílohy č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb. uvádí, že je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

Tato ustanovení nijak nekonkretizují, jak má pomocné sedadlo pro přepravu dítěte včetně pevného připevnění k jízdnímu kolu vlastně vypadat. Je proto představitelné, že definice pomocného sedadla a přívěsného vozíku za kolo mohou v praxi splývat v jedno při aplikaci na jediný výrobek⁶⁾. Nepředpokládám, že v jakémkoliv přívěsném vozíku spojeným s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením je přípustné přepravovat děti (ruční vozík přidráťovaný k sedlové trubce definici přívěsného vozíku splní také; ostatně požadavek na pevné spojovací zařízení nepochybně souvisí s ustanovením § 58 odst. 4 zákona o silničním provozu zakazující cyklistovi za jízdy vést, tj. držet rukou, mj. ruční vozík). Atestované dětské vozíky⁷⁾, které se v České republice legálně

⁴⁾ Tento argument ovšem i tak nebyl moc spolehlivý, jelikož dětské vozíky za jízdní kolo jsou přece určeny pro přepravu osob.

⁵⁾ Zákonodárné iniciativy se nakonec chopili poslanci, viz zmíněný sněmovní tisk č. 463 (pozn. v době vzniku textu článku po prvním čtení). Podstatou návrhu je výslovné „dovolení“ dětských vozíků a tandemových tyčí a dále stanovení některých technických parametrů dětských vozíků takříkajíc „od oka“. Poslanecká iniciativa je přesným odrazem mediální kampaně – řeší jen přepravu dětí a jen těmi způsoby, které byly k vidění v televizi, a pomíjí přitom další možnosti, např. půlkola nebo tříkolky pro více než dvě děti apod. – laickým přístupem i zdůvodněním tak prozrazuje značnou míru populismu. Předložený návrh tak podle mého názoru nejspíš jen způsobí další výkladové obtíže.

⁶⁾ Pozn. podobně může splývat definice nosiče zavazadel a přívěsného vozíku u nosičů vybavených jedním kolem, které se připevňují k zadní ose jízdního kola.

⁷⁾ Srov. ustanovení § 3 odst. 1 a 3 zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků

prodávají, však požadavkům na bezpečnost dítěte při přepravě a na bezpečnost jízdy jistě vyhovují.

Výroky o zákazu přepravy osob ve vozících jako přípojných vozidlech či o příslibech jejich zlegalizování však svědčí pouze o absenci zdravého rozumu či o malé aplikační představivosti jejich autorů. Vždyť co jiného, než právě toto v obecné rovině kritizuje Ústavní soud: *Mezery v právních předpisech lze překonávat prostřednictvím extenzivního výkladu nebo na základě analogie. Dle názoru Ústavního soudu lze přijmout názor, že mezery v předpisech veřejnoprávního charakteru, pokud se rozhoduje o povinnostech subjektu k jeho tžii, je možno vyplňovat extenzivním výkladem, avšak pouze tehdy, jestliže interpretace za použití všech metod vede k nepochybnému závěru o smyslu a rozsahu předmětné právní normy. Oproti tomu použití analogie v právu veřejném, zejména pokud by se tím zhoršovalo právní postavení daného subjektu, je obecně nepřijatelné. Nelze se totiž ztotožnit s tím, že negativní důsledky nedostatků v právní úpravě, ať už jde o absenci příslušných norem ... nebo jejich nesrozumitelnou formulaci, pokud jsou jimi ze strany státu ukládány povinnosti občanům (jednotlivcům), nesly právě tyto subjekty.*⁸⁾

Je nezpochybnitelným důkazem lidské svobody a lidského tvůrčího ducha, že platné právo (roz. veřejnoprávní regulace) je vždy minimálně o krok pozadu za životní realitou. Život tak přináší výzvy pro příslušné orgány aplikující právo, aby určily, zda platná právní norma na původně nezamýšlenou situaci ještě dopadá či nikoliv, neboť – řečeno s Knappem – ani právní norma sama nemůže předvídat všechnu různost konkrétních případů, na něž bude aplikována⁹⁾.

Ještě před šestnácti lety muselo být pomocné sedadlo pro dítě pevně připevněno na rám jízdního kola před cyklistou (srov. § 73 odst. 2 vyhlášky č. 41/1984 Sb., jakož i předchozí právní úpravu). Vývoj i představy o bezpečnosti jízdy a o bezpečnosti dítěte jdou kupředu, a tak s účinností od 1. 7. 1995 právní předpisy uvádějí pouze pevné připojení pomocného sedadla (srov. poprvé § 99 odst. 2 vyhlášky č. 102/1995 Sb.). Onen vývoj se však nezastavil, a tak jsou dnes k vidění kromě dětských vozíků za jízdní kolo například také zařízení spojující dvě jízdní kola, zpravidla kolo dospělého s dětským kolem – buď spojením rámu jízdních kol přípojnou (tandemovou) tyčí nebo spojením předního kola a rámu vlečeného jízdního kola s osou zadního kola tažného jízdního kola, anebo přeprava dítěte na půlkole. Právní předpisy s tím však nepočítají, a tak podle stejné logiky, kterou orgány veřejné moci uplatnily v letních reportážích, by vlastně měly být tyto způsoby spojení jízdních kol a jejich použití v provozu na pozemních komunikacích také zakázané, resp. nedovolené. Takové úvahy však nemají v platné právní úpravě oporu.

Naše aplikační představivost však může postoupit ještě o krok dále – podle zmíněného ustanovení bodu 9. přílohy č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb. pro účely této vyhlášky – a podle analogie legis obecně – se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako například koloběžky. Výrazy

a o změně některých zákonů (zákon o obecné bezpečnosti výrobků), ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁾ Srov. nálezn Ústavního soudu č. j. II ÚS 487/2000 (Sb. n. u. US č. 59/2001).

⁹⁾ KNAPP, V.: op. cit., str. 206, marg. č. 482.

„a jim podobná vozidla“ a „jako například“ naznačují demonstrativnost výčtu vozidel poháněných lidskou silou. Technický pokrok nejde zastavit, proč by tedy správní orgány aplikující právo nemohly považovat jízdní kolo s dětským vozíkem za ona jim podobná vozidla poháněná lidskou silou – za vozidla podobná tříkolkám a vícekolkám, stejně jako vícesedadlovým jízdním kolům?¹⁰⁾ Dětský vozík bývá víceúčelové zařízení – jednoduchou operací se přemění například na dětský kočárek, běžecký či lyžařský set apod. Správní orgán nemůže v rámci správního uvážení svévolně určovat, které konstrukční řešení, splňující požadavky na bezpečnost výrobků, se bude považovat za jízdní kolo, resp. za vozidlo jemu podobné, a které nikoliv, pokud mu zákonodárce nedává jasné vodítko definicí jízdního kola a přitom používá demonstrativní výčet, co se za jízdní kolo považuje. Takové správní uvážení by bylo v rozporu s principem vnitřní bezrozpornosti právního řádu.

Nullum crimen...

Poslední z výroků, které zazněly z úst představitelů státní moci v uvedených reportážích a k nimž je třeba se vyjádřit, se týkaly možnosti uložení pokuty až do výše 2 500 Kč za použití dětského vozíku za jízdní kolo, v blokovém řízení pak až do výše 2 000 Kč.

Jelikož konkrétní přestupek nebyl uveden, musíme se pokusit vyhledat jej podle uvedených sazeb. Přestupky podle zákona o silničním provozu upravuje ustanovení § 125c tohoto zákona, a to s účinností od 1. 8. 2011. Ona kampaň v médiích spadá do období počátku července 2011, kdy přestupky obsahově totožné, co se týče skutkových podstat a sankcí, upravovalo ustanovení § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, jako tzv. přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Pokuta v sazbě od 1 500 Kč do 2 500 Kč se uloží za přestupek podle § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1. a 4. a písm. k) tohoto zákona. Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 1. tohoto zákona uvádí skutkovou podstatu držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení a ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 1. tohoto zákona uvádí skutkovou podstatu překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h.

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu uvádí, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. Je to rovněž jediné ustanovení, které lze projednat v blokovém řízení s horní sazbou 2 000 Kč, srov. ustanovení § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

Poslední hrubá chyba, které se představitelé státní moci dopustili, se tedy týkala mož-

¹⁰⁾ Tento přístup vede k faktické aplikovatelnosti ustanovení § 58 odst. 6 zákona o silničním provozu pouze na přívěsné vozíky za kolo, které nejsou určeny k přepravě (osob) dětí, což má význam zejména pro posouzení konstrukčních požadavků, jako je šířka vozidla, vybavení zdvojeným osvětlením apod.

ného přestupku a jeho sankce. Výslovný přestupek spočívající v přepravě dítěte ve vozíku za jízdním kolem sankční ustanovení zákona o silničním provozu neuvádějí. A pokud jde o tzv. jiné jednání, kterým se nesplňuje nebo porušuje povinnost stanovená v hlavě II tohoto zákona (pozn. § 3 až § 79a zákona o silničním provozu), zákon neuvádí žádnou povinnost, která by spočívala v zákazu přepravy dítěte ve vozíku za jízdním kolem či v zákazu jízdy s vozíkem (s dítětem) po pozemních komunikacích, tedy i po cyklostezkách, pokud se jedná o místní komunikaci IV. třídy. Jak vyplývá z výše uvedeného rozboru, nelze ani implicitní zákaz uvedeného chování ze zákona dovodit výkladem, přičemž i tak je na místě připomenutí požadavku teorie správního práva na určité, jasné a přesné vyjádření skutkových podstat deliktů¹¹⁾.

Závěrem: Ze všeho, co bylo uvedeno, tedy podle mého názoru vyplývá, že vozit dítě v dětském vozíku za jízdním kolem je chování, které zákon nezakazuje, a to ani výslovně ani mlčky. Stejně tak není zakázáno jezdit na jízdním kole s připojeným dětským vozíkem a přepravovat v něm dítě po všech pozemních komunikacích, po kterých může jezdit jízdní kolo v rámci obecného užívání. Je pro mne velkým zklamáním, že tyto jednoduché závěry neučinili sami novináři a nekonfrontovali s nimi úředníky, kteří v reportážích vystupovali. Média tentokrát v roli veřejné služby neobstála.

Shrnutí:

Autor článkem reaguje na aktuální téma probírané ve sdělovacích prostředcích v červenci 2011. Reportáže přinesly informace, že český právní řád zakazuje přepravovat dítě v dětském vozíku připojeném za jízdní kolo a jezdit s takovým vozíkem na pozemních komunikacích i na cyklostezkách, za což cyklistům hrozí pokuta. Autor rozebírá všechna relevantní ustanovení právních předpisů upravujících použití jízdních kol v provozu včetně připojení dětských vozíků a dochází k závěru, že tato mediální informace není pravdivá a že popisované jednání není přestupkem.

What is not forbidden ... alias argument in defence of bike trailers connected to bicycles – summary:

The Author responds to the actual topic discussed in the media in July 2011. Some reports brought information that the Czech law prohibits transporting a child in a bike trailer connected to a bicycle and riding in such a way on roads and on cycle ways, for which there is a fine. Author analyzes all the relevant legal provisions governing the use of bicycle in traffic, including children's bike trailer connected to a bicycle, and concludes that the media information is not true and that the described activity is not an offence.

¹¹⁾ PRÁŠKOVÁ, H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck 2006, ISBN 80-7179-442-2, str. 411, marg. č. 483.