

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Výkon státní správy v přenesené působnosti -
projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti
provozu na pozemních komunikacích**

Bc. Sabina Zoubelová, DiS.

© 2020 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Sabina Zoubelová, DiS.

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Výkon státní správy v přenesené působnosti – projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Název anglicky

Exercise of state administration in delegated competence – dealing with offenses against the safety and fluency of traffic on the roads

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě provedené analýzy řešení dopravních přestupků orgány územně samosprávných celků, konkrétně projednávání přestupků správními orgány hlavního města Prahy, se zaměřením na právní úpravu dané problematiky z pohledu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, četnosti výskytu přestupků se zaměřením na území hlavního města Prahy, přičemž výzkum zahrnuje období let 2015 – 2019. Výstupem práce je navržení řešení zjištěných nedostatků a doplnění postupu a rozhodování správních orgánů.

Metodika

- shromáždění podkladů pro zpracování zadané práce s využitím metody obsahové analýzy právních textů
- prostudování podkladů teoretické části práce s využitím metody deskripce, analýzy relevantních právních textů
- shromažďování podkladů pro zpracování aplikační části práce
- vyhodnocení získaných dat, sumarizace výsledků a jejich zpracování za využití metody komparace a kompilace
- diskuze, závěr

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

doprava, objektivní odpovědnost, pravidla silničního provozu, provozovatel vozidla, přestupek, správní delikt, správní orgán, správní řád, správní řízení, veřejná správa

Doporučené zdroje informací

- BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
- ČMEJREK, Jaroslav a Radek KOPŘIVA. Základy veřejné správy. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2007. ISBN 978-80-213-1626-3.
- HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. Správní právo procesní. 5. aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2015. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-071-0.
- HORZINKOVÁ, Eva, Helena KUČEROVÁ, Pavel MATES a Ladislav OCELÁK. Vzory podání a úkonů v řízení o přestupcích s vysvětlivkami. Praha: Leges, 2016. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-140-3.
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. 4. aktualiz. vyd. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-292-9.
- LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem. 4. vyd. Praha: Linde, 2012. ISBN 978-80-7201-867.
- MATES, Pavel. Základy správního práva trestního. 7. přepracované vyd. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-680-7.
- PRÁŠKOVÁ, Helena. Základy odpovědnosti za správní delikty. V Praze: C.H. Beck, 2013. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-456-8.
- VEDRAL, Josef. Správní řád: komentář. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. ISBN 978-80-7273-166-4.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.
-

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 14. 10. 2019

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 14. 10. 2019

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 02. 04. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Výkon státní správy v přenesené působnosti - projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 02.04.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí mé diplomové práce JUDr. Janě Borské, Ph.D. za cenné rady, ochotný přístup a čas věnovaný odbornému vedení mé diplomové práce. Dále patří poděkování mé rodině a blízkým, kteří mě podporovali po celou dobu studia.

Výkon státní správy v přenesené působnosti - projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá výkonem státní správy v přenesené působnosti, se zaměřením na projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Cílem práce bylo na základě analýzy problematiky přestupkového řízení na úseku dopravy vyhodnotit postupy orgánů územně samosprávných celků v dané oblasti, a to konkrétně správních orgánů hlavního města Prahy a dále vyhodnocení právní úpravy vybraných přestupků páchaných v dopravě se zaměřením na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. Na základě provedené obsahové analýzy odborné literatury v dané oblasti byly vydefinovány základní pojmy, skutkové podstaty přestupků páchaných v dopravě včetně průběhu správního řízení v případě přestupku provozovatele vozidla, od samotného oznámení přestupku, až po vydání meritorního rozhodnutí a případného odvolacího řízení. Specificky byl vyhodnocen pojem obecný zmocněnec a byly vydefinovány problémy související s využitím tohoto institutu. Teoretické poznatky byly aplikovány v podmínkách hlavního města Prahy, kde na základě analýzy druhotných dat o četnosti výskytu přestupků za období let 2015 – 2019 a ekonomických dat z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla získaných na území hlavního města Prahy, bylo provedeno vyhodnocení výzkumu. Ke zpracování práce bylo využito kombinace kvalitativních a kvantitativních metod výzkumu, zejména nástroje rozhovoru, jehož výstupy mají za cíl přiblížit a doplnit návrh Ministerstva dopravy na novelizaci silničního zákona.

Výstupem práce je navržení řešení zjištěných nedostatků a doplnění postupu a rozhodování správních orgánů a předestření návrhů, které by mohly vést k zefektivnění správního řízení.

Klíčová slova: doprava, objektivní odpovědnost, pravidla silničního provozu, provozovatel vozidla, přestupek, správní delikt, správní orgán, správní řád, správní řízení, veřejná správa

Exercise of state administration in delegated competence - dealing with offenses against the safety and fluency of traffic on the roads

Abstract

The thesis covers the performance of state administration in delegated scope, focusing on dealing with offences against traffic continuity and road safety. The aim of the work is to evaluate methods of administrative bodies of territorial self – governing units in a given area, specifically administrative bodies of Prague, based on an analysis of offence proceedings in the Department of Transport and to evaluate the legal regulation of selected traffic offences, focusing on an objective liability of vehicle operator. Based on the literature content analysis in the given field, the key terms were defined, traffic offenses including the course of administrative proceedings in the event of an offence of the vehicle operator, from the notification of the offense after the issuance of the merits decisions and any appeal procedure. The term general representative was specifically evaluated and problems regarding the use of this institute were defined. The theoretical knowledge was applied in the environment of the city of Prague, where the evaluation of the research was carried out based on the analysis of secondary data on the frequency of offences between 2015 and 2019, and evaluation of economic data on the subject of the objective liability of vehicle operator obtained in the area of Prague. The work was elaborated using a combination of quantitative and qualitative research methods, in particular an interview, whose outputs aim to describe and complement the proposal of the Ministry of Transport to amend traffic law.

The outcome of the thesis is to propose a solution to the identified flaws and to complement procedures and decision-making of administrative bodies and to present suggestions which could lead to an increase in efficiency of administrative proceedings.

Keywords: traffic, objective responsibility, traffic rules, vehicle operator, offense, administrative offense, administrative authority, administrative procedure, administrative management, public administration

Obsah

1 Úvod.....	13
2 Cíl práce a metodika	15
2.1 Cíl práce	15
2.2 Metodika	15
2.2.1 Metodika teoretické části práce	15
2.2.2 Metodika praktické části práce	17
3 Literární řešerše	19
3.1 Základní právní úprava	19
3.2 Vymezení základních pojmů.....	19
4 Skutkové podstaty vybraných přestupků v dopravě	23
4.1 Přestupek.....	23
4.1.1 Skutková podstata	23
4.1.2 Zánik odpovědnosti.....	25
4.1.3 Správní trest	27
4.2 Přestupek provozovatele vozidla.....	28
4.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.....	30
4.3.1 Výjimky z dodržování nejvyšší dovolené rychlosti.....	35
4.4 Jízda na červenou	36
4.5 Neoprávněné stání na vyhrazeném parkovišti.....	37
4.6 Jiné jednání.....	42
4.7 Vozidla s právem přednostní jízdy.....	44
5 Veřejná správa a správní právo.....	45
5.1 Prameny správního práva procesního	45
5.1.1 Správní řád, jeho struktura a působnost.....	46

5.2	Správní řízení	47
5.3	Základní zásady činnosti správních orgánů	47
5.4	Subjekty správního řízení.....	49
5.4.1	Účastníci řízení	50
5.4.2	Zástupce	50
5.5	Příslušnost správního orgánu	51
5.5.1	Věcná příslušnost.....	51
5.5.2	Místní příslušnost.....	51
5.6	Doručování, lhůty a počítání času	52
5.6.1	Doručování fyzickým osobám	53
5.6.2	Doručování právnickým osobám	53
5.6.3	Datová schránka.....	54
5.6.4	Uložení písemnosti	55
5.6.5	Překážky doručování.....	56
5.7	Úkony účastníků.....	56
5.7.1	Podání	56
6	Správní řízení v případě přestupku provozovatele vozidla.....	58
6.1	Oznámení přestupku a přijímání podnětu k zahájení řízení.....	58
6.2	Přestupek provozovatele vozidla - výzva k uhrazení určené částky	59
6.2.1	Provozovatel zaplatí určenou částku.....	60
6.2.2	Provozovatel nezaplatí určenou částku	61
6.2.3	Provozovatel zaplatí pokutu uloženou příkazem na místě.....	61
6.3	Fáze před zahájením správního řízení.....	61
6.4	Zproštění odpovědnosti provozovatele	65
6.5	Zahájení řízení o přestupku provozovatele vozidla	65
6.6	Ústní jednání	67

6.7	Dokazování	69
6.8	Rozhodnutí	69
7	Odvolační řízení.....	72
7.1	Odvolační a postup správního orgánu, který napadené rozhodnutí vydal	72
7.2	Postup odvolacího správního orgánu	73
8	Problematika tzv. obecných zmocněnců	76
8.1	Obecní zmocněnci v praxi.....	76
8.2	Obstrukční taktiky obecných zmocněnců	78
9	Praktická část	82
9.1	Statistické přehledy	82
9.1.1	Oznámené dopravní přestupky	83
9.1.2	Překročení dovolené rychlosti	86
9.1.3	Ekonomická data k Výzvě k uhrazení určené částky	90
9.2	Novelizace zákona o silničním provozu	92
9.2.1	Standardizovaný rozhovor	93
10	Zhodnocení výsledků a doporučení	103
10.1	Vyhodnocení, doporučení a návrhy de lege ferenda	103
11	Závěr.....	107
12	Seznam použitých zdrojů	110
12.1	Literatura	110
12.2	Zákony.....	111
12.3	Judikatura	112
12.4	Webové stránky.....	114
13	Přílohy	116

Seznam obrázků

Obrázek 1 Svislé dopravní značení č. IP12 "Vyhrazené parkoviště"	38
Obrázek 2 Vodorovné dopravní značení č. V10 f "Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou"	39
Obrázek 3 Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou č. O7 – Přední strana	40
Obrázek 4 Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou č. O7 - Zadní strana	40

Seznam tabulek

Tabulka 1 Firmy poskytující pojištění proti pokutám	76
Tabulka 2 Počet oznámených dopravních přestupků za jednotlivá léta	83
Tabulka 3 Počet oznámených přestupků - překročení rychlosti	88
Tabulka 4 Přehled ekonomických dat k Výzvě k uhrazení určené částky.....	90
Tabulka 5 Odvolání předložená ÚMČ Prahy	97

Seznam grafů

Graf 1 Počet nařízených ústních jednání	68
Graf 2 Počet podaných odvolání.....	75
Graf 3 Oznámené dopravní přestupky	84
Graf 4 Počet oznámených přestupků - překročení rychlosti.....	89

Seznam příloh

Příloha 1 Seznam míst určených k měření.....	116
Příloha 2 Ověřovací list	120

Seznam použitých zkratk

SpŘ	- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
PřesZ	- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
MHMP	- Magistrát hlavního města Prahy
MP – HMP	- Městská policie hlavního města Prahy
PČR	- Policie České republiky
TKB	- Tunelový komplex Blanka
TSK hl. m. Prahy	- Technickou správu komunikací hl. m. Prahy, a. s.
ÚMČ	- Úřad městské části

1 Úvod

Předmětem diplomové práce je projednávání přestupků, které jsou páchané proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Téma diplomové práce si autorka zvolila s ohledem na skutečnost, že pracuje jako metodička správního řízení na Odboru dopravněsprávních činností, Magistrátu hlavního města Prahy. Podstatnou část její pracovní náplně tvoří právě řešení přestupků páchaných v dopravě, což shledává jako výhodu při zpracování diplomové práce, kdy budou využity poznatky získané z dosavadní praxe. Navíc je autorce téma blízké i z důvodu provázanosti s jejím studijním oborem, tedy veřejnou správou a regionálním rozvojem.

Problematika páchaní přestupků v oblasti dopravy se stává aktuálnější a často diskutovaným tématem, už jen z důvodu, že tyto přestupky patří mezi nejčastěji páchané přestupky vůbec. Přispívá k tomu i fakt, že téměř každý z nás se denně stává účastníkem silničního provozu, ať už v roli řidiče, chodce či provozovatele vozidla. V České republice bylo podle statistických dat ke dni 31.12.2019 zaregistrováno celkem 5,9 milion osobních vozidel, což v přepočtu na obyvatele znamená, že každý druhý Čech vlastní automobil.¹

Tato skutečnost s sebou přináší jak pozitiva např. v podobě určité míry svobody občanů, tak ale i negativa spojená s častějším porušováním pravidel silničního provozu, což může zapříčinit značné škody na majetku, újmy na zdraví a v nejhorším až ztráty na lidských životech. Pro srovnání, jen za rok 2019 šetřila policie na území České republiky 107 572 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 547 osob a 26 045 osob bylo zraněno. Celková škoda na majetku byla policisty odhadnuta na 6 838,6 milionů Kč.²

Proto je velice podstatné abychom se v dnešní uspěchané době, kdy automobil je jedním z prostředků, bez něhož bychom si náš život už ani nedokázali představit, snažili chovat v silničním provozu co možná nejohleduplněji. Je dobré znát svá práva. Stále platí zásada „ignorantia iuris non praesumitur nec toleratur“ – „neznalost práva se nepředpokládá a ani

¹ Přehled stavu vozového parku. *Svaz Dovozců Automobilů* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-21]. Dostupné z: <http://portal.sdac.cz/stat.php?v#rok=2019&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>.

² INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019. *Policie České republiky* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

se netrpí“. Je ale také důležité znát i své povinnosti, čímž se řidiči v provozu na pozemních komunikacích ne vždy řídí. Ať už úmyslně, či jen z pouhé neznalosti zákonů.

Nejen výše uvedená statistická data, ale i tlak vyvíjený organizacemi zabývajícími se prevencí v oblasti bezpečnosti silničního provozu (BESIP, Centrum služeb pro silniční dopravu aj.) nutí zákonodárce k přijímání nových opatření směřujících ke zlepšení stávající situace na silnicích. V posledních letech proto dochází k častějším novelizacím zákonů úzce souvisejících s danou problematikou a připravují se stále nové koncepce dané legislativy reagující na vývoj doby.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Diplomová práce se zabývá výkonem státní správy v přenesené působnosti, se zaměřením na projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Cílem diplomové práce je na základě analýzy právní úpravy problematiky přestupkového řízení na úseku dopravy vyhodnotit postupy orgánů územně samosprávných celků v dané oblasti, a to konkrétně správních orgánů hl. m. Prahy a dále vyhodnocení právní úpravy vybraných přestupků páchaných v dopravě, se zaměřením na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla.

Dílčím cílem číslo 1 je vyhodnocení problematiky odvolacího řízení v oblasti přestupků.

Dílčím cílem číslo 2 je specifikace pojmu obecných zmocněnců s projevy v praxi.

Cílem praktické části je na základě získaných teoretických poznatků provést vyhodnocení četnosti výskytu přestupků na území hl. m. Prahy za období let 2015 – 2019 a vyhodnocení ekonomických dat z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla získaných na území hl. m. Prahy.

Výstupem práce je navržení řešení zjištěných nedostatků, doplnění postupu a rozhodování správních orgánů a předestření návrhů, které by mohly vést k zefektivnění správního řízení.

2.2 Metodika

K dosažení stanovených cílů v diplomové práci bude využito různých metod. Diplomová práce bude rozdělena na dvě části. Část teoretickou a část praktickou.

2.2.1 Metodika teoretické části práce

Pro zpracování teoretické části diplomové práce, a tedy k naplnění jejího hlavního cíle, budou nejdříve shromážděny veškeré potřebné podklady související s projednáváním přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Jedná se

především o zákony s komentáři, judikaturu, odbornou literaturu a články, internetové články a odkazy. Po prostudování potřebných zdrojů bude pro jejich zpracování využito metody obsahové analýzy. „Analýza spočívá v rozdělení celku na jeho komponenty a zkoumání, jak tyto komponenty fungují jako relativně samostatné prvky a jaké jsou mezi nimi vztahy“³. Proto bude v práci také dále využita metoda syntézy, která podá vysvětlení a zároveň dojde k lepšímu pochopení dané problematiky.

Viktor Knapp ve svém díle *Vědecká propedeutika pro právníky*, která byla vydána až po jeho smrti v roce 2003 a vznikla z přednášek konaných autorem v propedeutickém kurzu v letech 1979 – 1980. Popsal a zároveň zavedl metody, které budou také využity v předmětné práci. Konkrétně se jedná o vědecké metody indukce, dedukce a komparace. Budou využity při srovnání současné právní úpravy tj. legislativy v dané oblasti a její novelizace, která má přinést možné změny do budoucna.⁴

Celá práce bude členěna na kapitoly, které na sebe budou logicky navazovat. Pro citování zdrojů autorka zvolila formu jednotně číslovaných poznámek pod čarou.

Teoretická část práce bude rozdělena na šest částí. V první části budou uvedeny veškeré základní právní předpisy upravující postup správních orgánů při projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a dojde k vymezení základních pojmů. V další části práce bude nejprve charakterizován samotný pojem přestupek a dále budou definovány základní skutkové podstaty přestupků v dopravě. Následující část bude zaměřená na veřejnou správu, správní právo a správní řízení v obecné rovině. Čtvrtá část práce se bude podrobně věnovat správnímu řízení v případě přestupku provozovatele vozidla, a to konkrétně se zaměřením na území hl. m. Prahy. Další část práce se bude zabývat procesem odvolacího řízení, tedy konkrétně postupem správního orgánu, který vydal napadené rozhodnutí a následujícím postupem odvolacího správního orgánu. Tímto dojde k naplnění dílčího cíle číslo 1. Poslední část práce bude analyzovat problematiku tzv. obecných zmocněnců a bude se zabývat jejich projevy v praxi. Tím dojde k naplnění dílčího cíle číslo 2.

³ HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. Str. 35.

⁴ KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. Str. 72-75, str. 87-89.

2.2.2 Metodika praktické části práce

Praktická část diplomové práce bude zahrnovat dvě části. V první části práce dojde ke shromáždění podkladů pro zpracování aplikační části práce, vyhodnocení druhotných dat získaných z databáze sledovaného subjektu, sumarizaci výsledků a k jejich následnému zpracování za využití metody komparace a kompilace. Dále bude využita statistická metoda tzv. časových řad, kdy tento proces mj. nabízí možnost zkoumání, porozumění a vyhodnocování řad ekonomických ukazatelů. Tím dojde k naplnění jednoho z cílů praktické části, tedy k vyhodnocení ekonomických dat z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla získaných na území hl. m. Prahy.⁵

Vyhodnocená data o četnosti výskytu přestupků na území hl. m. Prahy za období let 2015 – 2019, získaná ze statistik Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen MHMP) Odboru dopravněsprávních činností, budou konkrétně vyvedena do přehledných grafů a tabulek, které budou podrobně popsány a následně doplněny komentářem. Tímto bude naplněn cíl praktické části diplomové práce.

Důležitou část práce bude tvořit podrobná analýza připravované novelizace zákona o silničním provozu. Pro tyto potřeby bude využita metoda technika kvalitativního výzkumu, tedy metoda strukturovaného rozhovoru, která je založena na přímém dotazování respondenta. V daném případě bude osloveno Ministerstvo dopravy, jakožto orgán předkládající k projednání návrh na změnu zákona o silničním provozu.

Rozhovor je interakční situace, ve které výzkumník klade otázky respondentovi. Od běžného rozhovoru se liší tím, že se uskutečňuje s jasným odborným zaměřením. Otázky jsou standardizované, zaměřené na určité oblasti a interpretace výsledků je často kvalitativního a kvantitativního charakteru. V úvodní fázi rozhovoru bude respondent seznámen s tématem rozhovoru, proč a za jakým cílem bude rozhovor prováděn. Bude uvedena jeho struktura a také bude respondent obeznámen s tím, zda je rozhovor anonymní, nebo bude-li následně zveřejněn. V daném případě půjde o standardizovaný

⁵ KROPÁČ, Jiří. *Statistika B: jednorozměrné a dvourozměrné datové soubory, regresní analýza, časové řady*. 2., dopl. vyd. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, 2009. Str. 114.

rozhovor, kdy otázky budou předem připraveny tazatelem (v daném případě autorkou práce).⁶

V druhé části práce budou využity poznatky autorky z vlastní praxe a z konzultací s odborníky v daném oboru. Na základě vyhodnocení provedeného výzkumu v části vyhodnocení a diskuze a následně v závěru práce s využitím metody komparace, kompilace a syntézy prezentovány výsledky výzkumu a následně budou navržena opatření k nápravě případně zjištěných nedostatků. Půjde zejména o navržení opatření ke zlepšení situace v dané oblasti a doplnění postupů správních orgánů na úseku projednávání přestupků proti bezpečnosti, které by měly vést k zefektivnění správního řízení.

⁶ MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 2006. Psyché (Grada). Str. 158 – 169.

3 Literární rešerše

Problematika přestupkového řízení je začleněna do výkonu státní správy jako činnost podzákonná a z tohoto důvodu je stěžejní částí zpracování diplomové práce rozbor platné právní úpravy dané problematiky jak v oblasti hmotného tak i procesního práva. Jedná se o odbornou činnost, kdy úředník k výkonu své práce musí splňovat podmínku složení zkoušky odborné způsobilosti a jeho znalosti v daném oboru musí být shodné, jako osoby s právním vzděláním.

3.1 Základní právní úprava

Stěžejními zákony v oblasti projednávání přestupků v dopravě jsou zákon 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 o silničním provozu), zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen PřesZ) a v neposlední řadě také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen SpŘ). Nicméně, je mnoho dalších zákonů, které jsou nedílnou součástí skupiny právních předpisů, které upravují nejen provoz na pozemních komunikacích, projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu, ale také správní řízení, odvolací řízení a vše s tím související. Nejedná se ale pouze o zákony, ale i o judikáty, které jsou cenným přínosem při výkladu určitých právních ustanovení. A dále jsou to komentáře specialistů v oboru, které usnadňují pochopení složitých výkladů práva.

3.2 Vymezení základních pojmů

Řidič

Ustanovení § 2, které pro účely zákona o silničním provozu vymezuje jeho základní pojmy. Konkrétně písmeno d) říká, že řidičem je každý účastník provozu na pozemních komunikacích za podmínky, že řídí motorové nebo nemotorové vozidlo. Za motorové vozidlo zákon považuje nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a také trolejbus. Nemotorové vozidlo je buď přípojné vozidlo, anebo vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly. Například tedy jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové

vozidlo. Dále je ve smyslu ustanovení § 2 písm. d) zákona o silničním provozu za řidiče považována i ta osoba, která řídí tramvaj či jede na zvířeti.⁷

Jednou ze základních podmínek účasti v provozu na pozemních komunikacích je, že řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je natolik tělesně a duševně způsobilá, aby řízení či jízdu dostatečně ovládala.

Řidičem motorového vozidla může být pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění. Dále jím může být také žadatel o takovéto řidičské oprávnění, který absolvuje výcvik v řízení motorových vozidel nebo skládá závěrečnou zkoušku, či osoba, která se připravuje k přezkoušení nebo skládá závěrečnou zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.⁸

Provozovatel vozidla

Shora uvedené ustanovení § 2 zákona o silničním provozu dále vymezuje pojem provozovatel vozidla, konkrétně pod písmenem b) jmenovaného paragrafu. Jedná se tedy o vlastníka nebo jinou osobu, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu⁹ nebo v obdobné evidenci jiného státu. To znamená, že osoba provozovatele nemusí být shodná s osobou vlastníka předmětného vozidla zapsaného v registru silničních vozidel.

Od 01.01.2015 vychází primárně podstata pojmu provozovatel vozidla, z principu povinné evidence vozidla. Dříve byl obsah pojmu založen na faktickém soukromoprávním stavu, nikoliv na veřejnoprávním evidenčním principu, který ale v praxi nemusel odpovídat skutečnosti.¹⁰

⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 2 písm. d). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 3 odst. 2 - 3. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁹ ČESKO. 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. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>.

¹⁰ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. Str. 12.

Správní řízení

Správní řízení je procesními normami správního práva upravený postup správních orgánů, jejichž cílem je, ve vždy konkrétní věci, vydání správního rozhodnutí, jakožto individuálního správního aktu. Dále bude správní řízení blíže rozvedeno v podkapitole 5.2 Správní řízení.

Správní orgán

SpŘ označuje za správní tyto orgány. Orgány moci výkonné, orgány územně samosprávných celků a jiných orgánů, právnické a fyzické osoby, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy.¹¹ Více se správním orgánům bude věnovat podkapitola 5.4 Subjekty správního řízení.

Přestupek

Pojem přestupek je upraven v ustanovení § 5 PřesZ, které říká, že se jedná o společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.

Pojem přestupek ve smyslu zákona č. 250/2016 Sb. zahrnuje jak přestupky fyzických osob, na které se dosud vztahoval zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, tak dosavadní správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob a jiné správní delikty fyzických osob.

Naproti tomu se PřesZ, již nevztahuje na správní disciplinární delikty, správní pořádkové delikty a delikty proti platební disciplíně (platební delikty). Více k pojmu přestupek obsahuje kapitola 4 Skutkové podstaty přestupků v dopravě (v návaznosti na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla).

Přestupek provozovatele vozidla (dříve správní delikt)

Pojem byl zaveden novelizací zákona o silničním provozu, která nabyla účinnosti dne 19. ledna 2013. Dříve se jednalo o tzv. správní delikt provozovatele vozidla, ale nyní již hovoříme o přestupku provozovatele vozidla. Toto přestupkové jednání je

¹¹ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

kvalifikováno v ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, cit.: „*Provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.*“.¹² Dále se bude tomuto pojmu věnovat podkapitola 4.2 Přestupek provozovatele.

¹² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125f odst. 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

4 Skutkové podstaty vybraných přestupků v dopravě

Tato kapitola se věnuje skutkovým podstatám přestupků páchaných v dopravě. Jedná se o výčet právě těch přestupků, které jsou spojeny s přestupkem provozovatele vozidla. Nejdříve je rozebrán samotný přestupek, možné sankce a zánik odpovědnosti za přestupek. Dále se kapitola zaměřuje na skutkovou podstatu přestupku provozovatele vozidla a následně jsou podrobně popsány vybrané přestupky, ke kterým dochází v silničním provozu.

4.1 Přestupek

Přesná definice přestupku byla popsána již v předešlé kapitole. Dále však musíme blíže uvést, že přestupek je založen na materiálně – formálním pojetí. Aby určitý čin mohl být označen za přestupek, musí vykazovat tyto znaky:

- společenská škodlivost (materiální stránka přestupku),
- protiprávnost,
- výslovné označení za přestupek,
- naplnění všech znaků určité skutkové podstaty stanovené zákonem,
- nesmí se jednat o trestný čin.¹³

4.1.1 Skutková podstata

Skutková podstata je tedy souhrnem typových znaků přestupků určitého druhu, jimiž se od sebe jednotlivé přestupky odlišují. Obecně je každá skutková podstata přestupku charakterizována čtyřmi základními skupinami formálních znaků, kterými jsou objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka. Jedná se o obligatorní znaky skutkové podstaty. To znamená, že absence byť jen jednoho ze znaků, má za následek nemožnost naplnění skutkové podstaty přestupku.

¹³ BOHADLO, David. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). Str. 45 -50.

Objekt

Objekt přestupku představují společenské zájmy, vztahy a hodnoty, které jsou zákonem chráněny, a proti kterým je protiprávní jednání namířeno. Objekt je dále diferencován na obecný, skupinový a individuální.¹⁴

Objektivní stránka

Objektivní stránka přestupků je charakterizována jednáním, následkem a příčinným vztahem mezi nimi, tzv. kauzální nexus.

Jednáním se rozumí projev lidské vůle ve vnějším světě, kterým dochází k porušení právní povinnosti. U přestupků páchaných v dopravě dochází zejména k porušování povinností stanovených zákonem o silničním provozu.

Způsoby jednání jsou buď konání, tedy vykonání určité činnosti (v daném případě se jedná o přestupek komisivní) nebo nekonání, tedy naopak nevykonáním určité činnosti či opomenutím (v tomto případě se jedná o přestupek omisivní). Můžeme říci, že velká většina přestupků v silničním provozu je spáchána komisivně.

Škodlivým následkem přestupku je porušení nebo ohrožení hodnot (zájmů), které jsou objektem přestupku. Dělíme je na následek poruchový, kdy dojde k faktické škodě na majetku, újmě na zdraví aj. a na následek ohrožovací, kdy ke vzniku faktické škody, či újmy nedošlo. V oblasti přestupků v silničním provozu převládají přestupky ohrožovací.

Tzv. kauzální nexus neboli příčinná souvislost mezi jednáním a následkem, zjišťuje, zda příčinou následku popsaného ve skutkové podstatě přestupku bylo jednání pachatele.¹⁵

Subjekt

Subjektem přestupku je jeho pachatel., tj. osoba, která svým jednáním naplnila všechny znaky přestupku. Pachatelem přestupku může být jakákoli fyzická, právnická a podnikající fyzická osoba (obecný subjekt). Obecné požadavky na pachatele jsou stejné pro všechny přestupky a jedná se o znaky, které vymezují odpovědnou osobu (znaky deliktní způsobilosti).

¹⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. Str. 72.

¹⁵ BOHADLO, David. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). Str. 42 -51.

Pokud zákon vyžaduje u pachatele přestupku určitou vlastnost, způsobilost nebo postavení, může se takového přestupku dopustit pouze tzv. zvláštní subjekt.¹⁶

Subjektivní stránka

Subjektivní stránka je u přestupku představována zaviněním, kdy se jedná o psychický vztah pachatele k vlastnímu protiprávnímu jednání. Formy zavinění se člení na úmyslné a nedbalostní, a jejich další rozlišení na úmysl přímý x nepřímý a nedbalost vědomou x nevědomou.

Tento vztah je vyjádřen buď jako úmysl přímý, kdy pachatel chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Nebo jako úmysl nepřímý, kdy pachatel věděl, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, byl s tím srozuměn.

Dále jako nedbalost vědomá, kdy pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí. A nedbalost nevědomá, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Podstata nedbalosti je v porušení (nezachování) míry opatrnosti.¹⁷

K odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.¹⁸

4.1.2 Zánik odpovědnosti

Postupem času se snižuje škodlivost činu pro společnost a v některých případech se jen s velkými obtížemi provádí dokazování, neboť oslabuje síla důkazních prostředků. Zákon proto stanoví případy, ve kterých odpovědnost za přestupek zaniká.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich § 12. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

¹⁷ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. Str. 96.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich § 15. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

Jedná o případ, kdy dojde k uplynutí promlčecí doby, která činí 1 rok nebo 3 roky, jde-li o přešupek, za který lze uložit pokutu, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč a tyto lhůty počínají běžet dnem následujícím po dni spáchání přešupku.¹⁹ Tato prekluzivní lhůta může být přerušena, a to oznámením o zahájení řízení o přešupku, vydáním rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným a vydáním rozhodnutí o schválení dohody o narovnání. Přerušením promlčecí doby odpovědnost za přešupek zaniká nejpozději 3 roky od jeho spáchání a jedná-li se o přešupek, za který lze uložit pokutu, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč. Odpovědnost zaniká nejdéle do 5 let od jeho spáchání.²⁰

Pro lepší pochopení je dán příklad z praxe. Přešupek byl spáchán dne 03.02.2018 a zákon o silničním provozu za něj stanoví pokutu do 10 000 Kč. Jednoroční promlčecí doba začíná běžet dne 04.02.2018 a uplyne 03.02.2019. V tento den tedy odpovědnost za přešupek zaniká. Dne 18.08.2018 je obviněnému oznámeno zahájení řízení o daném přešupku, promlčecí doba se tedy přerušuje, a začíná běžet nová promlčecí doba, která uplyne dne 18.08.2019. Dne 15.11.2018 je vydáno rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným. Opět dochází k přerušování promlčecí doby a začíná běžet nová doba, která uplyne dne 15.11.2019. Obviněný se proti rozhodnutí odvolá, věc je postoupena nadřízenému správnímu orgánu, který rozhodnutí zruší, a celou věc vrátí správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání. Ten opět rozhodne o vině obviněného z přešupku a vydá dne 09.06.2019 nové rozhodnutí. Tím začíná běžet nová promlčecí doba, která uplyne 09.06.2020. Obviněný z přešupku se proti rozhodnutí neodvolá, a to nabude právní moci. Řízení proběhlo v rámci promlčecí doby, neboť odpovědnost za daný přešupek by zanikla až dne 03.02.2021, tedy 3 roky od spáchání v souladu s ust. § 32 odst. 3 vět první PřesZ.

Dalším důvodem zániku odpovědnosti za přešupek jsou tzv. přirozené způsoby zániku, a to smrt fyzické osoby. U fyzické osoby podnikající odpovědnost zanikne, pokud není stanoven právní nástupce a rovněž u právnické osoby, která také nemá právního nástupce.

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich § 29 písm. a). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich § 32 odst. 2 - 3. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

Posledním případem, který zákon stanoví je vyhlášení amnestie ve Sbírce zákonů, o které rozhoduje prezident republiky.²¹

4.1.3 Správní trest

Cílem přestupkového řízení je uložení správního trestu. PřesZ taxativně vymezuje druhy správních trestů v § 35. Pokud by však zvláštní zákon stanovil jiné skutkové podstaty a správní tresty, má přednost tato zvláštní právní úprava. PřesZ upravuje pět druhů správních trestů, a to:

- napomenutí,
- pokutu,
- zákaz činnosti,
- propadnutí věci nebo náhradní hodnoty,
- zveřejnění rozhodnutí o přestupku.

Při ukládání správních trestů za přestupky a při stanovování jejich výše jsou správní orgány vázány správním uvážením. Správní orgány musí rozhodovat v rámci zákonem stanovených mezí, musí mj. přihlídnout k osobě pachatele, k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem aj. Uložený správní trest musí být dostatečně a řádně odůvodněn, aby byla dána možnost jeho zákonné přezkoumatelnosti.

Pro potřeby správního řízení vedeného správním orgánem hl. m. Prahy v rámci přestupků provozovatele vozidla jsou blíže charakterizovány správní tresty- pokuta a zákaz činnosti.

- **Pokuta**

Jedná se o nejtýpější a nejvíce ukládaný správní trest, který lze uložit pouze za přestupek, u kterého tak stanoví zvláštní zákon. Zákon o silničním provozu vymezuje zákonné rozmezí pokut, které by měly být za daný přestupek spáchaný v dopravě, uloženy. To znamená, že tento zákon stanovuje jak horní hranici sazby pokuty, tak i její dolní hranici. V případě přestupků spáchaných v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla lze uložit pokutu. Pro určení pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek,

²¹ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich § 29 písm. b) – d). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

jehož znaky vykazují porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. Pokuta však nesmí převýšit částku 10 000 Kč. Splatnost pokuty je stanovena zákonem do 30 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, pokud správní orgán nestanoví jinou lhůtu. V případě, že se řidič či provozovatel dopustil více přestupků, které je příslušen projednat jeden správní orgán, lze je projednat v tzv. společném řízení. Horní výše pokuty se bude odvíjet od nejzávažnějšího přestupku a lze ji navýšit až o polovinu, maximálně však do částky, která je součtem horních hranic sazeb pokut za jednotlivé přestupky.

- **Zákaz činnosti**

Správní trest zákaz činnosti lze uložit pouze za takový přestupek, u kterého to vysloveně připouští zvláštní zákon. Zakázat lze pouze takovou činnost, ke které je potřeba veřejnoprávního oprávnění, a kterou pachatel vykonával při páchání přestupku. Zákon o silničním provozu v ustanovení § 125c Přestupky fyzických osob stanoví jednotlivé skutkové podstaty přestupků spáchaných v provozu na pozemních komunikacích a také dobu, po kterou je možné uložit zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Za přestupky spáchané v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, nelze uložit tento zákaz činnosti a ani se na provozovatele vozidla nevztahuje bodové hodnocení. To znamená, že zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel lze uložit pouze fyzické osobě, která byla řidičem motorového vozidla, se kterým došlo ke spáchání přestupku v provozu na pozemních komunikacích.

4.2 Přestupek provozovatele vozidla

Za přestupek podle ust. § 125f odst. 1, cit.: *„Právnícká nebo fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s ust. § 10 zákona č. 361/2000 Sb. nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“* Ze zákona č. 361/2000 Sb. je objektivně odpovědný provozovatel vozidla, tj. vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu (zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), nebo v obdobné evidenci jiného státu.

Aby byl provozovatel za tento přestupek odpovědný, musí být splněny následující zákonem stanovené podmínky:

- porušení pravidel bylo zjištěno za pomoci automatizovaného technického prostředku, který je používán bez obsluhy, a to při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení a stání,
- zjištěné porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu,
- zároveň toto jednání vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu.²²

Za předpokladu, že jsou tyto podmínky splněny a navíc není z oznámení o přestupku známa totožnost řidiče, Obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně vyzve provozovatele k uhrazení určené částky. Tato výzva bude provozovateli zaslána, pouze pokud lze přestupek projednat uložením pokuty příkazem na místě (dříve bloková pokuta). U přestupků, za které se obligatorně ukládá zákaz činnosti, zákon projednání příkazem na místě výslovně zakazuje. Určená částka se stanoví v takové výši, v jaké lze uložit pokutu za daný přestupek příkazem na místě. Více o přestupku provozovatele vozidla viz podkapitola 6.2 Přestupek provozovatele vozidla - výzva k uhrazení určené částky.

Formální znaky skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla můžeme charakterizovat následovně. Objektem je bezpečnost silničního provozu vyplývající ze samotného znění ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Objektivní stránkou je skutečnost, že provozovatel vozidla nezajistil dodržování pravidel silničního provozu vzhledem k prokázanému výsledku. Subjektem je fyzická, právnická či podnikající fyzická osoba, tedy samotný provozovatel vozidla a subjektivní stránkou je forma objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.

Tak jak již bylo uvedeno výše v této kapitole, pro kvalifikaci určitého protiprávního jednání přestupku, je nutné kromě formálních znaků naplnit i materiální stránku přestupku, tudíž jednání musí vykazovat určitou míru společenské nebezpečnosti ve vztahu k porušené povinnosti. U přestupku provozovatele vozidla není nutné bližší posuzování materiálního znaku přestupku, neboť společenská nebezpečnost vyplývá

²² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125f odst. 2. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

ze samotného znění ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Provozovatel vozidla je totiž povinen zajistit, aby při užití jím provozovaného vozidla v provozu na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče, respektive pravidla silničního provozu. Z uvedeného jasně vyplývá, že cílem tohoto ustanovení je dodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, neboť jejich nedodržením dochází minimálně k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.²³

4.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Ustanovení § 18 zákona o silničním provozu mj. vymezuje okolnosti, kterým musí řidič vozidla přizpůsobit rychlost jízdy. Jedná se např. o jeho schopnosti, vlastnosti vozidla a jeho nákladu, stavebním a dopravně technickém stavu pozemní komunikace, o povětrnostních podmínkách a dalších okolnostech, které může řidič předvídat a smí jet pouze takovou rychlostí, aby byl schopen vozidlo zastavit na tzv. dohlednou vzdálenost.²⁴

Zákon o silničním provozu jasně stanoví, že řidič motorového vozidla o maximální hmotnosti 3 500 kg a řidič autobusu smí jet rychlostí:

- nejvýše 50 km/h v obci,
- nejvýše 80 km/h v obci, jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla,
- nejvýše 90 km/h mimo obec,
- nejvýše 110 km/h na silnici pro motorová vozidla,
- nejvýše 130 km/h na dálnici.²⁵

Takto stanované nejvyšší dovolené rychlosti bereme jako obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích.

Zákon o silničním provozu také dále vymezuje pojem místní úprava provozu na pozemních komunikacích, která vyplývá z ustanovení § 61 odst. 2) tohoto zákona a říká, že místní

²³ Rozsudek Krajského soudu v Hradci králové ze dne 22.01.2019, č.j. 30 A 86/2017-4 [online]. 2019 [cit. 2019-11-28]. Dostupné z: http://nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2017/30A_86_2017_42_20190208104331_prevedeno.pdf.

²⁴ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. Str. 64.

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 18 odst. 3 - 4. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

úprava provozu na pozemních komunikacích je taková úprava, která je prováděna za pomoci dopravních značek, světelných, případně i doprovodných akustických signálů nebo dopravních zařízení.²⁶ V návaznosti na tento paragraf je důležité zmínit i ustanovení § 4 písm. c) téhož zákona, které nám říká, že povinností každého účastníka provozu na pozemních komunikacích je se těmito dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály a dopravními zařízeními řídit.²⁷

Shora vymezené nejvyšší dovolené rychlosti je tedy možné snížit, a to právě prostřednictvím místní úpravy s tím, že na dálnici a silnici pro motorová vozidla smí být nejvyšší dovolená rychlost snížena nejvýše na 90 km/h. Nejvyšší dovolenou rychlost lze za pomoci místní úpravy i naopak navýšit, avšak na území obce maximálně o 30 km/h.

Oprávnění k měření rychlosti ukládá zákon o silničním provozu Policii České republiky a v součinnosti s ní a na místech jí určených i policii obecní.²⁸ Například, místa určená k měření rychlosti strážníky Městské policie hlavního města Prahy (dále jen MP - HMP) jsou vymezena ve stanovisku orgánu Policie České republiky (dále jen PČR), Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 20.09.2019, vydaného pod č.j. KRPA-212599-5/ČJ-2019-0000DI (viz Příloha 1 Seznam míst určených k měření). Tato místa byla vybrána na základě společných závěrů z jednání ředitele Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy a ředitele MP - HMP k problematice bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích právě v hlavním městě Praze. Při rozhodování byla zvažena všechna klíčová kritéria, která bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivňují, tedy zejména poznatky o nekázní řidičů, vývoje dopravní nehodovosti a jejich následků s ohledem na místa

²⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 61 odst. 2. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

²⁷ Ke srovnání viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.03.2010, č. j. 8 As 68/2009-83, který říká cit.: „Ze zákona o silničním provozu, prováděcích předpisů ani z jiných právních předpisů nelze dovést, že by účastník provozu na pozemních komunikacích sám mohl činit soudy o zákonnosti dopravní značky a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se zákazem vyjádřeným danou značkou bude či nebude řídit..“. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.03.2010, č. j. 8 As 68/2009-83 [online]. 2010 [cit. 2019-12-10].
Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0068_8As_0900_898921c7_8a0f_4bae_8c5f_f7ff6c005f83_prevedeno.pdf.

²⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 79a. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

se zvýšeným pohybem chodců, včetně dětí u základních škol. Seznam míst určených k měření prochází pravidelnou revizí, s ohledem na vývoj shora označených kritérií.

S účinností od 01.08.2011 již neplatí povinnost obecní police měřit rychlost výhradně v úsecích označených přenosnými dopravními značkami s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem upozorňujícím na začátek měření a jeho konec.²⁹

1. Překročení rychlosti o 40 km/h a více

Ustanovení § 125c zákona o silničním provozu stanoví mj. některé přestupky v dopravě, kterých se mohou dopustit pouze fyzické osoby.

Konkrétně ust. **§ 125c odst. 1 písm. f) bod 2** téhož zákona říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v 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**. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč,
- zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
- Dále je řidiči zaznamenáno 5 bodů³⁰ do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů.³¹

Neboť se za tento přestupek ukládá řidiči obligatorně zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nelze ho projednat příkazem na místě.

Provozovatel vozidla

Pokud jsou splněny podmínky pro projednání přestupku jako přestupku provozovatele vozidla, uloží se provozovateli pouze pokuta. Ta se odvíjí od přestupku, který byl spáchán

²⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. Praha: Leges, 2018. Komentátor. Str. 714.

³⁰ Bodovým hodnocením porušením povinností stanovených zákonem se především zajišťuje sledování recidivního jednání řidičů. Záznam bodů je automatickým následkem rozhodnutí o spáchání přestupku, který nastává přímo ze zákona, má preventivní charakter a současně trestající a odstrašující povahu.

³¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

s motorovým vozidlem, jehož byl v době spáchání provozovatelem. Použije se tedy taková pokuta a její rozmezí, které by bylo případně uloženo řidiči s tím, že pokuta však nesmí převýšit částku 10 000 Kč.

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč.

Provozovateli vozidla nemůže být uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a ani mu nejsou zaznamenány trestné body do evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů. Toto platí i u dalších přestupků níže uvedených, a to z toho důvodu, že provozovatelem vozidla může být fyzická osoba, která není držitelem řidičského oprávnění či právnická osoba.

2. Překročení rychlosti o 20 km/h a více

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost **v obci o 20 km/h a více** nebo **mimo obec o 30 km/h a více**. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč,
- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců tomu, kdo spáchal přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,
- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč, pouze pokud není uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

- Ve všech případech jsou řidiči zaznamenáni 3 body do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů.³²

Provozovatel vozidla

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč.

Pokud jsou splněny podmínky pro vyzvání provozovatele vozidla k uhrazení určené částky (viz kapitola 4.2 Přestupek provozovatele vozidla) a přestupek byl spáchán na území hl. m. Prahy, stanoví správní orgán ve výzvě za toto porušení povinností:

- částku 1 000 Kč.

3. Překročení rychlosti o méně než 20 km/h

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v **obci o méně než 20 km/h** nebo **mimo obec o méně než 30 km/h**. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 1 000 Kč.
- V případě, že došlo k překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo

³² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

obec jsou řidiči zaznamenány 2 body do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů.³³

Provozovatel vozidla

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 1 000 Kč.

Pokud jsou splněny podmínky pro vyzvání provozovatele vozidla k uhrazení určené částky a přestupek byl spáchán na území hl. m. Prahy, stanoví správní orgán ve výzvě za toto porušení povinností:

- částku 600 Kč.

4.3.1 Výjimky z dodržování nejvyšší dovolené rychlosti

Výjimkami z dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, ať už stanovené obecnou nebo místní úpravou, jsou řidiči zpravodajských služeb³⁴, Generální inspekce bezpečnostních sborů³⁵ a řidiči útvarů policie, Vojenské policie a celních orgánů, pokud to vyžaduje plnění úkolů, které jsou stanoveny zvláštním právním předpisem.³⁶ Nejedná se však o řidiče vozidel s právem přednostní jízdy. Tato vozidla bývají naopak z povahy věci v civilním provedení a jsou tedy bez jakéhokoli zvláštního označení, které určuje jejich příslušnost k uvedeným složkám.

³³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

³⁴ V souladu se zákonem č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ V souladu se zákon č. 341/2011 Sb., o Generální inspekci bezpečnostních sborů a o změně souvisejících zákonů.

³⁶ Jedná se například o povinnosti vyplývající ze zákona č. 154/1994 Sb., o Bezpečnostní informační službě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 67/1992 Sb., o Vojenském obranném zpravodajství, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

4.4 Jízda na červenou

Ustanovení § 4 písm. b) zákona o silničním provozu říká, že při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích a k zastavování vozidel. Rovněž i pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis.³⁷ V návaznosti na tuto povinnost je nutné zmínit i paragraf 70 odst. 2 písm. a) téhož zákona, který stanoví, že při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál s červeným světlem "Stůj!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP". Kde taková dopravní značka není, musí řidič zastavit před světelným signalizačním zařízením. Porušením těchto povinností dochází k naplnění skutkové podstaty přestupku jízdy na červenou nebo na pokyn „Stůj!“.

Jízda na červenou

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s ust. § 4 písm. b) a c) téhož zákona nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo. Rovněž i pokyn „Stůj!“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích, anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč,
- pokuta od 4 000 Kč do 7 500 Kč, jde-li o přestupek spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců,
- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců tomu, kdo spáchal přestupek úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn „Stůj!“ daný při řízení nebo

³⁷ Například ust. § 17b zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

usměrňování provozu na pozemních komunikacích, anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,

- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč pouze pokud není uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.
- Ve všech případech je řidiči zaznamenáno 5 bodů do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů.³⁸

Provozovatel vozidla

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč.

Pokud jsou splněny podmínky pro vyzvání provozovatele vozidla k uhrazení určené částky a přestupek byl spáchán na území hl. m. Prahy, stanoví správní orgán ve výzvě za toto porušení povinností:

- částku 1 500 Kč.

4.5 Neoprávněné stání na vyhrazeném parkovišti

Pouze v případě, je-li ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením nebo řídí-li toto vozidlo, lze takovéto vozidlo označit parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou (viz Obrázek 3).³⁹ Řidič vozidla, které takto označené není, a přesto s ním zastaví na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo pouze takto označené, se dopouští přestupku

³⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

³⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 64 odst. 4. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu, ovšem za podmínek řádně vyznačeného parkovacího místa.

Obrázek 1 Svislé dopravní značení č. IP12 "Vyhrazené parkoviště"



Tato značka (Obrázek 1) označuje místo, kde je dovoleno zastavení a stání pouze některých vozidel. Údaje, pro koho je parkoviště vyhrazeno, jsou uvedeny na dodatkové tabulce nebo přímo na značce. Značka, na které je uveden symbol zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku, musí být vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou č. V10f "Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou" viz Obrázek 2 (níže).⁴⁰

⁴⁰ Příloha č. 5 – Informativní značky provozní. ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 122. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

Obrázek 2 Vodorovné dopravní značení č. V10 f "Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou"



Na ploše vyznačené touto značkou (Obrázek 2) smí zastavit a stát pouze vozidlo označené parkovacím průkazem označujícím vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou č. O7, viz Obrázek 3 - 4 (níže). Značka vždy doplňuje svislou dopravní značku č. IP12 "Vyhrazené parkoviště" se symbolem zařízení nebo prostoru pro osoby na vozíku, jak již bylo uvedeno výše, v této kapitole.⁴¹

⁴¹ Příloha č. 8. Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 122. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

Obrázek 3 Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou č. O7 – Přední strana



Obrázek 4 Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou č. O7 - Zadní strana



Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou (Obrázek 3 – 4) má rozměry 106 x 148 mm a je opatřen vodoznakem. Údaje o držiteli musí být vyplněny strojovým způsobem nebo hůlkovým písmem při použití světlostálé fixy

o síle 0,5 mm. Po vyplnění a připevnění fotografie je papírový průkaz laminován ochrannou folií.⁴²

Neoprávněné parkování na parkovišti vyhrazeném pro invalidy

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením, nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč.⁴³

V daném případě nedochází k zaznamenání bodů řidiči do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů.

Provozovatel vozidla

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 500 Kč.

Pokud jsou splněny podmínky pro vyzvání provozovatele vozidla k uhrazení určené částky a přestupek byl spáchán na území hl. m. Prahy, stanoví správní orgán ve výzvě za toto porušení povinností:

- částku 1 500 Kč.

⁴² Příloha č. 13 – Speciální označení vozidel. Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 122. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

⁴³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

4.6 Jiné jednání

Ustanovení paragrafu § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích, cit.:', ...*jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*“⁴⁴ V návaznosti na přestupek provozovatele vozidla se nejčastěji jedná o neoprávněné zastavení a stání, tedy neoprávněné parkování. Za tento přestupek se řidiči uloží:

- pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 000 Kč.

Protože se jedná o přestupky méně závažného charakteru, není s nimi spojeno zaznamenání bodů řidiči do jeho evidenční karty řidiče vedené příslušným registrem řidičů. Od 01.01.2019 nelze ani za tento přestupek uložit pouze napomenutí, znamená to tedy, že od uložení správního trestu nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Provozovatel vozidla

Za přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, bude provozovateli, který byl v době spáchání provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo k porušení povinností, uložena:

- pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč,
- pokuta příkazem na místě do 2 000 Kč.

Při parkování dochází nejčastěji k následujícím porušením povinností uložených zákonem o silničním provozu (výčet je zaměřen na území hl. m. Prahy).

1. Neoprávněné zastavení motorového vozidla, jehož nezjištěný řidič porušil ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, tím, že s vozidlem zastavil v úseku platnosti vodorovné dopravní značky č. V12c "Zákaz zastavení".

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125c odst. 1 písm. k). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

Pokud jsou splněny podmínky pro vyzvání provozovatele vozidla k uhrazení určené částky a přestupek byl spáchán na území hl. m. Prahy, stanoví správní orgán ve výzvě za toto porušení povinností:

- částku 400 Kč.

2. Neoprávněné zastavení a stání motorového vozidla, jehož nezjištěný řidič porušil ust. § 4 písm. c), § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu, neboť po dobu více jak 3 minuty zastavil a stál na vyhrazeném parkovišti, v úseku platnosti svislé dopravní značky č. IP 12 "Vyhrazené parkoviště", s jiným vozidlem, než pro které bylo parkoviště vyhrazeno.

Správní orgán ve výzvě provozovateli vozidla k uhrazení určené částky stanoví za toto porušení povinností:

- částku 500 Kč.

3. Neoprávněné zastavení a stání motorového vozidla, jehož nezjištěný řidič porušil ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, tím, že s vozidlem zastavil a stál na chodníku v místě, kde takové užívání chodníku není zákonem stanoveno.

Správní orgán ve výzvě provozovateli vozidla k uhrazení určené částky stanoví za toto porušení povinností:

- částku 300 Kč.

4. Neoprávněné zastavení motorového vozidla, jehož nezjištěný řidič porušil ust. § 27 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, neboť zastavil ve vzdálenosti kratší než 5 metrů před přechodem pro chodce / přejezdem pro cyklisty.

Správní orgán ve výzvě provozovateli vozidla k uhrazení určené částky stanoví za toto porušení povinností:

- částku 400 Kč.

Dále se řidiči mj. dopouštějí porušení povinností spočívající v neoprávněném stání motorového vozidla mimo označené parkoviště v úseku platnosti svislé dopravní

značky č. IZa "Obytná zóna", v neoprávněném zastavení motorového vozidla, ve vzdálenosti kratší než 5 metrů od hranice křižovatky, v neoprávněném stání motorového vozidla, kdy při stání nebyl ponechán volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr jízdy aj.

4.7 Vozidla s právem přednostní jízdy

Skupina vozidel označovaných jako vozidla s právem přednostní jízdy tvoří výjimku v zákoně o silničním provozu. Jejich řidiči totiž při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívají zvláštní světlo, modré nebo modré a červené barvy, které je případně doplněné o zvláštní zvukové výstražné znamení. Nejsou tak povinni dodržovat určité povinnosti vyplývající ze zákona o silničním provozu. Zákon dále určuje, že jsou však i tito řidiči povinni dbát dostatečné opatrnosti, aby neohrozili bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vozidlem s právem přednostní jízdy mohou být mj. vozidla Ministerstva vnitra používaná policií, vozidla Vězeňské služby, obecní policie, Hasičského záchranného sboru České republiky a další.⁴⁵

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 41. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

5 Veřejná správa a správní právo

Jedním z odvětví veřejného práva je správní právo, které lze členit na právo hmotné a procesní. Správní právo reguluje vztahy, které vznikají v oblasti veřejné správy. Existuje mnoho definic pojmu veřejná správa. Současná věda se spíše přiklání k tzv. negativnímu vymezení veřejné správy. Většina z definic klade důraz na instituce a říká, že se jedná o souhrn činností, které nejsou zákonodárstvím, soudnictvím ani vládou.⁴⁶ Z tohoto také vychází obvyklé pojetí veřejné správy jako státní správy a samosprávy. Pozitivně veřejnou správu vymezila např. E. Horzinková, která uvádí cit.: „*Veřejná správa je vymezena jako činnost vrchnostenská, podzákonná, mající výkonný, řídicí a kontrolní charakter, sledující veřejný zájem.*“⁴⁷

Mezi hlavní formy činnosti orgánů veřejné správy řadíme mj. vydávání abstraktních aktů (normotvorba), konkrétních aktů (správní rozhodnutí), smíšených aktů, uzavírání veřejnoprávních smluv, realizace bezprostředních zákroků, vydávání stanovisek, osvědčování určitých skutečností, ověřování aj.⁴⁸ K realizaci uvedených forem činnosti je nutná úprava procesního postupu orgánů veřejné správy, kdy touto regulací se zabývá právě správní právo procesní.

5.1 Prameny správního práva procesního

Za hlavní pramen správního práva procesního můžeme označit stěžejní zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Tímto zákonem došlo k úplnému zrušení předešlého zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (původní správní řád). Tento původní správní řád byl do značné míry označován za velmi zdařilý právní předpis, což potvrzuje i skutečnost, že k jeho první přímé novelizaci došlo až v roce 2000 (kdy vstoupil v účinnost nový zákon o poštovních službách), tedy po více než 30 letech od jeho účinnosti.

⁴⁶ HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Academia iuris (C.H. Beck). Str. 6.

⁴⁷ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. *Správní právo hmotné: obecná část*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). Str. 12.

⁴⁸ SKULOVÁ, Soňa. *Správní právo procesní*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. Str. 124-127.

5.1.1 Správní řád, jeho struktura a působnost

Nový SpŘ, tedy zákon č. 500/2004 Sb., vstoupil v platnost dne 24.09.2004 a jeho účinnost nastala až dne 01.01.2006, tedy skoro po 16 měsících dlouhé legisvakanci lhůty.⁴⁹ Tato neobvyklé dlouhá doba měla dát prostor správním orgánům, aby se dostatečně seznámily s nově zavedenými procesními instituty a postupy.

Struktura SpŘ je systematicky rozdělena do osmi jednotlivých částí, kdy za stěžejní části můžeme označit část druhou a třetí, které jsou dále podrobně diverzifikovány. První část obsahuje úvodní ustanovení SpŘ, tedy základní vymezení jeho působnosti a zásad činnosti správních orgánů. Obecná ustanovení o správním řízení obsahuje část druhá, která zahrnuje ustanovení § 9 až § 129. Tvoří tedy nejobsáhlejší součást SpŘ a pro veřejnosprávní praxi také nejvíce využívanou. Upravuje příslušnost správních orgánů, vymezuje účastníky řízení a jejich zástupce, upravuje postup správních orgánů před zahájením správního řízení, průběh správního řízení aj. Třetí část představují zvláštní ustanovení o správním řízení, která upravují určitá specifika některých typů správních řízení. Čtvrtá část SpŘ obsahuje normativní regulaci správních orgánů při vydávání vyjádření, osvědčení a sdělení. Veřejnoprávní smlouvy, jejich náležitosti, postup při jejich uzavírání a ostatní, vymezuje pátá část SpŘ. Šestá část upravuje tzv. opatření obecné povahy, tedy to, co teorie správního práva označuje za organizační úkon. Část sedmá vymezuje společná, přechodná a závěrečná ustanovení a řeší pojem stížnosti. Poslední, osmá, část obsahuje jediné ustanovení (§ 184), ve kterém je stanoveno nabytí účinnosti SpŘ k 1. lednu 2006. Je nutné podotknout, že jednotlivé části SpŘ je potřeba vnímat ve vzájemném kontextu.⁵⁰

Působnost SpŘ můžeme vymezit dvěma způsoby, a to pozitivně i negativně. Pozitivní vymezení působnosti SpŘ nám říká, že se vztahuje obecně na postup a rozhodování orgánů vykonávajících působnost ve veřejné správě. Naopak negativní vymezení působnosti SpŘ určuje, na co se SpŘ nevztahuje. Jedná se například o občanskoprávní, obchodněprávní

⁴⁹ Jedná se o dobu mezi platností a účinností právní normy.

⁵⁰ KLIKOVÁ, Alena, Petr HAVLAN, Marek CHADIMA, et al. *Správní řád*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Meritum (Wolters Kluwer ČR). Str. 7 – 10.

a pracovněprávní úkony a rovněž o vztahy mezi orgány územních samosprávných celků při výkonu samostatné působnosti, aj.⁵¹

5.2 Správní řízení

Správní řízení je procesními normami správního práva upravený postup správních orgánů, jejichž cílem je, ve vždy konkrétní věci, vydání správního rozhodnutí, jakožto individuálního správního aktu. Individuální správní akty představují takovou právní formu realizace činnosti orgánů veřejné správy, která je zpravidla výsledkem rozhodování správního orgánu o právech, právem chráněných zájmech nebo povinnostech určitého konkrétního subjektu v postavení tzv. účastníka správního řízení.⁵²

Tyto akty jsou chápány jako akty aplikace správního práva, protože představují aplikaci obecných pravidel chování obsažených v příslušných správně právních normách na konkrétní případy. To znamená, že obecně závazné právní předpisy se aplikují na konkrétně individualizované případy. Lze je členit na tzv. akty konstitutivní, jimiž se zakládají, mění nebo ruší určité správně právní vztahy, a na akty deklaratorní, jimiž se stvrzuje existence či neexistence určitého správně právního vztahu.⁵³

Správní řízení se obvykle člení na tzv. správní řízení obecné a zvláštní.

5.3 Základní zásady činnosti správních orgánů

Celé správní řízení je ovládáno tzv. základními zásadami správního řízení, které lze chápat jako vůdčí právní ideje, na nichž je postaven celý správní proces. V jejich intencích musí být předpisy vykládány a aplikovány. Jsou formulovány jednak v úvodních ustanoveních SpŘ a jednak jsou zahrnuty, či vyplývají z jeho dalších ustanovení. Mezi základními zásadami správního řízení existují vzájemné souvislosti a některé se navzájem prolínají natolik, že je nelze použít izolovaně. Jejich nerespektování nebo jejich opomenutí může

⁵¹ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

⁵² SKULOVÁ, Soňa. *Správní právo procesní*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. Str. 33.

⁵³ PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012. Str. 427.

mít za následek nesprávné nebo nezákonné rozhodnutí, či nesprávný úřední postup. Správní řízení vychází mj. z následujících správních zásad.⁵⁴

- **Zásada legality**

Je základním principem činnosti veřejné správy. Říká, že správní orgány mohou vyvíjet činnost jen na základě zákona a prostředky zákonem stanovenými („*secundum et intra legem*“ tedy přesně dle zákona). Postup správních orgánů musí být tedy v souladu se zákony, s ostatními obecně závaznými právními předpisy i ratifikovanými mezinárodními smlouvami.⁵⁵

- **Zásada materiální (objektivní) pravdy**

Tato zásada znamená povinnost správního orgánu zjistit přesně a úplně skutečný stav věci (stav, o kterém nejsou pochybnosti). Správní orgán je tedy povinen i bez návrhu provést všechny potřebné důkazy, tzn. že správní orgán se nemusí omezit jen na návrhy účastníků, ale i z vlastního podnětu vyšetřuje okolnosti, jsou-li potřebné ke zjištění skutečného stavu věci.⁵⁶

- **Zásada rychlosti a procesní ekonomie (hospodárnosti)**

Správní orgán má povinnost postupovat v řízení bez zbytečných průtahů a co s nejmenšími náklady, jak pro správní orgán, tak pro účastníky řízení.⁵⁷

- **Zásada rovnosti**

Jedná se o projev ústavní zásady rovnosti účastníků (občanů). SpŘ vychází z toho, že účastníci řízení jsou si rovni v těch procesních právech a procesních povinnostech, které

⁵⁴ VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. Str. 67-70.

⁵⁵ VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. Str. 71.

⁵⁶ VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. Str. 111 – 115.

⁵⁷ VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. Str. 129 – 135.

jím zákon přiznává, resp. ukládá. Zároveň také dochází k uplatnění zásady nestrannosti správního orgánu.⁵⁸

- **Zásada zákazu reformace in peius (zákaz změny k horšímu)**

Jedná se o jednu ze základních zásad práva na spravedlivý proces. Obecná právní úprava zákazu reformace in peius je obsažena v ustanovení § 90 odst. 3 SpŘ, dle něž odvolací správní orgán nemůže změnit napadené rozhodnutí v neprospěch odvolatele. Tuto obecnou úpravu ve správním řízení dále doplňuje ustanovení § 98 odst. 2 PřesZ, které říká, cit.: „*Odvolací správní orgán nemůže změnit výrok napadeného rozhodnutí o správním trestu nebo výrok o náhradě škody anebo výrok o vydání bezdůvodného obohacení v neprospěch obviněného.*“.

Mezi další zásady patří zásada součinnosti, legitimního očekávání, dvoustupňového řízení aj.⁵⁹

5.4 Subjekty správního řízení

Za subjekt správního řízení je označen nositel procesních práv a povinností, který svou procesní činností ovlivňuje právně průběh správního řízení a rozhoduje o jeho výsledku. Za hlavní subjekty, vyskytující se ve všech správních řízeních, považujeme správní orgány a účastníky řízení. Jako další subjekty ve správním řízení mohou vystupovat tzv. subjekty dotčené. Ty můžeme rozdělit na dotčené orgány. Jsou to odborné orgány vymezené jednak zvláštními zákony, orgány, které vydávají závazná stanoviska a orgány územních samosprávních celků. Druhou skupinu tvoří subjekty zúčastněné na řízení, jimiž jsou například svědci, znalci, tlumočníci, aj.⁶⁰

⁵⁸ VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. Str. 140-141.

⁵⁹ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 2 - 8. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

⁶⁰ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). Str. 57.

SpŘ označuje za správní orgány - orgány moci výkonné, orgány územně samosprávných celků a jiných orgánů. Dále právnické a fyzické osoby, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy.⁶¹

5.4.1 Účastníci řízení

Účastník řízení je jedním ze základních článků správního řízení, bez něhož by řízení nemohlo probíhat. SpŘ ustanovením § 27 a jeho třemi odstavci rozlišuje a definuje tři skupiny účastníků řízení. Jedná se o účastníky hlavní, vedlejší a o skupinu účastníků řízení, o kterých to stanoví zvláštní zákon. Účastníkem řízení je každá osoba, o jejíchž právech, právem chráněných zájmech nebo povinnostech má být v řízení jednáno (hlavní – neopomenutelní účastníci). Dále ten, kdo může být rozhodnutím správního orgánu přímo dotčen (vedlejší účastník). Účastníkem řízení může být každý, kdo má právní subjektivitu, což znamená, že je způsobilý mít procesní práva a povinnosti. Tato právní subjektivita vzniká narozením a zaniká smrtí konkrétní osoby. Dále musí být účastník procesně způsobilý, tedy být způsobilý samostatně jednat před správním orgánem. Tato způsobilost vzniká dosažením zletilosti a osoba může být na této způsobilosti soudem omezena, či jí může být zbavena úplně. Právnické osoby mají procesní způsobilost v plném rozsahu, a tuto způsobilost nelze omezit. Za právnickou osobu jedná buď její statutární orgán, nebo jiná osoba k tomu zmocněná.

Účastníkem řízení je i ten, kdo tvrdí, že je účastníkem řízení, a to až do chvíle, než se prokáže opak (jsou-li pochybnosti, posoudí to správní orgán a vydá usnesení. V opačném případě pouze osobu vyrozumí, že je účastníkem řízení). A dále se jedná o osoby, kterým zvláštní právní předpis postavení účastníka správního řízení výslovně přiznává.

5.4.2 Zástupce

Pojem zástupce vymezuje ustanovení § 31 SpŘ. SpŘ. Vychází ze zásady rovnosti všech účastníků, proto připouští možnost zastoupení účastníka řízení, ať už z důvodu nízkého věku, zdravotního stavu nebo jeho nemožnosti být přítomen při řízení.

Za účastníka řízení, který nemůže v řízení vystupovat samostatně (nemá procesní způsobilost), jedná jeho zákonný zástupce. Za podmínek stanovených SpŘ, ustanoví

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

správní orgán účastníkovi řízení opatrovníka. Toto ustanovení vždy provede usnesením s tím, že opatrovník může být stanoven i soudem.

Účastník řízení si může také zvolit svého zmocněnce, který ho bude v řízení zastupovat na základě písemné plné moci. Tato plná moc musí splňovat zákonem stanovené náležitosti a lze ji udělit i ústně do protokolu u příslušného správního orgánu. Více o plných mocích pojednává podkapitola 8.2 Obstrukční taktiky obecných zmocněnců. U většího počtu účastníků řízení, jejichž zájmy si neodporují, může správní orgán určit společného zástupce, či si účastníci sami zvolí společného zmocněnce.⁶²

5.5 Příslušnost správního orgánu

K tomu, aby určitý správní orgán mohl v konkrétní věci jednat a rozhodnout, musí být nadán věcnou, místní a funkční příslušností.

5.5.1 Věcná příslušnost

Věcná příslušnost určuje, který konkrétní správní orgán je povolán v dané věci jednat a rozhodovat. Správní orgány mohou jednat a rozhodovat jen ve věcech, které jim byly svěřeny zákonem nebo na základě zákona. Věcnou příslušnost stanoví správním orgánům vždy zvláštní zákony. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 04.11.2003, č.j. 7 A 76/2002 k věcné příslušnosti říká, cit.: „*Věcná příslušnost ve správním řízení určuje kompetentní správní orgán nejen odvětvově, ale určuje též, který stupeň orgánu v hierarchické struktuře správy má rozhodovat v tom kterém stupni správního řízení.*“⁶³

5.5.2 Místní příslušnost

Místně příslušný je ten správní orgán, který je zároveň nadán věcnou příslušností a z hlediska lokálního je oprávněn jednat a rozhodovat v konkrétní věci. V případě určení

⁶² JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 222.

⁶³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 04.11.2003, č.j. 7 A 76/2002-47 [online]. 2003 [cit. 2019-11-01]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2002/0076_7A_0200047A_prevedeno.pdf.

místní příslušnosti je použit primárně zvláštní zákon, není-li tak určena dojde k aplikaci SpŘ.⁶⁴ Ten určuje místní příslušnost správního orgánu takto:

- v řízení, kde jde o činnost účastníka, se místní příslušnost řídí místem této činnosti,
- týká-li se řízení nemovitosti, řídí se příslušnost místem, kde nemovitost leží,
- je-li účastníkem řízení podnikající fyzická osoba, je příslušnost odvozena od místa podnikání,
- v ostatních řízeních, týkajících se nepodnikajících fyzických osob, je příslušnost určena místem trvalého pobytu na území ČR,
- v ostatních případech týkajících se právnických osob je příslušnost určena místem jejího sídla nebo místem její organizační složky v České republice.⁶⁵

5.6 Doručování, lhůty a počítání času

Doručování je jedním z podstatných pojmů ve správním řízení. Jedná se o jeden z prostředků, jakým se může účastník řízení nebo jiná osoba seznámit s písemností správního orgánu. Obecně platí, že písemnosti doručuje správní orgán, který je vyhotovil.

Ustanovení § 19 SpŘ stanovuje, kdo doručuje písemnosti ve správním řízení. Obecně platí, že písemnosti doručuje správní orgán, který je vyhotovil. Primárně je správní orgán doručuje prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky. Nelze-li písemnost takto doručit, může ji správní orgán doručit sám, prostřednictvím svých úředních osob, nebo prostřednictvím obecního úřadu, nebo policejního orgánu či obecní policie.

Není-li možné doručit písemnost prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky, doručuje ji správní orgán prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, kdy doručovatel provádějící úkony dle SpŘ má postavení úřední osoby a povinnosti nositele poštovního tajemství.⁶⁶

⁶⁴ HRABÁK, Jan. *Správní řád s výkladovými poznámkami a vybranou judikaturou*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Str. 31.

⁶⁵ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 11. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

⁶⁶ ČESKO. Zákon č. 20/2000 Sb. ze dne 18. ledna 2000 o poštovních službách a o změně některých zákonů (zákon o poštovních službách) § 16. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 10. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-29>.

Mezi způsoby doručování písemností řadíme doručení do vlastních rukou⁶⁷, dodání doporučených zásilek a dodání obyčejných zásilek.

5.6.1 Doručování fyzickým osobám

Doručování fyzickým osobám upravuje ustanovení § 20 SpŘ. Ten říká, že při doručování má přednost adresa pro doručování, kterou účastník řízení sdělí správnímu orgánu. Pokud takto neučinil, tak adresa evidovaná v evidenci obyvatel je jako adresa doručovací. Dále i adresa trvalého pobytu, ve věcech podnikání adresa místa podnikání a další pak elektronická adresa. Fyzické osobě lze však doručovat kamkoli, kde bude zastižena.

Písemnosti doručované do vlastních rukou, musí být potvrzeny příjemcem osobně, nebo tím, kdo byl příjemcem zmocněn písemnou plnou mocí s úředně ověřeným podpisem. Ostatní písemnosti lze předat i jiné vhodné osobě (soused, spolubydlící, spolupracovník aj.), která svým podpisem stvrzuje jejich předání příjemci.

Pokud se nevyžaduje písemné potvrzení příjemce, lze písemnost doručit vložení do adresátovy domovní schránky, či na jiné vhodné místo.⁶⁸

5.6.2 Doručování právnickým osobám

Dle ustanovení § 21 SpŘ se právnické osobě doručuje na adresu, kterou si zvolila pro doručování před správním orgánem, dále pak na adresu sídla nebo sídla organizační složky a při doručování veřejnou datovou sítí, na její elektronickou adresu. Písemnosti určené do vlastních rukou mohou převzít za právnickou osobu: člen statutárního orgánu, pověřený zaměstnanec, vedoucí odštěpného závodu ve věcech tohoto závodu, nebo prokurista v případě, že to udělená prokura umožňuje.⁶⁹

⁶⁷ Mezi tyto písemnosti řadíme předvolání, rozhodnutí ve věci a další písemnosti, u kterých to stanoví zvláštní zákon či tak nařídí oprávněná úřední osoba. Dále se do vlastních rukou doručuje taková písemnost, u které hrozí, že by mohla být vydána jinému účastníkovi, který má na věci protichůdný zájem.

⁶⁸ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 20. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

⁶⁹ ČESKO. Zákon č. 99/1963 Sb. ze dne 04. prosince 1963 občanský soudní řád § 21. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1963, částka 56. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1963-99>.

5.6.3 Datová schránka

Novelizace SpŘ přinesla nový primární způsob doručování, a to do datové schránky. Zřizovatelem a správcem datových schránek je Ministerstvo vnitra. Provozovatelem informačního systému datových schránek je držitel poštovní licence. V současné době existují dva typy datových schránek, a to zřizované ze zákona, a na základě žádosti.

Ministerstvo vnitra zřídí fyzické osobě, která je plně způsobilá k právním úkonům datovou schránku, a to pouze na její žádost ve lhůtě do tří pracovních dnů. Zřízení je bezplatné a je vázáno zcela na vůli fyzické osoby, zda si ji zřídí či nikoliv. Pokud však má fyzická osoba datovou schránku již zřízenou, doručuje správní orgán písemnosti primárně do ní.⁷⁰

U fyzické osoby podnikající, platí stejné podmínky jako u osoby fyzické. Správní orgán však musí rozlišovat, zda podnikající fyzické osobě doručuje písemnosti, které se týkají jejího podnikání, či nikoliv. Pokud by měla podnikající fyzická osoba zřízenou datovou schránku, ale neměla by ji zřízenou jako osoba fyzická, budou jí písemnosti netýkající se jejího podnikání zasílány v souladu s ustanovením § 20 SpŘ, viz výše.⁷¹

Právníckým osobám zřizuje Ministerstvo vnitra datové schránky bezodkladně po jejich vzniku nebo poté, co obdrží informaci o jejich zapsání v obchodním rejstříku. Jedná se o orgány veřejné moci, notáře a exekutory, právnícké osoby zapsané v obchodním rejstříku, právnícké osoby zřízené zákonem a rovněž advokáty, daňové poradce a insolvenční správce.

Právníckým osobám, které nejsou zapsány v obchodním rejstříku (spolky, nadace, ústavy, společenství vlastníků jednotek, obecně prospěšné společnosti, příspěvkové organizace, církve) zřizuje Ministerstvo vnitra datovou schránku na jejich žádost.⁷²

Datová zpráva se považuje za doručenou okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí osoba, která má s ohledem na rozsah svého oprávnění přístup k dodanému dokumentu.

⁷⁰ ČESKO. Zákon č. 300/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů § 3. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-300>.

⁷¹ ČESKO. Zákon č. 300/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů § 4. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-300>.

⁷² ČESKO. Zákon č. 300/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů § 5 - 6. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-300>.

Pokud se oprávněná osoba do datové schránky nepřihlásí ve lhůtě 10 dnů, ode dne, kdy byla datová zpráva dodána do datové schránky, považuje se tato zpráva za doručenou posledním dnem této lhůty.⁷³

5.6.4 Uložení písemnosti

Nebylo-li možné doručit písemnost adresátovi, ať už se jedná o fyzickou či právnickou osobu, dojde k jejímu uložení. Písemnost se uloží u správního orgánu, který ji vyhotovil, častěji však bývá uložena u provozovatele poštovních služeb, jehož prostřednictvím je doručována.

Adresát je vyzván tzv. oznámením o neúspěšném doručení písemnosti, které je buď vloženo do domovní schránky, nebo na jiné příhodné místo. Adresát je vyzván k vyzvednutí písemnosti, a to ve lhůtě 10 dnů, zároveň je mu sděleno kde, odkdy a v jaké hodiny tak může učinit a jaké mohou být případné právní důsledky, pokud si písemnost nevyzvedne. Pokud správní orgán nevyloučil možnost vložení písemnosti do domovní schránky, po uplynutí 10 denní lhůty, takto doručovatel učiní. V opačném případě písemnost vrátí správnímu orgánu, který ji vydal.

V případě vložení písemnosti do domovní schránky po uplynutí úložní doby se tato považuje za doručenou posledním dnem této lhůty (jedná se o tzv. fikci doručení).

K počítání této lhůty musí být užito pravidel uvedených v ustanovení § 40 odst. 1 SpŘ. Dle tohoto ustanovení do běhu lhůty nezapočítáváme den, kdy došlo k počátku běhu lhůty. Případně-li konec lhůty na svátek, sobotu nebo neděli, je posledním dnem lhůty první následující pracovní den.

Pro příklad, byl-li den, kdy byla připravena písemnost k vyzvednutí datum 14.11.2019, a adresát si písemnost ve lhůtě 10 dnů nevyzvedl, připadá poslední den lhůty na den 24.11.2019, což byl ale víkend. Proto se poslední den lhůty přesouvá na první následující pracovní den, tedy na den 25.11.2019, kdy nastává fikce doručení.

⁷³ ČESKO. Zákon č. 300/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů § 17. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-300>.

5.6.5 Překážky doručování

Pro případ, že nastala tzv. fikce doručení určité písemnosti, umožňuje odstavec 2 § 24 SpŘ adresátovi, aby při splnění zákonem stanovených podmínek požádal správní orgán o určení neplatnosti tohoto doručení. Adresát musí prokázat, že si uloženou písemnost bez svého zavinění nemohl vyzvednout, a to z důvodu dočasné nepřítomnosti nebo jiného vážného důvodu.⁷⁴ O prominutí zmeškání úkonů musí být požádáno do 15 dnů ode dne, kdy pominula překážka, která bránila úkon učinit. Zároveň musí být s žádostí učiněn zmeškaný úkon. Právnícká osoba nemůže žádat o určení neplatnosti doručení s odůvodněním, že se na adrese jejího sídla nikdo nezdržuje. Správní orgán o prominutí zmeškání úkonu vydává usnesení.⁷⁵

5.7 Úkony účastníků

Mezi základní procesní úkony účastníků řízení dle SpŘ patří právo navrhnout důkazy a činit návrhy, vyjadřovat svá stanoviska k věci, právo na možnost vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí, na konzultaci s podpůrcem, požadovat právo na prokázání totožnosti úřední osoby, právo nahlížet do spisu, činit si výpisy a pořizovat si kopie a právo činit podání.

5.7.1 Podání

Ustanovení § 37 SpŘ definuje podání jako jeden ze základních úkonů směřujících proti správnímu orgánu, které musí být posuzováno podle jeho skutečného obsahu, nikoliv jen podle jeho označení.

Mezi obsahové náležitosti podání řadíme informaci o tom, kdo jej činí, které věci se týká a co je navrhováno. Fyzická osoba uvede jméno, příjmení, datum narození a adresu

⁷⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17.02.2015, č. j. 7 Azs 13/2015 říká cit.: „...závažnost důvodu nutno posuzovat podle okolností konkrétního případu. Tyto závažné důvody, které představují překážku, která bránila účastníkovi řízení učinit zmeškaný úkon, musí být objektivní povahy (srv. Vedral, J. Správní řád: komentář. 2. vyd. Praha : Ivana Hexnerová – Bova Polygon, 2012, s. 458). Mezi tyto důvody nepochybně může patřit nepříznivý zdravotní stav účastníka řízení. I tento důvod, jako ostatně každý jiný, však může vést k prominutí zmeškání jen tehdy, pokud „brání v učinění úkonu“...“. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17.02.2015, č. j. 7 Azs 13/2015 [online]. 2015 [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0013_7Azs_1500028_20150304105128_prevedeno.pdf

⁷⁵ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 165.

trvalého bydliště, popř. adresu pro doručování. Do podání, které se týká její podnikatelské činnosti, uvede identifikační číslo a adresu zapsanou v příslušné evidenci. Právnícká osoba v podání označí název firmy, identifikační číslo a adresu sídla.

Podání musí být učiněno u věcně a místně příslušného správního orgánu, který musí být v podání řádně označen a podatel dále připojí svůj vlastnoruční podpis. Podání lze tedy učinit písemně, nebo v elektronické podobě podepsané uznávaným elektronickým podpisem ve smyslu ust. § 5–7 zákona č. 297/2016 Sb. o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce. Za podmínky, že podání je do 5 dnů potvrzeno, popřípadě doplněno způsobem uvedeným v předešlé větě, je možno jej učinit i pomocí jiných technických prostředků, zejména prostřednictvím dálnopisu, telefaxu nebo veřejné datové sítě bez použití podpisu. U elektronických dokumentů může být vlastnoruční podpis nahrazen uznávaným elektronickým podpisem. Podání učiněná prostřednictvím datové schránky nemusí být opatřena vlastnoruční podpisem podatele, nejedná-li se o podání učiněné více osobami, neboť samotné přihlášení do datové schránky zaručuje identifikaci odesílatele a autenticitu podání. Sdělení lze rovněž učinit u správního orgánu ústně do protokolu.⁷⁶

Nesplňuje-li podání některé z výše uvedených zákonných náležitostí, vyzve správní orgán podatele k jejich odstranění a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu.⁷⁷

⁷⁶ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 234 – 239.

⁷⁷ Pojem „přiměřená lhůta“ se řadí mezi neurčité právní pojmy a je jen na správním uvážení správního orgánu, aby v každém případě posoudil jednotlivě přiměřenost lhůty.

6 Správní řízení v případě přestupku provozovatele vozidla

Kapitola se věnuje ustanovením upravujícím oznamování přestupků a přijímání podnětů k zahájení správního řízení, postupu před zahájením správního řízení, samotnému správnímu řízení až po vydání meritorního rozhodnutí. Výklad je zaměřen na postup správního orgánu MHMP, Odboru dopravněsprávních činností, oddělení přestupkového řízení při řešení přestupků v dopravě.

6.1 Oznámení přestupku a přijímání podnětu k zahájení řízení

Oznamovat příslušným správním orgánům přestupky, mají za povinnost orgány veřejné moci, pokud nejsou samy příslušné k jejich projednání. Jedná se o orgány vymezené v ustanovení § 1 odst. 1 SpŘ, tedy orgány moci výkonné, orgány územně samosprávních celků, dále fyzické a právnické osoby, vykonávající působnost v oblasti veřejné správy. Přestupky oznamované Policií České republiky nebo Vojenskou policií příslušným správním orgánům, jsou přestupky zjištěné přímo tímto policejním orgánem, nebo ty, které jsou ohlášené jinou fyzickou či právnickou osobou a orgán policie není příslušný k jejich projednání.⁷⁸ Ustanovení § 73 PřesZ stanoví obligatorní náležitosti oznámení o přestupku, kterými jsou, cit.: „...*kdo je podezřelým z přestupku, pokud je mu znám, popis skutku, ve kterém je přestupek spatřován, místo a čas, kdy měl být přestupek spáchán, zákonné ustanovení obsahující skutkovou podstatu předmětného přestupku a důkazní prostředky, které jsou mu známy.*“.

Následně příslušný správní orgán posuzuje, zda obdržené oznámení o přestupku obsahuje skutečnosti odůvodňující zahájení řízení z moci úřední. Pokud je to nezbytné ke shromáždění potřebných podkladů pro řízení, může správní orgán v této fázi využít procesních institutů jako podání vysvětlení (ust. § 137 SpŘ), žádost o součinnost (ust. § 75 PřesZ) či zajištění důkazů (ust. § 138 SpŘ).

Ustanovení § 73 PřesZ je speciálním ustanovením k § 42 SpŘ, dle něhož je správní orgán povinen přijímat podněty, aby bylo zahájeno řízení z moci úřední. Takovéto podání může učinit mj. fyzická či právnická osoba. Posouzení podnětu a toho, zda jsou splněny všechny

⁷⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. Str. 413 – 418.

podmínky nutné pro zahájení správního řízení, záleží pouze na správním orgánu. Nikdo jiný tedy nemá subjektivní právo na to, aby řízení z moci úřední bylo zahájeno. Jedná se o neformální úkon, proto podnět jako takový nemusí splňovat náležitosti řádného podání dle ustanovení § 37 SpŘ (více viz předešlá podřazená podkapitola 5.7.1. Podání). Má-li se však správní orgán vůbec podnětem zabývat, musí z něj být jasně patrné skutečnosti, odůvodňující zahájení řízení. Ten, kdo podnět učinil, má právo být do 30 dnů vyrozuměn, jak bylo s podnětem naloženo, ale jen pokud o to požádal a uvedl své identifikační údaje. Správní orgán oznamovatele následně vyrozumí, že řízení zahájil, nebo že neshledal důvody k zahájení řízení z moci úřední, případně že podnět postoupil příslušnému správnímu orgánu.⁷⁹

Správní orgán oddělení přestupkového řízení, odbor dopravněsprávních činností, MHMP, dostává oznámení o přestupcích primárně od MP - HMP a od PČR. Ta provádí mj. měření rychlosti a detekci jízdy na červenou za pomoci automatizovaných technických prostředků používaných bez obsluhy a při provádění dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích zaznamenávají neoprávněné zastavení a stání. V těchto případech není-li zjištěna totožnost řidiče, za dopravní přestupek v těchto případech nese odpovědnost provozovatel daného vozidla, který je znám z oznámení o přestupku.

V následující podkapitole jsou popsány jednotlivé možné postupy, které v praxi nastávají po oznámení přestupku spáchaného v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.

6.2 Přestupek provozovatele vozidla - výzva k uhrazení určené částky

Přestupek provozovatele vozidla je zákonem kvalifikován tak, že provozovatel v rozporu s ust. § 10 zákona o silničním provozu nezajistí, aby při užití jeho vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních

⁷⁹ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 270 – 272.

komunikacích.⁸⁰ Aby byl provozovatel za tento přestupek odpovědný, musí být splněny následující zákonem stanovené podmínky:

- porušení pravidel bylo zjištěno za pomoci automatizovaného technického prostředku, který je používán bez obsluhy, a to při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení a stání,
- zjištěné porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu,
- zároveň toto jednání vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu.⁸¹

Za předpokladu, že jsou tyto podmínky splněny a navíc není z oznámení o přestupku známa totožnost řidiče, obecní úřad obce s rozšířenou působností (dále jen úřad) bezodkladně vyzve provozovatele k uhrazení určené částky. Tato výzva k uhrazení určené částky (dále jen výzva) bude provozovateli zaslána, pouze pokud lze přestupek projednat uložením pokuty příkazem na místě (dříve bloková pokuta). Výzva bude obsahovat přesné označení místa a času spáchání přestupku, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje a výši určené částky. Určená částka se stanoví v takové výši, v jaké lze uložit pokutu za daný přestupek příkazem na místě. Tato částka je splatná do 15 dnů ode dne doručení výzvy. Výzva musí dále obsahovat údaje nezbytné pro provedení platby, poučení o právních důsledcích neuhrazení stanovené částky nebo její opožděné úhrady.

6.2.1 Provozovatel zaplatí určenou částku

Bude-li určená částka uhrazena v zákonné lhůtě, tzn. že nejpozději 15. den ode dne doručení výzvy bude platba připsána na účet úřadu (v Praze MHMP), ten pak věc odloží. Určená částka se po zákonném připsání na účet stává příjmem obce, jejíž úřad vyzval provozovatele k uhrazení určené částky.⁸²

⁸⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125f odst. 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125f odst. 2. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁸² KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. Praha: Leges, 2018. Komentátor. Str. 799 – 800.

Uhradí-li provozovatel částku stanovenou ve výzvě po dni splatnosti, úřad ji bezodkladně vrátí provozovateli vozidla.⁸³

6.2.2 Provozovatel nezplatí určenou částku

Neuhradí-li provozovatel vozidla v uvedené lhůtě určenou částku, může úřadu v této lhůtě písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení.

6.2.3 Provozovatel zaplatí pokutu uloženou příkazem na místě

V praxi bývá častá ještě jedna varianta. A to, že provozovatel vozidla sice určenou částku z určitého důvodu neuhradí, ale projeví zájem částku zaplatit po zákonem stanovené 15. denní lhůtě. Dostaví se osobně jako provozovatel na úřad. Za právnickou osobu, která je provozovatelem motorového vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, se dostaví osoba, která je oprávněná jednat za tuto právnickou osobu, anebo se může dostavit jakákoliv plně procesně způsobilá osoba, která má plnou moc od provozovatele vozidla. Tato plná moc nemusí být úředně ověřená. Postačí tedy originál či prostá kopie. Provozovatel sdělí správnímu orgánu, že se nechce více vyjadřovat k osobě řidiče, čímž dojde k odložení věci přestupku řidiče v souladu s ust. § 76 odst. 1 písm. k)⁸⁴ PřesZ a věc lze vyřešit uložením pokuty provozovateli vozidla příkazem na místě. Výše pokuty se odvíjí od maximální výše pokuty za přestupek, který byl s motorovým vozidlem spáchán. Občas se tato situace stane i v případě, že částka byla uhrazena, ale až po dni splatnosti a úřad ji vrátil provozovateli zpět.

6.3 Fáze před zahájením správního řízení

Pokud byla provozovateli zaslána výzva a ten v zákonem stanovené lhůtě určenou částku neuhradil a ani nesdělil totožnost řidiče, vyzve správní orgán provozovatele vozidla v souladu s ust. § 137 odst. 1 SpŘ a podle ust. § 10 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., aby podal nezbytné vysvětlení k prověření došlého oznámení přestupku. A to především

⁸³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125h. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁸⁴ Správní orgán, aniž řízení zahájí, věc usnesením odloží, jestliže nezjistí do 60 dnů od přijetí oznámení nebo ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.

sdělením údajů potřebných k určení totožnosti řidiče shora označeného motorového vozidla v době a v místě spáchání přestupku. Provozovatel vozidla má proto za povinnost sdělit na výzvu správního orgánu totožnost řidiče vozidla, který je podezřelý z porušení ustanovení zákona o silničním provozu, kdy zároveň touto povinností není dotčeno ustanovení zvláštního zákona upravujícího právo na odepření výpovědi nebo podání vysvětlení.⁸⁵

V praxi dochází k následujícím možným variantám dalšího postupu úřadů, konkrétně se zaměřením na území hl. m. Prahy - MHMP, Odboru dopravněsprávních činností, oddělení přestupkového řízení (dále také jen správní orgán).

1. Provozovateli není známo, komu vozidlo svěřil

Provozovatel uvede, že neví, komu vozidlo svěřil. V první řadě se dopouští přestupku dle ust. § 125d odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu, a to porušením ust. § 10 odst. 1 písm. d) téhož zákona, protože přikáže řízení vozidla nebo svěří vozidlo osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti. Za tento přestupek lze provozovateli jako fyzické osobě uložit pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Právnícké či fyzické podnikající osobě pak pokutu až do výše 100 000 Kč.

Nicméně za přestupek, který byl spáchán s jeho motorovým vozidlem, nese zodpovědnost právě on, neboť provozovatel je povinen znát úplné, správné a aktuální údaje o řidiči, kterému své vozidlo svěřil. Správní orgán tedy i přesto, že učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele předmětného přestupku, se nedozvěděl do 60 dnů od přijetí oznámení nebo ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě. Věc přestupku řidiče proto správní orgán v souladu § 76 odst. 1 písm. k) PřesZ, odloží a následně zahájí řízení s provozovatelem vozidla. Ten se dopustil přestupku dle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s ust. § 10 zákona č. 361/2000 Sb. nezajistil, aby při užití jeho vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích.

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 10 odst. 4. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

2. Osoba blízká

Provozovatel vozidla, který na výzvu správního orgánu uvede, že odmítá sdělit údaje o osobě řidiče z důvodu, že se jedná o osobu jemu blízkou, nese zodpovědnost opět on, neboť správní orgán i přesto, že učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele předmětného přestupku, se nedozvěděl skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě. Jak bylo uvedeno výše, věc přestupku řidiče bude odložena a bude zahájeno řízení s provozovatelem vozidla.

3. Provozovatel označí osobu údajného řidiče

Provozovatel vozidla na výzvu správního orgánu sdělí veškeré údaje potřebné k určení totožnosti řidiče (jméno, příjmení, datum narození a adresu trvalého bydliště, popř. adresu pro doručování). Provozovatel vozidla je tak povinen sdělit i datum narození osoby údajného řidiče, které je nezbytné pro přesné určení totožnosti osoby a zároveň se nejedná o osobní údaj, který nemůže být poskytnut. K tomuto ke srovnání např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.10.2003, č.j. 7 A 58/2002 – 41, který uvádí: *„Definice pojmu „osobní údaj“ vychází z mezinárodních pramenů, které tvoří standard a základní směrnice při ochraně osobních údajů. Jedná se zejména o směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. 10. 1995 a Úmluvu č. 108 z 28. 1. 1981. Aby bylo možno jednoznačně říci, že nějaký údaj či informace je osobním údajem, je třeba nejprve určit identitu určité fyzické osoby. Zákon v tomto případě dává jen obecný návod, aniž by určoval, které údaje jsou ty, které mohou fyzickou osobu jednoznačně identifikovat nebo identifikace bez vynaložení většího úsilí dosáhnout. Z hlediska minimálního rozsahu nezbytného k tomu, aby fyzická osoba byla dostatečně určena nepochybně stačí jméno, příjmení, adresa a datum narození, nikoliv již rodné číslo, které svou konstrukcí obsahuje datum narození a určuje pohlaví.“*

Pokud tedy správní orgán disponuje všemi potřebnými údaji, vyzve provozovatelem sdělenou osobu údajného řidiče, aby podala v souladu s ust. § 137 odst. 1 SpŘ, nezbytné vysvětlení k prověření došlého oznámení přestupku a písemného podání provozovatele vozidla. V praxi dochází k následujícím možným postupům.

- Provozovatelem sdělená osoba se přiznává ke spáchání daného přestupku, správní orgán řeší celou věc již pouze s ní jako s řidičem.

- Provozovatelem označená osoba údajného řidiče na výzvu správního orgánu sdělí, že motorové vozidlo v rozhodné době neřídila, správní orgán věc přestupku řidiče odloží a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.
- Provozovatelem označená osoba údajného řidiče na výzvu správního orgánu označí další osobu údajného řidiče, jedná se o tzv. řetězení a správní orgán věc přestupku řidiče odloží a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.⁸⁶
- Provozovatelem označená osoba údajného řidiče na výzvu správního orgánu sdělí, že motorové vozidlo v rozhodné době řídila osoba jí blízká, a proto odmítá udat její totožnost, správní orgán věc přestupku řidiče odloží a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.
- Provozovatelem označená osoba údajného řidiče na výzvu správního orgánu žádným způsobem nereaguje anebo se jí nepodaří výzvu doručit, správní orgán věc přestupku řidiče odloží a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.

4. Provozovatel nereaguje

Pokud provozovatel na výzvu správního orgánu žádným způsobem nereaguje, správní orgán věc přestupku řidiče odloží a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.

Ve všech shora uvedených případech, kdy správní orgán učinil veškeré kroky nezbytné ke zjištění totožnosti pachatele přestupku řidiče a nezahájil řízení s pachatelem přestupku, tedy s řidičem, a věc usnesením odložil, anebo řízení vedené s pachatelem přestupku zastavil, protože mu jeho spáchání nebylo dostatečně prokázáno, zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla.⁸⁷

Zákon dále stanoví, že je-li provozovatelem fyzická osoba, k odpovědnosti za tento přestupek se nevyžaduje zavinění.

⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.10.2015, č.j. 8As 110/2015- 46 [online]. 2015 [cit. 2019-12-06]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0110_8As_1500046_20151104153032_prevedeno.pdf.

⁸⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 125f odst. 5. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

Vývojem doby dochází k dalším možným scénářům, na které musí správní orgány vždy adekvátně reagovat, a to s ohledem na stále se vyvíjející judikaturu a právní názory a postupovat zcela v souladu se zákonem.

6.4 Zproštění odpovědnosti provozovatele

Zákon také připouští situace, kdy se může provozovatel zprostit odpovědnosti, a to z tzv. liberačních důvodů. Jedná se o situace, kdy provozovatel prokáže, že v době před spácháním přestupku řidiče bylo jeho vozidlo odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s registrační značkou, či prokáže, že podal na registru silničních vozidel žádost o zápis změny provozovatele vozidla. Z praxe je zřejmé, že důkazní břemeno leží v těchto případech na straně provozovatele. Pokud se mu nepodaří svá tvrzení před správním orgánem prokázat, zůstává jeho odpovědnost za přestupek provozovatele vozidla zachována.⁸⁸

6.5 Zahájení řízení o přestupku provozovatele vozidla

Správní orgán pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a ve smyslu ust. § 125f odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu nezahájil řízení o přestupku řidiče, nebo ve smyslu ust. § 125f odst. 5 písm. b) téhož zákona řízení o přestupku řidiče zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno, může zahájit řízení o přestupku provozovatele vozidla právě s ním.

Správní orgán tedy zahájí řízení z moci úřední, a to do jednoho roku ode dne následujícího po dni spáchání přestupku. V souladu s ust. § 78 odst. 2 PřesZ je řízení zahájeno doručením oznámení o zahájení řízení podezřelému z přestupku, nebo ústním vyhlášením takového oznámení. V druhém případě vydá správní orgán potvrzení o oznámení zahájení řízení, a to na požádání účastníka řízení.

Oznámení o zahájení řízení musí mít patřičnou formu a obligatorně musí obsahovat následující informace. Konkrétně popis skutku, o kterém má být v daném řízení rozhodováno a jeho předběžnou právní kvalifikaci. Popisem skutku rozumíme především

⁸⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. Praha: Leges, 2018. Komentátor. Str. 790.

popis události, skutkového děje a označení přesného času a místa, kdy a kde k němu došlo. K tomuto blíže rozsudek Nejvyšší správního soudu ze dne 20.11.2003, č.j. 5 A 73/2002, který uvádí, že, cit.: „Vymezení skutku, pro který je řízení zahájeno, musí mít určitý stupeň konkretizace, stejně tak jako musí být z oznámení o zahájení řízení zřejmé, co bude jeho předmětem a o čem bude v řízení rozhodováno; v sankčním řízení i to, jaký postih za dané jednání hrozí.“⁸⁹ Tento judikát je zcela využitelný i dle současné platné právní úpravy. V případě absence popisu skutku, který má být v řízení projednáván, dochází ke krácení práva obviněného na spravedlivý proces ve smyslu čl. 36 Listiny základních práv a svobod a čl. 6 odst. 3 Úmluvy o ochranně lidských práv a základních svobod, který zaručuje právo obviněného na přípravu na obhajobu.⁹⁰

Zahájení řízení formou doručení oznámení o zahájení řízení bývá často spojováno s dalším úkonem správního orgánu, a to buď s předvoláním obviněného, či nařízením ústního jednání ve věci. Pokud nehrozí nebezpečí z prodlení, je správní orgán povinen vyrozumět účastníka řízení o konání ústního jednání minimálně s pětidenním předstihem.

Pokud nejsou pochybnosti o pachateli přestupku a nebrání-li tomu povaha věci, má správní orgán možnost v souladu s ust. § 90 PřesZ a s ust. § 150 SpŘ, vydat příkaz. Jedná se o jednu z forem zkráceného přestupkového řízení, jehož účelem je urychlení a zjednodušení projednávání přestupků. Příkazem lze za spáchaný přestupek uložit správní trest napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo propadnutí náhradní hodnoty. V případě přestupku provozovatele vozidla vydává správní orgán příkaz o uložení pokuty, který je v podstatě prvním procesně správním úkonem v řízení. Tento příkaz má všechny náležitosti rozhodnutí o přestupku, tedy výrok, odůvodnění a poučení o opravném prostředku (více o rozhodnutí viz dále v kapitole). Proti příkazu může obviněný podat odpor ve lhůtě 8 dnů ode dne oznámení příkazu. Podáním odporu se příkaz ruší a v řízení se pokračuje.⁹¹

⁸⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.11.2003, č.j. 5 A 73/2002 – 41 [online]. 2003 [cit. 2020-01-03]. Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2002/0073_5A_0200034A_prevedeno.pdf.

⁹⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. Str. 462.

⁹¹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. Str. 612 – 620.

Při doručování oznámení o zahájení řízení či příkazu o uložení pokuty provozovateli vozidla je správní orgán vázán podmínkami řádného doručování (viz podkapitola 5.6 Doručování, lhůty a počítání času).

6.6 Ústní jednání

Dle PřesZ, konkrétně ustanovení § 80 správní orgán může nařídít ústní jednání. Ústní jednání je tedy fakultativní a správní orgán má možnost rozhodnout se, zda ho nařídí či nikoliv. Zákonodárce dal správnímu orgánu tuto možnost především z důvodu hospodárnosti a zefektivnění řízení. Ústní jednání také není nařizováno v řízeních, kde by tento úkon zcela postrádal význam, např. když obviněný po celou dobu řízení nekomunikuje a je zjevné, že by se na ústní jednání nedostavil, nebo pokud je obviněný, či jeho zástupce, správnímu orgánu znám z jiných řízení a vyznačuje se obstrukčním jednáním se snahou protahovat řízení.

Shora označené ustanovení dává ale zároveň obviněnému právo požadovat nařízení ústního jednání, je-li to nezbytné pro uplatnění jeho práv a správní orgán je mu v takovém případě povinen vyhovět. Jestliže shledá správní orgán žádost obviněného jako nedůvodnou, návrh obviněného usnesením odmítne a své úvahy řádně zdůvodní.

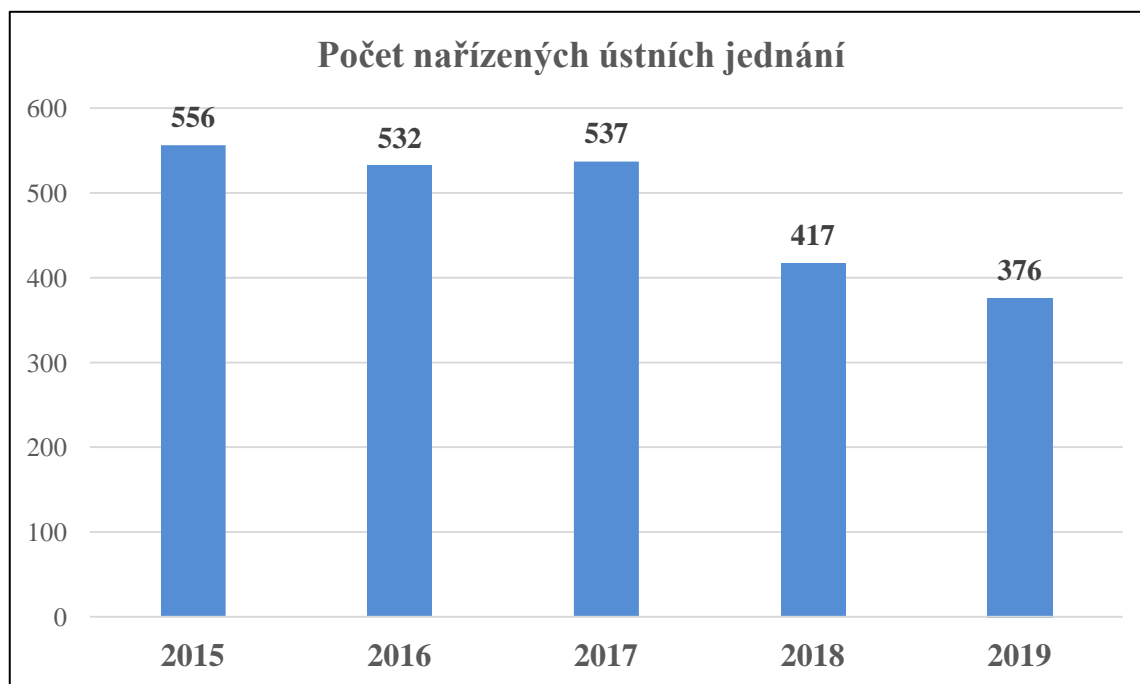
Bylo-li ústní jednání nařízeno, je obviněnému dána možnost se ze závažných důvodů z ústního jednání omluvit. Za náležitou omluvu považuje správní orgán takovou omluvu, která je učiněna bezodkladně, je opřena o závažný důvod a obviněný tento důvod společně s omluvou doloží. Zákon sice nestanovuje formální náležitosti omluvy z ústního jednání, jde však o úkon směřující vůči správnímu orgánu, tj. o podání, které má splňovat všechny zákonné náležitosti.⁹² Byť se právní názory v tomto často rozcházejí, je zcela jen na posouzení a řádném zdůvodnění správního orgánu, zda omluvu uzná či nikoliv.

O konání ústního jednání pořizuje správní orgán protokol, který je veřejnou listinou. Jeho podstatné náležitosti jsou uvedeny v § 18 odst. 2 SpŘ, kdy se jedná především o místo, čas a označení úkonů, které jsou předmětem zápisu. Identifikační údaje přítomných osob,

⁹² Ke srovnání rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2018, č.j. 5 Azs 163/2018-26 [online]. 2018 [cit. 2020-01-25]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0163_5Azs_1800026_20181227180744_20190103092_104_prevedeno.pdf.

vyličení průběhu jednotlivých úkonů, označení správního orgánu a identifikace oprávněné úřední osoby, která provedla úkony. Tento protokol podepisují všechny přítomné osoby a oprávněná úřední osoba. Osoby přítomné sepsání protokolu mají právo odmítnout protokol podepsat, to však nezakládá žádné právní účinky. Správní orgán pouze zaznamená odepření podpisu a další případné připomínky k samotnému obsahu protokolu.

Graf 1 Počet nařízených ústních jednání



Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora uvedeném grafu je vyobrazen vývoj v počtu nařízených ústních jednání od roku 2015 do roku 2019, a to konkrétně správním orgánem, oddělením přestupkového řízení, Odboru dopravněsprávních činností, MHMP. Jedná se o ústní jednání nařizovaná v řízeních vedených s obviněnými provozovateli vozidel o přestupcích spáchaných v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Z grafu je patrné, že v letech 2015 až 2017 byl počet nařízených ústních jednání téměř shodný. Je tomu tak z důvodu připomínek vznesených Ministerstvem dopravy, jako nadřízeným správním orgánem, který doporučil správnímu orgánu obligatorní nařizování ústních jednání i v případě řízení vedených o přestupku provozovatele vozidla. Do této doby byly počty nižší. V roce 2014 bylo nařízeno pouze 391 ústních jednání. Ke zlomu dochází v roce 2018, kdy došlo k aplikaci nového PřesZ, který zrušil náklady řízení u příkazu o uložení pokuty a stanovil je až u konečného rozhodnutí. Je tedy do značné míry možné, že někteří obvinění nepodali

odpor proti takovému příkazu, uloženou pokutu zaplatili a nedošlo tak k nařízení ústního jednání. Tato tendence přetrvávala i v roce 2019.

6.7 Dokazování

Dokazování je jednou z nejdůležitějších částí správního řízení. Jedná se o právem upravený postup správních orgánů, jehož cílem je získání poznatků, které mají potvrdit či vyvrátit určité skutečnosti, sloužící pro vydání meritorního rozhodnutí. Správní orgán má tedy právo vyhledat důkazní prostředky, provést tyto důkazní prostředky (důkaz listinou, svědeckou výpovědí, znaleckým posudkem aj.), získané poznatky procesně zajistit a zhodnotit.⁹³

Proces dokazování tvoří tři základní části, a to navrhování důkazů, jejich opatřování a provádění a poslední část jejich hodnocení. Jako důkaz lze použít cokoli s určitou vypovídající hodnotou k dané věci. Je vhodné ke zjištění skutečného stavu věci a není získáno nebo provedeno v rozporu se zákonem. Dokazování se provádí v rámci nařízeného ústního jednání či mimo něj, vždy však o tom musí být účastníci včas vyrozuměni.⁹⁴

6.8 Rozhodnutí

Rozhodnutí můžeme označit jako projev vůle orgánu veřejné správy v konkrétní věci. Jedná se o individuální správní akty, které zakládají, mění, nebo i ruší práva a povinnosti konkrétní osoby či osob (konstitutivní rozhodnutí), nebo stvrzují existenci případně neexistenci takovýchto práv či povinností (deklaratorní rozhodnutí). Pod pojem rozhodnutí spadá jak meritorní rozhodnutí, tak usnesení, které tedy musí také mít obecné náležitosti jako samotné rozhodnutí. Další formou rozhodnutí může být i již dříve zmiňovaný příkaz (viz předešlá podkapitola 6.5 Zahájení řízení o přestupku provozovatele vozidla), který se

⁹³ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). Str. 146 – 147.

⁹⁴ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 326 – 328.

stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím, pokud proti němu obviněný nepodá včas odpor.⁹⁵

Rozhodnutí obsahuje výrokovou část, odůvodnění a poučení. Zpravidla se vyhotovuje v písemné formě. Rozhodnutí o přestupku je vydáváno v souladu s ust. § 67 až 76 SpŘ. Specifika výrokové části rozhodnutí o přestupku podrobně upravuje ustanovení § 93 PřesZ. Tento paragraf stanoví, že mimo náležitostí dle SpŘ je ve výroku nutné uvést popis skutku (místo, čas), způsob spáchání a právní kvalifikace skutku. Výrok musí dále obsahovat vyslovení viny, a pokud je obviněný fyzická osoba, tak formu zavinění. Dalším výrokem bude stanovení druhu správního trestu, jeho výměry a případně náklady řízení.

Všechny výroky rozhodnutí musí být řádně odůvodněny, a to v odůvodnění, které následuje po výrokové části. To obsahuje skutečnosti zjištěné v rámci řízení, označení podkladů pro vydání rozhodnutí a úvahy správního orgánu při jejich hodnocení. Správní orgán se musí v odůvodnění také vypořádat s případnými návrhy a námitkami účastníků. V neposlední řadě se správní orgán musí dostatečně zabývat odůvodněním zvoleného druhu správního trestu a jeho výměry.

Poslední částí rozhodnutí je poučení obviněného o opravném prostředku, zda je možné jeho využití či je rozhodnutí konečné. Obviněný je poučen o lhůtě pro podání opravného prostředku, u kterého správního orgánu se podává a kdo o něm rozhoduje.

Rozhodnutí musí také dále obsahovat označení správního orgánu, který rozhodnutí vydal, spisovou značku řízení a číslo jednacích dokumentů, datum vyhotovení rozhodnutí, otisk úředního razítka (kulaté úřední razítko se státním znakem), identifikační údaje o oprávněné úřední osobě (jméno, příjmení, funkci nebo její služební číslo) a její podpis. U elektronické verze je dokument podepsán zaručeným elektronickým podpisem.⁹⁶

V případě, že správní orgán zjistí, že se v rozhodnutí vyskytují zřejmé nesprávnosti, provede jejich opravu, ať už z moci úřední nebo na žádost účastníka. Nachází-li se chyba v odůvodnění či poučení rozhodnutí, opravu provede správní orgán, který předmětné

⁹⁵ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 417- 418.

⁹⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. Str. 649 – 652.

rozhodnutí vydal, prostřednictvím opravného usnesení. Vyskytuje-li se chyba v samém výroku rozhodnutí, lze ji opravit vydáním opravného rozhodnutí.⁹⁷

Pravomocné rozhodnutí je takové rozhodnutí, které bylo řádně oznámeno a proti kterému se nelze odvolat. Pravomocné rozhodnutí je závazné pro všechny účastníky a správní orgány. Nabytí právní moci osvědčuje správní orgán, který rozhodnutí vydal, a to vyznačením doložky právní moci. Rozhodnutí je vykonatelné dnem nabytí právní moci nebo pozdějším dnem, který je uveden ve výrokové části rozhodnutí.⁹⁸

⁹⁷ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 70. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

⁹⁸ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 73 - 74. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

7 Odvolací řízení

Jednou ze základních zásad správního řízení je zásada dvojinstančnosti. To znamená, že odvolání, jako opravný prostředek, může být podáno proti každému prvoinstančnímu rozhodnutí, pokud zákon tuto možnost nevyločil. Jedná se o jeden z nejběžnějších řádných opravných prostředků, kterým lze napadnout nepravomocné rozhodnutí. Následující výklad procesu odvolacího řízení je zaměřen na odvolání podané proti rozhodnutí o přestupku provozovatele vozidla.

7.1 Odvolání a postup správního orgánu, který napadené rozhodnutí vydal

Právo podat odvolání má účastník řízení, který se tohoto práva nevzdal. Pokud odvolatel vzal podané odvolání zpět, nemůže jej podat znovu. Odvoláním lze napadnout rozhodnutí jako celek, nebo jen jeho výrokovou část, jednotlivé výroky nebo jeho vedlejší ustanovení. Zákon vysloveně nepřipouští možnost odvolat se pouze proti odůvodnění vydaného rozhodnutí.

Odvolání musí splňovat náležitosti řádného podání a musí v něm být uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu a v čem odvolatel spatřuje nesoulad s právními předpisy nebo nesprávnost v řízení, jež vydání rozhodnutí předcházelo. Nemá-li odvolání zákonem stanovené náležitosti, pomůže správní orgán odvolateli tyto nedostatky odstranit a vyzve ho v souladu s ust. § 37 odst. 3 SpŘ, aby své podání doplnil, a současně mu stanoví přiměřenou lhůtu k provedení tohoto úkonu (více k řádnému podání viz podřazená podkapitola 5.7.1 Podání). V praxi dochází k podávání tzv. blanketních odvolání, které neobsahují žádné námitky proti napadanému rozhodnutí, a často se jedná o obstrukční techniku hojně využívanou obecnými zmocněnci, což bude více rozebráno v následující kapitole.⁹⁹

Odvolání se podává u správního orgánu, který vydal napadené rozhodnutí. Proti rozhodnutí je možno podat odvolání do 15 dnů ode dne jeho oznámení (doručení). V případě absence řádného poučení v rozhodnutí lze odvolání podat nejpozději do 90 dnů ode dne oznámení

⁹⁹ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 526 – 533.

předmětného rozhodnutí. Opomene-li správní orgán některému z účastníků správního řízení rozhodnutí oznámit, ten může odvolání podat do 30 dnů ode dne, kdy se o vydání rozhodnutí dozvěděl, nejpozději však do 1 roku. Včas a řádně podané odvolání má odkladný účinek.¹⁰⁰

Zákon dává správnímu orgánu možnost tzv. autoremedury. Jedná se o případy, kdy správní orgán na základě podaného odvolání, může napadené rozhodnutí zrušit nebo změnit, a to za předpokladu, že plně vyhoví námitkám uvedených v odvolání a jestliže tímto úkonem nebude způsobena újma žádnému z účastníků.¹⁰¹

Neshledá-li správní orgán podmínky pro uplatnění autoremedury, je povinen předat kompletní spisovou dokumentaci a své stanovisko odvolacímu správnímu orgánu, a to ve lhůtě 30 dnů ode dne obdržení odvolání. Jestliže správní orgán obdržel odvolání, které vyhodnotí jako nepřijatelné či opožděné, předá spis odvolacímu správnímu orgánu ve lhůtě 10 dnů. Za opožděné je považováno takové odvolání, které bylo učiněno až po uplynutí zákonné 15 denní lhůty. Za nepřijatelné pak takové odvolání, které učinila osoba, jež není prokazatelně účastníkem řízení, nebo odvolání proti rozhodnutí, které odvoláním napadnout nelze.¹⁰²

7.2 Postup odvolacího správního orgánu

Nestanoví-li zvláštní zákon jinak, odvolacím správním orgánem je vždy nadřízený správní orgán. V případě napadeného rozhodnutí o přestupku provozovatele vozidla vydaného oddělením přestupkového řízení, Odboru dopravněsprávních činností, MHMP, bude odvolacím správním orgánem Ministerstvo dopravy, Odbor agend řidičů.

Odvolací správní orgán je v řízení o odvolání vázán toliko omezeným revizním principem tzn., že správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává v rozsahu námitek uvedených v odvolání. Naopak vždy zkoumá soulad napadeného rozhodnutí a řízení, jež mu předcházelo s platnými právními předpisy, tedy jeho zákonnost.

¹⁰⁰ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád § 83 - 84. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

¹⁰¹ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 557- 558.

¹⁰² JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 558 – 560.

Dojde-li odvolací správní orgán k závěru, že napadené rozhodnutí je nesprávné, či že je v rozporu s právními předpisy

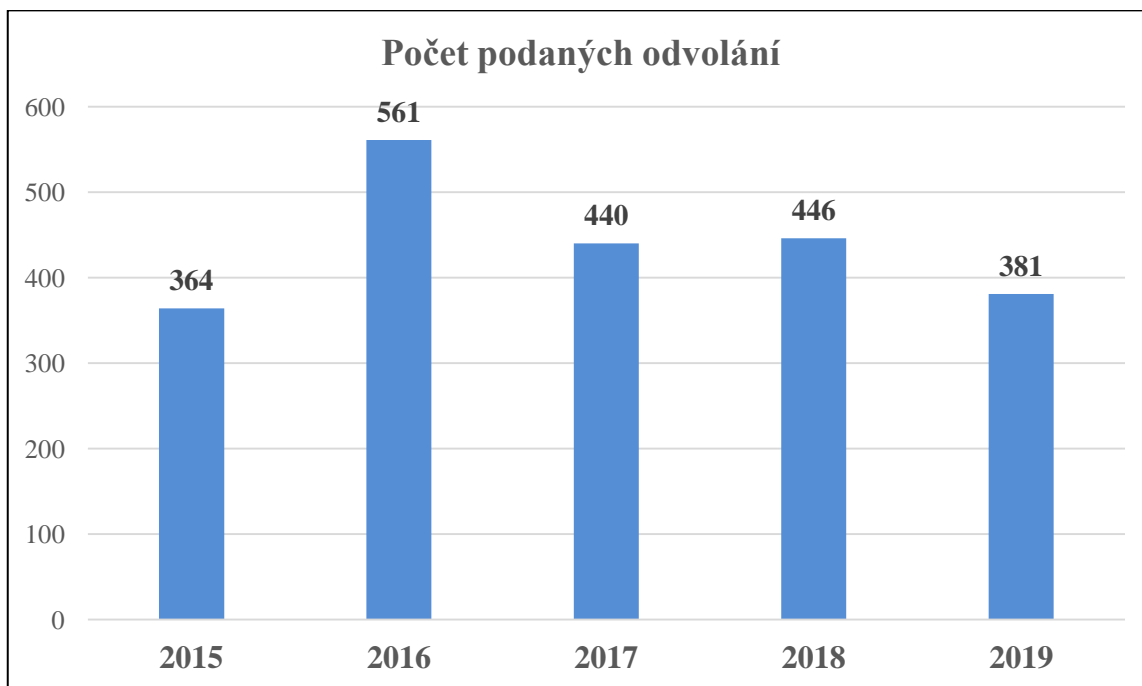
- napadené rozhodnutí zruší a řízení zastaví (např. pokud došlo k zániku odpovědnosti za přestupek),
- napadené rozhodnutí zruší a vrátí věc k novému projednání (tato varianta má být až krajní možností odvolacího správního orgánu, ke srovnání viz rozsudek¹⁰³),
- napadené rozhodnutí v zákonem stanovených případech změní (zde platí zásada zákazu změny k horšímu).

Nedojde-li odvolací správní orgán k žádnému z výše uvedených závěrů, napadené rozhodnutí potvrdí a podané odvolání zamítne. Proti takovému rozhodnutí se nelze již odvolat a právní moc rozhodnutí nastává dnem oznámení rozhodnutí poslednímu z účastníků.¹⁰⁴

¹⁰³ Ke srovnání viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10.12.2018, č.j. 6 As 286/2018, který uvádí cit.: „*Nejvyšší správní soud shrnuje, že zrušení rozhodnutí a vrácení věci odvolacím orgánem zpět na první stupeň je až krajní možností, jak řešit vady prvostupňového rozhodnutí zjištěné v odvolacím řízení. Pokud je možné napadené rozhodnutí změnit, a tím vzniklou nezákonnost či nesprávnost odstranit, je odvolací orgán povinen tak v zájmu ekonomie řízení učinit.*“.

¹⁰⁴ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. Str. 567- 579.

Graf 2 Počet podaných odvolání



Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora uvedeném grafu je vyobrazen vývoj v počtu podaných odvolání od roku 2015 do roku 2019, a to konkrétně proti rozhodnutím vydaných správním orgánem oddělení přestupkového řízení, Odbor dopravněsprávních činností, MHMP, v řízeních vedených o přestupcích spáchaných v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Z grafu je patrný značný rozdíl v počtu podaných odvolání proti rozhodnutím v letech 2015 a 2016. Je tomu tak z důvodu, že v roce 2015 začal správní orgán obligatorně nařizovat ústní jednání, při kterých začal provádět dokazování. Správní orgán po provedeném dokazování neměl pochybnosti o zjištěném stavu věci a obviněný byl shledán vinným. Proti vydanému rozhodnutí si obviněný odvolání nepodal a to tak nabylo právní moci. V roce 2017 zaznamenal správní orgán pokles, který pokračoval i v roce 2018, a to z důvodu působnosti nového PřesZ, který zrušil náklady řízení u příkazu o uložení pokuty a stanovil je až u konečného rozhodnutí, jak již bylo uvedeno v předešlé kapitole. Obvinění nepodali odpor proti takovému příkazu. Nedošlo tak k nařízení ústního jednání ani k vydání rozhodnutí, proti kterému by bylo možné odvolání podat. Tento trend byl v roce 2019 ještě viditelnější.

8 Problematika tzv. obecných zmocněnců

Každý účastník řízení má ústavně zaručené právo na zastoupení a možnost využití právní či jiné odborné pomoci, a to v průběhu celého správního řízení. Právo na zastoupení a právní pomoc se rozlišuje v obecné rovině na zastoupení obecným zmocněncem, právo na právní pomoc a právo na jinou odbornou pomoc. Zastoupení obecným zmocněncem můžeme také charakterizovat jako zastoupení jinou, v oboru práva profesně nequalifikovanou osobou, kdy je toto právo zakotveno v čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Pojmem obecný zmocněnec můžeme tedy také označit některé subjekty (firmy), které staví své podnikání na myšlence „neplaťte pokuty za přestupky, vše vyřešíme za Vás“. Z větší části se v žádném případě nejedná o právníky ani advokáty, proto novela zákona o advokacii přinesla změnu, která označila takovéto instituty za neoprávněné podnikání (tzv. vinklaření). Tyto subjekty se tedy dopouští nezákonného podnikání a mohou být vyloučeny ze zastupování v konkrétním řízení. Tato možnost je zakotvena ale pouze v občanském soudním řádu a v soudním řádu správním (nepřipuštění zastoupení v soudních řízeních). Zavedení této možnosti i v řízení před správním orgánem je zatím ve fázi schvalování.

8.1 Obecní zmocněnci v praxi

Subjekty poskytující pojištění proti pokutám, tedy obecní zmocněnci, opakovaně vystupují ve velkém počtu správních řízení, vyznačují se obstrukčním a zcela účelovým jednáním, které má za následek průtahy v řízení, finanční náročnost řízení a neúměrné zatěžování správních orgánů po celé České republice.

Konkrétní příklady firem poskytujících tzv. „pojištění proti pokutám“, které můžeme nalézt na internetu.

Tabulka 1 Firmy poskytující pojištění proti pokutám

Webová stránka	Společnost
https://www.zakazrizeni.cz/	KLUB ŘIDIČŮ s. r. o. IČO 07689381 Čs. armády 659 537 01 Chrudim

http://rokbezpokut.cz/	Legal Assistance, s.r.o. IČO 25590359 Tuřanka 351/41a 627 00 Brno
https://www.pravniochranaridicu.cz/	Právní ochrana řidičů s.r.o. IČO 04478606 Příkop 843/4 602 00 Brno
http://www.nechcipokutu.cz/	Motoristická vzájemná pojišťovna, družstvo IČO 02086166 Václavské náměstí 832/19 110 00 Praha 1
https://pojisteninapokuty.cz/	Motoristická vzájemná pojišťovna, družstvo IČO 02086166 Václavské náměstí 832/19 110 00 Praha 1
https://virtualniprovozovatel.cz/	Motoristická vzájemná pojišťovna, družstvo IČO 02086166 Václavské náměstí 832/19 110 00 Praha 1

Zdroj: Internet, vlastní zpracování autorky práce.

Další společností poskytující pojištění proti pokutám je např. firma FLEET Control, s.r.o., jejíž jednatelem je Jiří Kocourek, který společně se svým bratrem Petrem Kocourkem vystupuje jako zmocněnec přestupců v řadě řízení o přestupku na úseku dopravy po celé České republice a uplatňuje řadu velmi obstrukčních procesních strategií.¹⁰⁵ Většinou se jedná o promyšlenou procesní taktiku, která má za cíl protahovat správní řízení a dosáhnout prekluze odpovědnosti za přestupek.¹⁰⁶

Nutno ještě dodat, že zastupování účastníka řízení je v praxi zcela běžné a není na překážku. Naopak účelem zastoupení má být usnadnění a zrychlení průběhu správního řízení. V dnešní době se, ale stále více rozmáhá institut obecných zmocněnců, kteří spíše vytvářejí procesní překážky v řízení. Nejčastěji se jedná o zpochybňování zastoupení,

¹⁰⁵ S pojištěním proti pokutám u soudu neuspěl. Novinky.cz [online]. Praha: Právo, 2018 [cit. 2020-01-05]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/s-pojistenim-proti-pokutam-u-soudu-neuspel-40261822>.

¹⁰⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26.08.2016, č. j. 4 As 123/2016 – 29 [online]. 2016 [cit. 2020-01-05]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2016/0123_4As_1600024_20160923121547_prevedeno.pdf.

problémy s doručováním písemností, činění vadných podání nebo podání s obstrukčním obsahem. Níže budou uvedeny některé obstrukční taktiky, které jsou obecnými zmocněnci v praxi využívány. Je nutné ještě doplnit, že v některých případech nemusí být zprvu hned patrné, že má účastník v řízení zvoleného obecného zmocněnce. Veškerá podání činí on osobně a v řízení neudělí plnou moc, nicméně jeho podání a úkony v řízení budou vykazovat znaky obstrukčního jednání.

8.2 Obstrukční taktiky obecných zmocněnců

Jedním z nejčastějších problémů týkajících se obecného zmocněnce, je následné zpochybňování samotného zastoupení a jeho rozsahu. Účastník řízení (zmocnitel), ať už fyzická či právnická osoba, si může zvolit zmocněnce, který své zmocnění prokazuje písemnou plnou mocí. Plnou moc může účastník řízení udělit i ústně do protokolu. Současně může mít účastník řízení zvoleného pouze jednoho zmocněnce, kterým může být fyzická či právnická osoba. Plná moc by měla splňovat náležitosti řádného podání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 SpŘ. Nutnou náležitostí plné moci je podpis zmocnitele, na rozdíl od podpisu zmocněnce, kterým stvrzuje, že plnou moc přijímá. Ten na plné moci být nemusí. V řízení o přestupku provozovatele vozidla správní orgán nevyžaduje úřední ověření podpisu zmocnitele, pokud je plná moc udělena k určitému úkonu nebo pro jedno konkrétní řízení. Nutnost úředně ověřeného podpisu platí u tzv. generálních plných mocí, které jsou uděleny pro neurčitý počet řízení s určitým předmětem, která budou zahájena v určené době nebo v budoucnu.

Příkladem z praxe může být jednání, kterým se zabýval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 31.07.2015, č.j. 8 As 180/2014-45, kde si účastník řízení zvolil za zmocněnkyni osobu správnímu orgánu známou svým obstrukčním jednáním. Zmocněnkyně předložila správnímu orgánu scan, tedy pouze prostou kopii, generální plné moci pro zastupování v řízení. Správní orgán, aby předešel následnému zpochybňování zmocnění, si vyžádal originál plné moci. Ten mu byl sice doručen, avšak v závěru jeho textu bylo odlišně od původního textu ve scanu uvedeno „*mimo doručování*“ písemností. Nejvyšší správní soud k celé věci mj. ve svém rozhodnutí konstatoval, že, cit.: „*Při posuzování rozsahu zastoupení soud zkoumá, jakým úmyslem byli zmocnitel a zmocněnec vedeni při sepisování plné moci [...] jediným důvodem odlišnosti plných mocí byla snaha*

o vytvoření procesně nepřehledné situace a prostoru pro následné uplatňování námitek procesních pochybení s konečným cílem protáhnout řízení do uplynutí lhůty pro projednání přestupku [...] Účelové jednání, jež nemá „jiné objektivní vysvětlení než obstrukci či nevhodné procesní taktizování“ [...] přitom nepožívá soudní ochrany[...].“

Další možnou formou obstrukce může být skutečnost, že si účastník řízení zvolí zástupce ze zahraničí. Ten může se správním orgánem z počátku řízení komunikovat a po nějaké době se stane nekontaktní, nebo nereaguje od začátku řízení. Zákon takovéto zastoupení umožňuje. Pouze ve výjimečných případech není správní orgán povinen přiznávat takovému zastoupení právní účinky, a to když zjistí, že došlo ke zneužití práva na zastoupení.¹⁰⁷

Mezi další obstrukční taktiky řadíme činění podání účastníkem řízení či jeho zástupcem s obstrukčním obsahem. V praxi se můžeme setkat s případy, kdy provozovatel uvede veškeré potřebné údaje k určení totožnosti osoby údajného řidiče a závěrem svého sdělení dodá, že dle jeho informací tato osoba zemřela. Tato taktika je postavena na tom, že pro zahájení řízení s provozovatelem vozidla nejsou naplněny všechny podmínky dle ust. § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu. Toto tvrzení bývá dále odůvodněno tím, že správní orgán má veškeré potřebné informace odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, avšak v případě zemřelé osoby ho zahájit nelze. Proto má být věc přestupku řidiče dle tvrzení provozovatele odložena v souladu s ust. § 76 odst. 1 písm. g) PřesZ.

S touto konstrukcí však nelze souhlasit, neboť pouhé tvrzení provozovatele vozidla, že daná osoba byla řidičem vozidla, nezakládá důvod pro zahájení řízení s touto osobou jako s osobou řidiče. Správní orgány se v těchto tvrzeních opírají o závěry Nejvyššího správního soudu, který již několikrát judikoval, že označování zesnulých osob, jako řidičů, je nic než účelová a obstrukční taktika a nelze je označit jinak než jako hyenismus.¹⁰⁸ Samozřejmě může dojít i k situaci, kdy budou tyto skutečnosti pravdivé, avšak z praxe je patrné, že tomu tak nebývá často.

¹⁰⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 04.05.2011, č. j. 1 As 27/2011 – 90 [online]. 2011 [cit. 2019-01-05]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2011/0143_4As_1300007_prevedeno.pdf.

¹⁰⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16.06.2016, č. j. 6 As 73/2016 – 40 [online]. 2016 [cit. 2019-11-11]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2016/0073_6As_1600040_20160704103138_prevedeno.pdf.

Další taktikou využívanou v praxi v souvislosti s činěním podání vůči správnímu orgánu je, podávání tzv. blanketních odvolání. Takovéto odvolání směřující proti vydanému rozhodnutí neobsahuje žádné námítky a tím zakládá správnímu orgánu povinnost vyzvat odvolatele k jeho doplnění podle § 37 odst. 3 SpŘ. Ten stanoví, že nemá-li podání předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán podateli nedostatky odstranit nebo ho vyzve k jejich odstranění a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu. Tato taktika spočívá v nepřiměřeném zatěžování správních orgánů. Ty musí činit mnoho nadbytečných úkonů spojených s vyzváním účastníka řízení (prostřednictvím zástupce) k odstranění nedostatků podání, tedy k jeho doplnění. Nemusí se jednat ani přímo o odvolání. V praxi často dochází k situacím, kdy správní orgán obdrží podání, které není podepsáno, či jinak nesplňuje náležitosti řádného podání. K této problematice se již vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18.12.2018, pod č.j. 4 As 113/2018-39, kde uvedl cit.: *„Za určitých podmínek totiž může systematické a úmyslné podávání nepodepsaných podání týmž účastníkem, popřípadě různými účastníky spojenými ovšem stejným zmocněncem či skupinou spřízněných zmocněnců, představovat zneužití práva. [...] celým správním řízením se prolínala různá podání, která však vykazovala různé vady, zejm. nesplňovala základní náležitosti v podobě řádného podpisu podání, tudíž nebylo zřejmé, kdo takové podání učinil a zda se jednalo o skutečný projev jeho vůle. Účastník řízení, resp. jeho „profesionální zástupce“, přitom velmi dobře věděl, že má podání podepsat. [...] zjevně účelový procesní postup spočívající v opakovaném ignorování příslušného, řádně provedeného poučení ze strany správního orgánu, nemůže požívat procesní ochrany, nemůže být k němu ani přihlíženo.“* Dále soud uvádí, že v opačném případě by vlastně správní orgán akceptoval *„zjevně zlovolné, nemravné, šikanózní jednání.“* Soudy jsou toho názoru, že uplatňování práv účastníka ve správním řízení nemá vést k *„samoučelné přehlídce zbytečných úkonů“* správního orgánu. Správní řízení by se jinak stalo *„vyprázdněným rituálem zcela neúčelných procesních postupů správního orgánu bez jakéhokoliv smysluplného obsahu“*.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18.12.2018, č. j. 4 As 113/201 – 39 [online]. 2018 [cit. 2020-01-14]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0113_4As_1800039_20190103115210_20190107084043_prevedeno.pdf.

Všechny shora uvedené firmy poskytující tzv. pojištění proti pokutám jsou správním orgánům, ale i soudům známé z jejich vlastní úřední činnosti. Tyto společnosti využívají jako hlavní procesní strategii nejrůznější procesní obstrukce, kdy jejich hlavním cílem je zjevně zatížit správní orgány spoustou nadbytečných úkonů a následně čekat na jejich chybu, které budou moci využít. Nicméně i díky vydaným rozhodnutím Nejvyššího správního soudu, lze skutečnost, že účastník řízení jako obviněný má uzavřené takovéto pojištění proti pokutám, vyhodnotit jako přitěžující okolnost. Závěry soudu jsou takové, že platí-li si účastník řízení za takovéto „pojištění“ vypovídá to o jeho celkově negativním postoji k dodržování povinností stanových pravidly silničního provozu. Jednání takovýchto řidičů, potažmo provozovatelů, kteří již předem počítají s tím, že se předpisy provozu na pozemních komunikacích nebudou řídit a že jim za to nehrozí žádná sankce, vykazuje znaky vysoké společenské nebezpečnosti a znamená ohrožení životů, zdraví a majetku ostatních účastníků silničního provozu. Nadto soudy uvádí, že se jedná také o okolnost podstatným způsobem zpochybňující věrohodnost dalších tvrzení takovýchto osob, a to i z důvodu, že většina uváděných skutečností je zcela účelového a obstrukčního charakteru.¹¹⁰

¹¹⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 09.05.2019, č. j. 6 As 327/2018 - 33 [online]. 2019 [cit. 2020-01-10]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0327_6As_1800033_20190517142804_20190528154024_prevedeno.pdf

9 Praktická část

Tato část diplomové práce zahrnuje dvě navazující části. První část práce se zabývá zpracováním a analýzou dat získaných ze statistik MHMP. Dále je provedena analýza návrhu na změnu zákona o silničním provozu za využití techniky kvalitativního výzkumu a metody strukturovaného rozhovoru.

Druhá část praktické části využívá poznatky autorky práce z vlastní praxe a konzultace s odborníky pro navržení řešení a doplnění postupu správních orgánů na úseku projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a postupu a rozhodování odvolacích správních orgánů.

9.1 Statistické přehledy

První část praktické části se zabývá analýzou druhotných dat získaných ze statistik MHMP, Odboru dopravněsprávních činností, a to konkrétně oddělení přestupkového řízení.

MHMP, Odbor dopravněsprávních činností, oddělení přestupkového řízení, rozhodující v přenesené působnosti podle ust. § 31 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů,¹¹¹ je v níže oznámených věcech příslušným správním orgánem, a to dle ust. § 125e odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu.

Rozbor zahrnuje data evidovaná od roku 2015, až do konce roku 2019. Jedná se o data obsahující počty oznámených přestupků spáchaných v dopravě na území hl. m. Prahy v jednotlivých letech s tím, že následně je proveden i rozbor údajů ke konkrétním skutkovým podstatám. Dále jsou vyhodnocena ekonomická data z oblasti přestupků spáchaných v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.

Počty oznámených přestupků zahrnují pouze ty přestupky, u kterých bylo porušení pravidel zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (detekce jízdy na červenou a měření rychlosti), nebo bylo zjištěno příslušným orgánem při dohledu

¹¹¹ Ustanovení § 31 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, říká, že orgány hlavního města Prahy vykonávají přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem a orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak.

na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (neoprávněné zastavení nebo stání) na celém území hl. m. Prahy.

Vzhledem k okolnosti, že se jedná o přestupky v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, musí tyto oznámené přestupky také splňovat podmínku, že porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu a porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.

9.1.1 Oznámené dopravní přestupky

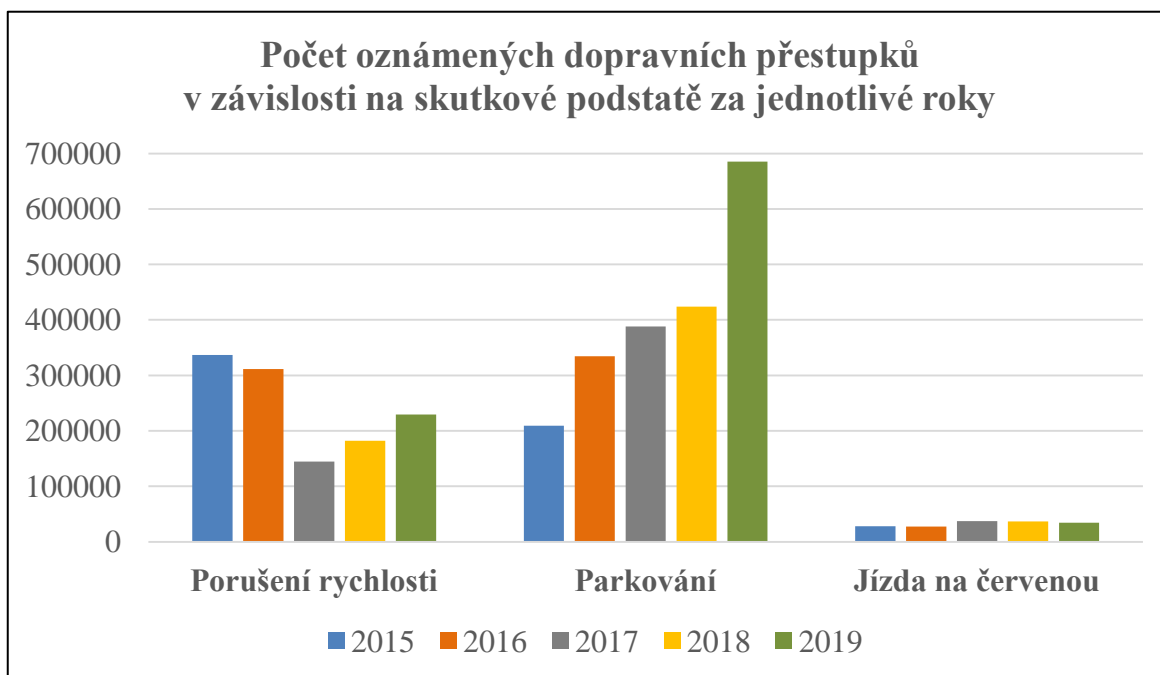
Tabulka 2 Počet oznámených dopravních přestupků za jednotlivá léta

	Porušení rychlosti	Parkování	Jízda na červenou	Celkem
2015	336705	209332	27822	573859
2016	311172	334273	27455	672900
2017	144715	388286	37288	570289
2018	182012	424053	36637	642702
2019	229220	685531	34349	949100

Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora vyobrazené tabulce jsou uvedeny přesné počty oznámených dopravních přestupků v závislosti na skutkové podstatě, ale i v jejich celkovém počtu, a to přehledně za jednotlivá léta. Do skupiny porušení nejvyšší dovolené rychlosti řadíme přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 (dále také jako F4) zákona o silničním provozu, tedy překročení rychlosti o méně než 20 km/h a ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 (dále také jako F3) téhož zákona, tedy překročení rychlosti o 20 km/h a více. Jízdu na červenou je myšlen přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu a skutkové podstaty parkování se liší v závislosti na druhu porušení. Tabulka obsahuje přesná čísla oznámených přestupků, kdežto následující graf zobrazuje vývoj v četnosti páchaní jednotlivých přestupků v závislosti na sledovaném období.

Graf 3 Oznámené dopravní přestupky



Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

V grafu 3 můžeme přehledně vidět vývoj v četnosti přestupků spáchaných na území hl. m. Prahy za období let 2015 – 2019. Tento vývoj je ovlivněn mnoha faktory a u každé skutkové podstaty může být tento faktor odlišný. Pokud se zaměříme na přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti, můžeme z grafu vyčíst, že největší počet oznámení obdržel MHMP, Odbor dopravněsprávních činností, oddělení přestupkového řízení (dále také jen správní orgán) v letech 2015 a 2016. Hlavní příčinou bylo otevření Tunelového komplexu Blanka (dále jen TKB) a s ním i instalace nových úsekových měřičů rychlosti.

Naopak v roce 2017 došlo k výraznému poklesu, což se může jevit na první pohled jako skutečnost, že řidiči začali být v provozu více ukázněni. Avšak odborníci spíše zastávají názor, že mnoho řidičů již vědělo, kde na území hl. m. Prahy se měřené úseky nacházejí, a proto se v těchto místech naučili dodržovat maximální dovolenou rychlost a vyhnuli se tak případnému sankcionování. Další příčinou poklesu může být i fakt, že na území hl. m. Prahy neustále probíhá řada dlouhodobých i krátkodobých dopravních omezení a uzavírek, což má značný dopad na plynulost silničního provozu.

Dalšími údaji vyobrazenými v grafu jsou statistické údaje o neoprávněném parkování. K těmto údajům lze s jistotou uvést, že jejich nárůst je každým rokem patrnější

a v posledním sledovaném roce 2019 byl nárůst zhruba o 60 % oproti roku 2018. Obecně, parkování na území hl. m. Prahy je dlouhodobým problémem, který se zatím, i dle uvedených dat, pouze zhoršuje. Denně přijíždí do hlavního města přes 300 tisíc aut a zhruba čtvrtina dojíždí do Prahy pravidelně. Jedním z možných řešení bylo rozšíření parkovacích zón, které měly zajišťovat parkovací místa pouze rezidentům (jedná se o fyzické osoby s trvalým pobytem ve vymezené oblasti nebo o vlastníky nemovitostí v této oblasti) a mělo tak dojít ke snížení celkového počtu automobilů. Problémem je však skutečnost, že jednotlivé městské části vydávají více parkovacích oprávnění pro rezidenty, než je kapacita parkovacích míst v dané městské části.¹¹² A fakticky toto řešení ve výsledku přineslo pouze více oznámených přestupků o neoprávněném parkování v zónách placeného stání, což je patrné i z vyobrazených dat. Jako dalším řešením bylo zavedení záchytných parkovišť označovaných zkratkou P + R (park + ride), tedy „zaparkuj a jed“, která jsou umístěna v okrajových částech Prahy v těsné blízkosti prostředků hromadné dopravy. Počet těchto míst je zatím zhruba kolem 3 500 tisíc, což odpovídá asi 1 % z celkového počtu automobilů denně přijíždějících do Prahy.¹¹³

Jako další možné řešení se nabízí výstavba podzemních parkovišť, nebo výstavba parkovacích domů, což v centru metropole není příliš reálné východisko. Úřad městské části Prahy 1 řeší tento problém zákazem vjezdu automobilů do určených částí centra a z plánovaných záměrů úřadu lze zmínit zavedení mýta při vjezdu do centra, pro snížení nejen počtu automobilů, ale i škodlivých emisí.

Poslední data zaznamenaná v grafu se týkají přestupků jízdy na červenou. Již na první pohled je jasně znatelný nižší počet oznámených přestupků této skutkové podstaty, než u přestupků překročení rychlosti a neoprávněného parkování. Jedním z důvodů může být vysoká míra nebezpečnosti tohoto přestupku a také jeho znatelné sankcionování. Další skutečností ovlivňující výsledný počet oznámených přestupků je i fakt, že křižovatky s detekcí jízdy na červenou jsou značně frekventované, a proto na nich nedochází k tolikerému páchání tohoto přestupku. První dva hodnocené roky je počet oznámení téměř totožný. Je tomu tak i z důvodu, že v roce 2015 i 2016 byl na území hl. m. Prahy stejný

¹¹² Ke srovnání např. Úřad městské části pro Prahu 3 v roce 2018 vydal 16 428 parkovacích oprávnění, přesto že na území této městské části se celkově nachází pouze 14 879 míst k parkování a z toho 9 883 míst určených pro rezidenty.

¹¹³ Ročenka dopravy Praha 2018. *TSK Praha* [online]. Praha: TSK hl. m. Prahy, 2019 [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2018-cz.pdf>.

počet křižovatek s detekcí jízdy na červenou, celkem tedy na 11 místech. Velký zlom nastal v roce 2017, kdy došlo na území hl. m. Prahy k navýšení počtu křižovatek s detekcí jízdy na červenou na celkový počet 17, což zapříčinilo rapidní navýšení počtu oznámení. Poslední dva hodnocené roky 2018 a 2019 má počet oznámení klesající tendenci, i přesto, že v říjnu 2018 došlo k navýšení křižovatek s detekcí jízdy na červenou na celkový počet 18, a tento počet zůstal do současné doby nezměněn. Tento trend u přestupku jízdy na červenou má tendenci přetrvávat i z již výše uvedeného důvodu, tj. nárůstu automobilů pohybujících se po metropoli, dopravních omezení, které mají dopad na plynulost silničního provozu i místní znalost řidičů, kteří vědí, na kterých křižovatkách se detekce jízdy na červenou nachází.

Z celkového hodnocení statistických dat o počtu oznámených přestupků je jasně patrné, že tyto mají tendenci růst. K poklesu došlo pouze v letech 2016 - 2017, nicméně od té doby je znatelný nárůst, který je v posledním sledovaném roce enormní.

9.1.2 Překročení dovolené rychlosti

Na území hl. m. Prahy je v současné době celkem 39 provozu schopných měřičů rychlosti, z toho je 26 úsekových měřičů a 13 stacionárních. Silniční rychloměry jsou ve vlastnictví hl. m. Prahy, které pověřilo správou těchto zařízení Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a. s. (dále jen TSK hl. m. Prahy). Měření rychlosti a vyhodnocování záznamů ze silničních rychloměrů pak provádí na základě zákona o silničním provozu MP - HMP, jako uživatel. Toto vyplývá z usnesení rady hl. m. Prahy č. 0602 ze dne 02.05.2006, ke zprávě o dopravně bezpečnostní situaci na pozemních komunikacích na území hl. m. Prahy a návrhu na opatření na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích hl. m. Prahy. TSK hl. m. Prahy zabezpečuje technickou způsobilost silničních úsekových rychloměrů, včetně kalibrací těchto zařízení společně s vystavením ověřovacích listů.

U silničních měřidel ukládá zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o metrologii), povinné používání stanovených měřidel v případě, že jsou ve smyslu ustanovení § 3 odst. 3 téhož zákona užívány s významem mimo jiné i pro ukládání sankcí. Druhou kumulativní podmínkou je, že měřidlo je zároveň uvedeno v druhovém seznamu, jenž je přílohou vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající

schválení typu. Je-li tedy měřidlo užíváno k účelu předjímanému zákonem a zároveň uvedeno v seznamu, jedná se o měřidlo stanovené. Stanovená měřidla podléhají povinnému ověřování a zároveň schválení typu.

Ustanovení § 9 odst. 2 zákona o metrologii umožňuje tři způsoby, jimiž je potvrzeno, že ověření bylo úspěšně provedeno. Buď je měřidlo opatřeno úředními značkami, nebo je vydán ověřovací list, nebo jsou kombinovány oba způsoby. Pro určení, jakým způsobem má být ověření stvrzeno, je rozhodující certifikát o schválení typu. Pokud je v certifikátu popsán způsob, např. na jaká místa mají být úřední značky ověření umístěny, není možné se od takového způsobu odchýlit. Pakliže v certifikátu k rychloměru toto určeno není, vydává se pro rychloměr pouze ověřovací list. Takovýto ověřovací list obsahuje mj. datum vydání a datum konce platnosti ověření rychloměru, podrobný popis měřidla a místo ověření, tedy místo, kde dochází k měření překročení maximální dovolené rychlosti (více viz Příloha 2 Ověřovací list).

Nejvyšší počty oznámených přestupků souvisejících s překročením nejvyšší dovolené rychlosti jsou zaznamenány v tunelech, tedy konkrétně v TKB. TKB je součástí Městského okruhu v Praze a tvoří jej na sebe napojené tunely, konkrétně Brusnický, Dejvický a Bubenečský, jejichž délka je 5 502 metrů. V tunelech je nainstalováno proměnné dopravní značení, které umožňuje dynamickou reakci na aktuální dopravní situaci. Maximální povolená rychlost je zde 70 km/h s tím, že pokud je zaznamenána mimořádná událost (dopravní nehoda, chodec v tunelu, stojící vozidlo aj.) může dojít ke snížení maximální dovolené rychlosti na 50 km/h. V tunelech probíhá úsekové měření rychlosti, což znamená, že se neměří okamžitá rychlost vozidla, ale jeho průměrná rychlost po celou dobu jízdy daným úsekem. Pokud se vozidlo nachází mezi počátkem a koncem měřeného úseku v době, kdy je stanovena nejvyšší dovolená rychlost na 70 km/h a v průběhu jízdy je rychlost snížena na 50 km/h, pak takovéto vozidlo má zajištěn výjezd z měřeného úseku bez záznamu přestupku. Je tomu tak z důvodu, že po změně rychlostního limitu následuje ochranná lhůta, jejíž minimální délka závisí na délce měřeného úseku a nastaveného rychlostního limitu. Po dobu této ochranné lhůty je záznam přestupků vypnutý.

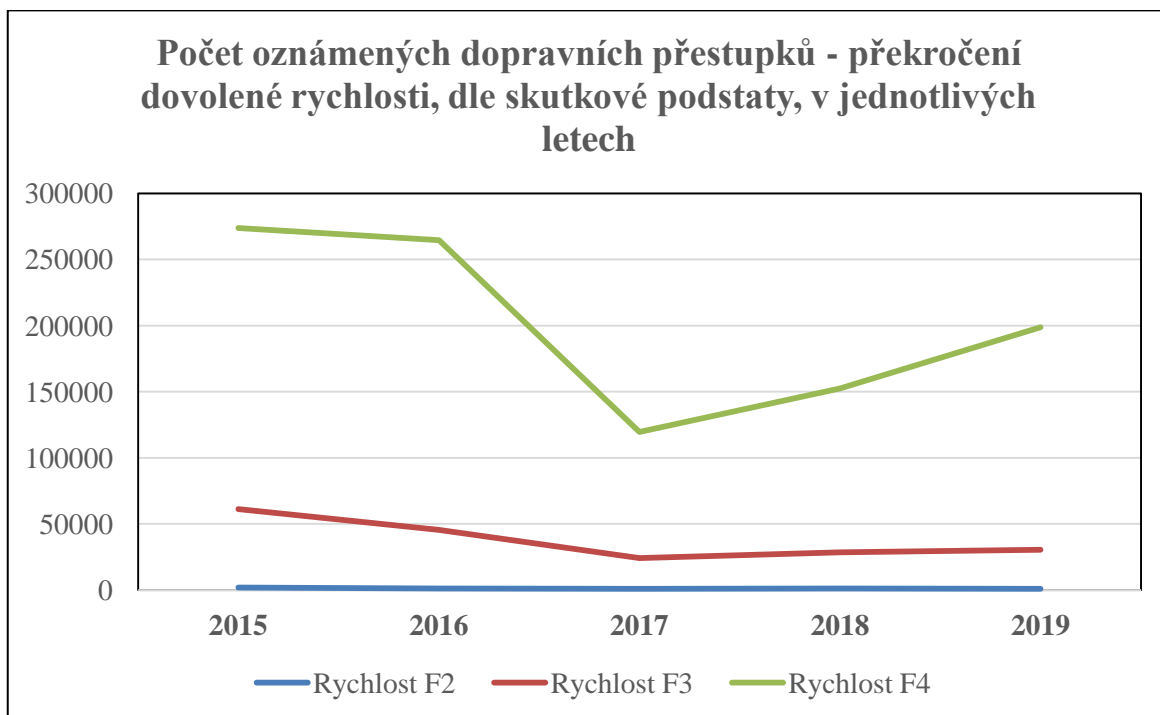
Tabulka 3 Počet oznámených přestupků - překročení rychlosti

	2015	2016	2017	2018	2019
Rychlost F2	1928	1035	952	1114	895
Rychlost F3	61042	45481	24132	28430	30418
Rychlost F4	273735	264656	119631	152468	198802

Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora uvedené tabulce jsou zaznamenány přesné počty oznámených dopravních přestupků týkající se překročení nejvyšší dovolené rychlosti na území hl. m. Prahy, a to za období pěti let. Do skupiny porušení rychlosti řadíme přestupek, kterého se řidič dopustí tím, že překročí nejvyšší dovolenou rychlost o méně než 20 km/h (v tabulce označeno jako Rychlost F4), dále přestupek, kterého se řidič dopustí tím, že překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 20 km/h a více (v tabulce označeno jako Rychlost F3) a přestupek, kterého se řidič dopustí tím, že překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 40 km/h a více (v tabulce označeno jako Rychlost F2). Tabulka obsahuje přesná čísla oznámených přestupků dle skutkové podstaty a následující graf zobrazuje vývoj v četnosti páchaní jednotlivých přestupků za sledované období let 2015 - 2019.

Graf 4 Počet oznámených přestupků - překročení rychlosti



Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora vyobrazeném grafu je zaznamenán vývoj páchaní přestupků překročením nejvyšší dovolené rychlosti ve sledovaném období pěti let. V minulosti docházelo k postupnému navyšování počtu provozu schopných měřičů rychlosti, a to až do roku 2016, kdy bylo na území hl. m. Prahy celkem 58 provozu schopných měřičů rychlosti, z toho 41 úsekových měřičů a 17 stacionárních měřičů.

V následujícím roce 2017 došlo ke snížení počtu měřičů, a to na základě redukce míst určených PČR k provádění měření rychlosti MP – HMP. V té době bylo na území hl. m. Prahy celkem 53 provozu schopných měřičů rychlosti, a to konkrétně 37 úsekových měřičů a 16 stacionárních měřičů rychlosti. Z grafu je tedy patrný podstatný propad v počtu oznámených přestupků v tomto roce, a to konkrétně o zhruba 53 % oproti roku 2016.

Tento propad přetrval i v roce 2018, kdy došlo k dalšímu razantnímu snížení počtu měřených míst. Celkem bylo na území Prahy v provozu 39 měřičů rychlosti z toho 25 úsekových měřičů a 14 stacionárních měřičů. Na snížení počtu oznámených přestupků této skutkové podstaty měly vliv také skutečnosti, že v měřených úsecích probíhaly časté stavební práce na vozovce. Byly též zaznamenány poruchy měřících zařízení, které musely

být uvedeny mimo provoz, a také docházelo k častému vandalismu ze strany občanů (poničené napájecí a optické kabely, přestříkávání kamer, manipulace s dopravním značením).

Od října roku 2019 do současné doby je na území hl. m. celkem 39 provozu schopných měřičů rychlosti z toho 26 úsekových měřičů a 13 stacionárních měřičů. Z grafu můžeme vypočítat zvolna se navyšující počet oznámených přestupků, kdy dochází především k překračování nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km/h, tedy o méně závažné porušení pravidel.

9.1.3 Ekonomická data k Výzvě k uhrazení určené částky

Tabulka 4 Přehled ekonomických dat k Výzvě k uhrazení určené částky

	2015	2016	2017	2018	2019
Počet výzev celkem	461004	530858	444674	417062	596847
V celkové hodnotě v Kč	278 359 000,00	298 693 000,00	255 236 800,00	231 052 200,00	316 922 800,00
Počet úspěšně doručených výzev	460998	530845	444653	417040	568178
Počet výzev zaplacených v termínu	297992	349008	286151	275122	376278
V celkové hodnotě v Kč	184 135 800,00	200 605 900,00	168 109 100,00	155 503 100,00	202 213 664,00
Počet výzev zaplacených po termínu	31410	35677	31907	27999	33077
Celkem vráceno v Kč *	21 279 736,00	23 224 101,00	20 320 022,00	17 136 808,00	18 552 855,00
% řádně zaplacených výzev	64,65%	65,75%	64,36%	65,97%	66,23%

*Pozdě uhrazeno, chybně uhrazeno (špatný VS), vyšší x nižší částka

Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Ve shora uvedené tabulce jsou zobrazena ekonomická data týkající se tzv. Výzvy k uhrazení určené částky (více viz podkapitola 6.2 Přestupek provozovatele vozidla –

výzva k uhrazení určené částky). Určená částka se stanoví ve stejné výši jako pokuta, kterou lze uložit příkazem na místě. Přesné částky za jednotlivé přestupky stanovené MHMP jsou uvedeny v kapitole 4 Skutkové podstaty vybraných přestupků v dopravě. V tabulce jsou vyobrazena data za sledované období let 2015 – 2019, poskytnutá MHMP, Odborem dopravněsprávních činností, oddělením přestupkového řízení (dále jako správní orgán). V první řádce je uveden celkový počet výzev, které byly správním orgánem odeslány provozovatelům vozidel za spáchané přestupky. Můžeme vidět vývoj se značným propadem v roce 2017 a 2018, což je v přímé souvislosti s menším počtem oznámených přestupků v těchto letech. Oproti tomu v roce 2019 je patrný značný nárůst, což opět potvrzuje fakt, že za rok 2019 přijal správní orgán nejvyšší počet oznámení o přestupku.¹¹⁴

Ve druhé řádce je uvedena celková hodnota všech odeslaných výzev v korunách českých. Výše uvedených částek se odvíjí od počtu odeslaných výzev. Třetí řádka představuje celkový počet výzev, které byly řádně doručeny adresátovi. Tento počet se liší od celkového počtu výzev a může být vždy pouze roven nebo být nižší. V daném případě jsou počty řádně doručených výzev nižší, což je zapříčiněno překážkami vzniklými při doručování (neoznačená schránka, adresát se odstěhoval aj.). V další řádce jsou uvedeny počty řádně doručených výzev, které byly zaplacený v termínu do 15 dnů ode dne doručení výzvy. Počty zaplacených výzev v převodu na procenta jsou téměř totožná. V roce 2015 bylo zaplaceno 64 % výzev, v roce 2016 zaplaceno 65 % výzev, v roce 2017 zaplaceno 64 % výzev, v roce 2018 zaplaceno 65 % výzev a v roce 2019 bylo zaplaceno 66 % výzev (přesný údaj je uveden v posledním řádku tabulky). Tento trend v počtu zaplacených výzev zůstává téměř neměnný. V další řádce je zobrazeno, kolik bylo celkem za jednotlivé roky vybráno peněz za zaplacené výzvy, a to v korunách českých. Opět lze sledovat propad v roce 2017 a 2018, což bylo vysvětleno již výše. V roce 2019 byla na výzvách vybrána částka 202 213 664 Kč, což zhruba odpovídá celkovým nákladům celého Odboru dopravněsprávních činností, MHMP. Následující řádka zobrazuje počet výzev, které byly zaplacený až po termínu splatnosti. Na tento údaj navazuje další řádka, ve které je zobrazena celková částka v korunách českých, která byla vrácena odesílatelům nazpět.

¹¹⁴ Počet oznámených přestupků nekorresponduje s počtem odeslaných výzev. Je tomu tak z důvodu, že po oznámení přestupků dochází k jejich následnému zpracování, případnému posouzení správnosti oznámení a výzva nemusí být tak ve všech případech poslána. Dále z důvodu „ručního“ zadávání do systému, kde může dojít k prodlevě mezi oznámením přestupku a odesláním výzvy. A dále v počtu oznámených přestupků jsou započítány i ty přestupky, u kterých výzvu nelze poslat.

Zaplacené částky byly vráceny z důvodu, že byly uhrazeny až po dni splatnosti, byl chybně zadán variabilní symbol, nezbytně nutný ke správnému přiřazení platby, nebo částky, které byly uhrazeny v nižší nebo vyšší sumě než bylo stanoveno ve výzvě.

Při zhodnocení shora uvedených dat z ekonomického hlediska dojdeme k závěru, že vývoj v počtu zaplacených výzev má stálou až stoupající tendenci. Avšak v kontextu s počtem oznamovaných přestupků, který stále roste, to svědčí o negativním postoji řidičů k dodržování pravidel silničního provozu.

9.2 Novelizace zákona o silničním provozu

Na průběh samotného správního řízení v oblasti řešení přestupků provozovatele vozidla v rámci objektivní odpovědnosti a potažmo na případné odvolací řízení má mj. markantní vliv zákon o silničním provozu. Již v minulosti proběhlo několik zásadních novelizací tohoto právního předpisu a v současné době je předložen k projednání další návrh zákona¹¹⁵, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Dne 22.01.2020 proběhlo v Poslanecké sněmovně České republiky třetí čtení návrhu zákona a Usnesením č. 874 byl schválen návrh na opakování druhého čtení.¹¹⁶

Pro správní orgány, konkrétně pro MHMP by schválení tohoto návrhu zákona, kterým má dojít ke změně zákona o silničním provozu, znamenalo velké změny.

Novelizací zákona má dojít především k revizi správních trestů v oblasti přestupků proti pravidlům silničního provozu včetně úpravy bodového systému. U pokut má dojít ke změně spočívající v redukci pásem zákonných rozmezí pokut, ze současných 7 na 4 pásma. Změna má přinést zvýšení horních hranic pokut, tak aby trest zcela odpovídal povaze přestupku. Mělo by dojít i ke zviditelnění markantnosti rozdílu mezi pokutou uloženou příkazem na místě a pokutou uloženou ve správním řízení, a to z důvodu snahy o zvýšení množství vyřízených přestupků uložením pokuty příkazem na místě.

¹¹⁵ Novela zjednodušující bodový systém je v připomínkovém řízení. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2019 [cit. 2019-12-12]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Novela-zjednodusujici-bodovy-system-je-v-pripomink>.

¹¹⁶ Sněmovní tisk 374. *Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-23]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/en/sqw/historie.sqw?o=8&t=374>.

U pokut ukládaných příkazem na místě je navrhovaná zásadní změna spočívající ve zrušení horních hranic pokut, kdy novela by měla přinést tzv. pevné sazby za jednotlivé přestupky, tedy pokuty v částce 1 500 Kč, 2 000 Kč a 5 000 Kč. V současné době je pouze na uvážení policisty, v jaké výši pokutu (do její horní hranice) zvolí s tím, že novela by měla tento postup sjednotit.

Nově by také měly jít projednat příkazem na místě přestupky, za které současná právní úprava ukládá zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Zpřísnění pak má přinést bodové hodnocení jednotlivých přestupků, kdy v případě první recidivy dosáhne řidič 12 bodů a pozbuje tak řidičské oprávnění na období jednoho roku.

Proto dojde k úpravě bodového systému, kdy nově bude ukládáno pouze 6 nebo 4 body. Novela má přinést i lepší informovanost řidičů o stavu jejich bodového konta (např. sms zprávou, e-mailem či prostřednictvím datové schránky).

Velkou změnou má být tzv. řidičský průkaz na zkoušku, kdy po dobu 2 let od získání řidičského oprávnění budou mít začínající řidiči sníženou bodovou hranici na polovinu (tedy na 6 bodů).

Další změnou, která má vést k zefektivnění procesu projednávání přestupků je možnost správního orgánu neakceptovat zastoupení obecným zmocněncem, který opakovaně vystupuje ve velkém množství řízení.

Nejvýraznější změnou, především pro MHMP, která má přispět k výraznému zefektivnění projednávání přestupků je přenesení agendy zpracování přestupků a vedení řízení v prvním stupni právě z MHMP na jednotlivé úřady městských částí.

V následující části práce byla využita technika kvalitativního výzkumu, tudíž metoda strukturovaného rozhovoru. Pro lepší pochopení a doplnění některých bodů shora uvedené novelizace silničního zákona bylo osloveno Ministerstvo dopravy, jakožto orgán předkládající k projednání návrh na změnu zákona o silničním provozu.

9.2.1 Standardizovaný rozhovor

Rozhovor je interakční situace, ve které výzkumník klade otázky respondentovi. Od běžného rozhovoru se liší tím, že se uskutečňuje s jasným odborným zaměřením. Otázky jsou standardizované, zaměřené na určité oblasti a interpretace výsledků je často kvalitativního a kvantitativního charakteru.

V úvodní fázi rozhovoru je respondent seznámen s tématem rozhovoru, proč a za jakým cílem bude rozhovor prováděn. Je uvedena jeho struktura a také je respondent obeznámen s tím, zda je rozhovor anonymní či bude následně zveřejněn.

V případě standardizovaného rozhovoru jsou otázky předem připraveny tazatelem (v daném případě autorem práce). Dle pravidel tohoto rozhovoru, nesmí tazatel do průběhu rozhovoru vkládat osobní zájem, postoje nebo přesvědčení. Zaujímá nestranný postoj, působí neutrálně a odpovědi respondenta nijak nekomentuje.¹¹⁷

Rozhovor

Rozhovor proběhl dne 12.07.2019 se zástupcem předkladatele návrhu, panem JUDr. Miroslavem Kvapilem z Ministerstva dopravy, Odboru legislativy (dále jen předkladatel).

Autorka k respondentovi: Dobrý den, jmenuji se Sabina Zoubelová a jsem studentkou 2. ročníku navazujícího magisterského studia Provozně ekonomické fakulty České zemědělské univerzity v Praze, studijní program Hospodářská politika a správa, obor Veřejná správa a regionální rozvoj. Jako téma mé diplomové práce jsem si zvolila Výkon státní správy v přenesené působnosti - projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy předložilo k projednání návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Ten je stěžejním pramenem, ze kterého budu při zpracování své diplomové práce čerpat. Z tohoto důvodu bych Vás chtěla požádat o zodpovězení následujících otázek. Otázky a Vaše odpovědi budou zpracovány, zhodnoceny a zveřejněny v empirické části mé diplomové práce.

Část 1)

Navrhované změny (zvýrazněny tučně) v ust. § 125e zákona č. 361/2000 Sb.:

§ 125e Společná ustanovení k přestupkům

(1) Přestupky podle tohoto zákona v prvním stupni projednává v přenesené

¹¹⁷ MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 2006. Psyché (Grada). Str. 158 – 169.

působnosti obecní úřad obce s rozšířenou působností podle působnosti stanovené v § 124 odst. 5 písm. j). **K projednávání přestupků a vedení řízení o zadržení řidičského průkazu jsou na území hlavního města Prahy příslušné úřady městských částí hlavního města Prahy.**

Otázka 1 autorky: Ve shora citovaném ustanovení § 125e shora jmenovaného návrhu zákona má dojít k zásadní změně, a to k přenesení věcné působnosti v dané oblasti tak, že veškeré přestupky dle zákona o silničním provozu (uvedené v ust. § 125c – 125j) by v prvním stupni projednávaly Úřady městských částí (dále jen ÚMČ) Praha 1 – 22, a to dle obecných pravidel o místní příslušnosti k projednání přestupků, tedy podle místa spáchání protiprávního jednání. V závěrečné zprávě Ria¹¹⁸ mj. uvádíte, že rizikem mohou být nejednotné právní názory a správní postupy, tedy nesprávnost vlastního rozhodování na ÚMČ, avšak dále doplňujete, že toho riziko existuje už i v dnešní době, pokud vezmeme v potaz rozdělení věcné působnosti na zbývajícím území ČR. **Je toto hlavním rizikem, které by změna zákona mohla přinést?**

Odpověď 1 předkladatele: *„Uvažovanou nejednotnost právních názorů a uplatňovaných správních postupů jednotlivými úřady městských částí Prahy lze považovat za hlavní riziko, které přesun věcné působnosti k projednávání přestupků podle zákona o silničním provozu může přinést.*

Stejně riziko ovšem hrozí již nyní, kdy v prvním stupni rozhoduje o přestupcích velký počet obcí s rozšířenou působností, které se nacházejí na území kraje, jenž pak vystupuje jako odvolací orgán.

Ministerstvo dopravy se však nedomnívá, že by navržená změna vyvolala takovou míru nejednotnosti právních názorů a roztržiténosti správních postupů, pro kterou by k tomuto přesunu věcné působnosti z Magistrátu hlavního města Prahy na jednotlivé úřady městských částí Prahy nemělo dojít.“

Otázka 2 autorky: **Do jaké míry jsou dle Vašeho stanoviska ÚMČ připraveny na takovouto zásadní změnu?**

¹¹⁸ Materiál - Portál Aplikace ODok. *Portál Aplikace ODok* [online]. Praha: Úřad vlády České republiky, 2019 [cit. 2019-07-12]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>.

Odpověď 2 předkladatele: „Účinnost novely zákona o silničním provozu je plánována ode dne 1. března 2021, tudíž je všem úřadům městských částí Prahy poskytnut velký časový prostor, aby se na tuto změnu po všech stránkách (tj. personální, technické, administrativní atp.) připravily a nově přidělený výkon agendy bezproblémově vykonávaly.

Současně je též možné zmínit, že již v současné době jsou ostatní přestupky (kupříkladu proti veřejnému pořádku) projednávány v prvním stupni příslušnými úřady městských částí Prahy a Magistrát hlavního města Prahy plní roli druhostupňového (odvolacího) orgánu.

Navržená změna věcné působnosti povede ke sjednocení projednávání přestupků na území hlavního města Prahy tak, že i přestupky podle zákona o silničním provozu budou řešeny jednotlivými úřady městských částí Prahy.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost, tedy že již nyní je velká řada přestupků projednávána úřady městských částí Prahy, jsou tyto úřady vybaveny po technické a softwarové stránce a očekává se, že dojde pouze k dílčím a menším úpravám jednotlivých systémů tak, aby tyto byly přizpůsobeny také k projednávání přestupků plynoucích ze zákona o silničním provozu. Nelze ovšem kvalifikovaně odhadnout, jaká bude výše skutečných nákladů jednotlivých úřadů městských částí Prahy právě s ohledem na fakt, že každý úřad městské části Prahy disponuje vlastním technickým a softwarovým vybavením, které má nastavené dle vlastních potřeb. Stranou zůstává též otázka personální, která je plně v gesci jednotlivých úřadů městských částí Prahy.“

Otázka 3 autorky: Povede tato změna k zefektivnění zpracování přestupků na území Hlavního města Prahy?

Odpověď 3 předkladatele: „Ministerstvo dopravy je toho názoru, že změna věcné působnosti povede k zefektivnění projednávání přestupků podle zákona o silničním provozu na území hlavního města Prahy, tj. zejména zrychlení vedení správního řízení.

Navržená dílčí změna zákona o silničním provozu sleduje právě tento cíl (zefektivnění projednávání přestupků).“

Otázka 4 autorky: Kolik případů bylo předáno ÚMČ k provedení odvolacího řízení Ministerstvu dopravy od ledna 2018, kdy došlo k převodu agendy objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla při „parkování v tzv. modrých zónách“ na ÚMČ, do současné doby?

Odpověď 4 předkladatele: „K této otázce se Ministerstvo dopravy nemůže vyjádřit, jelikož odvolacím orgánem je pro tyto případy Magistrát hlavního města Prahy (srov. § 178 správního řádu), který těmito údaji disponuje.“

Doplnění autorky k odpovědi 4 předkladatele. Dle analýzy dat získaných na MHMP, Odboru dopravněsprávních činností ÚMČ Prahy 1 - 22 od ledna 2018 do konce roku 2019 předložili MHMP, jako odvolacímu správnímu orgánu, celkem 26 případů k provedení odvolacího řízení. Za rok 2018 předložily spisy s odvoláním proti rozhodnutí ve věci MHMP pouze 3 ÚMČ. Jak vyplývá z tabulky ÚMČ Praha 1 předložil konkrétně 1 spis, ÚMČ Praha 4 také 1 spis a ÚMČ Praha 15 předložil celkem 2 spisy.

Za rok 2019 počet předložených spisů narostl na celkový počet 22. Jak vyplývá z tabulky ÚMČ Praha 1 předložil konkrétně 9 spisů, ÚMČ Praha 2 předložil 2 spisy, ÚMČ Praha 3 předložil 1 spis, ÚMČ Praha 4 také 1 spis, ÚMČ Praha 5 předložil 6 spisů, ÚMČ Praha 8 předložil 2 spisy a ÚMČ Praha 13 předložil 1 spis. Ty ÚMČ Prahy, které nejsou ve výčtu uvedeny, zatím nepředložili žádné spisy k provedení odvolacího řízení. ÚMČ Prahy, které mají v tabulce uvedeny symbol „x“ předložily spis pouze v jednom ze dvou hodnocených roků.

Tabulka 5 Odvolání předložená ÚMČ Prahy

	2018	2019
ÚMČ Praha 1	1x odvolání	9x odvolání
ÚMČ Praha 2	x	2x odvolání
ÚMČ Praha 3	x	1x odvolání
ÚMČ Praha 4	1x odvolání	1x odvolání
ÚMČ Praha 5	x	6x odvolání
ÚMČ Praha 8	x	2x odvolání
ÚMČ Praha 13	x	1x odvolání
ÚMČ Praha 15	2x odvolání	x
Celkem	4x odvolání	22x odvolání

Zdroj: Data Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru dopravněsprávních činností, vlastní zpracování autorky práce.

Část 2)

Otázka 5 autorky: Dále Vám v rámci možného připomínkování byly předloženy návrhy na zrušení možnosti odpočtu bodů, po absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku

bezpečné jízdy (předkladatel Dopravní akademie a.s., č.j. 6/2019-510-LD). **Jaké je Vaše stanovisko k této připomínce?**

Odpověď 5 předkladatele: „*Ministerstvo dopravy v této chvíli nezvažuje, že by zrušilo možnost odpočtu bodů po absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy.*“

Otázka 6 autorky: **Je školení bezpečné jízdy opravdu účinným nástrojem teoretického a praktického výcviku řidičů a lze ho považovat za druh odborného školení prohlubujícího dovednosti řízení automobilů tak, aby byly řidiči po jeho absolvování odečteny 3 body z bodového hodnocení řidiče?**

Poznámka autorky k otázce 6: Dle studií (Projekt EU Advanced) má toto školení na řidiče spíše opačný účinek (absolvování vyvolá u řidičů nežádoucí posílení sebevědomí a řidič se stává paradoxně rizikovějším).

Odpověď 6 předkladatele: „*Předmětem školení bezpečné jízdy (ve smyslu zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů) je získání a prohloubení teoretických znalostí v oblasti teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy, seznámení se s nejčastějšími příčinami dopravních nehod, včetně způsobu jejich předcházení, a důsledky protiprávního jednání řidičů motorových vozidel, a to v rozsahu stanoveném prováděcím právním předpisem k zákonu o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.*

Účastník kurzu si též prohloubí praktické znalosti a dovednosti v rámci prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích prováděním výcviku, tj. praktickou jízdou s motorovým vozidlem pod dohledem lektora bezpečné jízdy na výcvikové ploše umožňující nácvik předcházení a řešení situací, při kterých je značně ztížena možnost ovládat vozidlo, a to formou bezpečné a defenzivní jízdy na výcvikové ploše, která je technicky vybavená k nácviku úkonů specifikovaných v prováděcím právním předpise k zákonu o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Lektor je s účastníkem kurzu spojen komunikačním zařízením, které mu umožňuje dávat účastníkovi kurzu po celou dobu výcviku pokyny a vyhodnocovat jejich plnění průběžně v průběhu výcviku. Po ukončení výcviku provádí lektor bezpečné jízdy vyhodnocení účastníka kurzu.

Z výše uvedeného vyplývá, že školení bezpečné jízdy má jednoznačně za cíl zdokonalit odbornou způsobilost účastníka kurzu ve formě získání nových bezpečnostních návyků a prohloubení stávajících znalostí a dovedností, včetně praktického nácviku zvládnutí krizových situací.“

Otázka 7 autorky: Dále bych se chtěla zeptat, kolik řidičů v období 5 let (rok 2014, 2015, 2016, 2017, 2018) absolvovalo školení bezpečné jízdy za účelem odpočtu bodů?

Odpověď 7 předkladatele: *„V roce 2014 to bylo 2 415 řidičů. V roce 2015 to bylo 2 158 řidičů. V roce 2016 to bylo 2 099 řidičů. V roce 2017 to bylo 1 840 řidičů. V roce 2018 to bylo 1 736 řidičů.“*

Část 3)

Navrhované změny (zvýrazněny tučně) v ust. § 125e zákona č. 361/2000 Sb.:

§ 125e Společná ustanovení k přestupkům

(2) V řízení o přestupku správní orgán nepřipustí zastoupení obecným zmocněncem, pokud obecný zmocněnec zastupuje v různých věcech opětovně.

Otázka 8 autorky: Kde je vymezen pojem obecný zmocněnec? Je tato změna dostatečným vymezením toho, v jakých případech správní orgán nepřipustí možnost zastoupení?

Odpověď 8 předkladatele: *„Ministerstvo dopravy se domnívá, že způsob, jakým je vymezeno nepřipuštění zastoupení obecným zmocněncem v § 125e odst. 2 návrhu novely zákona o silničním provozu je dostačující, byť nelze vyloučit, že po mezirezortním připomínkovém řízení bude tato úprava dále specifikována, nebo s ohledem na současně projednávaný návrh novely zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, dokonce zcela vypuštěna.*

K návrhu novely zákona č. 250/2016 Sb. totiž byla uplatněna připomínka Ministerstva dopravy, jež byla akceptována, spočívající v požadavku na vložení úpravy, kterou by nebylo v řízení o přestupku připuštěno zastoupení zmocněncem, který tuto činnost vykonává opakovaně, ačkoliv není advokátem.

Předmětný návrh § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu byl inspirován § 27 odst. 1 a 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že: „(1) Účastník se může dát zastoupit také kteroukoliv fyzickou osobou, která je plně svéprávná. Tento zástupce může jednat jedině osobně. (2) Soud rozhodne, že zastoupení podle odstavce 1 nepřipouští, jestliže zástupce zřejmě není způsobilý k řádnému zastupování, anebo jestliže jako zástupce vystupuje v různých věcech opětovně.“

Jelikož navrhované znění v zákoně o silničním provozu vychází z vymezení v občanském soudním řádu, jakož i z vymezení v soudním řádu správním, a díky skutečnosti, že k tomuto pojmu existuje též řada výkladů v odborné literatuře a judikatuře, se Ministerstvo dopravy domnívá, že správním orgánům nebude činit obtíže tento pojem v praxi aplikovat.“

Otázka 9 autorky: Jakým způsobem bude v praxi správní orgán odmítat zastupování?

Odpověď 9 předkladatele: *„V rámci mezirezortního připomínkového řízení k návrhu novely zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, bylo s Ministerstvem vnitra též dohodnuto, že v těchto případech bude explicitně stanovena forma usnesení, které se pouze poznamená do spisu.“*

Část 4)

Navrhované změny (zvýrazněny tučně) v ust. § 125c zákona č. 361/2000 Sb.:

§ 125c Přestupky fyzických osob

„(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

f) při řízení vozidla

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,.....

...(7) Příkazem na místě se uloží pokuta

d) 5000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 2, 5, 7, 9 nebo 10.....“

Otázka 10 autorky: V důvodové zprávě k předloženému návrhu zákona uvádíte, že je nezbytné posílit možnost vyřešit přešůpek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má mít větší výchovný účinek a současně nedojde k zatěžování dalších správních orgánů případným vedením řízení o přešůpku.

Je vhodné aplikovat tento cíl předloženého návrhu zákona i na tak závažné přešůpky, jako je např. překročení rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více, tedy přešůpek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu? V současném znění zákona je za tento přešůpek uložena pokuta od 5 000 do 10 000 Kč, zákaz činnosti od šesti do jednoho roku, bez možnosti vyřešení přešůpku příkazem na místě.

Odpověď 10 předkladatele: „Smyslem a účelem návrhu zákona o silničním provozu je rozšířit možnost vyřešit přešůpek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má větší výchovný účinek a nedochází k zatěžování správních orgánů ani účastníků řízení dalším vedením řízení o přešůpku.“

Díky nastavenému principu prováděcího návrh novelty zákona o silničním provozu tzv. „2x a dost“ u přešůpků hodnocených 6 body (jedná se o nahrazení krátkodobých zákazů činnosti) dojde v případě, kdy přešůpek bude spáchán opakovaně ve 12 po sobě jdoucích kalendářních měsících k tzv. „vybodování“ řidiče a pozbytí jeho řidičského oprávnění, čímž bude zajištěn postih případné recidivy.“

Otázka 11 autorky: Dle návrhu by bylo možné vyřešit tento přešůpku příkazem na místě, a to uložením pokuty 5 000 Kč, bez uložení zákazu činnosti. Současně bude řidiči zaznamenáno k pokutě ještě 6 bodů. V případě opakování tohoto přešůpku do jednoho roku dojde tedy k vybodování řidiče.

Z jakého důvodu se dle Vašeho stanoviska jedná o preventivní působení na řidiče, kdy se ze sankce a uložených bodů řádně poučí, dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a řidič se bude již v silničním provozu chovat ukázkově?

Odpověď 11 předkladatele: „U některých přešůpků byl správní trest zákazu činnosti odstraněn (i u přešůpku podle navrhovaného § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2.), avšak je zde myšleno na recidivu, která je trestána právě výše popsánými principy, tzn. pozbytím řidičského oprávnění v okamžiku, kdy řidič dosáhne 12 bodů.“

Otázka 12 autorky: Na tuto otázku navazuje další a to, zda by nebylo vhodné zavést povinné informování řidičů o udělení trestných bodů a jejich počet v okamžiku uložení sankce (např. policistou příkazem na místě)? Dnešní právní úprava na tento problém nepamatuje a policista ani správní orgán nejsou povinni sdělovat skutečnost, že došlo k udělení bodů řidiči za spáchání přestupku.

Odpověď 13 předkladatele: *„Návrh novely zákona o silničním provozu pro větší informovanost řidičů o dosaženém počtu bodů, resp. o výši bodového hodnocení, počítá s možností informovat občana o jakékoliv změně stavu bodového hodnocení, o které bude informován ten řidič, který u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností požádá, aby mu byl stav bodového hodnocení zaslán a zvolí si, jakou formou má k tomuto docházet (zda prostřednictvím textové zprávy, e-mailu nebo datové schránky).*

Rovněž si každý řidič může stav svého bodového konta ověřit na jakémkoliv kontaktním místě veřejné správy nebo přes Portál občana.

O povinnosti informovat řidiče přímo na místě se neuvažuje, neboť body nejsou stále chápány jako správní trest, tudíž uváděny být nemusí.“

10 Zhodnocení výsledků a doporučení

Diplomová práce a provedené analýzy jsou rozděleny na několik parciálních částí, jejichž úkolem je naplnění všech cílů práce, za využití relevantních zdrojů informací. Tuto kapitolu lze považovat za určitý souhrn navrhovaných opatření ke zlepšení situace, a na základě provedených úvah i za souhrn návrhů *de lege ferenda*.

10.1 Vyhodnocení, doporučení a návrhy de lege ferenda

Na základě aplikace teoretických poznatků v podmínkách hl. m. Prahy byly provedeny analýzy druhotných dat o četnosti výskytu vybraných přestupků za období let 2015 – 2019. Tato data byla zpracována do podoby přehledných grafů a tabulek a z celkové analýzy jsme došli k následujícím závěrům. Počet oznámených přestupků za jednotlivé roky má stoupající tendenci (mimo odchylku v roce 2017) s tím, že tato vývojová tendence by měla i nadále přetrvávat. Analýzou ekonomických dat z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla získaných na území hlavního města Prahy jsme došli k následujícím závěrům. Ve všech sledovaných letech více jak 60 % provozovatelů zaplatilo výzvu správního orgánu k uhrazení určené částky, která byla stanovena na základě spáchání přestupku v silničním provozu s jejich vozidlem. Tato tendence je po celé sledované období stálá s rozdílem ± 2 %, což můžeme z ekonomického hlediska považovat za pozitivum. Nicméně, v kontextu s počtem oznamovaných přestupků to znamená, že počet přestupků se navyšuje, což svědčí o stále více negativním postoji řidičů k dodržování pravidel silničního provozu. Řešení tohoto problému spatřuje autorka v předloženém návrhu novelizace zákona o silničním provozu, čímž se bude zabývat níže.

Pro zjednodušení práce správních orgánů by autorka práce navrhovala následující změny.

Z Tabulky 4 Přehled ekonomických dat k Výzvě k uhrazení určené částky, konkrétně z 6. řádku, můžeme vyčíst celkové počty výzev za jednotlivé roky, které byly zaplacený až po termínu splatnosti, tedy až po 15 dnech ode dne jejich doručení. Na tento údaj navazuje řádka níže, ve které je zobrazena celková částka v korunách českých, která byla vrácena odesílatelům nazpět. Pokud se zaměříme na poslední rok 2019, je z tabulky patrné, že 33 077 výzev s určenou částkou bylo zaplacený po termínu splatnosti a MHMP tak musel vracet částku ve výši 18,5 mil. Kč. K tomuto by autorka práce navrhovala v ustanovení

§ 125h odst. 3 zákona o silničním provozu prodloužit lhůtu splatnosti určené částky ze stávajících 15 dnů na 30 dnů ode dne doručení výzvy. Tento návrh je podložen nejen zkušenostmi správních orgánů z praxe, ale i častými reakcemi provozovatelů vozidel, kteří částku určenou ve výzvě nestačili zaplatit v termínu, a částka jim byla vrácena nazpět. Často pak v praxi dochází k situacím, že provozovatelé nechápou, proč jim správní orgán pokutu vrací, byť se s platbou opozdí o jeden den. V určitých případech nejsou provozovatelé schopni z objektivních důvodů platbu uskutečnit v zákonem stanovené lhůtě do 15 dnů, a proto by prodloužení této lhůty mělo pozitivní dopady jak pro provozovatele, tak i pro správní orgány, kterým by ubylo případů k řešení.

Další změny se týkají předloženého návrhu na změnu zákona o silničním provozu, jehož předkladatelem je Ministerstvo dopravy. K lepšímu pochopení vybraných bodů návrhu zákona byl předkladatel osloven a s jeho zástupcem, panem JUDr. Miroslavem Kvapilem, provedla autorka práce rozhovor.

První otázka se týkala změny v převedení agendy přestupků páchaných v provozu na pozemních komunikacích na území hl. m. Prahy tak, aby prvostupňovým správním orgánem byly jednotlivé ÚMČ a odvolacím správním orgánem MHMP. Předkladatel k otázce uvedl, že novelizace by neměla vyvolat nijak vysokou míru rizika nejednotnosti právních názorů a roztříštěnosti správních postupů, s čímž autorka práce zcela souhlasí. Stejně riziko hrozí již nyní, kdy v prvním stupni rozhoduje velké množství úřadů po celé České republice. S čímž však autorka nesouhlasí je připravenost ÚMČ na tuto změnu, což bylo i obsahem otázky 2 autorky k předkladateli. Účinnost novely je plánovaná od 01.03.2021, ale doposud je návrh zákona v Poslanecké sněmovně v opakovaném 2. čtení. Autorka práce proto navrhuje, aby účinnost novely byla odložena na pozdější datum. Zároveň by mělo ze strany MHMP a jednotlivých ÚMČ docházet k oboustranné spolupráci při přípravách na tuto změnu. Autorka práce proto dále navrhuje, aby docházelo ze strany MHMP k odborným školením příslušných zaměstnanců ÚMČ, které by znamenaly přínos při následném převedení agendy.

Další navrhovaná změna se týká tzv. obecných zmocněnců a možnosti správních orgánů nepřipustit takovéto zmocnění v případech, že obecný zmocněnec vystupuje opakovaně jako zástupce v různých řízeních. Předkladatel se k této změně blíže vyjádřil v odpovědi 8, kdy uvedl, že inspirací pro tuto změnu byl občanský soudní řád. Na otázku autorky zda je

ve změně dostatečně vymezeno, v jakých případech správní orgán nepřipustí možnost zastoupení, se předkladatel odkázal na odbornou literaturu a řadu judikátů s tím, že se domnívá, že správním orgánům nebude činit obtíže tento pojem v praxi aplikovat. S tímto názorem autorka práce plně souhlasí, pouze navrhuje vložení úpravy formy usnesení, kterým bude správní orgán zastupování odmítat, do návrhu novely PřesZ pro lepší aplikaci tohoto ustanovení v praxi a usnadnění práce správních orgánů, aby došlo k předejití možných odlišností v interpretaci zákona.

Další změna se týká přestupku překročení dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více, tedy přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. V současném znění zákona je za tento přestupek uložena pokuta od 5 000 do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku, bez možnosti vyřešení přestupku příkazem na místě. Nově má jít tento přestupek vyřešit uložením pokuty příkazem na místě bez uložení zákazu činnosti. Předkladatel k věci ve své odpovědi 10 uvádí, že smyslem a účelem návrhu zákona je rozšířit možnost vyřešit přestupek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má větší výchovný účinek a dále by nedocházelo k neúměrnému zatěžování správních orgánů. S tímto odůvodněním autorka práce souhlasí, neboť zastává názor, že pokud se řidič dopustí takto závažného přestupku z nedbalosti, v minulosti se choval v provozu ukázkově a nebude se to již více opakovat, měl by dostat „druhou šanci“ uložením správního trestu „pouze“ v podobě vysoké pokuty, nikoliv uložením zákazu činnosti. Nicméně by tento trest ještě doprovázelo zaznamenání 6 trestných bodů do karty řidiče, což by zajišťovalo postih případné recidivy.¹¹⁹

Na dané téma navazuje další otázka autorky, a to zda by nebylo vhodné zavést povinné informování řidičů o zapsání trestných bodů a jejich počtu v okamžiku uložení sankce. Dnešní právní úprava na tento problém nepamatuje a policista ani správní orgán nejsou povinni sdělovat skutečnost, že došlo k udělení bodů řidiči za spáchání přestupku. K tomuto předkladatel ve své odpovědi 13 uvedl, že návrh novely počítá s možností informovat občana o jakékoli změně stavu bodového hodnocení, avšak pouze v tom případě, že si o to sám, u příslušného úřadu obce s rozšířenou působností požádá. A dále uvádí, že každý řidič si stav svého bodového konta může zjistit různými způsoby sám a že

¹¹⁹ Pokud by řidič spáchal tento přestupek opakovaně ve 12 po sobě jdoucích kalendářních měsících, došlo by k tzv. vybodování řidiče a ten by tak pozbyl řidičské oprávnění na dobu 1 roku.

o povinnosti informovat řidiče přímo na místě se neuvažuje, neboť body nejsou stále chápány jako správní trest. S tímto závěrem předkladatele se autorka práce neztotožňuje, a proto navrhuje zavedení povinnosti informovat řidiče o zapsání trestných bodů a jejich počtu v okamžiku uložení sankce. Řidič by měl vždy dostat informaci o každém provedeném záznamu bodů tak, aby jej obava z možného pozbytí řidičského oprávnění na dobu 1 roku donutila chovat se ukázkově v provozu na pozemních komunikacích. Tato povinnost by byla ze strany státu zajištěna vhodným způsobem vždy při vydání rozhodnutí o uložení sankce.

11 Závěr

Diplomová práce byla zaměřena na projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Hlavním cílem práce bylo na základě analýzy právní úpravy problematiky přestupkového řízení v oblasti dopravy vyhodnotit postupy orgánů územně samosprávných celků, a to konkrétně správních orgánů hl. m. Prahy. Dále na základě obsahové analýzy právních textů vyhodnotit právní úpravu vybraných přestupků páchaných v provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. Dílčím cílem číslo 1 bylo vyhodnocení problematiky odvolacího řízení v oblasti přestupků a dílčím cílem číslo 2 byla specifikace pojmu obecný zmocněnec s definicí projevů v praxi.

Cílem aplikační části práce bylo na základě analýzy druhotných dat o četnosti výskytu přestupků na území hl. m. Prahy za období let 2015 – 2019 provést jejich vyhodnocení a dále zhodnotit ekonomická data z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla taktéž získaná na území hl. m. Prahy. Poslední část práce se zabývá podrobnou analýzou připravované novelizace zákona o silničním provozu.

V úvodu teoretické části práce byly uvedeny podstatné právní předpisy, došlo k vymezení základních pojmů a byl charakterizován pojem přestupek. Dále došlo k definici základních skutkových podstat přestupků v dopravě souvisejících s objektivní odpovědností provozovatele vozidla. V další části bylo podrobně popsáno celé správní řízení v obecné rovině a následující část se věnovala správnímu řízení konkrétně v případě řešení přestupku provozovatele vozidla na území hl. m. Prahy. V navazující části byla provedena deskripce procesu odvolacího řízení, čímž došlo k naplnění dílčího cíle číslo 1. Závěrem teoretické části byl charakterizován pojem obecný zmocněnec a došlo ke specifikaci jejich projevů v praxi, čímž byl naplněn dílčí cíl číslo 2.

Práce dále objasňuje postup správních orgánů činných ve správním řízení v oblasti přestupků páchaných v dopravě. Jedná se především o přestupky spojené s objektivní odpovědností provozovatele vozidla spáchané na území hl. m. Prahy. Z práce vyplývá, že postup správních orgánů spojený s předzahajovací fází a se samotným řízením je velice různorodý, a může být i poměrně komplikovaný. Platná právní úprava nebývá vždy jednotná a v praxi se musí mnohdy využívat podpůrné judikatury a odborných komentářů.

Při aplikaci teoretických poznatků vyplývajících z práce dojdeme k závěru, že i přes novelizace stěžejních zákonů realizovaných v minulosti je potřeba reagovat na stále se vyvíjející dobu. Právní úprava by měla dopadat na co možná nejvíce situací a měla by být jednotná. Jedním z přínosů, je např. nový přestupkový zákon. Jeho účinností došlo mj. ke sjednocení právní úpravy odpovědnosti za správní delikt fyzických, právnických a fyzických podnikajících osob. Ustanovení jednotného pojmu přestupek, který nahradil dosavadní správní delikty a jiné správní delikty, přispělo ke sjednocení úpravy řízení o přestupku. Dalším přínosem by měl být i právě projednávaný návrh zákona, kterým má dojít ke změně zákona o silničním provozu a jeho modifikace má s sebou přinést řadu změn.

Cílem navrhované úpravy je především zvýšit bezpečnost silničního provozu. K tomu by mělo dopomoci nejen zpřísnění správních trestů, ale i nové vymezení sazeb správních trestů tak, aby důsledně odpovídaly závažnosti přestupku, a aby bylo možné okamžitě z provozu vyloučit ty řidiče, kteří nemají základní předpoklady pro řízení.

V praktické části byly teoretické poznatky aplikovány v podmínkách hlavního města Prahy, kde na základě analýzy druhotných dat o četnosti výskytu přestupků za období let 2015 – 2019 a ekonomických dat z oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla získaných na území hlavního města Prahy, bylo provedeno vyhodnocení výzkumu. Na jeho základě byla navržena opatření ke zlepšení situace v dané oblasti a bylo navrženo doplnění postupů správních orgánů na úseku projednávání přestupků proti bezpečnosti, které by měly vést k zefektivnění správního řízení.

Autorka zastává názor, že provedený výzkum přinesl řadu podstatných poznatků, které je možné aplikovat do praxe nebo využít jako inspiraci k doplnění návrhu novelizace právní úpravy.

Pro autorku je pozitivní informací, že zaměstnavatel projevil zájem o možnost využití diplomové práce jako vhodného studijního materiálu pro nově přijaté zaměstnance na Odbor dopravněsprávních činností. Teoretická oblast přináší přehlednou sumarizaci postupu správních orgánů se zaměřením právě na orgány MHMP. Poznatky získané z teoretické oblasti by novým zaměstnancům napomohly lépe se zorientovat v jejich pracovní náplni. Výsledky získané analýzou druhotných dat poskytnutých právě

z databáze zaměstnavatele, by mohly být použity při školení stávajících zaměstnanců či ostatních spolupracujících subjektů. V tomto spatřuje autorka hlavní přínos práce.

12 Seznam použitých zdrojů

12.1 Literatura

BOHADLO, David. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788075980526.

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 9788090602410.

JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckova edice komentované zákony. ISBN 9788074007514.

HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. ISBN 9788073670405.

HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-624-1.

HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. *Správní právo hmotné: obecná část*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7.

HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-365-0.

HRABÁK, Jan. *Správní řád s výkladovými poznámkami a vybranou judikaturou*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7598-134-9.

MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 2006. Psyché (Grada). ISBN 8024713624.

KLIKOVÁ, Alena, Petr HAVLAN, Marek CHADIMA, et al. *Správní řád*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Meritum (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-943-4.

KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 80-86432-54-8.

KROPÁČ, Jiří. *Statistika B: jednorozměrné a dvourozměrné datové soubory, regresní analýza, časové řady*. 2., dopl. vyd. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, 2009. ISBN 978-80-214-3295-6.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. Praha: Leges, 2018. Komentátor. ISBN 9788075022929.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. ISBN 9788075023834.

PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-221-9.

PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012. ISBN 978-80-7239-281-0.

SKULOVÁ, Soňa. *Správní právo procesní*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-381-0.

VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. ISBN 9788072731664.

12.2 **Zákony**

ČESKO. Zákon č. 99/1963 Sb. ze dne 04. prosince 1963 občanský soudní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1963, částka 56. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1963-99>.

ČESKO. Zákon č. 20/2000 Sb. ze dne 18. ledna 2000 o poštovních službách a o změně některých zákonů (zákon o poštovních službách). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 10. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-29>.

ČESKO. Zákon č. 131/2000 Sb. ze dne 13. dubna 2000 o hlavním městě Praze. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 39. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-131>.

ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

ČESKO. 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. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>.

ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>.

ČESKO. Zákon č. 300/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 98. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-300>.

ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 122. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

12.3 Judikatura

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.10.2003, č.j. 7 A 58/2002 – 41 [online]. 2016 [cit. 2019-11-25]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2002/0058_7A_0200040A_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 04.11.2003, č.j. 7 A 76/2002-47 [online]. 2003 [cit. 2019-11-01]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2002/0076_7A_0200047A_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.11.2003, č.j. 5 A 73/2002 – 41 [online]. 2003 [cit. 2020-01-03]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2002/0073_5A_0200034A_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.03.2010, č. j. 8 As 68/2009-83 [online].
2010 [cit. 2019-12-10]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0068_8As_0900_898921c7_8a0f4bae_8c5f_f7ff6c005f83_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 04.05.2011, č. j. 1 As 27/2011 – 90 [online].
2011 [cit. 2019-01-05]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2011/0143_4As_1300007_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17.02.2015, č. j. 7 Azs 13/2015 [online].
2015 [cit. 2019-12-01]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0013_7Azs_1500028_20150304105128_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.07.2015, č.j. 8 As 180/2014 - 45 [online].
2015 [cit. 2020-01-15]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2014/0180_8As_1400045_20150807134414_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22.10.2015, č.j. 8As 110/2015 - 46 [online].
2015 [cit. 2019-12-06]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0110_8As_1500046_20151104153032_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16.06.2016, č. j. 6 As 73/2016 – 40 [online].
2016 [cit. 2019-11-11]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2016/0073_6As_1600040_20160704103138_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26.08.2016, č. j. 4 As 123/2016 – 29 [online].
2016 [cit. 2019-01-05]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2016/0123_4As_1600024_20160923121547_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10.12.2018, č.j. 6 As 286/2018 [online].
2018 [cit. 2020-01-28]. Dostupné

z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0286_6As_1800034_20181219113912_20190102120022_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2018, č.j. 5 Azs 163/2018-26 [online]. 2018 [cit. 2020-01-25]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0163_5Azs_1800026_20181227180744_20190103092104_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18.12.2018, č. j. 4 As 113/201 – 39 [online]. 2018 [cit. 2020-01-14]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0113_4As_1800039_20190103115210_20190107084043_prevedeno.pdf.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci králové ze dne 22.01.2019, č.j. 30 A 86/2017-4 [online]. 2019 [cit. 2019-11-28]. Dostupné z: http://nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2017/30A_86_2017_42_20190208104331_prevedeno.pdf.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 09.05.2019, č. j. 6 As 327/2018 - 33 [online]. 2019 [cit. 2020-01-10]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2018/0327_6As_1800033_20190517142804_20190528154024_prevedeno.pdf

12.4 Webové stránky

Materiál - Portál Aplikace ODok. *Portál Aplikace ODok* [online]. Praha: Úřad vlády České republiky, 2019 [cit. 2019-07-12]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>.

Novela zjednodušující bodový systém je v připomínkovém řízení. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2019 [cit. 2019-12-12]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Novela-zjednodusujici-bodovy-system-je-v-pripomink>.

S pojištěním proti pokutám u soudu neuspěl. *Novinky.cz* [online]. Praha: Právo, 2018 [cit. 2020-01-05]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/s-pojistenim-proti-pokutam-u-soudu-neuspel-40261822>.

INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019. *Policie České republiky* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

Přehled stavu vozového parku. *Svaz Dovozců Automobilů* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-21]. Dostupné z: <http://portal.sdac.cz/stat.php?v#rok=2019&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>.

Sněmovní tisk 374. *Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-01-23]. Dostupné z: <https://public.psp.cz/en/sqw/historie.sqw?o=8&t=374>.

Ročenka dopravy Praha 2018. *TSK Praha* [online]. Praha: TSK hl. m. Prahy, 2019 [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2018-cz.pdf>.

13 Přílohy

Příloha 1 Seznam míst určených k měření

JID: PCR00ETRF064933354



Prostředí a ochrana

Ředitel
Krajské ředitelství policie hl. města Prahy



Praha 20. září 2019
Č. j. KRPA-212599-5/ČJ-2019-0000DI
Počet stran: 2
Přílohy: 1/3

Vážený pane řediteli,

na základě závěrů společných jednání k problematice bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v hlavním městě Praze a po zvážení všech rozhodujících kritérií, která bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivňují, tedy zejména poznatků o nekázní řidičů, vývoje dopravní nehodovosti a jejich následků s ohledem na místa se zvýšeným pohybem chodců včetně dětí u základních škol byla opět provedena revize seznamu míst, na kterých by Městská policie hl. m. Prahy mohla spolupůsobit v oblasti měření rychlosti vozidel.

Seznam míst Vám zasilám v příloze mého dopisu a rovněž je s okamžitou účinností určuji ve smyslu § 79a zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jako místa pro výkon měření rychlosti vozidel strážníky Městské policie hl. m. Prahy. Nabytím účinnosti tohoto seznamu ruším dříve zasláný seznam pod Č.j. KRPA-212599-4/ČJ-2019-0000DI. Současně Vás i nadále žádám, z důvodu zajištění požadované součinnosti s Policií ČR, o zaslání plánů měření rychlosti.

S pozdravem

brig. gen. Ing. Tomáš Lerch
schváleno elektronicky

Vážený pan
Ing. Eduard ŠUSTER
ředitel
Městská policie hl. m. Prahy
Korunní 98
101 00 PRAHA 10

Kongresová 1666/2
140 00 Praha

Tel.: 974821220
Fax:
Email: krpa.kr.podatelna@pcr.cz

www.pcr.cz

Příloha 1 Seznam míst určených k měření str. 2

Příloha k č.j.KRPA-212599-5/ČJ-2019-0000DI

Počet listů: 3

Místa k měření rychlosti strážníky MP

-
01. Praha 1, ul. Dvořákovo nábřeží v úseku od kříž. s ul. Nové Mlýny (včetně) a vjezdem na nám. Curieových,
02. Praha 1, ul. Jelení, Mariánské hradby mezi kříž. s ul. U Brusnice a kříž. s ul. Badeniho, Chotkova,
-
03. Praha 2, ul. Italská v úseku mezi kříž. s ul. Na Smetance a kříž. s ul. Lichnická,
04. Praha 2, ul. Sekaninova v úseku mezi kříž. s ul. Svatoplukova a vjezdem na Ostrčilovo nám.,
05. Praha 2, ul. V Pevnosti v úseku mezi Tábořskou a Leopoldovou bránou,
06. Praha 2, ul. K Rotundě v úseku mezi kříž. s ul. V Pevnosti a kříž. s ul. Štulcova, Soběslavova,
-
07. Praha 3, ul. Koněvova v úseku mezi domem č. 211 a kříž. s ul. Na vrcholu,
08. Praha 3, ul. Koněvova v úseku mezi domem č. 198 a kříž. s ul. Na Chmelnici,
09. Praha 3, ul. Koněvova v úseku mezi domem č. 238 a kříž. s ul. Spojovací,
-
10. Praha 4, ul. Vídeňská v celé své délce,
11. Praha 4, ul. Vrbova v celé své délce,
12. Praha 4, ul. Na Chodovci v celé své délce,
13. Praha 4, ul. Jeremenkova v celé své délce,
14. Praha 4, ul. Zálesí v celé své délce,
15. Praha 4, ul. Čiklova v úseku mezi SVO č. 409730 a SVO č. 410347,
16. Praha 4, ul. Petra Rezka v celé své délce,
-
17. Praha 5, ul. Plzeňská v úseku mezi SVO č. 501 509 a kříž. s ul. U Kavalkry,
18. Praha 5, ul. Podbělohorská v úseku mezi domem č. 22 a domem č. 26,
19. Praha 5, ul. Radlická v úseku mezi kříž. s ul. Stará Stodůlecká a kříž. s ul. V Zářezu,
20. Praha 16, ul. K Cementárně (Pod Klapicí) v úseku mezi kříž. s ul. Pod Velkým hájem a kříž. s ul. Prvomájová,
21. Praha 16, ul. E. Přemyslovny (Na Baních) v úseku mezi kříž. s ul. Zvonařská a kříž. s ul. Faltysova,
22. Praha 16, ul. Radotínská v úseku mezi domem č. 18 a domem č. 69,
23. Praha 16, ul. Kartická v celé své délce,
24. Praha 16, ul. Zderazská v úseku mezi kříž. s ul. Otínská a kříž. s ul. Karlická,
25. Praha 16, ul. Výpadevová v úseku mezi kříž. s ul. Přeštínská a kříž. s ul. Matějovského,
-
26. Praha 6, ul. Na Vypichu v celé své délce,
27. Praha 6, ul. Ruzyňská v celé své délce,
28. Praha 6, ul. Roztocká v celé své délce,
29. Praha 6, ul. Kamýčká v celé své délce,
30. Praha 6, ul. Nebušická v úseku mezi kříž. s ul. Na Malé Šárce a nám. Padlých,
31. Praha 6, ul. Vlastina v celé své délce,
32. Praha 6, ul. Suchdolská v celé své délce,
33. Praha 6, ul. K Tuchoměřicům v úseku mezi SVO č. 613318 a SVO č. 613297,
34. Praha 6, ul. Ankerská v úseku mezi SVO č. 602188 a SVO č. 602210,
35. Praha 6, ul. Pod Novým lesem v celé své délce,
36. Praha 6, ul. Šárecké údolí v úseku mezi domy č. 36 a č. 56,
-
37. Praha 7, ul. Trojská v úseku mezi kříž. s ul. Pod Lisem a kříž. U Trojského zámku,
38. Praha 7, ul. Bubenské nábřeží v celé své délce,
39. Praha 7, Ortenovo nám. v úseku mezi kříž. s ul. Přivozní a kříž. Ortenovo nám., ul. Vrbenského,
40. Praha 7, ul. nábřeží Kpt. Jaroše v celé své délce,
41. Praha 7, ul. Veletržní v úseku mezi Letenským náměstím a kříž. s ul. Dukelských hrdinů,

Příloha 1 Seznam míst určených k měření str. 3

-
42. Praha 8, ul. Zernosecká v úseku mezi kříž. s ul. Burešova a kříž. s ul. Famfulikova,
43. Praha 8, ul. Horňátecká v úseku mezi kříž. s ul. Přemyslská a kříž. s ul. Klapkova,
44. Praha 8, ul. Čimická v úseku mezi kříž. s ul. Tišická a kříž. s ul. Mlazická,
45. Praha 8, ul. Lodžská v celé své délce,
-
46. Praha 9, ul. Lovosická v úseku mezi domem č. 711/30 a kříž. s ul. Zásadská,
47. Praha 9, ul. Českobrodská v úseku mezi kříž. s ul. Pod Táborem a domem č. 34,
48. Praha 9, ul. Poděbradská v úseku mezi SVO č. 900 288 a domem č. 531/50,
49. Praha 9, ul. Mladoboleslavská v úseku mezi kříž. s ul. Semčická a kříž. s ul. Nymburská,
50. Praha 9, ul. Mladoboleslavská v úseku mezi kříž. s ul. Lohenická a kříž. s ul. Ronovská,
51. Praha 9, ul. Nad Krocinkou v celé své délce,
52. Praha 18, ul. Schoellerova v úseku mezi domem č. 876/14 a domem č. 954/55,
53. Praha 19, ul. K Cihelně v úseku mezi domem č. 59/2 a kříž. s ul. Pod garážemi,
54. Praha 19, ul. Polabská v úseku mezi kříž. s ul. Za Mústkem a kříž. s ul. Na Kačence,
-
55. Praha 10, ul. Práčská v úseku mezi SVO č. 002 853 a SVO č. 002 843,
56. Praha 10, ul. Práčská v úseku mezi kříž. s ul. Aubrechtové a SVO č. 002 856,
57. Praha 10, ul. Švehlova v úseku mezi SVO č. 007 532 a domem č. 15,
58. Praha 10, ul. Průběžná v úseku mezi domem č. 56 a domem č. 74,
59. Praha 10, ul. Vršovická, v úseku mezi kříž. s ul. U Vršovického nádraží a kříž. s ul. Perucká,
-
60. Praha 11, ul. Výstavní v úseku mezi SVO č. 422 207 a SVO č. 422 230,
61. Praha 11, ul. Opatovská v úseku mezi SVO č. 421 987 a SVO č. 421 994,
62. Praha 11, ul. Květnového vítězství v úseku mezi domem č. 57 a domem č. 53,
63. Praha 11, ul. Ke Kateřinkám v úseku mezi domem č. 1412 a domem č. 1403,
-
64. Praha 12, ul. Generála Šišky v úseku mezi kříž. s ul. Dolnocholupická a kříž. s ul. Novodvorská,
65. Praha 12, ul. Lhotecká v úseku mezi kříž. s ul. U Kamýku a kříž. s ul. Čsl. Exilu,
66. Praha 12, ul. Novodvorská v úseku mezi kříž. s ul. Freiwaldova a kříž. s ul. Písnická,
67. Praha 12, ul. Komořanská v úseku mezi kříž. s ul. K Výstrkovu a kříž. s ul. Na Šabatce,
-
68. Praha 13, ul. Plzeňská v úseku mezi kříž. s ul. Jeremiášova, Slánská a kříž. s ul. Ke Koh-i-nooru,
69. Praha 13, ul. Hrozenkovská v úseku mezi kříž. s ul. Na Radostí a kříž. s ul. Věstonická,
-
70. Praha 14, ul. Broumarská v úseku mezi kříž. s ul. Vajgarská a kříž. s ul. Stupská,
71. Praha 14, ul. Cíglerova v úseku mezi kříž. s ul. Bratři Venclíků a kříž. s ul. Pospíchalova,
72. Praha 14, ul. Ocelkova v úseku mezi kříž. s ul. Dobrovolného, Generála Janouška a bližší kříž. s ul. Bryksova,
73. Praha 14, ul. Kolbenova v úseku mezi kříž. s ul. Gbelská a kříž. s ul. Stěvačská,
74. Praha 21, ul. Slavětínská v úseku mezi kříž. s ul. V Soudním a kříž. s ul. Lochenická,
75. Praha 21, ul. Starokláňovická v úseku mezi kříž. s ul. Novosibířská a kříž. s ul. Čentická,
76. Praha 21, ul. Rohožnická v úseku mezi kříž. s ul. Malešovská a kříž. s ul. Miletická,
77. Praha 21, ul. K Dubči v úseku mezi kříž. s ul. Pod Jankovem a kříž. s ul. Solnická,
78. Praha 21, ul. Blešnovská v celé své délce,
79. Praha 21, ul. Šlechtitelská v celé své délce,
-
80. Praha 15, ul. Hornoměcholupská v úseku mezi kříž. s ul. Kunická a kříž. s ul. K Lesoparku,
81. Praha 15, ul. Starodubečská v úseku mezi kříž. s ul. Bezprašná a kříž. s ul. Za Pavilonem,
82. Praha 15, ul. Euklidova v úseku mezi sloupy VO č. 011663 a č. 011660,
83. Praha 22, ul. Mírová v úseku mezi kříž. s ul. Pod Zvoničkou a kříž. s ul. Pod Zastávkou,
84. Praha 22, ul. Květnového povstání v úseku mezi hotelem Park Holiday a kříž. s ul. K Pitkovicům,
-
85. Praha 5,6, Strahovský tunel směr tunel Mrázovka mezi 1150,3 m a 406,8 m,
86. Praha 5,6, Strahovský tunel směr ul. Patočkova mezi 392,9 m a 1160 m,
87. Praha 5,6, tunel Mrázovka směr ul. Dobříšská mezi 5055,3 m a 4591,3m,
88. Praha 5,6, tunel Mrázovka směr Strahovský tunel mezi 4555,2 m a 5139,6 m,
89. Praha 5, ul. Dobříšská směr Zlíchovský tunel mezi 3465 m a 2944 m,
90. Praha 5, ul. Dobříšská směr tunel Mrázovka mezi 2935 m a 3459 m,

Příloha 1 Seznam míst určených k měření str. 4

91. Praha 8, ul. Ústecká směr z centra mezi SVO č. 807347 a č. 807359,
 92. Praha 6, ul. Bělohorská směr z centra mezi SVO č. 601596 a č. 601618,
 93. Praha 6, ul. Evropská směr do centra mezi SVO č. 606697 a č. 606681,
 94. Praha 4, Podolské nábřeží směr do centra mezi SVO č. 401507 a č. 400039,
 95. Praha 10, Jižní spojka – Průmyslová, směr Barrandovský most mezi SVO č. 006343 a č. 006304,
 96. Praha 4, Jižní spojka – Barrandovský most, směr Krč mezi SVO č. 402879 a č. 402889,
 97. Praha 4, Jižní spojka – Krč - Chodovská, směr Teplice mezi SVO č. 402887 a č. 403012,
 98. Praha 4, Jižní spojka – Chodovská, směr Teplice mezi SVO č. 403010 a č. 403045,
 99. Praha 9, Poděbradská směr do centra mezi SVO č. 900446 a č. 900425,
 100. Praha 9, Poděbradská směr z centra mezi SVO č. 919696 a č. 900457,
 101. Praha 4, ul. 5. května směr do centra mezi SVO č. 409912 a č. 409893,
 102. Praha 5, ul. Strakonická směr do centra mezi SVO č. 521966 a č. 515573,
 103. Praha 6, ul. Patočkova směr do centra mezi SVO č. 600761 a č. 600737,
 104. Praha 5, ul. Dobříšská - tunel Mrázovka směr Strahovský tunel mezi 3459 m. a 4555,2 m,
 105. Praha 4, Jižní spojka – Spořilovská, směr 5. května mezi SVO č. 403037 a č. 403019,
 106. Praha 8, ul. Argentinská směr z centra po ul. V Holešovičkách mezi SVO č. 701425 a č. 802597, včetně nájezdu z ul. Povltavská směr z centra od SVO č. 809128,
 107. Praha 8, ul. Liberecká směr do centra od SVO č. 802180 k SVO č. 802561 v ul. V Holešovičkách,
 108. Praha 6, ul. Lipská směr do centra mezi SVO č. 606808 a č. 606800,
 109. Praha 6, ul. Lipská směr z centra mezi SVO č. 606796 a č. 606803,
 110. Praha 9, ul. Cínovecká směr do centra k ul. Liberecká mezi SVO č. 806617 a č. 802248,
 111. Praha 4, ul. Spořilovská – Hlavní, směr do centra mezi SVO č. 426831 a č. 415030,
 112. Praha 6, Brusnický tunel směr Troja - Dejvický tunel mezi 16,942 km a 17,748 km,
 113. Praha 6, Dejvický tunel směr Troja - Bubenečský tunel mezi 18,12 km a 18,772 km,
 114. Praha 6, 7 Bubenečský tunel směr Troja mezi 19,393 km a 21,701 km,
 115. Praha 7, 6 Bubenečský tunel směr Strahov - Dejvický tunel mezi 21,694 km a 19,418 km,
 116. Praha 6, Dejvický a Brusnický tunel směr Strahov mezi 18,824 km a 18,178 km,
 117. Praha 6, Brusnický tunel směr Strahov mezi 17,779 km a 16,967 km,
-
118. Praha 6, ul. Horoměřická – V Šáreckém údolí, mezi SVO č. 608354 a č. 608364,
 119. Praha 10, ul. U Vršovického hřbitova – Bohdalecká, směr do centra mezi SVO č. 002 033 a SVO č. 002 018,
 120. Praha 6, ul. Libocká mezi SVO č. 611 752 a č. 611 743,
 121. Praha 9, ul. Průmyslová – V Chaloupkách, mezi SVO č. 908012 a č. 908048,
 122. Praha 5, ul. K Barrandovu směr z centra mezi SVO č. 512155 a č. 512164,
 123. Praha 5, ul. K Barrandovu směr do centra mezi SVO č. 523579 a č. 512178,
-
124. Praha 6, ul. Střešovická směr do centra mezi SVO č. 600309 a č. 600307,
 125. Praha 5, ul. K Barrandovu (kříž. s ul. Lamačova x Slavinského) směr do centra mezi SVO č. 512199 a č. 523581,
 126. Praha 2, Legerova (kříž. s ul. Rumunská) směr do centra v místě přechodu pro chodce,
 127. Praha 2, Sokolská (kříž. s ul. Ječná) směr z centra v místě přechodu pro chodce,
 128. Praha 6, ul. Na Okraji směr z centra před přechodem pro chodce mezi SVO č. 603618 a č. 603619,
 129. Praha 6, ul. Šantrochova směr do centra před přechodem pro chodce u SVO č. 603496,
 130. Praha 6, ul. Na Dlouhém lánu směr z centra před přechodem pro chodce u SVO č. 609250,
 131. Praha 4, ul. Zálesí směr ul. Novodvorská před přechodem pro chodce u SVO č. 412479,
 132. Praha 4, ul. Zálesí směr Jižní spojka mezi SVO č. 412482 a č. 412478,
 133. Praha 4, ul. Modřanská směr do centra mezi SVO č. 401743 a č. 401741 (zastávka MHD),
 134. Praha 4, ul. Modřanská směr z centra, u SVO č. 401732.

- 1 – 84 Akce „Bezpečná místa“ HMP,
85 – 117 Úsekové měřiče rychlosti ÚŘP MP Praha,
118 – 123 Úsekové měřiče rychlosti, využívané i jako stacionární měřiče rychlosti ÚŘP MP,
124 – 134 Stacionární měřiče rychlosti ÚŘP MP Praha.



Český metrologický institut

Česká republika, Praha 5, Mariánské nám. 2

tel. +420 257 288 311

fax +420 257 288 311

www.cmi.cz



Pracoviště: Laboratoře primární metrologie, V Botanice 4, 150 72 Praha 5, tel. +420 257 288 311
oddělení akustiky a kinematiky – laboratoř kinematiky, e-mail: rychlomery.lpm@cmi.cz

JEN PRO POTŘEBU ŘEŠENÍ PŘESTUPKU !!

OVĚŘOVACÍ LIST

č. 8012-OL-70512-18

Datum vydání: 29. listopadu 2018  List 1 ze 2 listů

Vlastník: Hlavní město Praha, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Zákazník: CAMEA, spol. s r.o., Kofenského 25, 621 00 Brno

Měřidlo: Silniční rychloměr
výrobce: CAMEA
typ: UnicamSPEED
výrobní číslo rychloměru: CAM14002626
rozsah měření rychlosti: 5 km.h⁻¹ až 250 km.h⁻¹
rok výroby: 2014
umístění rychloměru: Praha 4 – ul. Zálesí x Nad Lesním Divadlem, směr Jižní spojka

Použité etalony: GPS etalonový rychloměr typu GPS-01, výrobce ČMI, v.č. 1, který byl umístěn v měřicím vozidle ČMI; návaznost na státní etalony délky a času.

Podmínky měření: Teplota okolí: (-3 ± 1) °C

Místo ověření: Praha 4 – ul. Zálesí x Nad Lesním Divadlem, směr Jižní spojka, 2. jízdní pruhy.

Datum zkoušky: 29. listopadu 2018

Ověření provedl:

Ing. Enrico Buttoraz
metrolog



Ověření schválil:

Ing. Marek Blabla
vedoucí oddělení

Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožován jinak než celý.

OVĚŘOVACÍ LIST

8012-OL-70512-18

List 2 ze 2 listů

Metoda zkoušky: Rychloměr byl zkoušen podle metrologického předpisu ČMI č. 812-MP-C215 „Metodický postup při ověřování úsekových rychloměrů.“

Výrok o výsledku: Provedené zkoušky měřidla prokázaly, že předložený silniční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti (viz Certifikát o schválení typu stanoveného měřidla č. 0111-CS-C26-08 ze dne 14.11.2008 a v doplňku č. 1 ze dne 23.12.2011).

Rychloměr jako stanovené měřidlo byl ověřen a lze jej používat v souladu s právní úpravou metrologie pro měření rychlosti silničních vozidel při kontrole dodržování maximální povolené rychlosti.

Ověření je provedeno vystavením tohoto ověřovacího listu.

Doba platnosti ověření rychloměru končí dne : **28. listopadu 2019**

Doba platnosti ověření je stanovena vyhláškou Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb. v platném znění. Platnost ověření zaniká v případech uvedených ve vyhlášce Ministerstva průmyslu a obchodu č. 262/2000 Sb. v platném znění.

--- konec ověřovacího listu -----

