

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z
pohledu odvolacího orgánu**

Bc. Jaroslav Rynda

© 2022 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jaroslav Rynda

Veřejná správa a regionální rozvoj – k. s. Sez. Ústí – Tábor

Název práce

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu

Název anglicky

Offenses against the safety and fluency of traffic from the point of view of a superior administrative

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit problematiku přestupků proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu, se zaměřením na charakteristiky jednotlivých skutkových podstat vybraných přestupků a četnost podaných odvolání v rámci Jihočeského kraje. V praktické části dojde k ověření teoretických poznatků v praxi v podmínkách Jihočeského kraje za období 2017 – 2021.

Metodika

Shromáždění a prostudování literatury pro zpracování teoretické části zadané práce s využitím metody excerptce

- Roztřídění dle předem stanovených klíčových znaků a provedení obsahové analýzy právních textů jednotlivých částí
- Získání podkladů pro analytickou část práce – konzultace s odborníky, rozhovory, statistická data
- Vyhodnocení získaných dat metodou syntézy pro zpracování aplikační části práce.
- Sumarizace výsledků, vlastní zjištění.
- Vyhodnocení, diskuze a závěr s využitím metody komparace teoretické a aplikační části práce.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Dopravní přešupek, materiální stránka, odvolání, odvolací řízení, přešupek, rozhodnutí, správní řízení, správní trest, zákaz činnosti, zákon o silničním provozu

Doporučené zdroje informací

- ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. Přestupkové řízení: příručka pro praxi přešupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů : podle platného stavu k ... Praha: Linde, [1994]-. Praktická právnícká příručka. ISBN 80-7201-623-7.
- HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. Správní právo procesní: (vysokoškolská učebnice). Praha: Linde, 2006. Vysokoškolská právnícká učebnice. ISBN 80-720-1636-9.
- JEMELKA, Luboš. Zákon o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich: Zákon o některých přešupcích : komentář. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-666-1.
- KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnícké učebnice. ISBN 9788074008207.
- KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přešupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2008-, 2016(3). Komentátor. ISBN 9788075021052.
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich a zákon o některých přešupcích: s komentářem a judikaturou. 1. Praha: Leges, 2017. Komentátor. ISBN 9788075022110.
- MÁRTON, Michal a Barbora GONSIOROVÁ. Průvodce novým přešupkovým zákonem pro správní praxi. Praha: Leges, 2017. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-200-4.
- MATES, Pavel a Martin KOPECKÝ. Řádné opravné prostředky ve správním řízení: (podle správního řádu a stavebního zákona). Praha: Leges, 2015. Teoretik. ISBN 978-80-7502-100-7.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
-

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 4. 10. 2021

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 10. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 03. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu " jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího 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 autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.3.2022

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Janě Borské, Ph.D. za to, že mi umožnila psát diplomovou práci na vlastní téma a při jejím vedení byla vždy ochotná přispět užitečnou radou či připomínkou.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá výkonem přenesené působnosti státní správy se zaměřením na projednávání dopravní přestupků v odvolacím správním řízení, jako jedné z forem záruky zákonnosti a kontroly státní správy. Cílem diplomové práce bylo na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit problematiku přestupků proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu, se zaměřením na charakteristiku skutkových podstat vybraných přestupků a četnost počtu podaných odvolání v rámci Jihočeského kraje, včetně bližší charakteristiky prvostupňového správního řízení a druhostupňového odvolacího správního řízení, ve kterém již nelze uplatňovat řádné opravné prostředky. Teoretická část diplomové práce dále vymezuje základní pojmy z oblasti přestupkového zákona, správního řádu, definuje základní zásady správního řízení a zaměřuje se na správní praxi, se kterou se správní orgány prvního, i druhého stupně potýkají.

Ve vlastní části práce byly ověřeny teoretické poznatky v praxi v podmínkách Jihočeského kraje na základě analýzy četnosti počtu podaných odvolání, žalob a kasačních stížností za období 2017 – 2021.

Výstupem práce je celistvý průběh dvojinstančního správního řízení a navržení řešení k zefektivnění správní činnosti proti opakovanému rušení a vracení nebo nutné změny rozhodnutí.

Klíčová slova: Dopravní přestupek, materiální stránka, odvolání, odvolací řízení, přestupek, rozhodnutí, správní řízení, správní trest, zákaz činnosti, zákon o silničním provozu

Offenses against the safety and fluency of traffic from the point of view of a superior administrative

Abstract

The diploma work deals with exercising the delegated power of the state administration with a focus on discussing the traffic offenses in administrative appeal proceedings as one of the forms of legality guarantees and the state administration control. The aim of the diploma work was on the basis of an analysis of the applicable legislation to evaluate the issue of offenses against the safety and fluidity of transport from the point of view of a superior administrative, focusing on the characteristics of the substance of the case of the selected offenses and the number of lodged appeals within the South Bohemian Region including a more detailed description of first instance administrative proceedings and second instance proceedings in which ordinary remedies can no longer be invoked.

The theoretical part of the diploma work further defines the basic concepts in the field of misdemeanor law, the Administrative Procedure Code, defines the basic principles of administrative proceedings and focuses on the administrative practice with which the administrative bodies of the first and second instance are struggling. In the own part of the work the theoretical knowledge into practice was verified in the conditions of the South Bohemian Region on the basis of an analysis of the frequency of the number of filed appeals, lawsuits and cassation complaints for the period 2017 - 2021.

The output of the work is a complete course of two-instance administrative proceedings and designing a solution to streamline administrative activities against repeated cancellation and return or necessary change of decision.

Keywords: Traffic offense, material aspect, appeal, appeal proceedings, offense, decision, administrative proceedings, administrative punishment, ban on activity, law on road traffic

Obsah

Úvod	8
1 Cíl práce a metodika	10
1.1 Cíl práce	10
1.2 Metodika	10
2 Teoretická část.....	13
2.1 Vymezení základních pojmů.....	13
2.2 Právní úprava a prameny přestupkového práva	13
2.3 Přestupek.....	15
2.3.1 Formální znaky přestupku	16
2.3.2 Materiální znaky přestupku	16
2.3.3 Protiprávnost.....	18
2.4 Okolnosti vylučující protiprávnost.....	18
2.4.1 Krajní nouze.....	19
2.4.2 Zánik odpovědnosti.....	20
2.5 Znaky skutkové podstaty přestupku.....	21
2.5.1 Zásady správního řízení	24
2.6 Orgány řešící přestupky	26
2.6.1 Evidence dopravních přestupků.....	27
2.7 Správní tresty jako právní následek přestupku.....	28
2.7.1 Funkce a účel správního trestu.....	28
2.7.2 Ukládání správního trestu osobě mladistvé	29
2.8 Druhy správních trestů za přestupek	30
2.8.1 Napomenutí.....	30
2.8.2 Pokuta	30
2.8.3 Zákaz činnosti	31
2.8.4 Propadnutí věci	31
2.9 Přestupkové správní řízení	32
2.10 Fáze správního řízení v I. stupni	32
2.10.1 Oznámení přestupku	33
2.10.2 Úkony před zahájení řízení	33
2.10.3 Zahájení řízení	33
2.10.4 Ústní jednání a dokazování.....	34
2.10.5 Seznámení s podklady pro rozhodnutí.....	36
2.10.6 Doplnění řízení	36
2.11 Rozhodnutí	37

2.11.1	Výroková část	37
2.11.2	Odůvodnění.....	38
2.11.3	Poučení.....	39
2.11.4	Právní moc a účinnost rozhodnutí	39
2.11.5	Autoremedura	40
2.11.6	Předání věci odvolacímu orgánu.....	40
3	Opravné prostředky a řízení o přestupku ve druhém stupni	41
3.1.1	Odvolací správní řízení	41
3.1.2	Odvolání a jeho účinky	42
3.2	Postup odvolacího správního orgánu	43
3.2.1	Rozhodnutí zrušeno a vráceno k novému projednání.....	43
3.2.2	Rozhodnutí rušeno a řízení zastaveno	43
3.2.3	Rozhodnutí potvrzeno	44
3.2.4	Rozhodnutí změněno	44
3.2.5	Další způsoby.....	45
3.3	Soudní přezkum	45
4	Právní teorie vybraných dopravních přestupků	46
4.1	Přestupky v souvislosti s překročení rychlosti	46
4.1.1	Oprávnění k měření rychlosti	47
4.1.2	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti	48
4.1.3	Nejčastěji uplatňované námitky.....	50
4.1.4	Tabulka 1, Přehled správních trestů za překročení rychlosti	52
4.2	Přestupky v souvislosti s alkoholem a jinými návykovými látkami.....	52
4.2.1	Řízení pod vlivem alkoholu	53
4.2.2	Řízení pod vlivem návykové látky	55
4.2.3	Tabulka 2, Limitní hodnoty návykové látky.....	56
4.2.4	Tabulka 3, Limitní hodnoty návykové látky vylučující způsobilost	59
4.3	Odmítnutí podrobit se orientačnímu a odbornému lékařskému vyšetření	59
4.4	Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění	60
4.4.1	Nejčastěji uplatňované námitky.....	63
4.5	Zákaz předjíždění	64
4.5.1	Nejčastěji uplatňované námitky	68
5	Vlastní práce	69
5.1	Grafové znázornění	70
5.1.1	Graf 1, Celkový přehled podaných odvolání	71
5.1.2	Graf 2 celkový přehled podaných správních žalob.....	72
5.1.3	Graf 3, Celkový přehled podaných kasačních stížností	73
5.1.4	Graf 4, Procentuální podíl vydaných meritorních rozhodnutí	74

5.1.5	Tabulka 4, Celková bilance meritorních rozhodnutí	75
5.1.6	Tabulka 5, Statistické přehledy vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021	75
5.1.7	Graf č. 5, Bilance vydaných meritorních rozhodnutí 2017-2021	76
5.1.8	Graf č. 6, Bilance vydaných meritorních rozhodnutí 2017-2021	76
5.1.9	Komparace let 2017 - 2021	77
6	Vyhodnocení a diskuse.....	79
7	Závěr.....	83
8	Seznam použitých zdrojů	86

Seznam obrázků

Obrázek 1: Dopravní značení B21a	67
Obrázek 2: Dopravní značení B22a	68

Seznam grafů

Graf 1: Celkový přehled podání.....	71
Graf 2: Přehled správních žalob.....	72
Graf 3: Přehled kasačních stížností; vlastní zpracování	73
Graf 4: Procentuální podíl vydaných meritorních rozhodnutí	74
Graf 5: Srovnání vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021	76
Graf 6: Srovnání vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021	76

Seznam tabulek

Tabulka 1: Přehled správních trestů za překročení rychlosti	52
Tabulka 2: Limitní hodnoty návykové látky.....	56
Tabulka 3: Limitní hodnoty návykové látky vylučující způsobilost	59
Tabulka 4: Celková bilance vydaných meritorních rozhodnutí.....	75
Tabulka 5: Detailní přehled podle okresů.....	75

Seznam zkratk

NSS	Nejvyšší správní soud
PČR	Policie České republiky
SpŘ	zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
PřesZ	zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
ZoSP	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Úvod

Problematika porušování právních předpisů na úseku dopravy se nejčastěji projevuje v oblasti přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dodržování pravidel silničního provozu se přitom netýká jen těch, kteří vlastní řidičský průkaz - zejména řidičů, ale ve skutečnosti se týká téměř každého člověka ať už jako chodce, cyklisty, spolujezdce ve vozidle, nebo i zaměstnavatele. Zákon o silničním provozu představuje nejen souhrn závazných pravidel, povinností a podmínek, kterými jsou účastníci silničního provozu povinni se řídit, ale vymezuje i působnost a pravomoc orgánů státní správy, včetně pravomocí orgánů místní samosprávy, zejména obecní (městské) policie, ve věcech zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V současné době je téma přísnosti za porušování dopravních předpisů velmi diskutované a uvažuje se o zpřísnění a zdůraznění sankcí, zejména ve vztahu k opakujícímu se deliktnímu jednání stejné osoby, neboť jak se zdá, současné správní tresty jsou i přesto vůči opakovanému protiprávnímu jednání málo účinné.

Není žádných pochyb o tom, že motorové vozidlo dokončilo dopravní revoluci, která započala železniční dopravou. S motorovými vozidly započala nejen výstavba silnic, dálnic, mostů, tunelů, obecně řečeno dopravní infrastruktury, ale rovněž vyvstala i potřeba provozu přibývajících motorových vozidel na pozemních komunikacích řídit, korigovat, usměrňovat, ale i omezovat a případně sankcionovat. Čím více přibývá na planetě lidí a čím rychleji jde kupředu vývoj techniky společně s ekonomikou, tím více přibývá dopravních prostředků, ale i dopravních přestupků a dopravních nehod. V České republice nastal skutečný obrat ve vývoji automobilismu po roce 1989. Se zlepšující se ekonomickou situací a dostupností starších motorových vozidel se zcela zásadně mění situace. Zatímco dříve bylo běžné čekat i několik let na koupi automobilu, dnes se výrobci a dovozci automobilů předhánějí v poskytování služeb, leasingů, slev, inovací a dalších marketingových triků, jak oslovit zákazníka a přesvědčit jej, aby koupil právě jejich výrobek. Nutno podotknout, že se jim to daří, což je patrné ze stále zvyšujícího se prodeje nových automobilů, a to i v době ekonomického útlumu způsobeného pandemií virem Covid-19. Současný trh je tak nasycen novými i ojetými automobily, že dnes již není problém takřka pro žádného zájemce nebo rodinu opatřit si automobil.

V roce 2021 činil počet provozovaných osobních vozidel registrovaných v České republice více než 6 milionů – konkrétně 6 284 478 a téměř 800 000 nákladních vozidel.¹ S přibývajícím počtem motorových vozidel na pozemních komunikacích však přibývá současně i počet spáchaných dopravních přestupků. Pravomoc projednat takový dopravní přestupek ihned a na místě je v České republice ze zákona oprávněna Policie České republiky, nebo městská policie. Ve většině případů je obviněnému z přestupku, který s přestupkem souhlasí, uložena pokuta v příkazním řízení na místě – známá spíše jako bloková pokuta, nebo v lepším případě, pokud se nejedná o závažný přestupek, postačí pouze domluva. Avšak pokud přestupce s daným přestupkem na místě nesouhlasí (je to jeho zákonné právo), přichází na řadu oznámení přestupku správnímu orgánu, který následně rozhoduje ve správním řízení. Výsledkem správního řízení je poté vydání meritorního rozhodnutí, a jelikož je správní řízení ze zákona dvojinstanční, může se přestupce bránit řádnými opravnými prostředky, a to u nejbližšího nadřízeného správního orgánu, zpravidla Krajského úřadu, nebo Ministerstva dopravy, přičemž rozhodující slovo má druhá instance. Autor práce je zaměstnán jako úředník na Krajském úřadu Jihočeského kraje, jehož pracovní náplní je právě posuzování dopravních přestupků včetně dopravních nehod. Rozhoduje jako správní orgán druhé instance, neboli jako odvolací orgán v případě, kdy řidič, jehož přestupek byl projednán ve správním řízení, se proti rozhodnutí odvolá. V Jihočeském kraji je celkem 17 obcí s rozšířenou působností, jejichž úřady jsou příslušné jako správní orgány prvního stupně k řízení o přestupcích. Jsou to Magistrát města České Budějovice a Městské úřady obcí Blatná, Český Krumlov, Dačice, Jindřichův Hradec Kaplice, Milevsko, Písek, Prachatice, Soběslav, Strakonice, Tábor, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou, Vimperk, Vodňany.

Vzhledem k rozsáhlosti správního řízení a problematice projednávání dopravních přestupků, a též vzhledem k omezenému rozsahu diplomové práce, je práce zaměřena na nejdůležitější úkony při řešení dopravních přestupků od zahájení správního řízení po podání odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí, a naopak byly vynechány některé úkony správního orgánu související s vydáním a doručováním správního rozhodnutí, neboť jejich objasnění vyžaduje mnohem větší prostor.

¹ REGISTR VOZIDEL, statistické přehledy a výdej dat [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.dataovozidlech.cz/>

1 Cíl práce a metodika

1.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit problematiku vybraných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti dopravy z pohledu odvolacího orgánu, se zaměřením na charakteristiky jednotlivých skutkových podstat nejzávažnějších dopravních přestupků a četnost podaných odvolání i způsob jejich vyřízení v rámci Jihočeského kraje.

Dílčím cílem č. 1 bude na základě rozboru platné právní úpravy provést vyhodnocení problematiky jednotlivých částí správního řízení v praxi před orgánem prvního stupně od jeho zahájení po ukončení vydáním rozhodnutí a fázi odvolacího správního řízení před orgánem druhého stupně od podání odvolání po vydání meritorního rozhodnutí.

Dílčím cílem č. 2 bude s ohledem na časté a opomíjené problémy způsobujících nepřezkoumatelnost a nezákonnost rozhodnutí navrhnout opatření proti opakovanému rušení nebo nutné změně rozhodnutí v odvolacím řízení.

Ve vlastní části dojde k ověření teoretických poznatků v praxi v podmínkách Jihočeského kraje z hlediska vyhodnocení četnosti podaných odvolání a jejich způsobu vyřízení, správních žalob, kasačních stížností a porovnání počtu vydaných meritorních rozhodnutí podle správních obvodů Jihočeského kraje v odvolacím správním řízení za období 2017 – 2021. Výstupem práce bude předestření návrhů, které by mohly vést k minimalizaci počtu rušených rozhodnutí a tím k zefektivnění správního řízení.

1.2 Metodika

Sběr dat

Při zpracování diplomové práce bude třeba nashromáždit dostatečné množství literatury jak v tištěné, tak elektronické podobě. Při zpracování bude v zásadě postupováno dle výzkumných metod indukce, dedukce a komparace, popsanych, mimo jiné, Viktorem Knappem v díle *Vědecká propedeutika pro právníky*, k dosažení stanovených cílů a k naplnění účelu diplomové práce.²

² KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 72-75. ISBN 80-86432-54-8.

Poznatky z nashromážděné odborné literatury, platných právních předpisů, judikatury soudů a stanovisek ústředních správních orgánů budou využity jak v teoretické, tak praktické části práce. Rovněž bude práce čerpat ze zkušeností autora, získaných z pozice referenta pro výkon státní správy na úseku přestupkového řízení jako odvolacího správního orgánu Krajského úřadu Jihočeského kraje. Data pro praktickou část práce budou získány z interních statistických výkazů Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství za období 2017 – 2021. Pro zpracování práce bude využito citování zdrojů poznámkami pod čarou.

Třídění dat

K pochopení a orientaci v nashromážděných podkladech bude nezbytné ze souboru patřičnými metodami od zadání k cíli vytrýdit data a informace. V teoretické části bude pozornost věnována nejprve základním pojmům a okruhům týkajících se vedení správního řízení orgánu I. stupně, se za měřením na charakteristiku jednotlivých částí správního řízení, které plynule přejde v řízení před orgán II. stupně - odvolací správní řízení a jeho bližší charakteristiku. Následně bude pozornost věnována vybraným přestupkům proti bezpečnosti a plynulosti dopravy a jejich jednotlivým skutkovým podstatám. Všechny potřebné informace budou vyhledány a verifikovány metodou literární rešerše. Posléze se budou shromážděné podklady za pomoci metody kompilace výpisků kompletovat do úvodního zdroje. Co se týče pramenů právních předpisů, bude se vycházet kromě předpisů nejvyšší právní síly, kterými jsou zákon č.1/1993 Sb., Ústava České republiky a zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, ze správního řádu č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který je především procesním pramenem přestupkového práva. Dále ze zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (PřesZ), který je primárním pramenem českého přestupkového práva a stanovuje pro všechny přestupky základní kritéria, druhy správních trestů a ochranných opatření, zásady pro jejich ukládání, postup před a po zahájení správního řízení. V neposlední řadě se bude vycházet ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (ZoSP), který je základním souborem právních norem z hlediska bezpečnosti a organizace provozu na pozemních komunikacích a z dalších pramenů práva, jako např. zákon o policii České republiky č. 273/2008 Sb., zákon o obecní policii č. 553/1991 Sb., zákon o obcích č. 128/2000 Sb., a rovněž z judikatury Nejvyššího správního

soudu a správních soudů, jakož i stanovisek ústředních správních orgánů. Práce bude rozdělena do několika kapitol a částí. Teoretická část práce bude zaměřena na materii pojmů a postupů pro pochopení problematiky vedení správního řízení orgánem I. stupně, a dále bude pokračovat odvolacím správním řízením před orgánem II. stupně, až po podání správní žaloby, resp. kasační stížnosti se zaměřením na správní řízení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti dopravy. Závěr teoretické části práce bude vyjmenovávat a popisovat skutkové podstaty vybraných dopravních přestupků, jejichž selekce byla provedena nejen podle jejich závažnosti, ale i četnosti výskytu dle statistických dat Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Na teoretickou část navazuje vlastní část práce, ve které bude v obecné rovině na základě sběru a následného zhodnocení dat vyhodnocena činnost Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru dopravy za rok 2017 – 2021 jako odvolacího, kontrolního a metodického orgánu pro správní orgány prvního stupně v Jihočeském kraji. V uvedeném období bude sledován vývoj celkového počtu podaných odvolání, počtu potvrzených, změněných a zrušených rozhodnutí orgánů I. stupně, dále počtu podaných správních žalob a kasačních stížností. Statistická data budou prezentována v podobě grafů a tabulek.

V závěru práce bude provedeno vyhodnocení metodou syntézy a komparace kvalitativním výzkumem získaných dat, díky čemuž bude možné odhalit určitou část sledované reality, navrhnout řešení, opatření a konkrétní činnosti v dané oblasti k zefektivnění správního řízení a k nápravě případně zjištěných nedostatků. Diplomová práce je zaměřena na řešení otázek správní praxe, se kterými se správní orgány prvního stupně potýkají a které bývají v některých případech opomíjeny.

V diplomové práci autor vychází z aktuálně platné právní úpravy a legislativy, stejně tak se opírá o odbornou literaturu a rozsáhlou judikaturu správních soudů, včetně Nejvyššího správního soudu a stanovisek ústředních správních orgánů.

Diplomová práce vychází z platného právního stavu ke dni 1.6.2021.

2 Teoretická část

2.1 Vymezení základních pojmů

Pro účely této práce je potřeba definovat z právního hlediska pojem přestupku, přiblížit základní zásady přestupkového řízení ale také základní principy a instituty správního práva, jakými jsou např. znaky přestupku, hodnocení materiální stránky, fáze správního řízení, náležitosti odvolání, nebo lhůty pro podání řádného opravného prostředku - odvolání, neboť jednak tyto jsou v mnoha ohledech klíčové pro podmínky přezkoumatelnosti rozhodnutí a užití opravných prostředků, resp. jejich úspěšnosti a jednak, správní řízení o dopravních přestupcích spadá výhradně do výkonu státní správy, jako činnosti podzákonné a nařizovací, a proto nedílnou součástí práce je rozbor platné právní úpravy dané problematiky z hmotného i procesního hlediska. Proto se těmto pojmům budu věnovat, kde je v dalších kapitolách podrobněji rozeberu.

2.2 Právní úprava a prameny přestupkového práva

Nejzásadnějšími právními předpisy, které upravují přestupkové řízení dopravních přestupků jsou zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích, nebo ZOP), zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen správní řád, nebo SP) a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu, nebo ZoSP). Dalšími předpisy, se kterými je správní řízení o dopravních přestupcích úzce spjato, jsou zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu 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 (dále jen zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Problematiku však neupravují pouze zákony, ale zejména i rozsáhlá judikatura

Nejvyššího správního soudu a ostatních správních soudů, které pro správní praxi mají nepostradatelný význam a poskytují kvalitní oporu, využitelnou i v jiných, nebo obdobných případech. Dalším významným zdrojem jsou pak komentáře a stanoviska ústředních orgánů, nebo i mezinárodní smlouvy. Nutno však podotknout, že soudní rozhodnutí, a to ani Nejvyššího správního soudu, nejsou závazným pramenem práva.

Správní právo, Hendrychem vymezené jako právní odvětví, které upravuje veřejnou správu se vyznačuje především velkým množstvím právních předpisů různé právní síly, které zasahují prakticky do všech oblastí života lidí.³ Široké veřejnosti jsou známy některé typy správních řízení, kterými jsou například řízení ve věcech stavebního povolení, přepis motorového vozidla, nebo třeba jen vydání občanského či řidičského průkazu, cestovního pasu. V podstatě lze konstatovat, že každý občan se ve svém životě již musel setkat s konkrétním druhem správního řízení, aniž si tuto skutečnost vůbec uvědomil. Z naznačené škály správních řízení je zřejmá roztržitost a mnohost právních norem. Téměř každý právní předpis správního práva má zčásti upraven proces, který se daného typu správního řízení týká.

Základní právní normou je správní řád, který upravuje správní řízení obecně pro celou veřejnou správu a je ve vztahu ke všem ostatním právním předpisům *lex generalis*, tzn., že se celý správní řád, nebo jeho jednotlivá ustanovení použijí na veškeré procesní postupy, pokud zákon nestanoví jinak. Naopak ve vztahu ke správnímu řádu je každá právní norma upravující konkrétní oblast ve správním právu, *lex specialis*, tzn., že jestliže zvláštní zákon upravuje celý proces nebo jen některé části, má zvláštní úprava přednost před obecným správním řádem. Základním pramenem přestupkového řízení je v projednávaném případě zákon o přestupcích a zákon o silničním provozu, který je těžištěm hmotněprávní úpravy přestupků na pozemních komunikacích. Pro vztah mezi jednotlivými právními normami a správním řádem tedy platí jednoduchá zásada, uvedená v odst. 2 správního řádu. Řízení se přednostně vede podle zvláštní právní normy, pokud je v této normě upraveno a není-li zvláštním zákonem upraveno, postupuje se podle obecné úpravy správního procesu správního řádu.⁴

³ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 25. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁴ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 40. ISBN 978-80-87576-15-1.

2.3 Přestupek

Trestání je v obecném smyslu rozhodování o vině a trestu za porušení práva, které se člení na trestání soudní za trestné činy, přečiny, zločiny a zvláště závažné zločiny, nebo správní trestání za přestupky. Přestupkem je protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem a za které správní orgán ukládá právní trest stanovený normou.⁵ Zákonná definice přestupku je uvedena v § 5 zákona o přestupcích, kde je stanoveno, že: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“⁶

Každý přestupek musí představovat tyto znaky současně:⁷

- Společenská škodlivost - materiální znaky, umožňující rozeznávat skutečné přestupkové jednání od banálních případů
- Protiprávnost - jednání, které je v rozporu s právními předpisy
- Výslovné zákonné označení - „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že...*“
- Znak stanovené zákonem - obecné a typové znaky
- Nesmí se jednat o trestný čin - pokud skutek naplňuje znaky trestného činu, posuzuje se jako trestný čin

Pachatelem přestupku může být pouze fyzická, deliktně způsobilá osoba. Tato způsobilost je vázána na dosažení věkové hranice 15 let a na přičetnost v době spáchání přestupku. Deliktní způsobilost z hlediska věku však nenastane přesně v den, který je uveden jako den narození, jak by se mohlo zdát, ale až v den následující. Konkrétně, v den svých patnáctých narozenin tedy ještě taková osoba není odpovědná za přestupek z důvodu nesplnění požadavku věku. Osoba, která v době spáchání přestupku dovršila 15 let, ale nepřekročila 18 let, zákon o přestupcích označuje jako osobu mladistvou.⁸

⁵ MASÁŘÍK, Jiří a Václav KRICNER. *Správní právo: obecná část*. 8. aktualizované vydání. Praha: Armex Publishing, 2018. Skripta pro střední a vyšší odborné školy, s. 132. ISBN 978-80-87451-60-1.

⁶ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 5. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 94. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

⁷ MÁRTON, Michal a Barbora GONSIOROVÁ. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. Praha: Leges, 2017. Praktik (Leges), s. 28. ISBN 978-80-7502-200-4.

⁸ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 127. ISBN 978-80-7502-221-9.

Po legální definici přestupku podle zákona o přestupcích je namístě podotknout, že v českém právu neexistuje zákonná definice pojmu „dopravní přestupek“. V odborné literatuře je možné nalézt toliko zjednodušený a používaný pojem „přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích“, nebo „přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu“. Jde-li o dopravní přestupek, musí navíc mít zvláštní postavení vyplývající z této činnosti, v zásadě se jedná řidiče motorového, nebo nemotorového vozidla, a navíc ještě musí porušit zvláštní právní předpis. Ve většině případů se jedná o naplnění skutkové podstaty přestupků uvedených v § 125c zákona o silničním provozu.⁹

2.3.1 Formální znaky přestupku

Formální znaky přestupku lze charakterizovat jako obecné zákonné znaky obsažené v zákoně o přestupcích, tak znaky typové, resp. skutkové podstaty, obsažené ve zvláštních zákonech, u dopravních přestupků zejména v zákoně o silničním provozu. Zatímco obecné zákonné znaky, které jsou svým vymezením společné všem přestupkům a představují požadovaný věk, zavinění a přičetnost pachatele, znaky typové (objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka), individualizují, charakterizují a odlišují od sebe jednotlivé přestupky.¹⁰

2.3.2 Materiální znaky přestupku

Materiální znak, neboli společenská škodlivost vyjádřená v definici přestupku slovy: *přestupkem je společensky škodlivý (...) čin*, je víceméně nejdůležitějším znakem přestupku. Materiální znak vyjadřuje škodlivost jednání pachatele a je povinným znakem, který se v jednání pachatele musí vyskytovat a zároveň dosahovat takového stupně intenzity, aby mohl být přestupek spáchán. Absence materiálního znaku v jednání pachatele znamená, že jednání pachatele nemůže být přestupkem, čímž se rozeznává skutečné přestupkové jednání od bagatelních případů a přepjatého formalismu, či v opačném případě, zda již přestupek nemá být posouzen jako trestný čin. Aby se jednalo o přestupek, je nezbytné, aby byly současně naplněny všechny formální znaky, ale i znaky materiální. Pokud by některý z formálních

⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 32-33. ISBN 80-7201-613-X.

¹⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 27. ISBN 80-7201-613-X.

znaků chyběl, nemůže se o přestupku hovořit. Zkoumání naplnění materiální stránky, stejně jako naplnění formální stránky musí být běžnou praxí správních orgánů a je třeba jej uvést konkrétně i v odůvodnění samotného rozhodnutí. Materiální znak přestupku nesmí být správními orgány opomíjen, neboť je zcela nezastupitelným prvkem tvořícím odpovědnost za přestupek. Posuzování a hodnocení materiálního znaku je nezbytné provádět v každém konkrétním případě, individuálně, s přihlédnutím ke všem relevantním skutečnostem a to i z důvodu k výši uložení správního trestu.¹¹

Význam materiálního znaku vyzdvihnul rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14.12.2009. V dané věci rozhodoval krajský soud o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, kterým byl řidič uznán vinným přestupkem proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a byla mu uložena pokuta za to, že řídil vozidlo v obci rychlostí 55 km/h, resp. 52 km/h po odečtu odchylky - 3 km/h, tedy překročil maximální povolenou rychlost v obci o 2 km/h. Krajský soud žalobci vyhověl a napadené rozhodnutí zrušil s odůvodněním, že nedošlo k naplnění materiálního znaku přestupku, neboť soud vyhodnotil překročení rychlosti o 2 km/h jako bagatelní, ke kterému navíc nedošlo přímo v zastavěné části obce, blízkosti školy nebo přechodu pro chodce, nýbrž na rovném a přehledném úseku v místech těsně před koncem obce viz. rozsudek NSS: „*Samotná skutečnost, že řidič vozidla v provozu na pozemní komunikaci sice překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou právním předpisem nebo dopravní značkou, nicméně rychlost jeho jízdy se hranici nejvyšší dovolené rychlosti blížila, sama o sobě nepostačuje pro závěr o tom, že nebyla naplněna materiální stránka (§ 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 4 citovaného zákona. Měla by však vést správní orgán k tomu, aby na materiální stránku tohoto jednání zaměřil svou pozornost, neboť je třeba posoudit, zda zde nejsou další pro věc relevantní okolnosti, které by teprve ve svém souhrnu takový závěr odůvodňovaly.*“¹²

¹¹ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 98. ISBN 978-80-7502-221-9.

¹² Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14.12.2009 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2008/0104_5As_0800_8d3bcda0_a3c1_4ab1_abd5_c4c6db_42decd_prevedeno.pdf

2.3.3 Protiprávnost

Druhým neméně důležitým znakem je protiprávnost. Protiprávnost, z latinského slova „*delictum*“, v překladu protiprávní jednání, představuje nedovolené jednání, jež je v rozporu s právními předpisy a za které hrozí uložení trestu. Jednání za absence protiprávnosti, neboli okolnosti vylučující protiprávnost, znamená, že i když dojde k naplnění skutkové podstaty přestupku, od počátku není trestné a nejedná se ani o přestupek, neboť v tomto smyslu je protiprávnost v materiálním pojetí vyložena jako společenská škodlivost.¹³

2.4 Okolnosti vylučující protiprávnost

Okolnost vylučující protiprávnost, znamená, že i když dojde k naplnění skutkové podstaty přestupku, jednání od počátku není trestné a nejedná se ani o přestupek (jednání *ex tunc*). Naopak, v některých případech, zejména záchrany života, se jedná o jednání společensky prospěšné, užitečné a chtěné. Okolnosti vylučující protiprávnost jsou instituty, které vedou k beztrestnosti obviněného, jsou-li obviněnému ku prospěchu. Všechny okolnosti vylučující protiprávnost mají rovné postavení a působí stejné právní následky – beztrestnost.¹⁴

Okolnosti vylučující protiprávnost jsou taxativně vymezeny přímo zákonem o přestupcích v § 24 - § 28. Jsou jimi:

- jednání v nutné obraně
- jednání v krajní nouzi
- svolení poškozeného
- přípustné riziko
- oprávněné užití zbraně

K okolnostem vylučující protiprávnost je na místě poznamenat, že u přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zpravidla kromě krajní nouze, ostatní jednání nepřicházejí v úvahu. Při posuzování okolností vylučujících protiprávní jednání ve správním řízení, a to s ohledem na dopravní přestupek, je především mít na paměti

¹³ MÁRTON, Michal a Barbora GONSIOROVÁ. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. Praha: Leges, 2017. Praktik (Leges), s. 75. ISBN 978-80-7502-200-4.

¹⁴ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 165. ISBN 978-80-7502-221-9.

přiměřenost jednání. Každé takové posuzování je pro správní orgán velmi individuální a obecně nelze pro každý případ dopředu stanovit pevné hranice přiměřenosti. Stejně tak však nelze dopředu předjímat, že jednání nemohlo být protiprávní a jedná se pouze o obstrukční taktiku za účelem vyvinit se. Takovým příkladem z úřední praxe je často uplatňovaná námitka krajní nouze.¹⁵

2.4.1 Krajní nouze

Krajní nouze je definována jako jednání jinak trestné jako přestupek není přestupkem, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněného zákonem. Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak, nebo následek tímto odvrácením způsobený, je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen jej snášet.¹⁶

Krajní nouzi lze považovat za nejobecnější institut v rámci okolností vylučujících protiprávnost, přičemž pro její uplatnění musí být splněny tři základní podmínky: 1) **Přímo hrozící nebezpečí**, kdy z ustálené soudní judikatury vyplývá, že za přímo hrozící nebezpečí lze považovat stav, kdy postačí pouhá náhoda k tomu, aby hrozící porucha nastala, kdy neméně důležité je, aby nebezpečí bylo skutečné, tedy nejen v představě zasahující osoby.¹⁷ 2) **Subsidiarita**, kdy tato podmínka bude splněna v případě, že nebezpečí nebude možno za daných okolností odvrátit jiným způsobem. Toto lze chápat jako upřednostnění takového jednání, které odvrátí nebezpečí, aniž by došlo k porušení chráněného zájmu. 3) **Proporcionalita**, kdy tato podmínka nám vyjadřuje, že následek způsobený odvrácením nebezpečí nesmí být stejně závažný nebo dokonce závažnější než ten, který hrozil. Jestliže by jednajícím věděl, že svým jednáním způsobí závažnější následek, nebyl by princip proporcionality dodržen. To však neplatí v případě, že by takovou představu neměl. Předpokladem pro posouzení jednání v krajní nouzi je tedy splnění několika výše uvedených

¹⁵ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 30. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 24. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 97. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

¹⁷ Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích č.j. 10 A 16/2012-43 ze dne 30. 5. 2012 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2012/10A_16_2012_12_20120824012824_prevedeno.pdf

kumulativních podmínek. Pokud byť jen jedna z podmínek naplněna není, o jednání v krajní nouzi se jednat nebude.¹⁸

Z úřední praxe odvolacího orgánu je v odvolacím řízení odvolateli mnohdy uplatňována právě námitka jednání v krajní nouzi, a to zejména při překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec, kdy nejčastějším důvodem vysoké rychlosti je nepříznivý zdravotní stav řidiče, spolujezdce, nebo dokonce převáženého domácího zvířete. Další často vyskytující se jednáním v krajní nouzi je situace, kdy předjížděné vozidlo při předjížděcím manévru záhy začalo zrychlovat, přičemž se v protisměru, nebo ve směru jízdy objevilo jiné vozidlo, a proto řidiči - odvolateli nezbylo nic jiného, než v rámci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ještě více zvýšit rychlost, aby se vyhnul hrozícímu střetu.

2.4.2 Zánik odpovědnosti

Pod pojmem zánik odpovědnosti je potřeba rozumět zánik důsledků, které by byly jinak pro pachatele přestupku nastaly v důsledku spáchání přestupku. Tyto důvody nastávají až dodatečně, tedy po spáchání přestupku, avšak dříve, než o přestupku bylo pravomocně rozhodnuto (ex nunc).¹⁹ Zákon o přestupcích taxativně vyjmenovává čtyři důvody zániku odpovědnosti za přestupek. Prvním důvodem je smrt pachatele, druhým vyhlášením amnestie prezidentem republiky, třetím zánik právnické osoby, nemá-li právního nástupce a čtvrtým uplynutí promlčecí doby.²⁰ Žádné jiné důvody zániku odpovědnosti neexistují, byť jsou mnohdy odvolateli uváděny různorodé argumenty.

Zatímco první tři důvody jsou zřejmé, důvod uplynutí promlčecí doby je vázán na plynutí času jako právní skutečnosti. V zákoně o přestupcích § 30 a § 31 jsou taxativně uvedeny podmínky, při jejichž splnění již nelze přestupek projednat a tyto podmínky je nutno ve správním řízení respektovat. Obecně lze konstatovat, že přestupek lze projednat jen v době do jednoho roku od jeho spáchání, pokud se na něj nevztahuje amnestie, nebo nejde o přestupek, jehož horní hranice je alespoň 100 000,- Kč. Do této lhůty se nezapočítává doba,

¹⁸ JEMELKA, Luboš. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře, s. 221. ISBN 978-80-7400-666-1.

¹⁹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 30. ISBN 978-80-7478-489-7.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 29. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 98. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

po kterou bylo pro tentýž skutek vedeno trestní řízení podle trestního řádu, po kterou bylo řízení o přestupku přerušeno proto, že bylo možné očekávat uložení jiného trestu v trestním řízení, po kterou se vedlo soudní řízení správní a po kterou trvalo podmíněné upuštění od uloženého správního trestu.²¹

Do novely zákona o přestupcích, která nastala s účinností ode dne 1.7.2017, nebývalo ve správní praxi vzhledem ke složitosti dokazování ve věcech některých přestupků, především dopravních nehod výjimkou, že jednoroční lhůta uplynula ještě v průběhu správního řízení. Po změně zákona o přestupcích však již tato situace nastat teoreticky nemůže, neboť se jednoroční promlčecí doba může přerušit, nejdéle na 3 roky, resp. 5 let, jde-li o přestupek, jehož horní hranice je alespoň 100 000,- Kč, a to buď oznámením o zahájení řízení, nebo vydáním rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným.²²

Jako zajímavost stojí za zmínku, že jednoroční lhůta se před novelou zákona vztahovala na celé správní řízení, tedy i na řízení o odvolání. To znamená, že aby byla tato defacto „šibeniční“ jednoroční lhůta k projednání přestupku zachována, muselo být v případě odvolání rozhodnuto i v odvolacím řízení a rozhodnutí muselo být doručeno účastníkovi. Neboli, muselo být pravomocně rozhodnuto do doby, než uplynul jeden rok od spáchání přestupku.

2.5 Znaky skutkové podstaty přestupku

Skutková podstata je zákonná charakteristika, definice přestupku. Každou skutkovou podstatu tvoří souhrn typových znaků přestupků určitého druhu, které musí vždy vykazovat. Jednotlivé skutkové podstaty jsou pak v zákoně vymezeny v různém stupni obecnosti od zcela konkrétního vyjádření, např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti o konkrétní hodnotu až po obecné porušení právních povinností řidiče, které spadají pod tzv. zbytkovou skutkovou podstatu.²³ Jednotlivé skutkové podstaty jsou charakterizovány čtyřmi skupinami znaků a jsou jimi:

²¹ KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice, s. 283. ISBN 9788074008207.

²² ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 32. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 98. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

²³ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 20. ISBN 978-80-7478-489-7.

- Objekt
- Objektivní stránka
- Subjekt
- Subjektivní stránka

Objekt

Objekt je zájem chráněný zákonem, proti kterému směřuje jednání pachatele. Společným objektem dopravních přestupků je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřující zájem společnosti na ochraně života, zdraví, majetku lidí, životního prostředí a další.²⁴

Objektivní stránka

Objektivní stránka skutkové podstaty přestupku má obligatorní znaky, kterými jsou jednání, následek a příčinný vztah mezi jednáním a následkem. Požadavek příčinného vztahu znamená, že jednání musí být příčinou následku, že následek byl způsoben jednáním pachatele přestupku. U dopravních přestupků spočívá objektivní stránka většinou v porušení konkrétního právního předpisu (jízda na červenou), nebo jeho opomenutí (nepřipoutání se bezpečnostním pásem), nejčastěji zákona o provozu na pozemních komunikacích.²⁵

Subjekt

Subjekt je zjednodušeně řečeno pachatel přestupku. Pachatelem přestupku může být pouze fyzická osoba, která je deliktně způsobilá, tzn. že byla v době činu příčetná a dovršila patnáctý rok věku. Za přestupek nelze postihovat osobu, která nebyla kvůli své trvající duševní poruše pro nedostatek rozpoznávací nebo ovládací složky příčetná. Nepříčetnost tedy musí mít objektivní příčinu v duševní poruše. Avšak, pokud se pachatel přestupku do stavu nepřičetnosti přivedl vlastním přičiněním požitím alkoholu nebo jiné návykové látky, odpovědnosti se nezbavuje. Příčetnost fyzické osoby se presumuje, to znamená, že se

²⁴ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 20. ISBN 978-80-7478-489-7.

²⁵ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 21. ISBN 978-80-7478-489-7.

vychází za předpokladu, že pachatel přestupku jednal ve stavu přičetném, pouze tehdy, jsou-li pochybnosti o přičetnosti, je nezbytné usnesením ustanovit znalce a vypracovat znalecký posudek. Na otázku přičetnosti si správní orgán nemůže odpovědět sám. Subjektem dopravních přestupků bývá nejčastěji řidič motorového nebo nemotorového vozidla a dle okolností také jiní účastníci silničního provozu, jako například chodci.²⁶

Subjektivní stránka

Subjektivní stránka je forma zavinění, spočívající ve vnitřním psychickém vztahu subjektu k jeho protiprávnímu jednání a následku jednání. Platí zásada, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, pokud není v zákoně výslovně stanoveno, že je třeba zavinění úmyslného. Nedbalost se může objevit ve dvou formách, a to jako vědomá a nevědomá, stejně jako úmysl, a to přímý a nepřímý. Se způsobem spáchání a formou zavinění pak také úzce souvisí hodnocení jednání pachatele a stanovení výše správních trestů. Avšak, u řady správních deliktů, jako jsou přestupky provozovatele vozidla se otázka zavinění vůbec nezkoumá, neboť se jedná se o objektivní odpovědnost.²⁷

Forma zavinění se dělí na:

- Úmysl přímý
- Úmysl nepřímý
- Nedbalost vědomá
- Nedbalost nevědomá

Za **úmysl přímý** se považuje stav, kdy pachatel chtěl porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a věděl, že tento následek nastane.

Nepřímým úmyslem je, pokud pachatel věděl, že svým jednáním může porušit, nebo ohrozit zájem chráněný zákonem a pro případ, že se tak stane, byl s tím srozuměn.

Při **vědomé nedbalosti** pachatel věděl, že může svým jednáním porušit či ohrozit zákonem chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že takový následek nenastane. Oproti úmyslu tedy chybí složka vůle a při posuzování jednání pachatele je

²⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 22. ISBN 978-80-7478-489-7.

²⁷ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 24. ISBN 978-80-7478-489-7.

potřeba zejména hodnotit přiměřenost důvodů, pro které se domníval, že svým jednáním nezpůsobí následek v podobě ohrožení nebo porušení zákonem chráněného zájmu.

Při **nedbalosti nevědomé** pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit či ohrozit zákonem chráněný zájem, avšak vzhledem ke svým osobním poměrům a k okolnostem to vědět měl a mohl.²⁸

2.5.1 Zásady správního řízení

Správní řízení je od začátku do konce provázáno správními zásadami, z toho některé z nich tvoří základ správního procesu. Základní zásady jsou upraveny správním řádem, nebo vyplývají z jeho jednotlivých ustanovení. Další obecné zásady vycházejí z právní teorie a obecně přijímané právní a soudní praxe. Uvedené zásady jsou přitom platné nejen ve správním řízení, ale i trestním řízení. Mezi základními zásadami existují vzájemné vazby, které jsou mezi sebou natolik svázané, že je nelze aplikovat samostatně. Pokud by se byt jen jedna zásada nerespektovala či opomněla, výsledkem by bylo věcně nesprávné, nezákonné a nepřezkoumatelné rozhodnutí, nebo procesní postup, který zkrátil účastníka na jeho právech.²⁹

Zásada legality

Zásada legality je jednou z nejvýznamnějších zásad, podle které celý průběh řízení o přestupku od zahájení až po vydání rozhodnutí musí být v souladu se zákony, ostatními právními předpisy i mezinárodními smlouvami.³⁰

Zásada materiální pravdy

Zásada materiální pravdy je důležitou zásadou, podle které je správní orgán povinen zajistit všechny podklady pro rozhodnutí a zjistit takový stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti. Rozhodnutí, aby bylo přezkoumatelné, musí vycházet ze spolehlivě zjištěného

²⁸ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, § 15. In: Úplné Znění č. 1336, str. 95. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

²⁹ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 42-43. ISBN 978-80-87576-15-1.

³⁰ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 55. ISBN 978-80-7478-489-7.

skutkového stavu a správní orgán musí dát účastníkům řízení příležitost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí.³¹

Zásada presumpce nevinny

Presumpce nevinny spočívá v tom, že dokud není pravomocným rozhodnutím vyslovena vina, na obviněného se pohlíží, jako by byl nevinný.³²

Zásada in dubio pro reo

Zásada in dubio pro reo spočívá v tom, že v případě, kdy nelze nepochybně a přezkoumatelně zjistit skutkový stav, přisvědčí se ve prospěch obviněnému. Jde o zásadu, která se často využívá při zastavení řízení v odvolacím řízení z důvodu důkazní nouze.³³

Zásada obhajoby

Obviněný z přestupku má právo vyjádřit se ke všem skutečnostem, které jsou mu kladeny za vinu a k důkazům o nich. Má právo navrhnout důkazy na svou obhajobu, podávat návrhy a opravné prostředky jakož i právo zvolit si zmocněnce, přičemž je zcela na něm, jakou procesní taktiku zvolí. Může se přiznat a v odvolacím řízení vše popřít, nebo svůj čin od počátku popírat, či být zcela procesně pasivní.³⁴

Zásada dvouinstančnosti řízení

Zásada dvouinstančnosti řízení vyjadřuje možnost podat řádný opravný prostředek proti každému rozhodnutí vydanému správním orgánem v I. stupni správního řízení. Proti rozhodnutí o odvolání vydanému správním orgánem v II. stupni se již odvolat nelze.³⁵

³¹ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 44. ISBN 978-80-87576-15-1.

³² ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů* : podle platného stavu k 1.9.2011 Praha: Linde, 2011(12). Praktická právnická příručka, s. 33. ISBN 978-80-7201-859-8.

³³ Tamtéž

³⁴ Tamtéž

³⁵ Tamtéž

Zásada zákazu reformace in peius

Jde o zákaz změny k horšímu v případě, kdy se obviněný využije řádný opravný prostředek. Správní orgány nesmí původní rozhodnutí změnit k horšímu uložením přísnějších správních trestů.³⁶

Zásada ne bis in idem

Zásada ne bis in idem, nebo-li ne dvakrát v téže věci, spočívá, jak název napovídá, že nikdo nemůže být stíhán a potrestán za jedno protiprávní jednání dvakrát, například jednou policií a podruhé ještě správním orgánem.³⁷

K výše uvedeným zásadám je pak nutno přičíst i další zásady, jako např. zásada zneužití správního uvážení, zásada dobré víry, zásada rychlosti a procesní ekonomie atd. a další procesní postupy, které jak správní orgán I. stupně v nalézacím, tak i orgán II. stupně v odvolacím správním řízení o přestupku musí dodržet. Nerespektováním některé ze zásady by mohlo vést k procesnímu pochybení a nezákonnosti celého správního řízení.

2.6 Orgány řešící přestupky

Řešení a projednávání přestupků z obecného hlediska věcné příslušnosti přísluší³⁸:

- obecním úřadům a zvláštním orgánům obcí
- obecním úřadům s rozšířenou působností
- jiným správním orgánům určenými zvláštními zákony

Věcná příslušnost správního orgánu určuje, který druh správního orgánu a v kterém stupni je kompetentní k vedení přestupkového řízení, včetně vydání rozhodnutí.³⁹ Nicméně, kromě příslušných správních orgánů je k projednávání dopravních přestupků primárně

³⁶ ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů* : podle platného stavu k 1.9.2011 Praha: Linde, 2011(12). Praktická právnická příručka, s. 33. ISBN 978-80-7201-859-8.

³⁷ Tamtéž

³⁸ ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů* : podle platného stavu k 1.9.2011 Praha: Linde, 2011(12). Praktická právnická příručka, s. 36-37. ISBN 978-80-7201-859-8.

³⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 142. ISBN 80-7201-613-X.

příslušná obecní policie a Policie České republiky, která je v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích tím nejdůležitějším orgánem. Policie České republiky, na rozdíl od obecní policie, je oprávněna řešit všechny dopravní přestupky. Výjimkou jsou přestupky, které nelze řešit příkazem na místě (blokovou pokutou), tedy takové, za které se ukládá i správní trest zákazu činnosti. V takovém případě se přestupek oznamuje a předává příslušnému správnímu orgánu, zpravidla nejbližšímu obecnímu úřadu s rozšířenou působností k dořešení. Pravdou je, že oprávnění řešit dopravní přestupek má i Vojenská policie, avšak pouze na území vojenského újezdu.⁴⁰

2.6.1 Evidence dopravních přestupků

Evidence přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je zajišťována pomocí centrálního registru řidičů spravovaného Ministerstvem dopravy, do kterého ukládá evidence dopravních přestupků ale i bodové hodnocení za porušení povinností stanovených zákonem. Cílem evidence dopravních přestupků a bodového hodnocení je zvýšení bezpečnosti silničního provozu ale i možnost k uložení vyšších správních trestů nebo vyloučení zejména těch řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí závažných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice je stanovena limitní hranice 12 bodů a dosáhne-li nebo přesáhne řidič tuto hranici, pozbývá řidičské oprávnění na 1 rok. Nejedná se přitom o dvojí postih za jedno jednání, jak je velmi často odvolateli, nebo jejich právními zástupci namítáno. Udělené body jsou pouze administrativním důsledkem spáchání bodovaného dopravního přestupku, nebo trestného činu, nikoli trestem. Bodový systém a evidování dopravních přestupků je třeba považovat za preventivní opatření, které hodnotí závažnost spáchaného dopravního přestupku a umožňuje sledovat recidivu přestupkového jednání.⁴¹ Ministerstvo dopravy kromě evidence přestupků rovněž pravidelně každý rok předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči na území České republiky dopustili a za které jim byly zaevidovány body do evidenční karty řidiče.⁴²

⁴⁰ KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice, s. 308. ISBN 9788074008207.

⁴¹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 113-119. ISBN 80-7201-613-X.

⁴² MINISTERSTVO DOPRAVY, Statistiky. [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky>

2.7 Správní tresty jako právní následek přestupku

Každá společnost má stanovená svoje pravidla, jejichž dodržování se očekává. V České republice jsou tato pravidla vyjádřena příslušnými právními normami různé právní síly. V zájmu každého právního státu je kromě jiného, zejména ochrana života, zdraví a majetku osob. Při ukládání správních trestů za dopravní přestupek by tak měly správní orgány klást důraz na ochranu zájmu chráněného zákonem, tedy bezpečnost silničního provozu, potažmo ochrany jeho účastníků a dále důraz na přezkoumatelnost jejich uložené výše. Právní předpisy až na výjimky přímo neukládají občanovi, jak se má chovat, ale stanoví určité hranice tolerance. Tyto hranice jsou vyjádřením toho, co se ještě považuje za jednání legitimní a jaké jednání již je považováno za protiprávní. V závislosti na závažnosti překročení určité hranice a na míře společenské nebezpečnosti je stanoveno, o jaké deliktní jednání ze strany narušitele právních vztahů půjde. Podle toho se pak také odvíjí druh a výše trestu. Pod hrozbou sankcí za konkrétní porušení zákona stát vynucuje dodržování stanovených pravidel. Správní tresty jsou právním následkem protiprávního jednání a podmínky jejich ukládání musí být jednak stanoveny zákonem (zásada *nulla poena sine lege*), jednak v souladu s Ústavou, Listinou základních práv a svobod a mezinárodními smlouvami.⁴³

Výčet správních trestů v zákoně o přestupcích je taxativní a jsou jimi napomenutí, pokuta, zákaz činnosti, propadnutí věci a zveřejnění rozhodnutí o přestupku.⁴⁴ Pro účely správního řízení o dopravním přestupku, je v praxi nejvíce uplatňován správní trest pokuty a zákaz činnosti.

2.7.1 Funkce a účel správního trestu

Správní trest v žádném případě nelze chápat jako pomstu za protiprávní jednání. Důraz je kladen především na funkci preventivní, ochrannou a výchovnou. U dopravních přestupků lze jako funkci ochrannou chápat trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, která ve své podstatě plní funkci eliminační. Pachateli přestupku je tím dáno na vědomí, že jeho chování je tak neslučitelné se zájmy společnosti, že jeho přítomnost

⁴³ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 169. ISBN 80-7201-613-X.

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 35. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 98. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

při účasti na silničním provozu jako řidiče je nežádoucí. Tímto vyloučením jsou chráněni ostatní účastníci. Zákaz činnosti je v případě zákazu řízení motorových vozidel výrazným zásahem státní moci do práv a svobod občana a mnohdy i do jeho způsobu života. S tímto trestem může být spojen (a není to výjimkou) i další následek v podobě ztráty zaměstnání, jde-li o pachatele, který je na řízení motorového vozidla pracovně závislý ať již jako řidič z povolání, nebo jako zaměstnanec, který nemá možnost dopravit se jinak do zaměstnání. Pro tyto nikoli nevýznamné skupiny lidí tedy možnost uložit zákaz řízení současně plní funkci odstrašující i preventivní. Omezení spočívající v zákazu řízení motorových vozidel je však velmi nepříjemné každému, byť jen občasnému řidiči. Preventivní roli trest zákazu řízení plní i v tom smyslu, že pachatel si v průběhu výkonu tohoto trestu uvědomí, že pouze svému neukázněnému chování na pozemních komunikacích „vděčí“ za omezení, která tento trest s sebou nese.⁴⁵

2.7.2 Ukládání správního trestu osobě mladistvé

Při ukládání správního trestu osobě mladistvé je nezbytné přihlídnout nejen k jejímu věku, ale i osobnosti a rozumové a mravnostní vyspělosti. Stejně tak je nutné zohlednit i výši ukládaného správního trestu, kdy osobě mladistvé se horní hranice pokuty snižuje na polovinu, přičemž však nesmí přesahovat částku 5 000,- Kč, to neplatí, je-li mladiství podnikající fyzickou osobou a zákaz činnosti lze uložit nejdéle na dobu 1 roku, přičemž nelze uložit v případě, kdy by výkon trestu bránil v přípravě povolání. V praxi uložení správního trestu mladistvému vypadá tak, že dopustí-li se mladiství např. typicky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e), bod 1, řízení vozidla na pozemních komunikacích bez řidičského oprávnění, za který se podle § 125c odst. 5 písm. a), uloží pokuta ve výši 25 000,- Kč až 50 000,- Kč, může správní orgán uložit pokutu nejvýše 5 000,- Kč a zákaz činnosti na 1 rok, přičemž současně musí zkoumat, zda-li mladiství nemá povinný učební předmět spojený s výcvikem a řízením motorových vozidel. Nicméně, pokuta uložená mladistvému nemusí být vždy nejhodnějším řešením, neboť jak uvádí Peřinová, s. 210-211, „mladiství většinou nedisponují vlastními finančními prostředky, a pokud za ně uloženou

⁴⁵ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 36-37. ISBN 978-80-7478-489-7.

pokutu zaplatí jejich zákonní zástupci, pak tato sankce jakýkoliv sankční a výchovný účel ztrácí“.⁴⁶

2.8 Druhy správních trestů za přestupek

2.8.1 Napomenutí

Napomenutí je nejmírnějším správním trestem, který zákon o přestupcích zná. Sankci napomenutí lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí, ale nelze ji uložit spolu s pokutou. Uložení této sankce pachateli nezakládá v podstatě žádná práva ani povinnosti; pro případ příštího projednání v přestupkovém řízení však bude správní orgán při stanovení sankcí k této okolnosti přihlížet jako k okolnosti přitěžující. Napomenutí nelze uložit v případě, že je přestupek projednáván ve zkráceném příkazním řízení - blokově. Z charakteru sankce napomenutí lze dovodit, že se ukládá především tehdy, je-li společenská nebezpečnost jednání pachatele nízká a pro daný účel vzhledem k okolnostem a k osobě pachatele její uložení postačí k nápravě. Účelem je působit výchovně tak, aby si pachatel uvědomil protiprávnost a společenskou škodlivost svého činu.⁴⁷

2.8.2 Pokuta

Správní trest pokuty je asi nejznámější, nejtypičtější a nejfrekventovanější. Jde o peněžitý trest, který lze uložit za každý přestupek, samostatně, nebo s jiným správním trestem. Pokuta se ukládá ve výši stanovené zvláštním zákonem, tzn., že v případě dopravních přestupků, zejména podle zákona o silničním provozu. Není-li výše pokuty stanovena, lze podle zákona o přestupcích uložit pokutu do výše 1000,- Kč. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne právní moci rozhodnutí o přestupku, není-li stanoveno správním orgánem jinak. Při ukládání pokuty je nezbytné, aby správní orgán přihlédl k povaze a závažnosti přestupku a výši pokuty řádným způsobem odůvodnil.⁴⁸

⁴⁶ JEMELKA, Luboš. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře, s. 488. ISBN 978-80-7400-666-1.

⁴⁷ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 203. ISBN 978-80-7502-221-9.

⁴⁸ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 204. ISBN 978-80-7502-221-9.

Příjmy sankční povahy, resp. výnosy z pokut správního orgánu putují do municipálního rozpočtu jako nedaňový příjem obce, které zahrnují i pokuty vystavené obecní policií v rámci zkráceného příkazního řízení.⁴⁹

2.8.3 Zákaz činnosti

Zákaz činnosti je vyjádřením právního následku za jednání řidiče, které vykazuje nejvyšší míru nebezpečnosti. Jde o významný a mnohdy citelný zásah do práv a svobod občanů, neboť uložením tohoto správního trestu se řidiči z moci úřední odnímá možnost vykonávat určitou činnost, zpravidla zákaz řízení motorových vozidel. Zákaz činnosti je ve většině případů velmi účinný. Nemusí jít však jenom o zákaz řízení motorových vozidel, ale podle druhu spáchaného přestupku také o jinou činnost, např. rybaření. Zákaz činnosti lze uložit společně s jiným správním trestem, nejčastějším případem je zákaz činnosti uložený spolu s pokutou a to na dobu stanovenou zvláštním zákonem, nejdéle však na 2 roky. Do doby výkonu zákazu činnosti se započítává také doba, po kterou pachatel nemohl na základě předběžného opatření státních orgánů danou činnost vykonávat. Jde o dobu od spáchání přestupku do doby pravomocně skončeného řízení o tomto skutku. Po uplynutí poloviny zákazu činnosti, může osoba požádat o upuštění od výkonu zbytku zákazu činnosti, přičemž ale musí svým způsobem života prokázat, že další výkon zákazu činnosti není nutný.⁵⁰

2.8.4 Propadnutí věci

Účelem tohoto trestu je obdobně jako u zákazu činnosti zabránit pachateli v opakování přestupku, případně mu odejmout prospěch získaný spácháním přestupku. Tuto sankci lze uložit v případě, že pachatel je výlučným vlastníkem věci, která má být zabráněna a byla užita ke spáchání přestupku, nebo byla přestupkem získána. Vlastníkem věci se stává stát. Další zásadní podmínkou je, že hodnota věci, která má být zabráněna, není v nápadném nepoměru k povaze přestupku.⁵¹

Ve správní praxi se sice začalo používat institutu propadnutí vozidla, a to z důvodu opakovaného porušování pravidel silničního provozu, zejména soustavného maření

⁴⁹ ŽEHROVÁ, Jana a Daniela PFEIFEROVÁ. *Finance municipalit*. Vyd. 2. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2010, s. 79. ISBN 978-80-213-2024-6

⁵⁰ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 210. ISBN 978-80-7502-221-9.

⁵¹ PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik, s. 222. ISBN 978-80-7502-221-9.

úředního rozhodnutí zákazu řízení motorových vozidel, avšak stále se jedná o ojedinělé případy známé spíše z médií, nikoliv běžnou úřední rutinu.

2.9 Přestupkové správní řízení

Základním pramenem obecného správního procesu je správní řád. Vztahy, mezi subjekty správního procesu pak upravují zvláštní úpravy správního řízení v dalších právních předpisech. Ve správním řízení o dopravním přestupku jsou jimi zákon o přestupcích a zákon o silničním provozu, jako zákony speciální. Přestupkové právo hmotné určuje, co je přestupkem a jaké správní tresty lze za něj uložit. Přestupkové právo procesní pak upravuje postup vedoucí k uložení správního trestu pachateli přestupku. Správní řízení je zákonem upravený proces aplikace správního práva hmotného, jehož výsledkem je vydání správního aktu, ve kterém se rozhoduje o právech a povinnostech určitého subjektu, nebo je vydáno rozhodnutí, jímž se prohlašuje, že určitá osoba práva nebo povinnosti má či nemá. Nejobvyklejším správním aktem je rozhodnutí, kterým se zakládají, mění nebo ruší práva nebo povinnosti určitého subjektu, nebo osob.⁵²

O přestupkovém řízení je možné mimo jiné, na základě judikatury Evropského soudu pro lidská práva, kterou vyvodil i Nejvyšší správní soud konstatováním, že je řízením, které lze analogicky považovat z důvodu podobnosti základních principů za formu trestního řízení viz. rozsudek č.j. 1 As 96/2008 ze dne 22. 1. 2009 „*Jak judikatura opakovaně dovodila, platí pro správní trestání obdobné principy jako pro trestání soudní, a v řízení o přestupku je na místě analogicky aplikovat pravidla stanovená trestním právem, pokud samotný předpis správního práva vůbec neřeší spornou otázku a analogie není k újmě účastníka řízení.*“⁵³

2.10 Fáze správního řízení v I. stupni

Účelem správního postupu je nejen zjistit, zda jsou dány legitimní podmínky pro samotné zahájení správního řízení, ale i zjistit skutkový stav, o němž nesou důvodné pochybnosti a vydat rozhodnutí, které je přezkoumatelné a v souladu se všemi zákonnými normami na něj kladenými.⁵⁴

⁵² HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 27. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁵³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 96/2008 ze dne 22. 1. 2009, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2008/0096_1As_0800115A_prevedeno.pdf

⁵⁴ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 149. ISBN 978-80-87576-15-1.

2.10.1 Oznámení přestupku

Došlé oznámení by mělo obsahovat všechny potřebné údaje tak, aby bylo zřejmé, kdo přestupek spáchal, jakým jednáním jej měl spáchat, kdy a kde k přestupku došlo. V příloze oznámení by měly být zadokumentovány důkazy, které orgán oznamující přestupek provedl a na jejichž základě vzniklo podezření, že byl spáchán přestupek. Zpravidla se jedná o záznam přestupku (snímek z měřicího zařízení), úřední záznamy, fotodokumentace, videodokumentace atp. Pokud některé potřebné podklady ve spisovém materiálu chybí, nebo jsou neúplné, správní orgán si je bezodkladně vyžádá.⁵⁵

2.10.2 Úkony před zahájení řízení

Nejdříve je třeba z došlého oznámení zkoumat, zda-li nejsou splněny některé podmínky pro odložení věci, tedy zejména, jestli vůbec došlé oznámení odůvodňuje zahájení řízení, zda-li se o skutku nekoná trestní stíhání nebo řízení u jiného správního orgánu, o skutku bylo již pravomocně rozhodnuto, uplynula prekluzivní lhůta, osoba před zahájením zemřela atp. Současně je potřeba zkoumat věcnou a místní příslušnost a následně zvolit co nejefektivnější postup, kterým by bylo vyřízení věci příkazem na místě, odložení věci, nebo postoupení věci jinému správnímu orgánu. Jsou-li splněny všechny podmínky pro zahájení správního řízení, správní orgán pokračuje dalšími kroky vyústující v zahájení správního řízení.⁵⁶

2.10.3 Zahájení řízení

Řízení je zahájeno dnem, kdy správní orgán vůči účastníkovi řízení učinil první procesní úkon, zpravidla doručení oznámení o zahájení správního řízení, doručení příkazu, jako prvního úkonu správního orgánu, nebo ústní prohlášení. Z praktických důvodů se doporučuje vždy písemná forma, neboť pro případ, že by provedení tohoto úkonu bylo později zpochybněno, by důkazní břemeno bylo na správním orgánu. Jakmile je řízení zahájeno a obviněnému sděleno obvinění, není již dále na místě při dalších předvoláních toto opakovaně uvádět. V praxi se sdělení obvinění spojuje s předvoláním k ústnímu jednání a pokud s předvoláním k ústnímu jednání spojeno není, součástí tohoto sdělení vždy musí být

⁵⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 221. ISBN 80-7201-613-X.

⁵⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 222. ISBN 80-7201-613-X.

poučení o všech procesních právech a povinnostech, která z procesního postavení obviněnému, nebo jeho zástupci vyplývají. Další důležitou věcí je, že předvolání k ústnímu jednání musí být obviněnému doručeno s dostatečným předstihem, zpravidla alespoň 5 pracovních dní a obviněný má právo se z jednání náležitě, nebo z důležitého důvodu omluvit. O přípustnosti omluvy rozhoduje správní orgán v rámci svého uvážení, přičemž opakované omluvy z ústního jednání jsou již téměř rutinní záležitostí.⁵⁷

Dále je potřeba dbát na to, aby pozdější meritorní rozhodnutí obsahovalo jen ta obvinění, která byla obviněnému sdělena v oznámení o zahájení správního řízení a hlavně, která byla projednána. V praxi se stále vyskytují případy, kdy v meritorním rozhodnutí byla navíc uvedena ustanovení právních předpisů, z jejichž porušení nebyl dotyčný obviněn. V takovém případě byl obviněný uznán vinným z porušení konkrétní povinnosti, aniž by před tím byl z takového jednání obviněn a mohl se k věci vyjádřit, čímž byla založena závažná procesní vada.

2.10.4 Ústní jednání a dokazování

Smyslem ústního jednání je zejména věc projednat. Za podmínek uvedených v ustanovení § 80 odst. 4 zákona o přestupcích lze věc projednat v nepřítomnosti obviněného z přestupku. Při každém ústním jednání je nutné vyhotovit protokol, neboť tento protokol je jednou z nejdůležitějších listin správního řízení. Při prováděném dokazování je nezbytné, aby správní orgán uvedl, jaké byly předloženy důkazy a jaké z nich byly učiněny dílčí závěry. Pouze takový protokol o ústním jednání je přezkoumatelným důkazem obsahu ústního jednání. Obecný odkaz přestupkového spisu, nebo výčet podkladů bez hodnocení a uvedení úvah je zcela nevyhovující a zakládá vadu nepřezkoumatelnosti.⁵⁸

Jestliže má být dopravní přestupek projednán, znamená to, že s obviněným by měl příslušný úředník o spáchaném přestupku hovořit, zeptat se jej na všechny důležité skutečnosti, na důvody, pohnutky jeho jednání a další okolnosti. Pokud se obviněný při ústním jednání odmítne vyjádřit, je i tak potřeba položit mu relevantní otázky a tyto otázky do protokolu o projednání přestupku zaznamenat. Je pak na obviněném, zda na ně odpoví. Vypovídá-li obviněný zjevně nepravdivě, lze takovou skutečnost považovat za jeden z

⁵⁷ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 225-227. ISBN 80-7201-613-X.

⁵⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 244. ISBN 80-7201-613-X.

přirozených prostředků obhajoby. Obviněný má právo na svou obhajobu uvádět i takové skutečnosti, které se nezakládají na pravdě, aniž by mu za to hrozil postih. Je otázkou taktiky ponechat mu prostor pro jakékoliv vyjádření. Čím více obviněný vypoví, tím lépe se pak jeho tvrzení dají porovnávat se skutečnostmi zjištěnými objektivně (nestranní svědci, nezpochybnitelné důkazy). Výsledkem řízení však nemusí být nutně jenom uznání obviněného vinným. Cílem řízení je zjistit stav, o kterém nejsou pochybnosti. I zjištění, že se obviněný přestupku případně nedopustil, je žádoucí. Správní orgán má zjišťovat důkazy nejen v neprospěch, ale i ve prospěch obviněného. Obviněný, na rozdíl od správního orgánu nemá povinnost předkládat důkazy svědčící v jeho prospěch či neprospěch, nestanoví-li zákon jinak. Na konci ústního projednání je nezbytné vyjádření obviněného, zda navrhuje provedení nějakých dalších úkonů, či zda má výhrady k některému z podkladů rozhodnutí. Má-li výhrady, nechť velmi konkrétně uvede, jaké. Takový postup je i velmi taktický, neboť se pak obviněnému výrazně zužuje okruh námitek, které jako relevantní může použít v odvolacím řízení. Pokud obviněný při ústním jednání sdělí relevantní námitky či výhrady, může správní orgán reagovat například tím, že navrhované důkazy zhodnotí a nařídí nové ústní jednání.⁵⁹

Z úřední praxe je velmi často používanou odvolací námitkou tvrzení, že celé ústní jednání bylo nezákonné, neboť odvolateli nebylo sděleno obvinění; nebyl řádně poučen o procesních právech; nebyly provedeny důkazy prokazující jeho vinu; z ústního jednání byl vykázán; správní orgán mu vyhrožoval či dokonce byl vulgární atd., proto je nezbytné ústní jednání nepodcenit a provést ho řádně v souladu s právními předpisy. Další možností, jak efektivně zamezit namítané nezákonnosti postupu správního orgánu při ústním jednání může být např. pořízení jeho záznamu. Pokud jde o pořizování záznamů ve správním řízení, vycházejme z ustanovení § 18 odst. 1 správního řádu, který stanoví: „*O ústním jednání (§ 49) a o ústním podání, výslechu svědka, výslechu znalce, provedení důkazu listinou a ohledání, pokud jsou prováděny mimo ústní jednání, jakož i o jiných úkonech souvisejících s řízením v dané věci, při nichž dochází ke styku s účastníky řízení, se sepisuje protokol. Kromě protokolu lze též poříditi obrazový nebo zvukový záznam.*“

Jak uvádí Stanovisko k možnosti pořizovat nahrávky úředních osob Ministerstva vnitra čj. MV- 66795-2/LG-2021 ze dne 13.5.2021, za pořízení audiovizuálního záznamu na

⁵⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 233-243. ISBN 80-7201-613-X.

základě zákona k úřednímu účelu ve smyslu § 88 odst. 2 občanského zákoníku lze jistě považovat i pořizování záznamu správním orgánem podle § 18 odst. 1 věty druhé správního řádu. Možnost pořizovat obrazový nebo zvukový záznam bez souhlasu dotčených osob podle § 18 odst. 1 správního řádu se ovšem vztahuje pouze na správní orgán, neboť ustanovení § 18 téhož zákona je součástí dílu, který je nazván *Vedení řízení a úkony správních orgánů*, a sepsání protokolu, stejně jako pořizování obrazového nebo zvukového záznamu, je úkonem správního orgánu, nikoliv úkonem účastníka řízení. Na opačné straně z pohledu obviněného, právo pořizovat si záznam ústního jednání vyplývá z čl. 2 odst. 4 Ústavy, podle nějž může každý občan činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá.⁶⁰

2.10.5 Seznámení s podklady pro rozhodnutí

Právo vyjádřit se k podkladům rozhodnutí v podstatě znamená právo seznámit se s jejich obsahem. Toto právo má účastník zaručeno v ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu. Krácení tohoto práva znamená vážné procesní pochybení způsobující nezákonnost, kdy tato vada nelze v odvolacím řízení zhojit. Účastník má právo vyjádřit se ke všem podkladům rozhodnutí. Pokud by byly nějaké podklady doplněny následně poté, co byl úkon podle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu již proveden, musí být účastníkovi řízení opět dána možnost k podkladům se vyjádřit. Totéž platí i pro případ, že účastník ve stanovené lhůtě tohoto práva nevyužil. Rovněž je na místě připomenout také ustanovení § 38 správního řádu, podle kterého účastník, resp. jeho zvolený zástupce na základě předložené plné moci, má právo nahlížet do spisu kdykoli o to požádá.⁶¹

2.10.6 Doplnění řízení

Zjistí-li správní orgán na základě obsahu odvolání, či vyjádření účastníků, že je potřeba před předáním věci nebo vydáním rozhodnutí doplnit řízení, neprodleně tak učiní. Účastníkům řízení musí být umožněno vyjádřit se k nově pořizovaným podkladům ve smyslu ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu.⁶²

⁶⁰ MINISTERSTVO VNITRA, Stanovisko k možnosti pořizovat nahrávky úředních osob čj. MV- 66795-2/LG-2021 ze dne 13.5.2021 [online], [cit. 19.12.2021]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/priloha-4-stanovisko-k-moznosti-porizovat-nahravky-urednich-osob-mv-66795-2-lg-2021.aspx>.

⁶¹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 246. ISBN 80-7201-613-X.

⁶² KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 244. ISBN 80-7201-613-X.

2.11 Rozhodnutí

Rozhodnutím ve věci se rozumí autoritativní správní akt, jímž je ukončeno správní, resp. přestupkové řízení. Rozhodnutí o přestupku je konstitutivním i deklaratorním správně právním aktem, neboť se jím, v případě rozhodnutí o vině, z moci úřední (*ex officio*) deklaruje, že ke spáchání přestupku došlo a ukládají povinnosti, resp. správní tresty jmenovitě určeným osobám. Rozhodnutí o přestupku je vždy individuálním správním aktem, který je autoritativní, závazný, vynutitelný a vyhotovený vždy v písemné formě. Po obsahové stránce povinnými náležitostmi rozhodnutí jsou výrok, odůvodnění a poučení.⁶³

2.11.1 Výroková část

Ve výrokové části rozhodnutí se uvede řešení otázky, která je předmětem správního řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno, označení účastníků, lhůta ke splnění ukládané povinnosti, popřípadě též jiné údaje potřebné k jejímu řádnému splnění. Výroková část rozhodnutí může obsahovat jeden nebo více výroků a vedlejší ustanovení. Dále musí obsahovat označení správního orgánu, který rozhodnutí vydal, číslo jednací, datum vyhotovení, otisk úředního razítka, jméno, příjmení, funkci a podpis oprávněné úřední osoby. Výroková část musí obsahovat též popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, vyslovení viny, druh a výměru správního trestu, popřípadě rozhodnutí o upuštění od uložení správního trestu, o započtení doby do doby zákazu činnosti, o nároku na náhradu škody a o náhradě nákladů řízení. V části výroku o uložení správního trestu musí být rovněž uveden odkaz na příslušné ustanovení speciální části zákona o přestupcích, podle něž je druh a výše správního trestu ukládána a je-li rozhodováno o dvou či více přestupků ve společném řízení, nesmí chybět odkaz na ust. § 41 zákona o přestupcích, z něhož vyplývá zmocnění správního orgánu uložit za více přestupků projednaných ve společném řízení správní trest podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejpřísněji trestný. Vedlejšími ustanoveními výroku jsou pak v případě výroků rozhodnutí o přestupku ta ustanovení, jimiž je stanovena lhůta splatnosti pokuty, čísla účtů, na něž mají být provedeny příslušné platby, lhůta a místo pro odevzdání řidičského průkazu, údaje o započtení doby zadržení řidičského

⁶³ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 111. ISBN 978-80-7478-489-7.

průkazu do doby zákazu činnosti, lhůta úhrady vzniklé majetkové škody apod. Tyto lhůty pak určují lhůtu vykonatelnosti rozhodnutí.⁶⁴

Přestože formulace výrokové části není zákonem předepsána, musí obsahovat náležitosti taxativně stanovené zákonem o přestupcích, jako speciálního právního předpisu. Dále musí být z výrokové části zcela jasně patrné kdo, kdy, kde, jak a čeho se obviněný dopustil, tedy jakým jednáním porušil zákon a jakou skutkovou podstatu kterého přestupku tím naplnil.⁶⁵ Jednotlivé výroky musí být jasné, srozumitelné, stručné a přehledné. Mezi přestupkovým jednáním a skutkovou podstatou přestupku musí být zjevná příčinná souvislost. Obsahuje-li výrok nadbytečné údaje a dlouhá souvětí, může to vést k jeho nepřehlednosti, nejasnosti, zmatečnosti a ve svém důsledku i k vnitřní rozpornosti rozhodnutí s následkem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí.

2.11.2 Odůvodnění

Odůvodnění je podobně důležitou součástí rozhodnutí jako výrok. V odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Zjednodušeně lze uvést, že v odůvodnění výroku rozhodnutí se převádí myšlenky správního orgánu na slova, tedy proč a jak správní orgán rozhodl tak, jak rozhodl. Je nezbytné, aby v odůvodnění byl podrobně vylíčen skutkový stav věci, který je předmětem dokazování. Není dostačující pouhé doznání viny – zásada zákazu sebeobviňování, přestupek musí být prokázán. Mezi výrokovou částí rozhodnutí a odůvodněním musí být vzájemná spojitost. Aby rozhodnutí bylo přezkoumatelné, je nezbytné nejen uvést, jaká skutková zjištění správní orgán učinil a jaké důkazní prostředky pořídil, ale zejména jaké závěry z nich vyvodil, jakým způsobem je vzájemně hodnotil a k čemu v procesu dokazování dospěl. Linie úvah musí být z odůvodnění zřejmá a správní orgán nesmí vybočit z rámce základních formálních zásad nezbytných pro logické myšlení. Pouhé uvedení obecných frází a odkazů na znění zákona bez toho, aniž by byly dány do

⁶⁴ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 112-113. ISBN 978-80-7478-489-7.

⁶⁵ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů, § 93. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 111. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>

vztahu s provedenými skutkovými zjištěními a důkazy způsobuje nepřezkoumatelnost rozhodnutí. Odůvodnění musí být přesvědčivé a formulované tak, aby bylo srozumitelné především pro účastníky řízení. Každý výrok rozhodnutí musí být náležitě odůvodněn, aby bylo patrné co a jakým způsobem správní orgán hodnotil a zda a jakým způsobem se podklady rozhodnutí, z nichž správní orgán vycházel, úvahy, jimiž se řídil a závěry, k nimž dospěl vztahují k projednávané věci.⁶⁶

Není výjimkou, že praxi dochází k rozporům mezi výrokem o odůvodněním, což zapříčiňuje vnitřní rozpornost rozhodnutí. Je-li rozhodnutí odůvodněno toliko obecně, je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Zvláště důrazně je potřeba upozornit na pečlivé odůvodnění správního trestu. Odůvodněním není, jak se tomu ve většině případů děje, jen konstatování, že skutkový stav byl dostatečně zjištěn. Toto je zpravidla správná formulace, ale jinak zcela obecná fráze. Konkrétní hodnocení musí být vždy uvedeno, jinak je rozhodnutí nepřezkoumatelné. Právě v tomto případě jde o formální vadu správního rozhodnutí, která je naprosto zbytečná a o které lze nepochybně říci, že jde pouze a výlučně o vinu úředníka, který nesplnil svou zákonnou povinnost. V konečném důsledku je pak zrušeno, nebo měněno rozhodnutí, které je jinak věcně bezvadné.

2.11.3 Poučení

V poučení se uvede, zda je rozhodnutí konečné, nebo je možné proti němu podat odvolání, v jaké lhůtě je možno tak učinit, od kterého dne se tato lhůta počítá, který správní orgán o odvolání rozhoduje a u kterého správního orgánu se odvolání podává. V praxi správní orgány opomínají v poučení uvést, od kterého dne se počítá lhůta, ve které je možno podat odvolání a rovněž poučení o tom, u kterého správního orgánu se odvolání podává, což má za následek, že odvolatelé podávají odvolání přímo k odvolacímu orgánu.⁶⁷

2.11.4 Právní moc a účinnost rozhodnutí

Obecně právní moc nastává, jakmile bylo rozhodnutí řádně oznámeno zákonem stanovým způsobem všem účastníkům řízení a rozhodnutí již nelze napadnout řádným opravným prostředkem. Pravomocné rozhodnutí ve správním řízení před orgánem I. stupněm

⁶⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 114-116. ISBN 978-80-7478-489-7.

⁶⁷ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 116-117. ISBN 978-80-7478-489-7.

je takové rozhodnutí, které bylo účastníkovi řádně oznámeno, resp. doručeno, a proti němuž nebylo do 15 dnů od oznámení podáno odvolání. Právní moc se poté vyznačí do pravého horního rohu rozhodnutí, přičemž účastník má právo, aby na rozhodnutí, jež mu bylo doručeno, byla vyznačena doložka právní moci. Účinnost znamená, že správní rozhodnutí již vykonává právní důsledek navenek.⁶⁸ Jako příklad v souvislosti s dopravními přestupky se účinností rozumí, byl-li rozhodnutím účastníkovi uložen správní trest zákazu řízení motorových vozidel, tato skutečnost se dnem nabytí právní moci předmětného rozhodnutí zapíše i do evidenční karty řidiče, čímž je vyslovený zákaz platný.

2.11.5 Autoremedura

O odvolání rozhoduje orgán vyšší instance, neboť odvolání má, kromě suspenzivního, také devolutivní účinek. Výjimkou, kterou zákon umožňuje, je tzv. samooprava, neboli autoremedura. V rámci autoremedury rozhoduje ten orgán, který napadené rozhodnutí vydal. V tom vlastně spočívá ona výjimečnost. Musí však být splněny zákonné podmínky uvedené v ustanovení § 87 správního řádu, tedy, že se tímto postupem plně vyhoví podanému odvolání a nevznikne žádná újma žádnému účastníkovi řízení.⁶⁹

2.11.6 Předání věci odvolacímu orgánu

Pokud neshledá prvoinstanční správní orgán podmínky pro postup podle ustanovení § 87 správního řádu (autoremedura), předá spis se svým stanoviskem odvolacímu orgánu do 30 dnů od doručení odvolání. Ve stanovisku uvede konkrétně, proč nevyhověl odvolateli a vyjádří se k námitkám uvedeným v odvolání. V případě, kdy je podáno blanketní odvolání, tedy odvolání bez uvedení konkrétních odvolacích námitek, nebo odvolání bez vlastnoručního podpisu odvolatele je nezbytné, aby správní orgán vyzval odvolatele k jeho doplnění. Pro případ, že odvolání je nepřípustné, nebo opožděné, předá prvoinstanční správní orgán se stanoviskem spis odvolacímu orgánu do 10 dnů, přičemž uvede důvody, které jej vedly k posouzení odvolání jako nepřípustného, či opožděného.⁷⁰

⁶⁸ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 211-212. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁶⁹ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., ze dne 24.6.2004, *Zákon správní řád*, ve znění pozdějších předpisů, § 87. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 28. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4478>

⁷⁰ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 253. ISBN 978-80-87576-15-1.

V rámci kontroly Ministerstva dopravy, která na Krajském úřadu Jihočeského kraje proběhla v r. 2017 a která byla zaměřena i na rozhodování v první instanci, byla příslušným pracovníkem při společném hodnocení výsledků kontroly opětovně zdůrazňována právě také povinnost vypracovat řádné stanovisko prvostupňovým orgánem spolu s předáním spisu a odvolání.

3 Opravné prostředky a řízení o přestupku ve druhém stupni

Kontrola celého správního procesu je zajištěna jednak tím, že obviněný má právo podat řádný opravný prostředek, kterým je odvolání ke správnímu orgánu II. instance a jednak tím, že má možnost proti rozhodnutí druhoinstančního orgánu podat žalobu u příslušného správního soudu, nebo podat podnět na přezkumné řízení u ústředního správního orgánu. Druhoinstančním správním orgánem je zpravidla Krajský úřad a odvolání vyřizuje pověřený pracovník toho odboru, do jehož působnosti ten který přestupek spadá. V případě dopravních přestupků půjde zpravidla o úředníka zařazeného u odboru dopravy, případně odboru legislativního. Odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy pak vyřizuje úředník příslušného odboru Ministerstva dopravy, které je nadřízeným orgánem krajských úřadů.⁷¹

3.1.1 Odvolací správní řízení

Odvolací řízení je zahájeno dnem podání včasného a řádného odvolání. Vždy platí zásada, že odvolání se podává prostřednictvím toho orgánu, který napadené rozhodnutí vydal. Podstatou odvolacího řízení je přezkoumání rozhodnutí, vydaného ve správním řízení, ale i postupu, který vydání rozhodnutí předcházel. Účelem je zejména náprava případných vad a nedostatků, které se mohou v přezkoumávaném rozhodnutí a jemu předcházejícím řízení vyskytovat.⁷² Z pohledu správního řádu, právo na odvolání vyjadřuje § 81 odst. 1: „*Účastník může proti rozhodnutí podat odvolání, pokud zákon nestanoví jinak*“; a dále § 91 odst. 1 bod 1 „*Proti rozhodnutí odvolacího správního orgánu se nelze dále odvolat*“.⁷³

⁷¹ MATES, Pavel a Martin KOPECKÝ. *Řádné opravné prostředky ve správním řízení*: (podle správního řádu a stavebního zákona). Praha: Leges, 2015. Teoretik, s. 114. ISBN 978-80-7502-100-7.

⁷² MATES, Pavel a Martin KOPECKÝ. *Řádné opravné prostředky ve správním řízení*: (podle správního řádu a stavebního zákona). Praha: Leges, 2015. Teoretik, s. 113. ISBN 978-80-7502-100-7.

⁷³ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., ze dne 24.6.2004, *Zákon správní řád*, ve znění pozdějších předpisů, § 81. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 27. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstva vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4478>

3.1.2 Odvolání a jeho účinky

Odvolání je nejčastěji uplatňovaný řádný opravný prostředek, podávaný proti nepravomocnému rozhodnutí nebo usnesení, vydaném správním orgánem v prvním stupni. Odvolání je upraveno jak ve správním řádu, tak pro účely přestupkového řízení v zákoně o přestupcích. Kučerová definuje odvolání jako podání účastníka správního řízení, kterým žádá odvolací správní orgán o přezkoumání zákonnosti a správnosti rozhodnutí správního orgánu nižšího stupně, je-li na přezkoumání takového rozhodnutí právní nárok.⁷⁴

Obecná lhůta pro podání odvolání je 15 dnů od oznámení, resp. doručení rozhodnutí, pokud zákon nestanoví jinak, přičemž odvolací lhůta začíná běžet následujícím dnem po oznámení a lhůta pro odvolání je zachována i v případě, je-li poslední den odvolací lhůty odvolání předáno k poštovní přepravě a adresováno správnímu úřadu, který rozhodnutí vydal.⁷⁵

Podané odvolání proti rozhodnutí o přestupku má vždy odkladný (suspenzivní) účinek kterým se rozumí, že prvostupňové rozhodnutí nenabývá právní moci, není vykonatelné a nenastávají právní účinky. V praxi odkladný účinek znamená, že byl-li obviněnému uložen správní trest pokuty a zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je oprávněn řídit až do doby rozhodnutí odvolacího orgánu a zároveň, nemusí uhradit ani uloženou sankci pokuty. Devolutivní, neboli postupující účinek pak přesouvá rozhodovací proces z prvostupňového orgánu na nejbližší druhostupňový orgán, zpravidla příslušný Krajský úřad. Vyloučit odkladný účinek odvolání může pouze zákon, nebo o vyloučení v konkrétních případech rozhodne správní orgán, např. pokud to naléhavě vyžaduje veřejný zájem. Co se týče právních účinků rozhodnutí v odvolacím řízení platí, že rozhodnutí odvolacího správního orgánu je konečné a nelze se proti němu dále odvolat. Stejně tak platí, že správní orgán I. stupně je vázán právním názorem odvolacího správního orgánu.⁷⁶

⁷⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 227. ISBN 80-7201-613-X.

⁷⁵ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., ze dne 24.6.2004, *Zákon správní řád*, ve znění pozdějších předpisů, § 83. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 27. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4478>

⁷⁶ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 251. ISBN 978-80-87576-15-1.

3.2 Postup odvolacího správního orgánu

V návaznosti na dříve uvedené, účelem odvolacího správního řízení je přezkoumání rozhodnutí orgánu I. stupně a to v plném rozsahu z hlediska zákonnosti. Z hlediska věcné správnosti se rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu podaných odvolacích námitek. K vadám řízení se přihlédne, jen pokud mohly mít vliv na soulad napadeného rozhodnutí s právními předpisy nebo jeho správnost. Nikdy však dopředu nemůže odvolací orgán říci, jak rozhodne, neboť by tím porušil všechny zásady správního řádu, resp. všechny zásady, které existují.⁷⁷

3.2.1 Rozhodnutí zrušeno a vráceno k novému projednání

Odvolací orgán o odvolání může rozhodnout několika způsoby. V prvním případě, shledá-li odvolací správní orgán v rozhodnutí o přestupku a v řízení, kterému předcházelo, taková právní, věcná, formální či jiná pochybení prvoinstančního orgánu, která v odvolacím řízení nelze napravit, pak rozhodnutí nebo jeho část zruší a věc vrátí první instanci k novému projednání. Zároveň v rozhodnutí o odvolání vysloví právní názor, kterým je prvoinstanční orgán vázán. V takovémto případě probíhá přestupkové řízení znovu od počátku. Správní orgán dle připomínek odvolacího orgánu řízení doplní o důkazní prostředky (zpravidla se jedná o opomenuté výpovědi svědků, fotografie, znalecký posudek apod.), které provede, nebo provede opomenutý procesní úkon (zpravidla se jedná o poučení o možnosti seznámit se s podklady před vydáním rozhodnutí nebo o možnosti žádat o nařízení ústního jednání), znovu posoudí projednávanou věc a poté v souladu s požadavky na bezvadné provedení přestupkového řízení, ve věci rozhodne.⁷⁸

3.2.2 Rozhodnutí rušeno a řízení zastaveno

Může se ale stát a mnohdy se tak i stane, že odvolací orgán zjistí závažné pochybení způsobující nepřezkoumatelnost a nezákonnost, resp. když zjistí, že se přestupek nestal nebo jej nespáchal obviněný, nebo neexistují takové důkazy, aby byl skutkový stav dostatečně a

⁷⁷ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 254. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁷⁸ Tamtéž

přezkoumatelně zjištěn. V takovém případě se správní řízení v souladu se zásadou in dubio pro reo zastaví.⁷⁹

3.2.3 Rozhodnutí potvrzeno

Naopak, jestliže neshledá odvolací orgán v postupu správního orgánu žádná pochybení, přestupek je náležitě prokázán a rozhodnutí splňuje požadavky na obsah i formu, pak odvolání zamítne a napadené rozhodnutí potvrdí.⁸⁰

3.2.4 Rozhodnutí změněno

Další možností je, že odvolací orgán rozhodnutí nebo jeho část změní. To se děje v případech, že pochybení správního orgánu je možno v odvolacím řízení napravit, spisová dokumentace poskytuje dostatečnou oporu pro argumentaci odvolacího orgánu. Tento postup lze použít pouze v tom případě, že odvolací orgán nevnáší do pojednávané věci nic nového, neporušuje princip dvouinstančnosti řízení i rozhodování a nezbavuje odvolatele práva odvolat se. Ke změně rozhodnutí odvolací orgán přistupuje v případech, kdy napravuje formální nedostatky rozhodnutí (nejasně vyjádřená skutková podstata, doodůvodnění výše a druhu uložené sankce), nebo na základě spisové dokumentace rozhoduje ve prospěch odvolatele (vyřazení některého přestupku, snížení sankce a podobně). Při změně rozhodnutí je rovněž dbát zásady zákazu reforace in peius, což znamená, že napadené rozhodnutí nemůže být změněno v neprospěch odvolatele, např. uložením vyššího správního trestu, než který byl uložen prvoinstančním rozhodnutím. V tomto případě je ve věci rozhodnuto, rozhodnutí nabývá právní moci v den doručení poslednímu účastníku řízení a je vykonatelné v té podobě, v jaké bylo oznámeno odvolacím orgánem. Prvoinstanční orgán po obdržení spisu s rozhodnutím o odvolání vyznačí doložky nabytí právní moci a vykonatelnosti.⁸¹

⁷⁹ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 255. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁸⁰ ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., ze dne 24.6.2004, *Zákon správní řád*, ve znění pozdějších předpisů, § 90 odst. 5. In: *Úplné Znění č. 1336*, str. 29. Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4478>

⁸¹ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 254. ISBN 978-80-87576-15-1.

3.2.5 Další způsoby

Dalším způsobem rozhodnutí o odvolání je zamítnutí opožděného, popř. nepřipustného odvolání. V těchto případech odvolací orgán zkoumá, zda je odvolání podáno opožděně, resp. osobou, která není k podání odvolání legitimována nebo zmocněna. Opožděné a nepřipustné odvolání odvolací orgán rozhodnutím zamítne. Následně zkoumá, zda nejsou dány předpoklady pro přezkoumání rozhodnutí v přezkumném řízení, pro obnovu řízení nebo pro vydání nového rozhodnutí. Dojde-li k závěru, že ano, podnikne příslušné kroky k nápravě. Jestliže důvody pro zahájení přezkumného řízení neshledá, uvede tuto skutečnost ve sdělení nezahájeném přezkumném řízení a rozhodnutí spolu se spisem vrátí zpět prvoinstančnímu orgánu.⁸²

Dalšími a víceméně posledními možnostmi je, uplyne-li lhůta odpovědnosti za přestupek v době, kdy byla věc předána odvolacímu orgánu, odvolatel vezme své odvolání zpět, anebo odvolatel v průběhu odvolacího řízení zemře. V takových případech odvolací orgán, aniž by se zabýval postupem správního orgánu, průběhem řízení a rozhodnutím samým, prvoinstanční rozhodnutí buď zruší a řízení ve věci zastaví, nebo odvolací řízení se zastaví a dnem následujícím nabývá napadené rozhodnutí právní moci.⁸³

3.3 Soudní přezkum

Není-li však odvolatel spokojen ani s rozhodnutím správního orgánu II. stupně, proti kterému již nelze podat řádný opravný prostředek, může ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení rozhodnutí podat k příslušnému správnímu soudu žalobu, nebo podat podnět k přezkumnému řízení na ústřední orgán, zpravidla Ministerstvu dopravy. Nejedná se však o řádné opravné prostředky, nýbrž o mimořádné opravné prostředky, tzn. že jsou uplatňovány vůči rozhodnutím, která jsou již v právní moci a jejich uplatněním nenastává odkladný účinek. Soudem prvního stupně v rovněž dvoustupňovém soudním systému České republiky, je zpravidla krajský soud a stěžovatel - žalobce musí nejprve uhradit soudní poplatek, který v současné době činí 3 000,- Kč, přičemž nemusí být v právním zastoupení. Proti rozhodnutí správního soudu I. stupně je možno podat opravný prostředek, kterou je

⁸² HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 257. ISBN 978-80-87576-15-1.

⁸³ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 256. ISBN 978-80-87576-15-1.

kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána ve lhůtě do 14 dnů od doručení rozhodnutí soudu I. stupně a rozhoduje o ní Nejvyšší správní soud v Brně. Podá-li žalobce kasační stížnost, již musí mít právní zastoupení a správní poplatek činní 5 000,- Kč.⁸⁴

4 Právní teorie vybraných dopravních přestupků

Jelikož práce se týká páchaní přestupků řidiči motorových vozidel, omezuje se výběr přestupků z celého přestupkového zákona pouze na jediné ustanovení tohoto zákona, a to na ustanovení § 125c. V tomto ustanovení je však obsaženo více skutkových podstat, neboli je zde celá škála možností různých jednání konkrétní osoby, kterými se tato může dopustit přestupku. Protože nosným tématem práce je zhodnotit skutkové podstaty vybraných dopravních přestupků, jejichž selekce byla provedena nejen podle jejich závažnosti, ale i četnosti výskytu dle statistických dat Krajského úřadu Jihočeského kraje, není potřeba zabývat se úplně dopodrobna všemi skutkovými podstatami. Zejména ne těmi, za které se ukládají správní tresty pokuty do 2.500,- Kč. Ačkoliv se tím výběr skutkových podstat fakticky zužuje, prakticky stále ještě zůstává mnohem více prostoru, než který je možné v jedné diplomové práci pokrýt. Za nejzávažnější jsou z hlediska společenské nebezpečnosti považovány ty přestupky, kdy se řidič motorového vozidla na pozemní komunikaci chová nebezpečně, nepředvídatelně a bezohledně, a to ať již jde o jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, odmítnutí podrobit se orientačnímu nebo lékařskému vyšetření na přítomnost alkoholu či jiné návykové látky, vysokou rychlost, nebezpečné předjíždění, nebo není držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění. Mezi další závažné přestupky lze jistě zařadit i použití vozidla, jehož technický stav přímo ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu, nebo nedání přednosti v jízdě. Tomu odpovídají i správní tresty, které jsou za přestupky spáchané uvedeným jednáním ukládány a právě na některé tyto přestupky bude v diplomové práci soustředěna pozornost.

4.1 Přestupky v souvislosti s překročení rychlosti

Nepřiměřená rychlost bývá jedním z nejčastějších dopravních přestupků a rovněž i jednou z nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, přičemž s rostoucí rychlostí roste i riziko vzniku dopravní nehody, jejichž následky poté bývají mnohem více závažnější.

⁸⁴ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges), s. 289-293. ISBN 978-80-87576-15-1.

Rychlostní limity jsou zákonodárcem regulovány a nastaveny právě proto a právě v takové míře, aby při běžném provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích nedocházelo k ohrožení života, zdraví a majetku, případně aby toto riziko bylo sníženo na co nejmenší minimum.⁸⁵

Je-li v obci, nebo v konkrétním úseku pozemní komunikace stanovena nejvyšší dovolená rychlost, činí tak příslušné orgány zejména z důvodu ochrany života, zdraví a majetku osob, s přihlédnutím k místním podmínkám, přičemž místní nebo přechodnou úpravou je možné nejvyšší dovolenou rychlost v daném místě snížit, anebo naopak zvýšit. Pozemní komunikace jsou podle své kategorie a třídy konstruovány na návrhové rychlosti, které jsou následně také rychlostmi povolenými. Mez nejvyšší dovolené rychlosti tak umožňuje bezpečné užití pozemní komunikace a to jak vzhledem k jejímu stavebně technickému uspořádání a návrhovým prvkům (podélný sklon, zaoblení oblouků, příčný sklon a příčné uspořádání vozovky), tak i vnějšími podmínkami. Jak vyplývá z ročenek nehodovosti na pozemních komunikacích vydané Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky nejvíce dopravních nehod se stává na místních komunikacích a silnicích I., II. a III. třídy, přičemž nejtragičtější jsou nehody na silnicích I. třídy.⁸⁶

4.1.1 Oprávnění k měření rychlosti

K měření rychlosti vozidel je na základě § 79a zákona o silničním provozu, za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, oprávněna Policie České republiky, která je defacto v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jedním z nejdůležitějších orgánů. Dalším orgánem, který se podílí na vykonání dohledu je obecní, resp. městská policie. Jak z ustanovení vyplývá, i městská policie je zmocněna zákonem měřit rychlost vozidel, a to za účelem zvýšení bezpečnosti, avšak nutno poznamenat, že pouze na místech určených policií a postupuje v součinnosti s policií. Pokud tedy chce městská policie měřit rychlost v obci, musí nejprve požádat policejní orgán o vydání seznamu míst k měření rychlosti, kde jsou jednak vymezeny konkrétní úseky, kde je městská policie oprávněna rychlost měřit a jednak místa, kde mohou strážníci změřená

⁸⁵ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 173. ISBN 978-80-7478-489-7.

⁸⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 174. ISBN 978-80-7478-489-7.

vozidla bezpečně zastavovat, přičemž listina s vymezenými místy k měření pro městskou policii musí být v případě správního řízení vždy součástí spisového materiálu a je vhodné ji pravidelně aktualizovat. Měření rychlosti městskou policií je pak prováděno zejména v lokalitách určených na základě požadavků obce, městských částí či obvodu. Součinnost s policií lze pak vyložit jako vytipování míst s nejčastějším výskytem překročení rychlosti, výběru vhodných stanišť pro měření a zastavování vozidel, nebo provádět měření ve smíšených hlídkách, tzn. 1 strážník městské policie a 1 policista.⁸⁷

Co se týče samotného měření rychlosti, platí, že dosažení dodržování chráněného zájmu lze dosáhnout optimálně stanoveným opatřením a to např. i skrytým měřením, tzn. měřením pomocí vozidel Policie ČR v civilním provedení. Účelem skrytého dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu je pak zjištění chování i v době, kdy se policie, nebo obecní policie, aktivně nepodílí na dohledu nad silničním provozem ve standardní formě tzn. vozidla ve standardním barevném provedení, a to zejména ve vztahu k případným budoucím prvkům preventivního působení. Je taktéž na místě zmínit, že každé zařízení používané k měření rychlosti vozidel orgány policie nebo obecní policie musí odpovídat zákonu č. 505/1990Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcím vyhláškám. Tyto přístroje musí mít platné typové schválení a každý jednotlivý kus musí být pravidelně kalibrován.⁸⁸

4.1.2 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Rychlostní limity primárně upravuje § 18 odst. 3 a odst. 4 zákona o silničního provozu který v závislosti na druhu vozidla, kategorii pozemní komunikace a místa – obec 50 km/h, mimo obec 90 km/h, rychlostní silnice 110 km/h, dálnice 130 km/h, ostatní vozidla mimo obec nejvýše 80 km/h, vymezuje limity nejvyšší dovolené rychlosti. Nejvyšší dovolenou rychlost však upravují v zákoně o silničním provozu i některá speciální ustanovení, upravující rychlost vozidla před železničním přejezdem a při jeho přejíždění, nebo rychlost vozidel při vlečení jiného vozidla, či rychlost vozidla v obytné a pěší zóně, stanovená na 20 km/h a to s ohledem na zvýšený pohyb chodců.⁸⁹ V zásadě se překročení

⁸⁷ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, 2016(3). Komentátor, s. 442-444. ISBN 9788075021052.

⁸⁸ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 178. ISBN 978-80-7478-489-7.

⁸⁹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 174. ISBN 978-80-7478-489-7.

nejvyšší dovolené rychlosti rozděluje do 3 kategorií v závislosti na hodnotu překročené rychlosti.

Add. 1 První a nejzávažnější kategorií je přestupek dle § 125c písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu - překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, nebo mimo obec o 50 km/h a více. Uvedený přestupek pro svoji závažnost není možné řešit v příkazním řízení s řidičem na místě, a proto se po řádném zadokumentování policejním orgánem věc automaticky předává příslušnému správnímu orgánu, kde ve správním řízení je sankcionován správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel od 6 do 12 měsíců, přičemž se do evidenční karty řidiče zapíše 5 bodů.⁹⁰

Nebezpečnost přestupku tví právě ve vysoké rychlosti, která představuje riziko zejména pro ostatní účastníky silničního provozu, neboť řidič ve vysoké rychlosti není schopen ovládat motorové vozidlo takovým způsobem, aby mohl bezpečně reagovat na nenadále situace dopravní a dopravně technické situace v silničním provozu v důsledku jednak prodloužením reakční doby a brzdné dráhy (např. nečekaným vstupem neosvětleného chodce do vozovky, vběhnutím zvířete apod.), a jednak působením vyšších gravitačních sil (zvýšená hybnost, odstředivé síly, deformační síly, omezení směrové stability) a dalších negativních jevů v důsledku vysoké rychlosti, zejména zužování zorného pole řidiče. Přitom je nesporné, že výrazné překročení rychlosti, je zaznamenatelné i pouhými smysly, bez použití tachoměru ve vozidle.

Add. 2 Druhou kategorií je přestupek dle § 125c písm. f) bod 3. zákona o silničním provozu - překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, nebo mimo obec o 30 km/h a více. Při ukládání správního trestu hraje klíčovou roli opakování přestupku, kdy pachatel přestupku nesmí spáchat tento přestupek dvakrát a vícekrát za posledních 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců. Pokud je na místě kontroly policistou nebo strážníkem lustrací v evidenční kartě řidiče zjištěno opakování přestupku, nelze jej dále řešit v příkazním řízení na místě, a věc se rovněž předává příslušnému správnímu orgánu, kde ve správním řízení je sankcionován správním trestem pokuty od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel od 1 do 6 měsíců, přičemž se do evidenční karty řidiče zapíšou 3 body. V opačném případě, je-li přestupek

⁹⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, 2016(3). Komentátor, s. 693. ISBN 9788075021052.

řidičem spáchán poprvé, je možné jej řešit v příkazním řízení na místě blokovou pokutou do výše 2 500 Kč.⁹¹

Add 3. Třetí kategorii zastřešuje přestupek dle § 125c písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu - překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, nebo mimo obec o méně než 30 km/h. Jedná se o „nejméně závažné“ překročení rychlosti, které je možné na místě vyřešit příkazním řízením na místě blokovou pokutou do výše 1 000 Kč, přičemž se do evidenční karty řidiče zapíšu 2 body a to pouze v případě, je-li překročená rychlost v obci o více než 5 km/h nebo mimo obec o 10 km/h.⁹² Rozhodně však nelze ani mírné překročení rychlosti jednání bagatelizovat. Každým překročením rychlosti je ohrožen zájem společnosti na tom, aby řidiči dodržovali nejvyšší povolenou rychlost jízdy, s čímž souvisí i zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

4.1.3 Nejčastěji uplatňované námitky

Z úřední praxe odvolacího orgánu mezi nejčastější a stále dokola uplatňované námitky patří zejména námitky zpochybňující výsledek měření měřicího zařízení, které bylo provedeno v rozporu s návodem k obsluze; měření bylo provedeno v zatáčce; měření bylo ovlivněno reflexí či slip efektem; rychloměr měl poškozené úřední značky; měření bylo provedeno neproškolenou obsluhou; k překročení rychlosti došlo v důsledku krajní nouze či v okamžik měření řídila jiná osoba a až poté došlo k výměně řidiče, atp. Dokonce se již objevila i námitka, že vozidlo tovární značky Tesla neřídil řidič, ale autopilot. Je na první pohled zjevné, že se jedná o zcela neopodstatněné, obstrukční a ničím nepodložené námitky odvolatelů, nebo jejich právních zástupců, se kterými se již víceméně vyčerpávajícím způsobem vypořádaly krajské správní soudy a Nejvyšší správní soud stovkami judikátů a právních vět jako např: rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 309/2015-51 ze dne 17.8.2016 *„Pokud by nebyl dodržen návod k obsluze, rychloměr by měření rychlosti neverifikoval a snímek by byl anulován, tedy by nedošlo k jeho zobrazení ani jeho uložení. Pokud je vytvořen radarem záznam, vyhodnotila měřicí jednotka proces měření jako správný“*⁹³. Nebo rozsudek 10 As 36/2019-33 ze dne 15.8.2019 *„Za situace, kdy je*

⁹¹ KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2016, 2016(3). Komentátor, s. 693. ISBN 9788075021052.

⁹² Tamtéž

⁹³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 309/2015-51 ze dne 17. 8. 2016, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0309_7As_1500051_20160818113648_prevedeno.pdf

z fotografie zřejmé, o jaké vozidlo se jedná, je jednoznačně čitelná jeho registrační značka, a současně při zachycení snímku nebyla mezi rychloměrem a vozidlem žádná překážka, nemají správní orgány důvod mít jaké pochybnosti o kvalitě a objektivitě měření. Ke zpochybnění výsledku měření nepostačují prostá, ničím nepodložená tvrzení a teoretické úvahy.“⁹⁴ K obecnému tvrzení, že bylo měřeno v rozporu s Návodem k obsluze lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3As 9/2013-35 ze dne 2.5.2013: *„Pokud obviněný zpochybňuje provedené důkazy, přesouvá se důkazní břemeno na něj – tvrdí-li, že je měřeno v rozporu s návodem k obsluze, musí uvádět skutečné relevantní skutečnosti, obecné pochybnosti nestačí.*“⁹⁵

Co se týče námitky slip efektu, je na místě odkázat na rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 33A 102/2016 ze dne 31.7.2018 ve kterém je konstatováno: *„Kromě toho je vhodné doplnit, že tvz. slip efekt neboli sklouznutí měřícího paprsku, nemůže z logiky věci nastat za situace, kdy se záměrný kříž nachází na přední masce měřeného vozidla, jako tomu bylo v posuzovaném případě.*“⁹⁶

K námitce týkající se výměny řidičů lze odkázat na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové č.j. 51 A 19/2013-58 ze dne 23. 6. 2015: *„Z podkladů rozhodnutí vyplývá, že řidičem předmětného motorového vozidla byl právě žalobce, přičemž ten neuvedl žádnou věrohodnou verzi o tom, jak je možné, že při zastavení vozidla policisty byl na místě řidiče on a nikoliv nikdo jiný.*“⁹⁷

U úřední praxe, výše uvedené námitky patří mezi repertoár běžně používaných obstrukčních procesní strategií v průběhu správního řízení, kde jsou řidiči zastupováni zmocněnci specializujícími se na tuto činnost. Rozsudků krajských soudů a Nejvyššího správního soudu jsou na uvedené téma celá řada a byly vybrány pouze ty, které jsou k vypořádání odvolacích námitek víceméně nejčastěji používané.

⁹⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu 10 As 36/2019-33 ze dne 15. 8. 2019, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2019/003610As_1900033_20190904093109_20190905100020_prevedeno.pdf

⁹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3As 9/2013-35 ze dne 2.5.2013, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2013/0009_3As_13_20130515141259_prevedeno.pdf

⁹⁶ Rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 33A 102/2016-66 ze dne 31. 7. 2018 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2016/33_A_102_2016_20180905121319_prevedeno.pdf

⁹⁷ Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové č.j. 51 A 19/2013-58 ze dne 23. 6. 2015 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2013/51A_19_2013_35_20150805164058_prevedeno.pdf

4.1.4 Tabulka 1, Přehled správních trestů za překročení rychlosti

Skutková podstata	Příkazem na místě	Správní řízení	Počet bodů
§ 125c písm. f) bod 2.	Nelze uložit	Správní trest pokuty od 5 000 do 10 000 Kč a zákaz řízení od 6 do 12 měsíců	5
§ 125c písm. f) bod 3.	Správní trest pokuty do 2 500, v případě opakování během posledních 12ti po sobě jdoucích měsíců nelze uložit	Správní trest pokuty od 2 500 do 5 000 Kč a v případě opakování během posledních 12ti po sobě jdoucích měsíců zákaz řízení od 6 do 12 měsíců	3
§ 125c písm. f) bod 4.	Lze uložit do 1 000 Kč	Správní trest pokuty od 1 500 do 2 500	2

Tabulka 1: Přehled správních trestů za překročení rychlosti; vlastní zpracování. Zdroj: ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: Úplné Znění. 1390, str. 77-78. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2

4.2 Přestupky v souvislosti s alkoholem a jinými návykovými látkami

Přestupky ve vazbě na alkohol a jiné návykové látky představují velmi nebezpečný druh protiprávního jednání řidičů motorových vozidel a to s ohledem na následky, ke kterým při nich dochází.⁹⁸ Z každoročně publikovaných a veřejně dostupných ročenek nehodovosti na pozemních komunikacích vydané Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky vyplývá, že v roce 2019 bylo z celkového počtu 107 572 nahlášených dopravních nehod, 4 627 zaviněno pod vlivem alkoholu a 269 pod vlivem jiných návykových látek. V roce 2020 bylo z celkového počtu 94 794 nahlášených dopravních nehod 4 486 zaviněno pod vlivem alkoholu a 261 pod vlivem jiných návykových látek.⁹⁹ Pominou-li se nejbolestivější a nezanedbatelné ztráty na lidských životech, kterých v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2019 bylo 62 a těžké újmy na zdraví provázané mnohdy s trvalými následky, zanedbatelné rovněž nejsou ani vysoké majetkové škody, které dosahují astronomických

⁹⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 73. ISBN 80-7201-613-X.

⁹⁹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistika nehodovosti, [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

výšin, přitom každý řidič, který je držitelem řidičského oprávnění jakékoliv skupiny, nebo jeho žadatel v autošколе, je povinen znát v potřebném rozsahu zákon o provozu na pozemních komunikacích, kde je uvedeno, že řidič nesmí řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky anebo v takové době po požití, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem¹⁰⁰. Nehledě na skutečnost, že řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek se považuje za obecně známou protiprávní věc.

Nicméně, problémy s dopravní nehodovostí v závislosti na alkohol či návykové látky, nebo řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek se netýkají pouze České republiky, ale jsou prakticky registrovány ve věch zemích světa, kdy nejvíce je toto deliktní jednání pozorovatelné ve velkoměstech, kde se přirozeně prolíná kumulace kapitálu současně s chudobou obyvatelstva, jakož i celkovou neúctou k zákonu.¹⁰¹

4.2.1 Řízení pod vlivem alkoholu

Bezesporu nejčastěji zjišťovanou látkou v souvislosti s řízením vozidla je alkohol. Prokázání spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích, tedy k prokázání ovlivnění řidiče alkoholem jsou naprosto dostačující zpravidla dvě provedené dechové zkoušky. Vzhledem k tomu, že v České republice platí zásada tzv. „nulové tolerance alkoholu při řízení motorových vozidel“, je postačující výsledek provedeného měření na zjištění alkoholu v těle řidiče, který v případě zjištění alkoholu vždy prokazuje i jeho vliv na řidiče. S rostoucí hladinou alkoholu se u řidiče navozuje pocit uvolnění, zhoršuje se schopnost odhadovat vzdálenosti, zvyšuje se ochota riskovat, prodlužuje se reakční doba a celkově se zvyšuje možnost vzniku dopravní nehody. Dokazování alkoholu v dechu řidiče je v České republice prováděno na základě orientačních dechových zkoušek kalibrovaným a ověřeným dechovým analyzátozem, přičemž se zpravidla využívají přístroje Dräger.¹⁰² Za zmínku stojí i poněkud svérázný a úsměvný způsob měření alkoholu v dechu používaný na Ukrajině, a to trychtýřem z novin, do kterého

¹⁰⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 2 písm. b). In: *Úplné Znění č. 1390*, str. 11. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

¹⁰¹ STRAKA, Lubomír, Miroslav HIRT, František NOVOMESKÝ, Jozef KRAJČOVIČ a František ŠTULLER. *Alkoholologie v soudním lékařství*. 1. Martin: Vydavatelství Osveta, 2011, s. 159. ISBN 978-80-8063-367-7.

¹⁰² KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 76. ISBN 80-7201-613-X.

řidič dýchne na jedné straně a na druhé straně policista přičichnutím konstatuje, zda řidič před jízdou alkohol požil, či nikoliv.¹⁰³

Při posuzování dechových zkoušek pro zjištění alkoholu v dechu musí správní orgány vycházet, stejně tak jako policejní orgány, z metodiky Ministerstva dopravy, nazvané „*Pracovní postup č. 114-MP-C 008-8 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátoři alkoholu v dechu*“ (dále také „metodika“). Metodika počítá s možnou chybou samotného měřicího přístroje i dalšími faktory jako např. možnou fyziologickou hladinou alkoholu v těle, která může být způsobena jinými vlivy (např. přirozená hladina alkoholu v krvi, požití přípravku proti kašli či rýmě, požití ovocného kompotu, atd., než je přímé požití alkoholu. Pro naměřené hodnoty do 1 promile se odečte od střední hodnoty odchylka 0,24 a pro naměřené hodnoty nad 1 promile se odečte od střední hodnoty odchylka 0,27¹⁰⁴. Tyto hodnoty je nutné od výsledku dechové zkoušky odečíst. Dále je na místě nutno zmínit, že jako výsledná hodnota provedených dechových zkoušek se použije vždy ve prospěch obviněného nižší naměřená hodnota viz. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 157/2017 – 42 ze dne 21.7. 2017: „*Od druhého (nižšího) výsledku pak správní orgány zcela správně a ve prospěch stěžovatele odečetly hodnotu 0,24 g/kg, výsledná prokazatelná hodnota alkoholu v krvi stěžovatele tak dosáhla výše 0,10 g/kg.*“¹⁰⁵

Metodiku zjišťování alkoholu si nechalo vypracovat Ministerstvo dopravy od Českého metrologického institutu. Tato metodika reaguje na novelu zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, provedenou zákonem č. 274/2008 Sb. Podle této metodiky jsou podstatné dvě podmínky. První podmínkou je, že při pozitivní dechové zkoušce na alkohol, které jsou zpravidla dvě (na displeji přístroje se zobrazí číselná hodnota vyšší než 0,00) se musí měření minimálně jednou zopakovat v rozestupu více jak 5 minut. Druhou zásadou je, aby bylo možné výsledek brát jako akceptovatelný pro správní řízení, že nesmí mezi výsledky obou měření být rozdíl

¹⁰³ VILČEK, I. Slovákové dali policisté na Ukrajině foukat do novin. [online] vydáno 24. 1. 2012. [cit. 27.11.2021]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/clanek/slovakovi-dali-policiste-na-ukrajine-foukat-do-novin-143046>

¹⁰⁴ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 225. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹⁰⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 157/2017 – 42 ze dne 21.7. 2017 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2017/0157_2As_1700042_20170727102521_prevedeno.pdf

větší než 10 %. Dále je vhodné zmínit, že pokud by ani výsledek případné třetí dechové zkoušky nebyl akceptovatelný, měl být účastník řízení vyzván k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření.¹⁰⁶

4.2.2 Řízení pod vlivem návykové látky

V posledních letech se stále zvyšuje počet případů ovlivnění jinou návykovou látkou, než je alkohol. Nebezpečnost řízení pod vlivem návykové látky spočívá v negativních účincích návykových látek, kterými jsou především zkreslení času a prostoru, zhoršená koordinace pohybů, prodloužená reakční doba, přeceňování vlastních možností, neklid, podrážděnost a agresivita atd.¹⁰⁷

Platí-li nulová tolerance u alkoholu, tím spíše platí u jiných návykových látek. Dokazování přítomnosti návykové látky je na místě silniční kontroly prováděno na základě orientační testové sady Drugwipe pomocí slin nebo stěru z potu. V případě positivity orientačního testu se provede odborné lékařské vyšetření spočívající v odběru biologického materiálu a následně znalecký posudek z odvětví toxikologie, za účelem zjištění přesného množství látky v organismu, resp. je k tomuto vyšetření podezřelý řidič vyzván. Pro právní kvalifikaci a naplnění skutkové podstaty přestupku pak není rozhodná míra ovlivnění návykovou látkou, dostačující je skutečnost, že v biologickém vzorku řidiče, pakliže se podrobil odbornému lékařskému vyšetření, byla průkaznými metodami zkoumání – znaleckým posudkem, prokázána, s ohledem na zásadu nulové tolerance, nenulová hodnota aktivních forem návykových látek.¹⁰⁸

Zájem společnosti je na tom, aby se v silničním provozu pohybovala motorová vozidla řízená toliko osobami, jejichž schopnost bezděčně ovládat vozidlo nebyla snížena užitím návykových látek, což ve svém důsledku ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména pak ohrožuje bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. V důsledku uvedeného principu lze rozlišit pouze dvě kategorie naměřených hodnot

¹⁰⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 138-139. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹⁰⁷ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 76. ISBN 80-7201-613-X.

¹⁰⁸ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 142. ISBN 978-80-7478-489-7.

návykových látek u osob řídících vozidlo ve smyslu zákona o silničním provozu, a to hodnoty nulové a nenulové, resp. pozitivní či negativní.¹⁰⁹

V případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty (tzv. cut off hodnoty) stanovené prováděcím právním předpisem.¹¹⁰ Prováděcím právním předpisem je v tomto případě nařízení vlády č. 41/2014 Sb., ze dne 26.2.2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejich dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. Podmínkou pro závěr, že lze řidiče považovat za ovlivněného návykovou látkou, je tedy konkrétní hodnota (množství) návykové látky obsažené v jeho krevním vzorku stanovená znaleckým posudkem a dále, že tato hodnota překročí limitní hodnotu, stanovenou v nařízení vlády¹¹¹ viz. Tabulka č. 2.

4.2.3 Tabulka 2, Limitní hodnoty návykové látky

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylekgonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Tabulka 2: Limitní hodnoty návykové látky; vlastní zpracování. Zdroj: Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., ze dne 26.2.2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot.

¹⁰⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 229. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹¹⁰ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 228. ISBN 978-80-7400-409-4

¹¹¹ ČESKO. *Nařízení vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.*, ze dne 26.2.2014. In: Sběrka zákonů České republiky, částka 17. [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné také z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=26842>

Je nezpochybnitelné, že řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek, je vysoce nebezpečný protispolečenský a protiprávní jev a je to jednání, které přímo ohrožuje životy, zdraví a majetek všech lidí, tedy nikoli jen ostatních řidičů, nebo účastníků silničního provozu. Jedním z úkolů správních orgánů je, kromě jiného, ochrana práv občanů, kam lze zařadit i jejich právo na bezpečný pohyb na pozemních komunikacích, právo na ochranu jejich majetku a právo na požadavek vynutit dodržování právních předpisů i u občanů, kteří je porušují. V souvislosti s tím je potřeba i ve správním řízení rozhodovat tak, aby občané dodržující právní předpisy nabyli jistoty, že právě chování *lege artis* (podle zákona) je žádoucí a vyplatí se a že budou ochráněni před narušiteli třeba i tím, že takový narušitel bude vyloučen z provozu na pozemních komunikacích. Pro naplnění skutkové podstaty řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je tedy zásadní, zda byl v těle obviněného prokázán alkohol a to buď ověřeným měřicím přístrojem a nebo odborným lékařským vyšetřením, nebo návyková látka odborným lékařským vyšetřením, resp. znaleckým posudkem z odvětví toxikologie.¹¹²

Správní tresty za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky jsou pak rozděleny následovně:

1. Je-li jedna z orientačních dechových zkoušek rovna, nebo menší než 0,24 promile, tzn., je-li výsledná hodnota po odečtu 0,00 promile alkoholu v dechu, či je provedený orientační test na návykové látky negativní, o přestupek se nejedná.¹¹³

2. Je-li u řidiče orientační dechovou zkouškou naměřena hodnota 0,25 promile až 0,54 promile, tzn., je-li výsledná hodnota po odečtu **vyšší než 0,01 promile ale nižší než 0,3 promile** alkoholu, v takovém případě ve správním řízení je přestupkové jednání podle § 125c odst. 1 písm. b, řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových sankcionováno správním trestem pokuty od 2 500 Kč do 20 000 Kč a zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu od 6 měsíců do 1 roku, přičemž se do evidenční karty řidiče body nezapisují.¹¹⁴

¹¹² MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 142-144. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹¹³ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 225. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹¹⁴ Tamtéž

3. Je-li u řidiče orientační dechovou zkouškou naměřena hodnota 0,55 promile až 1,26 promile, tzn., je-li výsledná hodnota po odečtu **vyšší než 0,30 promile ale nižší než 1 promile** alkoholu v dechu, nebo je-li hodnota návykové látky obsažené v jeho krevním vzorku stanovená znaleckým posudkem vyšší než limitní hodnota, stanovená v nařízení vlády č. 41/2014 Sb., viz. Tabulka č. 1, v takovém případě se již řidič považuje za ovlivněného a ve správním řízení je přestupkové jednání podle § 125c odst. 1 písm. b, řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových sankcionováno správním trestem pokuty od 2 500 Kč do 20 000 Kč a zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu od 6 měsíců do 1 roku, přičemž se do evidenční karty řidiče zapíše 7 bodů.¹¹⁵

4. Je-li u řidiče orientační dechovou zkouškou naměřena hodnota vyšší než 1,27 promile, tzn., je-li výsledná hodnota po odečtu **vyšší než 1 promile alkoholu** v dechu, nebo je-li hodnota návykové látky obsažené v jeho krevním vzorku stanovená znaleckým posudkem vyšší než limitní hodnoty, stanovené aktuálním Stanoviskem trestního kolegia Nejvyššího správního soudu č.j. Tpjn 300/2020 ze dne 21.10.2020¹¹⁶, viz. Tabulka č. 3, považuje se již ve stavu vylučující způsobilost. V takovém případě je společenská nebezpečnost jednání osoby, která řídí motorové vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost tak vysoká, že už není na místě považovat takové jednání jen za přestupek, ale za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, za který bude řidič vozidla potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem řízení motorových vozidel na jeden rok až deset let.¹¹⁷

V případě, kdy by se jednalo např. o podnapilého cyklistu nebo jezdce na zvířeti, nejednalo by se o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, nýbrž o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. b) nebo c), za který lze uložit správní trest pokuty 20 000,- resp. až 50 000,- Kč, přičemž zákaz činnosti se neukládá.¹¹⁸

¹¹⁵ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 228. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹¹⁶ ČESKO. Nejvyšší soud In: Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2020, sp. zn. Tpjn 300/2020, ECLI:CZ:NS:2020:TPJN.300.2020.1 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné také z Nejvyšší soud: <https://sbirka.n soud.cz/export/sbirky/?collectionIds=5718>

¹¹⁷ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 230. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹¹⁸ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 141. ISBN 978-80-7478-489-7.

4.2.4 Tabulka 3, Limitní hodnoty návykové látky vylučující způsobilost

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	10
Methamfetamin	150
Amfetamin	150
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)	150
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	150
Benzoylekgonin	150
Kokain	75
Morfin	200

Tabulka 3: Limitní hodnoty návykové látky vylučující způsobilost; vlastní zpracování. Zdroj: Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2020, sp. zn. Tpjn 300/2020, ECLI:CZ:NS:2020:TPJN.300.2020.1

4.3 Odmítnutí podrobit se orientačnímu a odbornému lékařskému vyšetření

Společenskou nebezpečnost odmítnutí provést dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu, zkoušku na přítomnost jiných návykových látek, nebo odmítnutí podrobit se lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo moči postavil zákonodárce, alespoň co se možnosti uložení druhu sankcí a jejich výše na stejnou úroveň, jako kdyby bylo nepochybně prokázáno řízení pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky.¹¹⁹

Podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu se fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Za uvedené jednání se uloží správní trest pokuty od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel po dobu od 12 do 24 měsíců. Oprávnění požadovat po řidiči orientační nebo odborné lékařské vyšetření ze zákona přísluší zejména policii, městské policii a vojenské policii.¹²⁰

¹¹⁹ ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb., ze dne 19.1.2017, Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů § 20 odst. 2. In: Sbíрка zákonů České republiky, částka 21. [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupný také z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61764>

¹²⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 1 písm. f),g). In: Úplné Znění č. 1390, str.

Přesto, odmítnutí podrobit se orientačnímu, nebo odbornému lékařskému vyšetření staví řidiče pouze do roviny přestupkového řízení, zatímco v případě, kdy se takovému vyšetření podrobí a hodnoty jsou nadlimitní, do roviny trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. V praxi se tak stává, že nepodrobení se vyšetření je pro řidiče mnohem příznivější, než jeho podrobení se, přitom takovému jednání bezpochyby porušuje či ohrožuje zájem společnosti, kterým je v daném případě řádné prošetření všech skutečností týkajících se spáchání přestupků či trestných činů v provozu na pozemních komunikacích. Zákonodárce v zákoně o provozu na pozemních komunikacích zcela jasně stanovil pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tato pravidla mají zajistit účastníkům silničního provozu bezpečnost, tak aby nebylo ohroženo jejich zdraví či majetek.

Nabízí se tak otázka pro změnu legislativy, aby odmítnutí podrobit se orientačnímu a odbornému lékařskému vyšetření, nebylo na úrovni přestupku, nýbrž na úrovni trestného činu, neboť povinnost podrobit se lékařskému vyšetření na zjištění případného ovlivnění alkoholem nebo návykovými látkami je nepochybně nezbytná pro zajištění potrestání řidičů, zda neřídí vozidla v provozu na pozemních komunikacích pod jejich vlivem, kdy tato skutečnost představuje velké společenské nebezpečí z hlediska ohrožení všech účastníků silničního provozu. Naštěstí, „odmítačky“ nenacházejí příliš zastání u krajských soudů včetně Nejvyššího správního, kteří jsou v tomto směru poměrně nekompromisní. Osobně jednoznačně souhlasím s konstatováním, že odmítnutí je třeba trestat přísněji, než ovlivnění alkoholem, odmítnutí zakrývá větší množství alkoholu. viz. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 35/2004 ze dne 25.8.2004.¹²¹

4.4 Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění

Jak zákonodárce výslovně stanovil, k řízení motorového vozidla je oprávněn pouze ten, kdo dosáhl určeného věku, stanoveným způsobem prokázal, že je zdravotně a odborně způsobilý a je držitelem příslušného řidičského oprávnění.¹²² Nebezpečnost jednání spočívá

11. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

¹²¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu 2 As 35/2004 ze dne 25.8.2004 [online], [cit. 22.11.2021].

Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2004/0035_2As_0400053A_prevedeno.pdf

¹²² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů, § 3. In: *Úplné Znění č. 1390*, str. 9. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

v tom, že řídí-li vozidlo v provozu na pozemních komunikacích osoba, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění a neprokázala-li zdravotní ani odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, není schopna splnit zákonem stanovené požadavky nejen teoretické znalosti a praktické dovednosti vedoucí ke schopnosti řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích, ale i v důsledku zdravotní nezpůsobilosti neohrožovat plynulost provozu na pozemních komunikacích. Svým jednáním pak takováto osoba přímo ohrožuje nejen sebe sama, nýbrž zejména ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Podmínky jsou stanoveny proto, aby bylo zajištěno alespoň minimálního standardu, kterého musí řidič motorového vozidla splňovat, chce-li takové vozidlo řídit.¹²³ Řízení bez oprávnění je závažným přestupkem, který je i přísně trestán, a zákon nerozlišuje skutečnost, zda se toho dopustila osoba, která pozbyla řidičské oprávnění, či osoba, jež řidičské oprávnění nikdy nevlastnila. Zájem společnosti je, aby motorová vozidla řídili jen držitelé příslušných řidičských oprávnění, s čímž souvisí i zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.¹²⁴

Přestupku podle § 125c písm. e) bod 1 až 6 se řidič vozidla dopustí, když řídí motorové vozidlo¹²⁵:

1. ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění
2. řídí v době, kdy mu byl zadržen řidičský průkaz policistou na místě
3. ačkoliv není k řízení profesně způsobilý
4. bez platného posudku zdravotní způsobilosti
5. řidiči cizinci, kteří pozbyli právo k řízení na území České republiky v důsledku vybodování
6. ačkoliv řidičské oprávnění bylo pozastaveno z důvodu zdravotní nebo odborné nezpůsobilosti, nebo exekucním příkazem podle exekučního řád

Add. 1. Skutková podstata bodu 1 postihuje případy, kdy řidič řídí vozidlo a nikdy nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění, nebo byl držitelem, ale řidičské oprávnění

¹²³ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 158. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹²⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu 4 As 189/2017 ze dne 27.9.2017 [online], [cit. 22.11.2021].

Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2017/0189_4As_1700040_20171003084434_prevedeno.pdf

¹²⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů, § 125c písm. e) bod 1 až 6. In: *Úplné Znění č. 1390*, str. 69. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

pozbyl v souvislosti se zákazem řízení motorových vozidel a nejedná se o trestný čin Maření výkonu úředního rozhodnutí, nebo řídí vozidlo poté, co mu zákaz řízení uplynul a nepožádal správní orgán o vrácení řidičského oprávnění, nebo řídí v době blokace řidičského oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů nebo době, pokud uplynulo pozbytí dosažení 12 bodů ale opět nepožádal správní orgán o vrácení řidičského oprávnění, případně řídí s řidičským průkazem státu, který není členským státem ani smluvní stranou Úmluv, nebo řidičským průkazem cizího státu, který neodpovídá Úmluvám. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 25 000 Kč do 50 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu od 1 roku do 2 let a do evidenční karty řidiče se zapíší 4 body a řidič, který pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o navrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění.¹²⁶

Add. 2. Skutková podstata bodu 2 postihuje případy, kdy řidič řídí i přesto, že mu byl policií zadržen řidičský průkaz. Přestupek nabývá účinnosti od doby faktického zadržení řidičského průkazu, tedy od doby, kdy policista na místě kontroly převezme řidičský průkaz a vypíše potvrzení o zadržení řidičského průkazu, nikoliv od doby rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 10 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu od 6 měsíců do 1 roku a do evidenční karty řidiče se zapíše 7 bodů.¹²⁷

Add. 3. Skutková podstata bodu 3 se týká výhradně držitelů řidičských oprávnění skupin v rozsahu C a D, resp. řidičů kteří vykonávají řidičskou činnost bez profesní způsobilosti. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 10 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení, avšak nikoliv všech motorových vozidel, nýbrž s omezením výhradně na skupinu, kterou byl přestupek spáchán a to na dobu od 6 měsíců do 1 roku a do evidenční karty řidiče se zapíše 3 body.¹²⁸

Add. 4. Skutková podstata bodu 4 postihuje případy, kdy řidič vůbec není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti. Týká se především starších řidičů a zdravotní

¹²⁶ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 159-160. ISBN 978-80-7478-489-7

¹²⁷ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 165. ISBN 978-80-7478-489-7

¹²⁸ Tamtéž

způsobilost vydává pouze lékař. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 10 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu od 6 měsíců do 1 roku bez bodového hodnocení.¹²⁹

Add. 5. Skutková podstata bodu 5 se týká řidičů cizinců, kteří se na území České republiky vybodovali. Držiteli řidičského průkazu jiné země než České republiky nelze vyslovit ztráta řidičského oprávnění, neboť Česká republika toto oprávnění nevydala, lze vyslovit pouze ztráta řízení na našem území. Rozdíl mezi vybodování českého a zahraničního řidiče spočívá v tom, že zahraniční řidič nemá možnost uplatnit námitkové řízení a právo k řízení pozbývá právní mocí posledního přestupku, kterým se vybodoval. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 50 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení na dobu od 1 roku do 2 let, bez bodového hodnocení.¹³⁰

Add. 6. Skutková podstata bodu 6 postihuje případy, kdy řidič řídí v době pozastavení řidičského oprávnění z důvodu zdravotní nebo odborné nezpůsobilosti (nesplnění základního limitu bodů při rozšíření řidičského průkazu), nebo z důvodu pozastavení exekucním příkazem podle exekučního řádu. Exekucní pozastavení řidičského oprávnění je možné použít pouze v případě, kdy je v rámci exekuce vymáhán nedoplatek na výživné na nezletilé dítě. Podobu pozastavení řidičského oprávnění držitel řidičského oprávnění nesmí řídit motorová vozidla. Ve správním řízení je uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 50 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od 6 měsíců roku do 1 roku, bez bodového hodnocení.¹³¹

4.4.1 Nejčastěji uplatňované námitky

Z úřední praxe odvolacího orgánu nejčastěji uplatňovanou odvolací námitkou k řízení bez řidičského oprávnění je poukazování na minimální společenskou škodlivost a nenaplnění materiálních znaků přestupku, či jízdu vykonanou v krajní nouzi. K takové

¹²⁹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 166. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹³⁰ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 182. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹³¹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 268-269. ISBN 978-80-7400-409-4.

argumentaci je třeba konstatovat, že samotná skutečnost, že odvolatel v minulosti vlastnil řidičské oprávnění nebo vlastní profesní řidičské oprávnění, jej rozhodně nestaví do jiné pozice, než ostatní osoby, které řidičské oprávnění nikdy nevladnily. Ani zákon nerozlišuje skutečnost, zda se toho dopustila osoba, která pozbyla řidičské oprávnění a nepožádala o jeho navrácení, či osoba, jež řidičské oprávnění nikdy nevladnila viz. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.9.2017, č.j. 4 As 189/2017, „K poukazu stěžovatele na nutnost rozlišovat mezi řidiči, kteří příslušnou skupinu řidičského oprávnění nikdy nevladnili, a řidiči, kteří byli v minulosti držiteli tohoto oprávnění, Nejvyšší správní soud v první řadě uvádí, že toto rozlišení řidičů provedené stěžovatelem nemá význam pro posouzení, zda byla naplněna skutková podstata uvedená v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu. Toto ustanovení totiž žádným způsobem nerozlišuje důvody, pro které řidič není držitelem příslušného řidičského oprávnění. Obě stěžovatelem takto vymezené skupiny řidičů tedy řízením motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění porušují zákonem o silničním provozu chráněný zájem na bezpečnosti silničního provozu naprosto stejným způsobem“. Poukázat lze rovněž na rozsudek ze dne 8. 1. 2013, č. j. 3 As 42/2012 –35, v němž soud vyslovil, že: „zájem společnosti na posilování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích převažuje zájmy jednotlivce na snadném vrácení řidičského průkazu po spáchání dopravního přestupku. Řízení vozidla bez řidičského oprávnění vždy spadá do kategorie nebezpečného a nezodpovědného chování lidí v silničním provozu. Z daného rozpětí sankcí tedy logicky vyplývá, že zákonodárce nepovažoval žádný případ jízdy bez řidičského oprávnění za bagatelní, nýbrž vždy za společensky velmi nebezpečný, a proto také zvolil rozpětí sankcí s vysokou spodní hranicí“.

4.5 Zákaz předjíždění

Stejně tak jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tak i nesprávné předjíždění se řadí mezi nejčastější příčiny vzniku dopravní nehody. V roce 2019 bylo v důsledku nesprávného předjíždění na pozemních komunikacích na našem území usmrceno 113 osob.¹³² Správné provedení a načasování předjížděcího manévru ovlivňuje mnoho faktorů, přičemž podcenění, zanedbání nebo dokonce ignorace těchto faktorů může způsobit výrazné ohrožení bezpečnosti

¹³² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistika nehodovosti 2019, [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

silničního provozu. Za účelem snížení rizikovosti při předjíždění, např. z důvodu nepřehledného horizontu nebo zatáčky, zákonodárce výslovně vymežil situace, kdy je předjíždění zakázáno.¹³³

Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemní komunikaci předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Konkrétní výčet situací, kdy řidič nesmí úkon předjíždění ani zahájit, je taxativně vymezen v §17 odst. 5 zákona o silničním provozu a to:¹³⁴

1. nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí
2. jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet
3. jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích
4. na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi
5. dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy
6. na křižovatce a v těsné blízkosti před ní
7. na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

Add. 1. Skutková podstata bodu 1 postihuje případy, kdy řidič předjíždí, nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí. V praxi se jedná o nepřehledné úseky komunikace, kdy řidič předjíždí před vrcholem stoupání, před zatáčkou, nebo při situacích zkomplikovaných klimatickými podmínkami jako je např, mlha, husté sněžení, nebo déšť.¹³⁵

¹³³ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 186. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹³⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů, § 125c odst. 1 písm. f) bod 7, § 17 odst. 5. In: *Úplné Znění č. 1390*, str. 18,69. Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

¹³⁵ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 297. ISBN 978-80-7400-409-4.

Add. 2. Skutková podstata bodu 2 postihuje případy, kdy řidič předjíždí v případě, že by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet. V praxi se jedná o případy, kdy mezi předjížděnými vozidly není dostatečný rozestup pro zařazení předjíždějícího vozidla.

Add. 3. Skutková podstata bodu 3 postihuje případy, kdy řidič předjíždí takovým způsobem, že ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jedná o případ, kdy řidič, který hodlá předjíždět, nesmí zahájit předjížděcí manévr, pokud by tímto manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče, nebo jiné řidiče a ostatní účastníky silničního provozu. V praxi se jedná zejména o případy, kdy se řidič vozidla, který hodlá předjíždět jiné vozidlo, dostatečným způsobem nebo vůbec nepřesvědčí kontrolou zpětných zrcátek ani kontrolou „mrtvého úhlu“, zda-li není předjížděn jiným vozidlem, nebo předjížděcí manévr provede takovým způsobem, kterým ohrozí ostatní účastníky silničního provozu, tvz. „myškou“.

Add. 4. Skutková podstata bodu 4 postihuje případy, kdy řidič předjíždí na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi. V praxi se jedná zejména o případy, kdy řidič předjíždí na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi. Zákaz předjíždění v tomto ohledu je spojen především s povinností snížit rychlost jízdy, nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, neboť se dá předpokládat, že na přechodu může být chodec, který je zjevně hodlá přejít.¹³⁶

Add. 5. Skutková podstata bodu 5 postihuje případy, kdy řidič předjíždí v případě, dávali řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy. V praxi se jedná zejména o případy, kdy řidič vozidla vpředu odbočuje vlevo a jiný řidič jedoucí vzadu již zahájil předjížděcí manévr více vozidel najednou. Bohužel tato situace většinou končí dopravní nehodou a viníkem je téměř vždy řidič předjíždějícího vozidla pokud se neprokáže, že řidič odbočující vlevo se nepřesvědčil, zda není předjížděn.¹³⁷

¹³⁶ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 298. ISBN 978-80-7400-409-4.

¹³⁷ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 299. ISBN 978-80-7400-409-4.

Add. 6. Skutková podstata bodu 6 postihuje případy, kdy řidič předjíždí na křižovatce a v těsné blízkosti před ní. V praxi se jedná o stejné případy, jak napovídá název skutkové podstaty, stejně jako **add.** bod 7. kdy řidič předjíždí na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

Zákaz předjíždění všem vozidlům dále kromě výše uvedených situací vymezuje i dopravní značka B 21a, která zakazuje řidiči předjíždět motorové vozidlo vlevo; motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět. Dopravní značku ukončuje dopravní značka B 21b. Uvedená dopravní značka je stanovena místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích a to s ohledem na místa, které jsou pro svůj charakter obzvláště nebezpečná (střídající se horizonty, dlouhé zatačky, stoupání nebo místa s častým výskytem dopravních nehod).¹³⁸



Obrázek 1: Dopravní značení B21a. Zdroj: Zákruta.cz [online]. [cit.. 27.11.2021]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/zakazove-dopravni-znacky/b22a/zakaz-predjizdeni-pro-nakladni-automobily/>

Druhou zákazovou značkou vymezující zákaz předjíždění představuje dopravní značka B 22a, která zakazuje řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg předjíždět motorové vozidlo vlevo; motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět. Dopravní značku ukončuje dopravní značka B 22b. S uvedenou dopravní značkou se řidiči setkají především na dálnicích.¹³⁹

¹³⁸ MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR), s. 187. ISBN 978-80-7478-489-7.

¹³⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 301. ISBN 978-80-7400-409-4.

B22a
Zákaz předjíždění pro
nákladní automobily



B22b
Konec zák. před. pro nákladní
automobily



Obrázek 2: Dopravní značení B22a. Zdroj: Zákruta.cz [online]. [cit.. 27.11.2021]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/dopravni-znacenizakazove-dopravni-znacky/b22a/zakaz-predjizdeni-pro-nakladni-automobily/>

Ve správním řízení je výše uvedené přestupkové jednání sankcionováno správním trestem pokuty od 5 000 Kč do 10 000 Kč, zákazem činnosti, spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od 6 měsíců roku do 1 roku a do evidenční karty řidiče se zapíše 7 bodů.¹⁴⁰

4.5.1 Nejčastěji uplatňované námitky

Z úřední praxe odvolacího orgánu nejčastěji uplatňovanou odvolací námitkou je argumentace, že předmětná dopravní značka zákaz předjíždění nebyla vidět, neboť v kritický okamžik předjížděné vozidlo (zpravidla nákladní) značku zakrývalo, či argumentace, že značka nebyla z důvodu svodidel/stromové řádně vidět, a proto ji odvolatel přehlédl. I s těmito situacemi se již vypořádával i Nejvyšší správní soud a to rozsudkem č.j. 9 As 97/2011-132 ze dne 31.5.2012 který konstatoval, že: „*Ve věci není sporné, že vzhledem k výšce před ním jedoucího nákladního vozidla stěžovatel mohl mít ztížený výhled. I toto je však běžná situace v provozu na provozních komunikacích, které řidič musí přizpůsobit své jednání během jízdy. V dané situaci byl stěžovatel povinen jet vpravo (§ 11 odst. 1 zákona o silničním provozu) a v takové vzdálenosti za nákladním vozem, aby byl schopen bezpečně sledovat provoz na pozemní komunikaci a dopravní značky. Pokud chtěl provést úkon předjíždění spojený s najetím vozidla co nejvíce vlevo, aby mohl zjistit stav v opačném jízdním pruhu, měl se předtím ujistit o případném dopravním značení před sebou, které by mohl v průběhu manévru předjíždění přehlednout. Dopravní značka č. B 21a, kterou stěžovatel přehlédl, byla umístěna na rovném a přehledném úseku silnice, pokud by*

¹⁴⁰ Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck), s. 304. ISBN 978-80-7400-409-4.

stěžovatel před vyjetím do levé části jízdního pruhu zkontroloval pohledem vpřed dopravní značení umístěné na pravém okraji vozovky, pak by tuto značku mohl zaznamenat.“¹⁴¹ Nebo rozsudkem ze dne 31. 5. 2012, č. j. 9 As 97/2011 - 132: „Přehlédl-li řidič svislou dopravní značku č. B 21a (zákaz předjíždění) a v důsledku toho porušil jí uložený zákaz, je odpovědný za přestupek dle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 7. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Jeho zavinění má formu nevědomé nedbalosti, neboť nevěděl, že v daném místě svým předjížděním může porušit či ohrozit zájem chráněný zákonem, ačkoli pokud by řádně věnoval pozornost dopravnímu značení, toto vědět mohl a měl.“¹⁴²

5 Vlastní práce

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, je odvolacím správním orgánem a nadřízeným správním orgánem prvostupňovým správním orgánům v Jihočeském kraji, který je příslušný k přezkoumávání rozhodnutí orgánů obcí podle ust. § 67 odst. 1, písm. a) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, a jako příslušný odvolací správní orgán podle ust. § 89 odst. 1 a § 178 odst. 1 správního řádu. Pro výkon státní správy v přenesené působnosti je u Krajského úřadu Jihočeského kraje na úseku dopravních přestupků určeno 6 úředníků – oprávněných osob, kteří všichni splňují zákonné předpoklady stanovené zákonem č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a mají zkoušku jak z obecné, tak zvláštní odborné způsobilosti k výkonu správních činností. Ke konci roku 2020 si navíc všichni rozšířili odbornost o zkouškou podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Mimo své rozhodovací činnosti mají tyto úředníci v popisu práce také metodické vedení spočívající v konzultační a poradenské činnosti s orgány prvních instancí, zajišťování a pořádání seminářů pro tyto úředníky, vyřizování žalob podaných proti druhoinstančnímu rozhodnutí i kasačních stížností proti rozhodnutí správního soudu v Českých Budějovicích, vydávání právních stanovisek ke konkrétním dotazům a vyřizování další agendy. Kromě toho je také potřeba se neustále vzdělávat a zvyšovat si kvalifikaci, jak tomu bylo např. díky

¹⁴¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 97/2011-132 ze dne 31.5.2012 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2011/0097_9As_110_20120628080748_prevedeno.pdf

¹⁴² Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 97/2011 - 132 ze dne 31. 5. 2012 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2011/0097_9As_110_20120628080748_prevedeno.pdf

změně zákona o přestupcích a s tím spojená zkouška z odborné způsobilosti k provádění úkonů správního orgánu v řízení o přestupcích, dále pak sledovat změny v dopravě a v legislativě a v neposlední řadě být v kontaktu s nejnovější judikaturou, resp. rozhodovací praxí soudů. Po odečtení dovolené, svátků, sobot a nedělí vychází, že na zpracování jednoho správního spisu má jeden úředník v rámci odvolacího řízení cca. 2 pracovní dny, kdy ročně bývá již několik let předáváno k rozhodnutí průměrně přes 550 správních spisů a dalších podání a cca. 40 správních žalob (bez kasačních stížností).

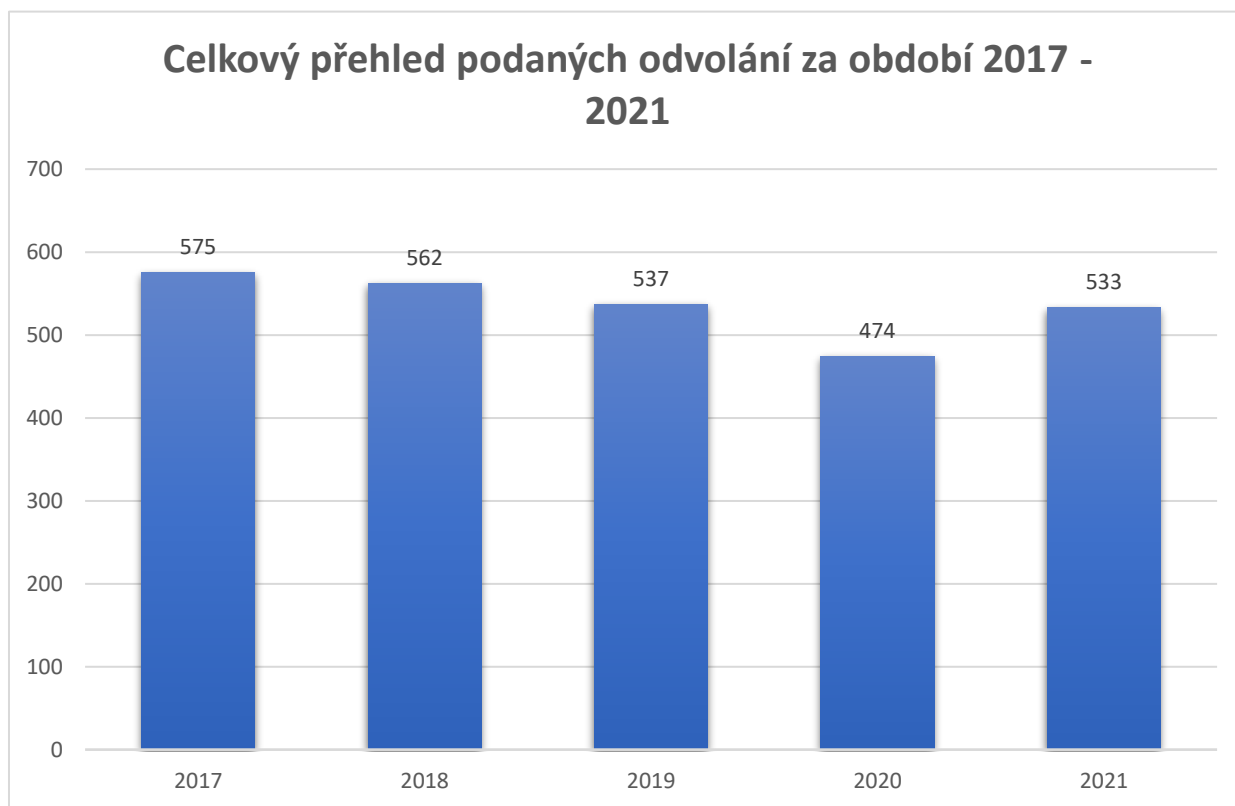
Neoddílnou součástí výkonu státní správy ze strany odvolacího orgánu je rovněž i její kontrola. Kontroly ze strany Krajského úřadu Jihočeského kraje samozřejmě pravidelně a systematicky probíhají, avšak není v možnostech příslušných úředníků provést kontrolu úplně všech rozhodnutí vydaných v rámci celého kraje. Proto jsou kontroly rozděleny do několika kontrolních skupin a etap.

Co se týče širšího úhlu pohledu, tak z ekonomického hlediska plat úředníků, i těch na Krajském úřadě, se řídí Nařízením vlády o platových poměrech zaměstnanců ve veřejných službách a správě č. 341/2017 Sb., které, mimo jiné, pro zaměstnance stanovuje kvalifikační předpoklady, způsob zařazování do platových tříd, podmínky pro určení praxe a stupnice platových tarifů. Úředníci „přestupkáři“, řešící agendu dopravních přestupků jsou na Krajském úřadě Jihočeského kraje zařazeny zpravidla do 11 platové třídy a plat je taxativně stanoven platovou tabulkou. V roce 2021 odpovídala platová tabulka hodnotám 23 980,- Kč hrubého při praxi úředníka do 1 roku a maximálně 34 790,- Kč hrubého při praxi úředníka nad 32 let, přičemž se celková částka skládá dále z osobního příplatku nebo případné mimořádné odměny rovněž v hrubém vyčíslení.

5.1 Grafové znázornění

Vlastní část práce se však zejména zabývá četností podaných odvolání a jejich způsobu vyřízení, četností podaných správních žalob, kasačních stížností a celkovou bilancí vydaných meritorních rozhodnutí v odvolacím řízení za sledované období od roku 2017 do roku 2021 včetně. Podaná odvolání byly nejprve zpracovány a graficky znázorněny jako celek, a poté podrobně rozděleny i graficky znázorněny na jednotlivé správní obvody v Jihočeském kraji. Při zpracování grafických přehledů bylo autorem vycházeno z interních elektronických evidencí Krajského úřadu Jihočeského kraje, vedené v přehledových tabulkách.

5.1.1 Graf 1, Celkový přehled podaných odvolání



Graf 1: Celkový přehled podání; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

V **grafu 1** je znárodněn celkový přehled všech učiněných podání vůči orgánu II. instance k projednání, představující z největší části odvolání vůči rozhodnutí nebo usnesení správního orgánu I. stupně, a dále ostatní podání, kterými jsou mimo jiné podání k přezkumnému řízení, stížnosti na nesprávný úřední postup správního orgánu, žádosti o změnu příslušnosti (delegace na jiný správní orgán), opožděné odvolání či opožděné odpory, námitky podjatosti a další správní věci, o kterých může rozhodnout pouze nadřízený správní orgán, doručených a postoupených Krajskému úřadu Jihočeského kraje za období 2017 až 2021. Z uvedeného grafu vyplývá, že rok 2020 představoval výrazné snížení počtu podání, resp. počtu odvolání, což bylo jednoznačně způsobeno vlivem pandemie viru Covid-19. Snížený počet odvolání, odpovídal i sníženému počtu dopravních přestupků, který lze přisuzovat mnoha faktorům, kterými bylo jednak uzavření okresů, tedy poklesu mobility osob, ale i v obecném smyslu mnohem větší obezřetnost a ohleduplnost občanů, potažmo řidičů v době prvotního nouzového stavu, vyhlášeného od 12.3.2020.

5.1.2 Graf 2 celkový přehled podaných správních žalob

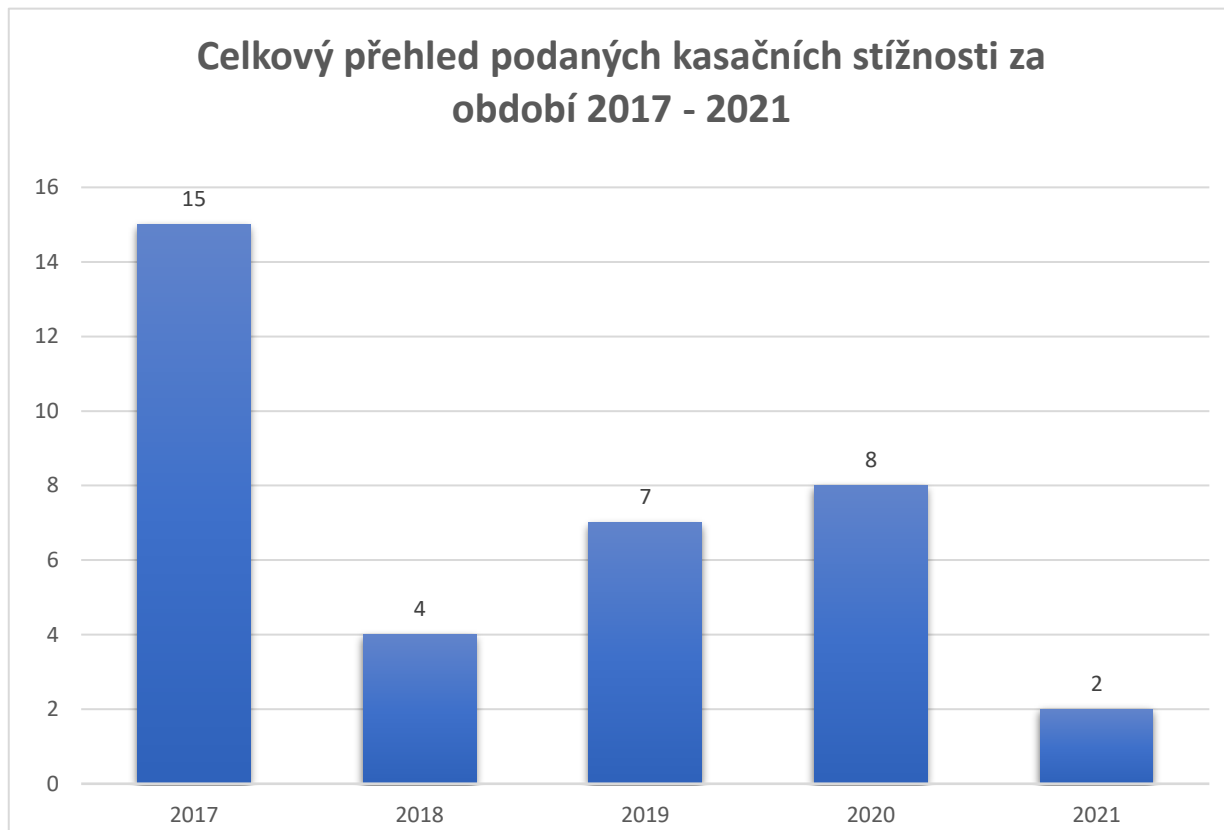


Graf 2: Přehled správních žalob; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

V **grafu 2** je znázorněn celkový počet podaných správních žalob. Co se týče správních žalob, jejich počet se od počtu vydaných meritorních rozhodnutí výrazně liší, kdy se jedná řádově o desítky podaných správních žalob ročně. Důvodem je nutnost uhradit správní poplatky za podání žaloby, který činí 3.000 Kč a případně 1.000 Kč za žádost o přiznání odkladného účinku (není na něj právní nárok a podáním žaloby nenastává, na rozdíl od podání odvolání viz. teoretická část práce), dalším důvodem je nutnost vypracování samotné žaloby, kterou ve většině případů pro žalobce sepisuje právní zástupce. Pokud bychom se podívali na správní žaloby detailněji lze shledat, že většina žalob je podávána obecnými „profesionálními“ zmocněnci. Naštěstí, jejich úspěšnost, díky rozsáhlé judikatuře Krajských soudů a Nejvyššího správního soudu, je z důvodů opakování námitek poměrně nízká. Jak z grafu vyplývá, ve sledovaném období bylo nejvíce správních žalob podáno v roce 2017 - celkem 54 podaných žalob. Z těchto byly pouze 3 žaloby před krajským soudem neúspěšné a v jednom případě byl žalobce uspokojen v rámci přezkumného řízení. Naopak nejméně správních žalob bylo podáno v roce 2018, kdy jejich počet činil 24 a stejný počet žalob

představoval i rok 2021. Vysoká úspěšnost správních žalob Krajského úřadu Jihočeského kraje odráží vysokou kvalitu vyhotovených rozhodnutí.

5.1.3 Graf 3, Celkový přehled podaných kasačních stížností

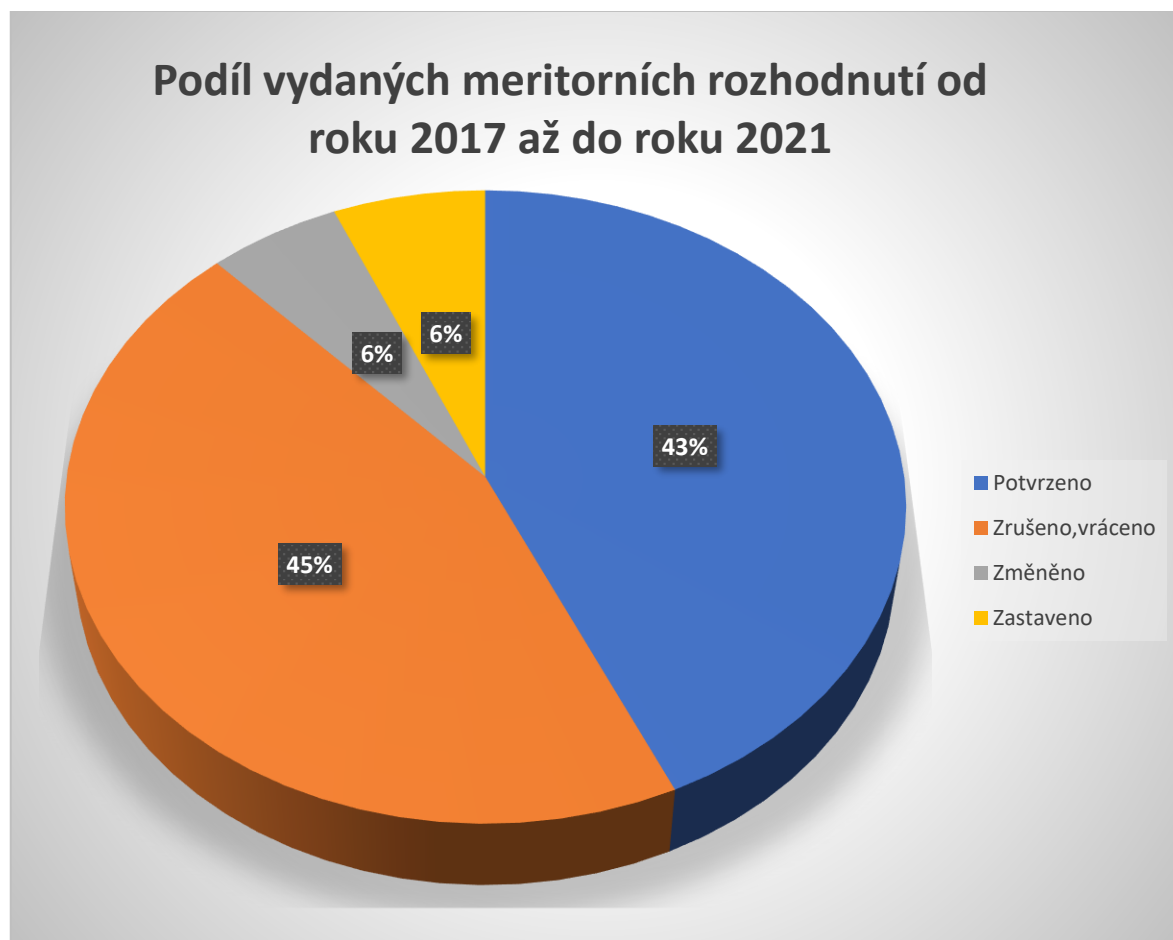


Graf 3: Přehled kasačních stížností; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

V **grafu 3** je znázorněn celkový počet podaných kasačních stížností. Co se týče kasačních stížností, jejich počet od podaných správních žalob opět výrazně klesá a jedná se již pouze o řády jednotek. Důvodem je na rozdíl od správní žaloby, kde lhůta k podání činí 2 měsíce, nutnost nejen jejího včasného podání do 14 dnů, ale zejména nutnost právního zastoupení a zaplacení správního poplatku, který činí 5.000 Kč, což mnohé žalobce od dalšího postupu odradí a v dalším boji proti své „nevině“ nepokračují. Výjimku tvoří obecní zmocněnci, kteří, jsou-li zejména finance ze strany jejich klienta, urputně zápolí až do samotného konce, byť se kasační námitky od žalobních námitek téměř neliší a šance na úspěch kasační stížnosti u prokazatelně zjištěného skutkového stavu jsou téměř nulové. Jak z grafu vyplývá, v roce 2017 bylo podáno 15 kasačních stížností k Nejvyššímu správnímu soudu a z toho všechny byly potvrzeny. Naopak nejméně kasačních stížností bylo podáno v roce 2021, kdy byly podány pouze 2 kasace, které Nejvyšší správní soud rovněž potvrdil.

Z uvedeného vyplývá vysoká úspěšnost Krajského úřadu Jihočeského kraje u Nejvyššího správního soudu.

5.1.4 Graf 4, Procentuální podíl vydaných meritorních rozhodnutí



Graf 4: Procentuální podíl vydaných meritorních rozhodnutí; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

V **grafu 4**, který vychází na základě dat z **tabulky č. 4**, je procentuálně zobrazen podíl všech vydaných meritorních rozhodnutí v odvolacím řízení za období 2017 - 2021. Při zpracování výsledného grafu bylo postupováno tak, že nejprve byl sečten celkový počet všech došlých podání a odvolání Krajskému úřadu Jihočeského kraje za období 2017 – 2021 viz. **graf 1**. Poté byly z výsledného počtu vyfiltrovány podání, která nevyústila ve vydání meritorního rozhodnutí ve věci. Meritorní rozhodnutí byly poté rozčleněny na 4 základní skupiny. 1) potvrzeno – celkem 894 rozhodnutí; 2) zrušeno, vráceno – celkem 926 rozhodnutí; 3) změněno, potvrzeno – celkem 116 rozhodnutí; 4) zastaveno – celkem 133 rozhodnutí.

5.1.5 Tabulka 4, Celková bilance meritorních rozhodnutí

Způsob vyřízení:	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021	Celkem
Potvrzeno	173	178	190	170	183	894
Zrušeno, vráceno	257	198	175	166	130	926
Změněno	6	22	18	20	50	116
Zastaveno	24	34	28	13	34	133
Ostatní vyřízení	115	121	126	105	136	603
Celkem	575	553	537	474	533	2672

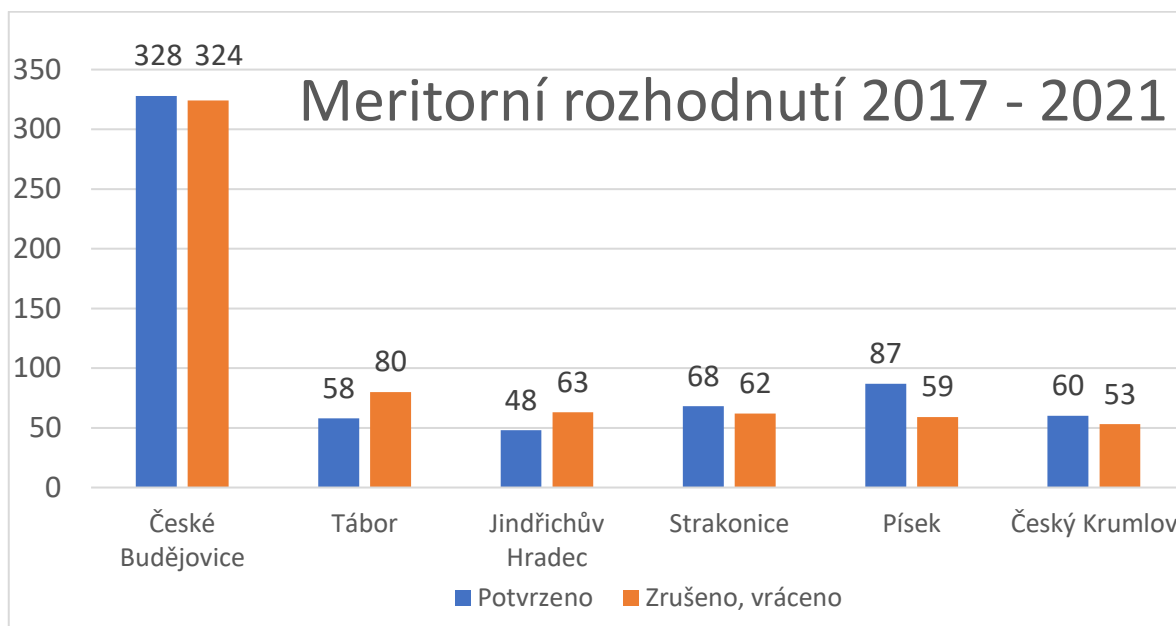
Tabulka 4: Celková bilance vydaných meritorních rozhodnutí; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

5.1.6 Tabulka 5, Statistické přehledy vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021

Meritorní rozhodnutí celkem za roky 2017-2021	Potvrzeno	Zrušeno, vráceno	Změněno	Zastaveno	Celkem
Blatná	10	13	1	5	29
České Budějovice	328	324	23	33	708
Český Krumlov	60	53	16	12	141
Dačice	23	12	3	1	39
Jindřichův Hradec	48	63	4	10	125
Kaplice	27	55	5	6	93
Milevsko	9	15	2	1	27
Písek	87	59	11	4	161
Prachatice	41	26	5	4	76
Soběslav	34	32	6	5	77
Strakonice	68	62	10	12	151
Tábor	58	80	10	15	163
Trhové Sviny	29	26	3	4	62
Třeboň	17	42	3	4	66
Týn nad Vltavou	14	28	8	3	53
Vimperk	33	24	4	11	72
Vodňany	8	12	2	3	25
CELKEM	894	926	116	133	2069

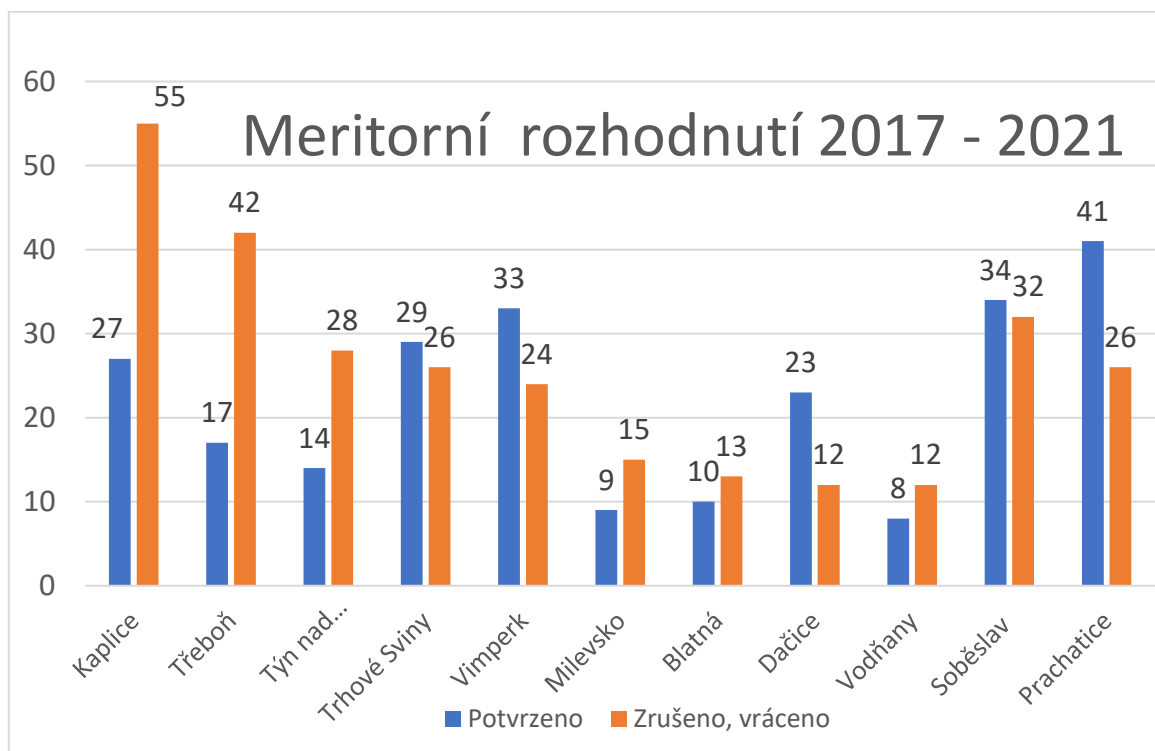
Tabulka 5: Detailní přehled vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

5.1.7 Graf č. 5, Bilance vydaných meritorních rozhodnutí 2017-2021



Graf 5: Srovnání vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

5.1.8 Graf č. 6, Bilance vydaných meritorních rozhodnutí 2017-2021



Graf 6: Srovnání vydaných meritorních rozhodnutí podle okresů za roky 2017-2021; vlastní zpracování. Data čerpaná z: Krajský úřad Jihočeského kraje, Přehled přestupkového řízení 2017-2021

Tabulka č. 5 a související **grafy č. 5 a č. 6** znázorňují detailní statistiku a bilanci vydaných meritorních rozhodnutí v odvolacím řízení a jejich způsob vyřízení za období 2017 – 2021. Tabulka je rozčleněná do 4 skupin 1) potvrzeno, 2) zrušeno, vráceno, 3) změněno 4) zastaveno. Grafy pak zobrazují již pouze 2 klíčové skupiny a to 1) potvrzeno, 2) zrušeno, vráceno. Jak je patrné, výraznou část tvoří meritorní rozhodnutí, která byla v dovolacím řízení zrušena a vrácena k novému projednání. Nejčastějším důvodem bylo procesní pochybení nalézacího správního orgánu, které nebylo možno zhojit změnou v odvolacím řízení. Právě na procesní chyby a jejich odstranění se odvolací orgán zaměřil v metodických dnech.

5.1.9 Komparace let 2017 - 2021

Komparací analyzovaných dat autorovi práce vyšlo najevo, že v roce 2017 počet vydaných potvrzených rozhodnutí činil 171 rozhodnutí, zatímco v roce 2021 činil 183 rozhodnutí, což je nárůst o téměř 7 %. V roce 2017 počet vydaných změněných rozhodnutí činil pouze 6 rozhodnutí, zatímco v roce 2021 počet činil 50 rozhodnutí, což je nárůst o více než 88% a počet zrušených a vrácených rozhodnutí k novému projednání v roce 2021 činil 130 rozhodnutí, zatímco v roce 2017 tento počet byl 257 rozhodnutí, což je pokles o téměř 50 %. Jak z grafu č. 4 a s ním související tabulky č. 4 vyplývá, převažuje počet zrušených a vrácených rozhodnutí 45% nad počtem potvrzených rozhodnutí 43%, přičemž počet změněných rozhodnutí 6% a zastavených řízení 6% je téměř zanedbatelný. Rok 2019 však oproti předešlému období představuje zlomový rok, kdy počet vydaných potvrzených a změněných rozhodnutí poprvé převýšil počet vydaných zrušených a vrácených rozhodnutí k novému projednání. Důvodem je nejen pečlivější a obratnější práce s judikaturou, ale zejména celkové zlepšení kvality rozhodnutí prvostupňových správních orgánů a rovněž přínosem byla i obměna úředníků na Krajském úřadě Jihočeského kraje. Tabulka č. 5. a z ní vycházející grafy č. 5 a č. 6, podrobněji zobrazují jednotlivé správní obvody v Jihočeském kraji s počtem vydaných meritorních rozhodnutí a způsob, jakým bylo rozhodnuto v odvolacím řízení. Jak z tabulky a grafů vyplývá, nejvyšší počet vydaných meritorních rozhodnutí v odvolacím řízení za období 2017 - 2021 připadá správnímu orgánu Magistrátu města České Budějovice s počtem 708 meritorních rozhodnutí. Následuje Tábor s počtem 163 rozhodnutí, Písek 161 rozhodnutí, Strakonice 152 rozhodnutí a Český Krumlov 141 rozhodnutí. Na první pohled je zřejmé, že v počtech vydaných meritorních rozhodnutí

dominuje Magistrát města České Budějovice. Je to způsobeno tím, že město České Budějovice, resp. správní obvod České Budějovice je nejlidnatějším a největším obvodem v Jihočeském kraji. Navíc, v Českých Budějovicích k odhalování přestupků na úseku dopravy rovněž nemalou měrou přispívá, kromě Policie České republiky, i Městská policie České Budějovice, která má oprávnění k měření rychlosti, a dále nelze odhlédnout od skutečnosti, že se v tomto správním obvodu nachází všechny hlavní dopravní tepny – silnice I. třídy směřující na Písek, hraniční přechod Dolní Dvořiště, Český Krumlov, Jindřichův Hradec a dálnice D3 na Prahu, které jsou spojovány převážně s přestupky překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Co se týče správních orgánů města Tábor, Písek, Strakonice je zřejmé, že se jedná rovněž o rozlehlé a hustě obydlené správní obvody, které mají taktéž svoji vlastní městskou policii s oprávněním měřit rychlost a prochází jimi také hlavní dopravní tepny – silnice I. tříd, čemuž odpovídá i počet a struktura vydaných meritorních rozhodnutí. Na druhé straně, nejméně vydaných meritorních rozhodnutí připadá na nejmenší správní orgány, kterými jsou Vodňany s počtem 25 meritorních rozhodnutí, Milevsko s počtem 27 rozhodnutí a Blatná 29 meritorních rozhodnutí v odvolacím správním řízení. Lze tedy konstatovat, že existuje přímá úměrnost mezi velikostí správního obvodu a počtem vydaných rozhodnutí, neboť správní obvod Vodňany, Milevsko a Blatná patří mezi nejmenší správní obvody a naopak České Budějovice, Tábor, Písek a Strakonice patří mezi největší správní obvody s největším počtem obyvatel.

Grafy č. 5 a č. 6. detailněji znázorňují jednotlivé správní orgány a způsob, jakým bylo v odvolacím řízení rozhodnuto. Pro ulehčení srovnání byly vybrány pouze rozhodnutí, která byla 1) potvrzena a 2) zrušena a vrácena k novému projednání. Jak z grafů vyplývá, značná část rozhodnutí byla zrušena a vrácena správním orgánům I. stupně k novému projednání. Vyšší počet zrušených a vrácených rozhodnutí je možné pozorovat zejména u správních orgánů, kterými je např. městský úřad Kaplice nebo městský úřad Třeboň, u kterých je tento rozdíl nevíce markantní. Nerovnoměrnost a nevyváženost jednotlivých způsobů vyřízení odvolacího řízení napříč správními orgány lze podle autora osvětlit pouze několika důvody. V zásadě se jedná o opakování vad, resp. nepoučení se z chyb, které byly důvodem pro zrušení a vrácení přezkoumávaného rozhodnutí správnímu orgánu k novému projednání a vad zjištěných při kontrole výkonu přenesené působnosti státní správy. Dalším důvodem je kromě nepozornost úřední osoby, nerefluktování současné judikatury, která se neustále vyvíjí.

6 Vyhodnocení a diskuse

Rok 2020 i rok 2021 byl z důvodu opakovaného vyhlášení nouzového stavu, vládních restrikcí a podceňované síly pandemie Covid-19 pro celou společnost velice neobvyklým a náročným. Jak z vlastní části práce vyplývá, je nepochybné, že v roce 2020 došlo ke snížení všech základních ukazatelů dopravní problematiky a tím i ke snížení počtu spáchaných dopravních přestupků, což se odrazilo i na sníženém počtu správních, resp. odvolacích řízení. Viditelné snížení dopravních přestupků potvrzuje i Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020, vydaná Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.¹⁴³ Nebylo to však způsobeno tím, že by policisté dopravní přestupky ignorovali, nebo nevykonávali dohled nad bezpečností silničního provozu, ale po vyhlášení nouzového stavu začátkem roku 2020, byly jednak uzavřeny hraniční přechody, poté i jednotlivé okresy a část sil a prostředků dopravní policie vykonávala činnosti spojené právě s hraničními přechody a pohybu osob mezi okresy. K poklesu dopravních přestupků došlo tedy zejména v důsledku omezením mobility osob. Oproti roku 2020, rok 2021 již představuje nárůst ukazatelů a postupné vracení se téměř do původního stavu. Důvodem je, že vládní nařízení postupně polevovala a již téměř nic nebránilo volnému pohybu osob. Pokud se podíváme zpětně na roky 2017 – 2018, můžeme mezi nimi pozorovat pouze nepatrné rozdíly v počtu podání, přičemž tyto roky jsou charakteristické především vysokým počtem zrušených a vrácených rozhodnutí k novému projednání. V roce 2019 je pozorován pokles podání, který vygradoval v roce 2020, avšak na druhou stranu se výrazným způsobem zvýšil počet vydaných potvrzených a změněných rozhodnutí, který poprvé překonal počet vydaných zrušených a vrácených rozhodnutí. Konečně, rok 2021 představuje výraznou kladnou bilanci potvrzených a změněných rozhodnutí nad zrušenými a vrácenými rozhodnutími.

Co se týče vymezení důvodů, které nejčastěji vedly a vedou ke zrušení a vrácení napadeného rozhodnutí k novému projednání, je především chybný procesní postup v nalézacím správním řízení. Jak bylo uvedeno v teoretické části práce, nejzávažnější chybou je krácení účastníka řízení na jeho procesních právech – zejména opomenutím poučit účastníka o možnosti žádat nařízení ústního jednání nebo poučení o možnosti seznámit se se spisovým materiálem před vydáním rozhodnutí a to především v případě, kdy bylo řízení

¹⁴³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistika nehodovosti 2020, [online], str. 5 [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

doplňováno o další listinné důkazy, či konání ústního jednání v nepřítomnosti účastníka, který se z ústního jednání omluvil. Dalšími opakujícími se vadami z odvolací praxe je hodnocení a vycházení z důkazních prostředků, které nejsou součástí spisového materiálu, tedy takové chyby, jejichž odstranění je lehce proveditelné v nalézacím správním řízení před vydáním rozhodnutí, avšak po jeho vydání způsobují nezákonnost a nepřezkoumatelnost. Zvláště důrazně je potřeba upozornit na pečlivé odůvodnění správních trestů. Konkrétní hodnocení musí být vždy uvedeno, jinak je rozhodnutí nepřezkoumatelné jak v odvolacím řízení, tak i případném soudním přezkumu, nebo přezkumu ústředního orgánu.

Opatřením proti opakovanému rušení a vracení nebo nutné změny rozhodnutí se autor práce utvrdil v nutnosti zavedení častějších konzultací, metodických dnů a mimořádných kontrol správních orgánů s cíleným zaměřením na nejčastější chyby a důvody, které vedly odvolací orgán ke zrušení a vrácení rozhodnutí nebo k jeho změně. Takovými vadami bývají přitom, jak bylo uvedeno, zbytečné procesní pochybení, které pro spoji povahu nelze dodatečně v odvolacím správním řízení zhojit, a které jsou způsobené v zásadě z nedbalosti, nikoliv z neznalosti úředních osob. Dalším opatřením proti opakovanému rušení nebo změně rozhodnutí je důslednější reflektování právního názoru odvolacího orgánu, který byl vysloven ve vráceném nebo změněném rozhodnutí i pro budoucí správní řízení a vyvarovat se stejné chyby. Méně represivním opatřením je zvyšování kvalifikace oprávněných úředních osob pomocí akreditovaných školení, zaměřených na problematiku vedení bezvadného správního řízení a dokazování dopravních přestupků v praxi. Akreditovaných školení a institucí provádějících školení na danou problematiku je v současné době celá řada, kdy školení probíhá jak prezenční formou, tak i pohodlnější distanční formou živého přenosu. Dalším opatřením, které se nabízí je užší komunikace - konzultace mezi správním orgánem I. stupně a odvolacím orgánem ať už přes telefon, nebo osobního pracovní setkání, a to kdykoliv v průběhu roku.

Konzultační a metodické dny byly v minulosti na Krajském úřadě zavedeny a pravidelně se opakovaly. V současné době se k této činnosti po určité pauze opět navrátilo, právě z důvodu eliminace zbytečných chyb a sjednocení správní praxe na všech správních orgánech v Jihočeském kraji. Hlavními tématy metodických dnů uskutečněných ve dnech 10.11.2021, 15.11.2021 a 22.11.2021 bylo doručování písemností na adresu uvedenou obviněným před policejním orgánem do oznámení přestupku a s tím spojené uplatnění

institutu fikce doručení, reflektování aktuální judikatury v souvislosti s doručováním a další procesní nezbytnosti týkající se právního řízení v I. stupni. Koncem každého metodického dne bylo odpovězeno na položené dotazy a poté pokračovala volná diskuse. Ve stejném duchu budou v roce 2022 a letech následujících naplánovány další metodické dny. K metodickým dnům by autor, co by člen metodického kolegia dodal, že metodických dnů se zúčastnili zástupci a úřední osoby ze všech správních orgánů v Jihočeském kraji, kromě jednoho správního orgánu, který i přes opakovanou výzvu svoji účast odmítl. Paradoxně se jednalo o správní orgán s nejméně potvrzenými a nejvíce zrušenými a vrácenými rozhodnutí k novému projednání. Závěrem by autor rád uvedl neformální zjednodušené desatero řádného správního řízení, které vzniklo i za účasti autora práce z úřední činnosti odvolacího orgánu na základě rozboru a následné komparace zpracování odvolání a doporučení, které odvolací orgán uvádí při metodických dnech.

Desatero správního řízení v kostce

1. Posoudit, zda-li došlé oznámení odůvodňuje zahájení správního řízení, pokud ne, usnesením věc odložit, pokud ano, pokračovat dále v šetření přestupku.
2. Opatřování podkladů pro vydání rozhodnutí – zejména důkazy listinné podoby, ověřit doručovací adresu/datovou schránku.
3. Odůvodňuje-li oznámení zahájení správního řízení, zahájit řízení Oznámením o zahájení správního řízení a sdělit obvinění s poučením o procesních právech obviněného - tedy o možnosti nařízení ústního jednání na požádání obviněného, nahlížet do spisu, navrhopvat důkazy, seznámit se s podklady pro rozhodnutí ve stanovené lhůtě a podat k nim vyjádření atp.; nebo nařídit rovnou termín ústní jednání, či vydání příkazu jako prvního úkonu správního orgánu.
4. Konání ústního jednání a v jeho rámci provedení a hodnocení všech opatřených důkazů, provedení svědeckých výpovědí všech svědků, včetně svědecké výpovědi obviněného.
5. Výzva k seznámení se podklady pro vydání rozhodnutí. Poučení o této možnosti může být součástí protokolu o ústním jednání, nesmí být však vynecháno úplně.
6. Vydání meritorního rozhodnutí a vyznačení právní moci.

7. V případě podání odvolání posoudit včasnost a přípustnost podaného odvolání, či zda nejsou splněny podmínky pro uplatnění autoremedury, nebo vydání opravného rozhodnutí z důvodu formálních chyb.
8. Po doručení odvolání vyzvat odvolatele výzvou k doplnění banketního, neúplného odvolání.
9. Vyjádřit se k podaným námitkám a zaujmout své stanovisko do předávacího protokolu.
10. Předání věci odvolacímu orgánu.

7 Závěr

Cílem diplomové práce bylo vyhodnotit problematiku správního řízení přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy z pohledu odvolacího orgánu. V teoretické části práce došlo k vymezení základních pojmů jako je přestupek a jeho znaky, základních zásad správního řízení a ukládání správních trestů, vymezení obligatorních náležitostí rozhodnutí, ale zejména byly podrobně charakterizovány jednotlivé části správního řízení před orgánem I. stupně od jeho zahájení po ukončení a před orgánem II. stupně od podání odvolání po vydání rozhodnutí. Stěžejní část práce byla orientována jak na nalézací, tak odvolací správní řízení v kontextu správní praxe a na charakteristiku vybraných dopravních přestupků, s cílem najít cestu k odstraňování a minimalizaci vad, které v odvolacím správním řízení vedou ke zrušení a vrácení, nebo změně přezkoumávaného rozhodnutí. Autorovi se teoretickou částí práce potvrdilo, že rozhodnutí odvolacího orgánu společně s prvostupňovým rozhodnutím tvoří jeden celek a při přezkoumávání je třeba jej takto posuzovat, a to ve všech ohledech.

Ve vlastní části práce byl autorem proveden výzkum porovnání četnosti podaných odvolání a jejich způsob vyřízení, dále byla porovnána četnost správních žalob, kasačních stížností a dalších úkonů příslušící orgánu přezkumu, za období let 2017 – 2021. Vyhodnocením vyšlo najevo, že v souhrnu převažuje počet zrušených a vrácených rozhodnutí nad počtem potvrzených rozhodnutí, avšak pominou-li se roky 2017 a 2018, ve kterých bylo zrušeno a vráceno nejvíce rozhodnutí, od roku 2019 již lze pozorovat převahu potvrzených rozhodnutí nad těmi zrušenými, což prokazují roky 2020 a 2021. Výzkumem bylo dále zjištěno, že nejen v počtu podaných odvolání, ale i počtu potvrzených a změněných rozhodnutí převládají velké správní obvody a naopak malé správní obvody mají vyšší počet zrušených a vrácených rozhodnutí k novému projednání. Autor vyhodnocením dat o četnosti podaných odvolání a jejich způsobu vyřízení dospěl názoru, že zlepšením komunikace, zintenzivněním metodické činnosti odvolacího orgánu se zaměřením na aktuální judikaturu a nejčastější chyby, ale i zkvalitňováním a prohlubováním odbornosti úředníků, dojde k významné optimalizaci, sjednocení a zefektivnění prvostupňového i odvolacího správního řízení a tím k minimalizaci počtu vrácených či změněných rozhodnutí. Z provedeného výzkumu vyplynulo navržení opatření v podmínkách Jihočeského kraje proti opakovanému rušení nebo nutnosti změny rozhodnutí vedoucích ke zlepšování kvality správního řízení a to díky užší komunikaci správních orgánů, zvyšováním kvalifikace úředních osob

prostřednictvím odborných akreditovaných školení a zejména častějším konáním metodických dnů, neboť metodické dny jsou primárně zaměřeny na nejčastější chyby a konkrétní důvody, které vedly odvolací orgán k vydání zrušujícího nebo měnícího rozhodnutí. K návrhu opatření autor z postu odvolacího orgánu dodává, že nezbytnou součástí správního řízení na I. i II. stupni je práce s judikaturou, bez které by rozhodnutí muselo být mnohem více obsáhlejší o správní úvahy a rozsáhlejší o právní znalosti úředních osob.

Řešení přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je velmi složitý, obsáhlý a dá se říci, díky nastavené legislativě umožňující pachateli přestupku nesouhlasit s přestupkem a jeho následnou několika instanční obranu ve správním řízení, nikdy nekončící proces, který v některých případech končí až soudem. Dopravní přestupky jsou stále velmi podceňovanou kategorií práva a málokdo si uvědomuje, že nemusí jít pouze o nesprávné parkování, nebo jiné, společensky méně nebezpečné protiprávní chování, jako je např. nepatrné překročení rychlosti. I v důsledku nevýrazného překročení nejvyšší dovolené rychlosti totiž vznikají také velmi nebezpečné dopravní situace s přímým ohrožením života, zdraví a majetku účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména chodců a cyklistů, či dalších osob. Řízení motorového vozidla vysokou rychlostí, nebo po požití alkoholického nápoje či jiné návykové látky je na pozemních komunikacích nežádoucím jevem a nebezpečí vzniku negativních následků je přímou úměrností zvyšováno rostoucí rychlostí či množstvím alkoholu nebo návykové látky v krvi řidiče. Z toho důvodu zákonodárce stanovil limity, jejichž porušení je stanoveným způsobem sankcionováno. Mezi nejzávažnější a nejpřísněji sankcionovaný dopravní přestupek je právem řazeno odmítnutí podrobit se se orientačnímu, nebo odbornému lékařskému vyšetření, které bohužel, staví řidiče pouze do roviny přestupkového řízení, zatímco v případě, kdy se takovému vyšetření podrobí a hodnoty jsou nadlimitní, do roviny trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. V praxi se tak stává, že nepodrobení se vyšetření je pro řidiče mnohem příznivější, než jeho podrobení se, přitom takovéto jednání bezpochyby porušuje či ohrožuje zájem společnosti, kterým je v daném případě řádné prošetření všech skutečností týkajících se spáchání přestupků či trestných činů v provozu na pozemních komunikacích. Zákonodárce v zákoně o provozu na pozemních komunikacích zcela jasně stanovil pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tato pravidla mají zajistit účastníkům silničního provozu bezpečnost, tak aby nebylo ohroženo jejich zdraví či majetek. Situace tak, je daná, podle

autora vybízí ke změně, resp. zpřísnění legislativy, aby odmítnutí podrobit se orientačnímu a odbornému lékařskému vyšetření, nebylo na úrovni přestupku, nýbrž minimálně na úrovni přečinu v trestním řízení, neboť tato skutečnost představuje velké společenské nebezpečí z hlediska ohrožení všech účastníků silničního provozu. Základním předpokladem bezpečného a plynulého provozu na pozemních komunikacích je dodržování pravidel silničního provozu. Ten, kdo tyto předpisy nerespektuje a dopustí se protiprávního jednání, musí počítat s právní odpovědností za takové jednání. Ani bodové hodnocení, zaznamenávající historii přestupků řidičů ani hrozba vedení správního, či trestního řízení však nedokáže řadu řidičů odradit od rychlé jízdy, jízdy pod vlivem alkoholu či návykové látky, nebo jízdě bez řidičského oprávnění. Účelem zákona o silničním provozu je především stanovení podmínek k zajištění bezpečného a v rámci možností též plynulého provozu na pozemních komunikacích.

Prvostupňové správní orgány, kde ve většině případů správní řízení končí, již několik let čelí stále většímu nárůstu přestupků na úseku bezpečnosti silničního provozu, ale ani odvolací správní řízení není zárukou úspěšného uniknutí před správním trestem. Odvolací správní řízení představuje především záruku zákonnosti prvostupňového správního řízení a rozhodně neplatí pravidlo, čím více obsáhlejší odvolání, tím vyšší je šance na úspěch v odvolacím řízení. V případě prokazatelně zjištěného skutkového stavu se odvolatel v zásadě správnímu trestu nevyhne, neboť jednak případné nedostatky prvostupňového řízení a rozhodnutí, které nezpůsobují nezákonnost a nepřezkoumatelnost, lze jednoduše zhojit změnou napadeného rozhodnutí i za cenu toho, že změnou se odvolateli uzmou práva na řádný opravný prostředek, a jednak, naprostá většina dopravních přestupků a vypořádání zpravidla opakujících se námitek je podložena obsáhlou judikaturou krajských správních soudů, Nejvyššího správního soudu a stanovisky ústředních orgánů, které jsou v tomto směru zásadním pramenem pro správní praxi.

8 Seznam použitých zdrojů

1. BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 31 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2012. ISBN 978-80-904270-3-7.
2. ČERNÝ, Jan, Eva HORZINKOVÁ a Helena KUČEROVÁ. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů : podle platného stavu k r. 2014* Praha: Linde, [2014]-(12). Praktická právní příručka. ISBN 978-80-7201-859-8.
3. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-87576-15-1.
4. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní: (vysokoškolská učebnice)*. Praha: Linde, 2006. Vysokoškolská právní učebnice. ISBN 80-720-1636-9.
5. JEMELKA, Luboš. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-666-1.
6. KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právní učebnice. ISBN 9788074008207.
7. KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 80-86432-54-8,
8. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, Komentátor. ISBN 9788075021052.
9. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 1. Praha: Leges, 2017. Komentátor. ISBN 9788075022110.
10. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.

11. MÁRTON, Michal a Barbora GONSIOROVÁ. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. Praha: Leges, 2017. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-200-4.
12. MASARŽÍK, Jiří a Václav KRICNER. *Správní právo: obecná část*. 8. aktualizované vydání. Praha: Armex Publishing, 2018. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 978-80-87451-60-1.
13. MATES, Pavel a Martin KOPECKÝ. *Řádné opravné prostředky ve správním řízení: (podle správního řádu a stavebního zákona)*. Praha: Leges, 2015. Teoretik. ISBN 978-80-7502-100-7.
14. MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.
15. STRAKA, Ľubomír, Miroslav HIRT, František NOVOMESKÝ, Jozef KRAJČOVIČ a František ŠTULLER. *Alkoholologie v soudním lékařství*. 1. Martin: Vydavatel'stvo Osveta, 2011. ISBN 978-80-8063-367-7.

Použitá judikatura

16. Rozsudek Nejvyššího správního soudu 10 As 36/2019-33 ze dne 15. 8. 2019, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2019/003610As_1900033_20190904093109_20190905100020_prevedeno.pdf
17. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3As 9/2013-35 ze dne 2.5.2013, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2013/0009_3As_13_20130515141259_prevedeno.pdf
18. Rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 33A 102/2016-66 ze dne 31. 7. 2018 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2016/33_A_102_2016_20180905121319_prevedeno.pdf

19. Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové č.j. 51 A 19/2013-58 ze dne 23. 6. 2015 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/EVIDENCNI_LIST/2013/51A_19_2013_35_20150805164058_prevedeno.pdf
20. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 157/2017 – 42 ze dne 21.7. 2017 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2017/0157_2As_1700042_20170727102521_prevedeno.pdf
21. Rozsudek Nejvyššího správního soudu 2 As 93/2006 – 84 ze dne 3.5.2007 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2006/0093_2As_0600084A_prevedeno.pdf
22. Rozsudek Nejvyššího správního soudu 2 As 35/2004 ze dne 25.8.2004 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2004/0035_2As_0400053A_prevedeno.pdf
23. Rozsudek Nejvyššího správního soudu 4 As 189/2017 ze dne 27.9.2017 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2017/0189_4As_1700040_20171003084434_prevedeno.pdf
24. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 4 As 14/2005-84 ze dne 20. 4. 2006, [online], [cit.22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2005/0014_4As_0500084A_prevedeno.pdf
25. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 96/2008 ze dne 22. 1. 2009, [online], [cit. 22.11.2021].Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2008/0096_1As_0800115A_prevedeno.pdf
26. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 309/2015-51 ze dne 17. 8. 2016, [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:
http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2015/0309_7As_1500051_20160818113648_prevedeno.pdf

Legislativní zdroje

1. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., ze dne 12.7.2016, *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve znění pozdějších předpisů. In: *Úplné Znění č. 1336*, Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14.9.2000, *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů. In: *Úplné Znění č. 1390*, Ostrava: Sagit, 2020. ISBN 978-80-7488-425-2. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>
3. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., ze dne 24.6.2004, *Zákon správní řád*, ve znění pozdějších předpisů. In: *Úplné Znění č. 1336*, Ostrava: Sagit, 2019. ISBN 978-80-7488-370-5. Dostupný také [online] z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4478>
4. ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb., ze dne 19.1.2017, *Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek*. In: *Sbírka zákonů České republiky, částka 21*. [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupný také z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61764>
5. ČESKO. *Nářízení vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.*, ze dne 26.2.2014, s. 254 In: *Sbírka zákonů České republiky, částka 17*. [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupný také z Ministerstvo vnitra České republiky: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=26842>
6. ČESKO. Ministerstvo dopravy odbor provozu silničních vozidel. In: *Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb. č.j. 285/2009-160-OST*. [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné také z Ministerstvo dopravy: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/09-metodika-alkohol,-vysetreni;-zmeny-v-bodovem-hodnoceni,-mereni-rychlosti.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/09-metodika-alkohol,-vysetreni;-zmeny-v-bodovem-hodnoceni,-mereni-rychlosti.pdf.aspx?lang=cs-CZ)
7. ČESKO. Stanovisko Nejvyššího soudu. In: *Stanovisko Nejvyššího soudu* ze dne 21.10.2020, sp. zn. Tpjn 300/2020, ECLI:CZ:NS:2020:TPJN.300.2020.1 [online], [cit. 22.11.2021]. Dostupné také z Nejvyšší soud: <https://sbirka.nsoud.cz/export/sbirky/?collectionIds=5718>

8. MINISTERSTVO VNITRA, Stanovisko k možnosti pořizovat nahrávky úředních osob čj. MV- 66795-2/LG-2021 ze dne 13.5.2021 [online], [cit. 19.12.2021]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/priloha-4-stanovisko-k-moznosti-porizovat-nahravky-urednich-osob-mv-66795-2-lg-2021.aspx>.

Internetové zdroje

1. MINISTERSTVO DOPRAVY, Statistiky. [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky>
2. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistika nehodovosti 2019, [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
3. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistika nehodovosti 2020, [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
4. REGISTR VOZIDEL, statistické přehledy a výdej dat [online], [cit. 22.11.]. Dostupné z: <https://www.dataovozidlech.cz/>