

**Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta**

Valentina Křížová

Řízení o námitkách proti provedení záznamu bodů v registru řidičů a bodový systém

Diplomová práce

Olomouc 2022

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Řízení o námitkách proti provedení záznamu bodů v registru řidičů a bodový systém vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje. Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 92 036 znaků včetně mezer.“

V Hradci Králové dne 29. září 2022

Valentina Křížová

Poděkování:

Zde bych ráda poděkovala vedoucímu mé diplomové práce JUDr. Martinu Škurkovi, Ph.D., za jeho pomoc a připomínky, které mi během zpracování této práce poskytl. Dále bych poděkovala mé rodině a příteli za jejich nekonečnou podporu.

Obsah

Seznam použitých zkratk	5
Úvod	6
1. Bodový systém	7
1.1 Úvod.....	7
1.2 Pojem a účel zavedení bodového systému.....	7
1.3 Systém fungování bodového systému.....	10
1.3.1 Pojem bod.....	10
1.3.2 Záznam bodu v registru řidičů.....	11
1.3.3 Odečítání bodů.....	13
1.3.4 Dosažení 12 bodů.....	14
1.4 Závěr.....	14
2. Řízení o námitkách	15
2.1 Úvod.....	15
2.2 Charakteristika námitek.....	16
2.3 Průběh řízení.....	18
2.4 Závěr.....	22
3. Problematické záležitosti v rámci námitkového řízení	24
3.1 Úvod.....	24
3.2 Problematika způsobilých podkladů.....	24
3.3 Problematika námitek vůči odečteným bodům.....	27
3.4 Problematika obstrukcí.....	28
3.5 Závěr.....	32
4 Možnosti řešení problematických záležitostí	33
4.1 Úvod.....	33
4.2 Řešení problematiky způsobilých podkladů.....	33
4.3 Řešení problematiky námitek vůči odepsaným bodům.....	35
4.4 Řešení problematiky obstrukcí.....	35
4.5 Závěr.....	36
Závěr	37
Zdroje	40
Abstrakt	46
Abstract	46
Klíčová slova/Key words	47
Příloha	48

Seznam použitých zkratek

ČR	Česká republika
NSS	Nejvyšší správní soud
PřesZ	Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
PozKom	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
ProvPoz	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
správní žaloba	Žaloba proti rozhodnutí správního orgánu dle § 65 a násl. SŘS
SŘ	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění jeho pozdějších předpisů
SŘS	Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
ÚS	Ústavní soud
DZ	Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, 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, a některé další zákony
Úmluva	Sdělení č. 209/1992 Sb., o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazující

Úvod

Tato diplomová práce na téma Řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů a bodový systém má velmi široký záběr. V úvodní části se věnuji bodovému systému, který je s problematikou řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů neodmyslitelně spjat. Tento systém u nás funguje již od roku 2006, proto je široké veřejnosti dobře znám. Ve své diplomové práci se budu věnovat pouze charakteristice tohoto systému, zejména se zaměřím na propojení tematiky bodového systému s námitkovým řízením.

Ve druhé části této diplomové práce se věnuji hlavnímu tématu, tím je řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů. V rámci této problematiky jsem se zaměřila na jeho průběh, jednotlivé fáze, ale také na náležitosti tohoto řízení a problematická místa. Výzkumnou otázkou tedy je, zda-li je právní úprava námitkového řízení dostatečná, které jsou její největší nedostatky, jak tyto nedostatky případně odstranit, aby námitkové řízení bylo rychlé a efektivní.

Toto téma mi přišlo vhodné ke zpracování především z toho důvodu, že není pouze teoretické. Po celou dobu studia jsem byla spíše zaměřená na řešení praktických otázek a na uplatnění teorie v praxi nežli na čistou teorii, proto jsem svou diplomovou práci chtěla pojmout více prakticky, v čemž shledávám její výhodu. Zároveň jsem absolvovala praxi v této oblasti, a tím jsem získala pohled nejen ze strany laika, ale i ze strany odborné.

Při psaní této diplomové práce jsem čerpala z různorodých zdrojů. Čerpala jsem z judikatury NSS, ale i z judikatury krajských soudů, které se této problematice věnují v mnoha svých rozhodnutích. Dále jsem získala informace z monografií, komentářové literatury, ale i z několika odborných článků. Z elektronických zdrojů jsem používala oficiální stránky ministerstev, informační systémy, relevantní právní předpisy ale i další. Jako hlavní metody k zodpovězení výzkumné otázky jsem použila analýzu, popis, komparaci, indukci a v některých dílčích částech jsem musela přistoupit i k dedukci.¹

¹ KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 8086432548.

1. Bodový systém

1.1 Úvod

Tato kapitola slouží k představení bodového systému, konkrétně se věnuji jeho charakteristice a důvodům, proč byl v České republice zaveden, proč u nás byl zvolen právě systém sčítání bodů a jak tento systém funguje. Více se zaměřím na povahu bodu, a s ním souvisejícím tzv. vybodováním, tedy získáním počtu 12 bodů, či jeho odečítáním. Bodovému systému se věnuji z důvodu provázanosti s námitkovým řízením, protože námitky jsou jediným opravným prostředkem proti zápisu bodu v registru řidičů, kdy jejich hlavním účelem je právě ochrana před neoprávněným či nesprávným záznamem bodů a případného pozbytí řidičského oprávnění.

1.2 Pojem a účel zavedení bodového systému

Pojem bodový systém se v právním řádu České republiky objevil v souvislosti se zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o ProvPoz, s účinností od 1. 7. 2006, který zavedl institut bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem.

První úvahy o zavedení bodového systému na našem území se objevily již v roce 1989, ale až v roce 1999 byl vytvořen konkrétní návrh bodového hodnocení v rámci přípravy zákona ProvPoz, který měl nahradit vyhlášku č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Tento návrh byl výsledkem práce různých subjektů, které během let 1989 až 1999 návrh upravovaly, aby byl po všech stránkách vyhovující. Jedním z těchto subjektů byli psychologové, kteří se specializovali na chování řidičů na silnicích, více se zaměřili na problémové řidiče a na metody, které by mohly mít na tuto konkrétní skupinu pozitivní vliv, neboť práce s nimi je specifická. Dalšími subjekty, které se na úpravě podílely, byla Policie ČR, inženýři z Centra dopravního výzkumu, sociologové, ale i autodopravci či autoškoly.² Tento závěrečný návrh měl být původně již součástí zákona o ProvPoz, ale z důvodu nedostatečného propojení se skutkovými podstatami přestupků bylo nakonec od této úpravy upuštěno a k jeho aplikaci došlo tedy později.³ Bodový systém byl schválen a zaveden až zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o ProvPoz.

² Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2007. Bodový systém hodnocení řidičské praxe [online]. 7. března, 2007. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/bodovy-system-hodnoceni-ridicскеpraxe/?id=13>

³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

Bodový systém spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky, jednání, které mají znaky přestupku, a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, administrativně zaznamenávány body.⁴ Všeobecně můžeme říci, že čím závažnější porušení, tím vyšší počet bodů. Počty bodů dle právní úpravy bodového systému v České republice upravuje příloha č. 1 k zákonu o ProvPoz, tuto přílohu přikládám jako přílohu č. 1 této diplomové práce. Zákon ProvPoz definuje bodový systém takto: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.*“⁵

Účelem bodového systému je sledovat a následně postihovat recidivu řidičů, za kterou hrozí až ztráta řidičského oprávnění. Bodový systém je efektivním prostředkem zejména v případech, kdy dřívější úprava postihů řidičů neměla dostatečně odrazující efekt. Může jít o situace, kdy ukládání pokut mohlo být pro určitou skupinu řidičů nedostatečně odrazujícím prvkem, proto aktuální právní úprava umožnila ztrátu řidičského oprávnění mnohem efektivněji. Tuto složku bodového systému nazýváme jako represivní. Druhou složkou je složka preventivní, která spočívá právě v hrozbě pozbytí řidičského oprávnění, ale také v pozitivním působení na řidiče, kteří mohou změnou svého chování odvrátit negativní následky.

Důvodem zavedení bodového systému v ČR je v DZ uvedena dlouhodobě neutěšená situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, kdy každoročně rostl počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků.⁶

Čeští zákonodárci se s úpravou bodového systému inspirovali v zahraničí, kde se bodové systémy osvědčily a situace na pozemních komunikacích se výrazně zlepšila. DZ neuvádí důvody, proč byl v ČR přijat bodový systém, který je založen na systému přičítání bodů, ani proč stanovil hranici 12 bodů. Snažila jsem se najít v různých zdrojích, proč je bodový systém nastaven právě takto, ale odpověď jsem nenašla. Poté, co jsem se zajímala o bodové systémy v jiných státech, jsem nabyla dojmu, že zákonodárci zvolili tento typ systému velmi

⁴ FUCHS, Jiří. Bodový systém a dopravní nehody. Právní rozhledy, 2015, č. 5.

⁵ aktuální znění: § 123a ProvPoz

⁶ aktuální znění: DZ

jednoduchým způsobem, a to tak, že systém přičítání bodů je v Evropě rozšířenější a 12 bodů je nejčastěji používaná hranice (v odečítacím ale i v přičítacím systému). Proto pokud je tato má domněnka správná, tak je pochopitelné, že v DZ není uvedeno odůvodnění, neboť žádné není. Jedná se o pouhé převzetí zahraniční úpravy, která se osvědčila.

Hlavním nástrojem, jak vyřešit neutěšenou situaci, byla eliminace recidivy pomocí bodového systému, protože před jeho zavedením, sankce za páchaní přestupků pro některé řidiče nebyly dostatečně odstrašující, to právě odstranilo zavedení bodového systému se sankcí pozbytí řidičského oprávnění.⁷

Dalšími důvody pro zavedení bodového systému bylo zvýšení kázně řidičů motorových vozidel, zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a pokles počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků, což byly výsledky zavedení bodových systémů v zahraničí.⁸

Jak již výše zmiňuji, bodové systémy jsou především v Evropě velmi rozšířené, a každý stát ho pojal jinak. Můžeme proto rozlišovat základní tři typy, kdy první typ spočívá v přičítání bodů, druhý v odečítání bodů⁹ a třetí spočívá v principu „3x a dost“¹⁰.

V České republice byl přijat systém přičítání bodů. V rámci tohoto systému všichni řidiči začínají s 0 body, a s každým spáchaným přestupkem, trestným činem mu jsou body přičítány až do zákonem určené hranice. V ČR máme hranici 12 bodů a přestupky mají hodnotu 2-7 bodů, viz příloha č. 1. S tímto systémem se setkáme nejen na území ČR, ale i v Řecku, Maďarsku či Německu. V Německu je hranice 8 bodů a přestupky jsou v hodnotě 1-4 body (za trestné činy 5-7 bodů), v Řecku je hranice 25 bodů a za přestupky mohou být přičteny 3, 5 či 7 bodů.

⁷ V příloze č. 3 přikládám graf, který znázorňuje počet řidičů, kteří dosáhli 12 bodů, přesněji řečeno se jedná o ty řidiče, kteří daný rok dosáhli hranice 12 bodů. Z tohoto grafu je zřejmé, že počet řidičů, kteří dosáhli hranice 12 bodů je stále více. Což je paradox, protože dle grafu, který je uvedený jako příloha č. 4, který ukazuje kolik procent řidičů, za daný rok získalo bod z celkového počtu řidičů zaregistrovaných v registru řidičů, tak zde to procento můžeme říci v dlouhodobém horizontu klesá. Proto na základě těchto grafů lze konstatovat, že recidivistů od zavedení bodového systému přibývá.

⁸ aktuální znění: DZ

⁹ Tento systém se uplatňuje například ve Francii. A jak již název napovídá, tak funguje přesně opačně nežli systém sčítací. V tomto systému řidiči začínají s určitým počtem bodů, ze kterého jim jsou poté body odečítány, dokud nebudou mít 0 bodů. Ve Francii začínají řidiči s 12 body, kdy jim za přestupky může být odečteno 1-6 bodů, zajímavé je, že začátečníci, tj. řidiči do 2 let od získání řidičského oprávnění, mají výchozí počet bodů snížen na 6.

¹⁰ Tento systém je charakteristickým pro sousední Rakousko ale požívá se i jinde, například v Dánsku. Bodový systém 3x a dost funguje na principu, že pokud řidič během jednoho roku spáchá tři vážné dopravní přestupky, může mu být odebrán řidičský průkaz.

1.3 Systém fungování bodového systému

1.3.1 Pojem bod

Charakteristika a povaha pojmu bodu je komplikovaná, již od zavedení se o ní vedou spory. V DZ k zákonu, kterým byl bodový systém zaváděn, byl bod charakterizován jako pouhé administrativní opatření, které ohodnocuje nebezpečnost spáchaného přestupku či trestného činu. Z této definice je patrné, že bod nemá sankční povahu. K sankčnímu chápání bodového systému se od samého počátku a následně po řadu let stavěla odmítavě i judikatura, když se v rámci přezkoumávání rozhodnutí správních orgánů musela vyrovnávat s námitkou, že se o sankci jedná, a tudíž je dána překážka *non bis idem*.¹¹

Tuto charakteristiku však zcela vyvrátilo usnesení NSS¹², kdy soud dospěl k závěru, že záznam bodu v registru řidičů dle §123b odst. 1 ProvPoz je trestem dle čl. 40 odst. 6 zákona č. 2/1993 Sb., Listiny základních práv a svobod a čl. 7 zákona č. 209/1992 Sb., Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.¹³

K tomuto závěru NSS dospěl nikoliv na základě své vlastní argumentace, ale především na základě Rozsudků Evropského soudu pro lidská práva Malige proti Francii.¹⁴ Evropský soud pro lidská práva došel k závěru, že bod lze považovat za vedlejší, další trest, v rámci jednoho řízení, což je přípustné, viz čl. 6 Úmluvy. O vedlejší povahu se jedná především z toho důvodu, že záznam bodů má primárně preventivní charakter, sekundárně povahu trestající. NSS dále navázal i na Rozsudek Evropského soudu pro lidská práva Scoppola proti Itálii¹⁵, který zakazuje ukládat trest záznamu bodů přísnější, než jaký bylo možné uložit v době spáchání, pokud novější úprava není pro pachatele příznivější, viz čl. 7 odst. 1 Úmluvy. NSS se pomocí těchto rozhodnutí vypořádal s argumentací, podle níž představuje pozbytí řidičského oprávnění na základě záznamu bodů v registru řidičů sankci za opakované páchaní (různých) přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tedy speciální recidivu se samostatnou skutkovou podstatou.

NSS v souvislosti se záznamem bodů zdůraznil zákaz retroaktivity, který spočívá v tom, že podle současné právní normy zásadně není možné posoudit lidské chování, právní

¹¹ MATES, Pavel, ŠEMÍK, Karel. Povaha bodového systému podle zákona o silničním provozu ve světle aktuální judikatury. Bulletin advokacie, 2016, č. 1-2.

¹² Usnesení NSS ze dne 30. září 2015, č.j. 6 As 114/2014-55

¹³ *Body řidičům jsou trest a přidělování dotací se soudně přezkoumává: Dvě zářijová rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu* [online]. 1. 12. 2015. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/body-ridicum-jsou-trest-a-pridelovani-dotaci-se-soudne-prezkoumava-dve-zarijova-rozhodnuti-rozsireneho-senatu-nejvyssiho-spravniho-soudu-99746.html>

¹⁴ Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 23. září 1998 ve věci Malige proti Francii.

¹⁵ Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 17. září 2009 ve věci Scoppola proti Itálii.

skutečnosti či právní vztahy, jež se uskutečnily dříve, než právní norma nabyla účinnosti. Tento zákaz zpětné účinnosti právních norem vychází z principu, podle něhož každý musí mít možnost vědět, které jednání je zakázané, aby mohl být za porušení zákazu volán k odpovědnosti. Tento zákaz souvisí i s funkcí právních norem, které svým adresátům ukládají, jak se mají chovat po jejich účinnosti, a proto zásadně platí jen do budoucna.¹⁶ Na základě těchto rozhodnutí, společně s odkazem na judikaturu Ústavního soudu NSS uvedl, že daná ustanovení je třeba aplikovat i v režimu správního trestání, a dovedl, že bodový systém zavedený zákonem o ProvPoz představuje formu správního trestání svého druhu, na které dopadá právě čl. 6 a čl. 7 odst. 1 Úmluvy.¹⁷

O tom, jak nejednotný názor na tuto problematiku je, vypovídá fakt, že i po vydání výše uvedeného usnesení NSS, kterým se rozhodlo, že bod je trestem, tak jsem se přesto během své praxe v roce 2017 setkala se stále zažitou praxí, že bod je administrativním opatřením.

1.3.2 Záznam bodu v registru řidičů

Řidiči motorového vozidla, kterému byl příslušným správním orgánem uložen správní trest za přestupek nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin nebo jehož trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno nebo u něhož bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání, nebo za který mu byl uložen trest nebo pro nějž bylo trestní řízení vedeno, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.¹⁸

Registr řidičů lze charakterizovat jako informační systém veřejné správy, ve kterém se vede evidence údajů o řidičích. Spravuje ho obecní úřad obce s rozšířenou působností. Registr řidičů obsahuje osobní údaje řidičů, digitalizované fotografie, digitalizovaný podpis řidiče atd.¹⁹ Hlavním účelem registru řidičů je vedení evidence spáchaných přestupků dle ProvPoz, zaznamenávání počtu bodů v bodovém hodnocení a jejich odečtu, a dalších údajů s tím spojených.²⁰

¹⁶ MATES, Pavel, ŠEMÍK, Karel. Povaha bodového systému podle zákona o silničním provozu ve světle aktuální judikatury. *Bulletin advokacie*, 2016, č. 1-2.

¹⁷ *Body řidičům jsou trest a přidělování dotací se soudně přezkoumává: Dvě zářijová rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu* [online]. 1. 12. 2015. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/body-ridicum-jsou-trest-a-pridelovani-dotaci-se-soudne-prezkoumava-dve-zarijova-rozhodnuti-rozsireneho-senatu-nejvyssiho-spravniho-soudu-99746.html>

¹⁸ aktuální znění: § 123b odst. 1 ProvPoz

¹⁹ aktuální znění: § 119 odst. 2 ProvPoz

²⁰ aktuální znění: § 119 odst. 2 ProvPoz

Záznam v registru řidičů provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, a to ke dni, kdy rozhodnutí o uložení správního trestu za přešupek nebo za jednání vojáka označené za přešupek ve zvláštním právním předpise, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přešupku anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin nebo rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, nabylo právní moci.

Tento záznam je obecní úřad obce s rozšířenou působností povinen provést do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byl doručen způsobilý podklad, kterým je oznámení o uložení pokuty za přešupek příkazem na místě, případně rozhodnutí o uložení správního trestu za přešupek nebo za jednání vojáka označené za přešupek ve zvláštním právním předpise anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přešupku, nebo rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, či rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání.²¹ Problematice způsobilého podkladu se podrobněji věnuji ve 3. kapitole této diplomové práce.

Ze zákona vyplývá a literatura potvrzuje, že body se řidiči zaznamenávají do celkového počtu 12 bodů, pokud by řidič dosáhl za poslední spáchaný přešupek nebo trestný čin celkový počet bodů přesahující hranici 12 bodů, tyto body by se zaznamenaly v registru řidičů, ale nebylo by k nim přihlíženo, neboť zákonem stanovená hranice činí 12 bodů. ProvPoz vychází z principu, že řidič po dosažení počtu 12 bodů prokázal, že není odborně způsobilý k řízení motorových vozidel.²²

Obecní úřad obce s rozšířenou působností nemá povinnost průběžně řidiče informovat o jednotlivých záznamech bodů. Povinnost informovat řidiče je obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností uložena jen v případě, kdy řidič dosáhl 12 bodů. Řidič má však možnost se průběžně informovat o svých záznamech v registru řidičů na pracovištích Czech POINT nebo datovou schránkou.²³

²¹ aktuální znění: § 123 odst. 2 ProvPoz

²² KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

²³ NOVÁKOVÁ, Lucie. Výpis bodového hodnocení řidiče kdykoliv a zdarma. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/vypis-bodoveho-hodnoceni-ridice-kdykoliv-a-zdarma.aspx>

1.3.3 Odečítání bodů

Jedním z projevů preventivního účinku bodového systému je možnost odečítání bodů. Zákodárce umožnil dva způsoby odečítání bodů, můžeme je rozlišovat na pasivní, tj. automatický odečet bodů a aktivní, tj. úspěšné absolvování školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. Seznam těchto středisek je uveden na webových stránkách bodového systému.²⁴

Pasivním odečtem bodů se rozumí odečtení bodů:

- pokud řidič po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců nespáchá žádný bodově hodnocený přestupek či trestný čin zařazený do bodového hodnocení, jsou mu odečteny 4 body z celkového počtu dosažených bodů²⁵,

- pokud řidič takový skutek nespáchá po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, jsou mu odečteny další 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů viz předchozí pravidlo, tj. celkem 8 bodů²⁶,

- pokud řidič takový skutek nespáchá po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, dojde k odečtu zbývajících bodů (max. 3 body) z dosažených bodů po odečtení, viz dvě předchozí pravidla.²⁷

Tyto lhůty neběží, pokud je řidič ve výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo ve výkonu závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání.²⁸

Pasivním odečtem bodů lze rozumět i odečtení bodů, které byly řidiči zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení takového rozhodnutí, dále i podmíněné odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněné zastavení trestního stíhání.²⁹

Aktivní cestou odečtu bodů rozumíme absolvování školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. Toto školení se skládá ze dvou částí, a to z části teoretické a praktické.³⁰ Pro odečtení 3 bodů musí řidič podat písemnou žádost u obecního úřadu obce s rozšířenou působností a splnit podmínky odečtení. Zákon upravuje dvě podmínky,

²⁴ Školení bezpečné jízdy: 12bodů.cz. *Bodový systém – nejen pro vybudované řidiče* || 12bodů.cz [online]. Copyright © 2011 [cit. 31.01.2022]. Dostupné z: <https://www.12bodů.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

²⁵ aktuální znění: § 123e odst. 1 písm. a) ProvPoz

²⁶ aktuální znění: § 123e odst. 1 písm. b) ProvPoz

²⁷ aktuální znění: § 123e odst. 1 písm. c) ProvPoz

²⁸ aktuální znění: § 123e odst. 3 ProvPoz

²⁹ aktuální znění: § 123e odst. 2 ProvPoz

³⁰ aktuální znění: § 52i zákona č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

kdy první podmínkou je doložení potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti. Druhou podmínkou je, že řidič ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů nemá zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů, za která zákon ukládá 6 a více bodů.^{31,32} Jak vypadá aktivní i pasivní odečtení bodů je názorně vidět v příloze č. 2 této diplomové práce.

1.3.4 Dosažení 12 bodů

Jak jsem již uvedla výše, obecní úřad obce s rozšířenou působností řidiče, který dosáhl maximálního počtu bodů, tj. 12, informuje o této skutečnosti písemně či elektronicky, tj. datovou schránkou³³ a vyzve ho, aby nejpozději do 5 pracovních dnů od doručení tohoto oznámení odevzdal svůj řidičský průkaz. I kdyby řidič svůj řidičský průkaz neodevzdal, tak po uplynutí lhůty 5 pracovních dnů od doručení oznámení ztrácí řidičské oprávnění ex lege, bez nutnosti vést správní řízení.³⁴ Pokud řidič s provedením záznamu bodů a dosažením počtu 12 bodů nesouhlasí, má právo podat námitky do 5 dnů od doručení oznámení.

Námitky jsou jediným opravným prostředkem proti zápisu bodů v registru řidičů a mají především ochrannou funkci. Ochranná funkce námitek slouží k ochraně před neoprávněným či nesprávným záznamem bodů a případným pozbytím řidičského oprávnění. Tato funkce musela být zřízena, neboť námitky jsou jediným opravným prostředkem, který řidič může využít. S tím souvisí fakt, že námitkové řízení má za úkol přezkoumat pouze záznam bodů do registru řidičů, nikoli přezkoumat skutkovou podstatu záznamů. Více se tomuto tématu věnuji v následujících kapitolách této diplomové práce.

1.4 Závěr

Závěrem lze konstatovat, že bodový systém za dobu své existence na území ČR přispěl k větší bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Lze říci, že efekt, který zákonodárci od bodového systému očekávali, se dostavil, ale stále jsou zde problematiska

³¹ aktuální znění: § 123e odst. 4 ProvPoz

³² aktuální znění: § 52d zákona č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

³³ Oznámení o dosažení 12 bodů lze řidiči doručit pouze písemně či elektronicky, z důvodu spojení právních následků s doručením, proto je nutné přesně vědět, kdy bylo řidiči doručeno a mít o tom důkaz. Nelze tedy využít jiné způsoby doručení, např. e-mail, telefonicky, ústně atd.

³⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 280.

místa, kterým by se v budoucnu měli věnovat. Během zpracování této kapitoly, mě zarazila nedostatečná argumentace v DZ, proč v ČR funguje systém na principu sčítání bodů a proč byla stanovena hranice právě 12 bodů. Jak již uvádím svou domněnku výše v této kapitole, byl zvolený systém v ČR přijat z důvodu, že sčítací systém je rozšířenější a 12 bodů je nejčastější bodovou hranicí v Evropě. Dále jsem se zmínila o bodových systémech v zahraničí, kdy jsem se především zaměřila na německý model a jeho odůvodnění, které se důvodům zavedení sčítacího systému a stanovení původní hranice 18 bodů alespoň stručně věnuje.³⁵ Proto si pokládám otázku, proč se všechny zúčastněné subjekty na návrhu věnovaly jen složitým otázkám, a na tuto jednoduchou otázku zapomněli.

Co se týče důvodů zavedení bodového systému, shledávám je relevantními a dostatečně vysvětlenými v DZ. I účel, kterého měl bodový systém dosáhnout, byl splněn. Nutno zmínit, že bodový systém v České republice používáme již 16 let a během této doby prošel mnoha změnami, které odstranily mnohé jeho chyby a na jeho zdokonalení se stále pracuje.

Dle mého názoru bodový systém nemá příliš slabin, ale jako problematické shledávám související úpravy. Mezi ty nejproblematictější z mé praxe patří obecně vymahatelnost práva v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně mám na mysli, že kromě bodů, které jsou řidičům přičteny, jsou řidičům ukládány i správní tresty (pokuty), které však přestávají mít preventivní i represivní účinek, protože jejich výše je vzhledem k nárůstu mezd a platů velmi nízká. Dále bych zmínila, že problémem v rámci bodového systému bývá i častá neinformovanost a nevědomost řidičů, což není problém, který by způsobil bodový systém sám o sobě. V souvislosti s tímto problémem se setkáváme se zásadou *vigilantibus iura scripta sunt*, která se zejména projevuje až po doručení oznámení o dosažení 12 bodů, nikoli předtím. Možná kdyby byl řidič o každém záznamu informován, mohli bychom předcházet tak časté recidivě a vybodování.

2. Řízení o námitkách

2.1 Úvod

Řízení o námitkách je hlavním tématem této diplomové práce. Toto řízení lze charakterizovat jako zvláštní typ správního řízení. Zvláštním správním řízením se rozumí

³⁵ aktuální znění: Bundesgesetzblatt Nr. 24 vom 30. 4. 1998, Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderen Gesetze

takové řízení, které je upraveno ve zvláštním zákoně a nikoli v obecné úpravě, tedy není upraveno v SŘ. Jedná se o ta řízení, kdy zvláštní úprava, v případě námitek vůči provedení záznamu bodu v registru řidičů dle ProvPoz, je vůči obecné úpravě (SŘ) ve vztahu *lex specialis derogat legi generali*, což znamená, že zvláštní úprava se používá přednostně a pokud něco neupravuje, tak se obecná úprava použije až subsidiárně.³⁶ Specifičnost zvláštních řízení může spočívat v charakteru řízení či v jejich předmětu, od čehož se odvíjejí právě jednotlivé odchylky od standartního řízení.³⁷ Těmito odchylkami mohou být účastníci řízení, jejich povinnosti, cíl řízení, průběh řízení, rozhodnutí, opravné prostředky, lhůty, doručování atd. V řízení o námitkách vůči provedení záznamu bodů v registru řidičů je specifický hlavně předmět, kdy se jedná o záznam bodů, dále je to také samotná charakteristika námitek, neboť se jedná o zvláštní typ opravného prostředku a v rámci řízení nelze použít jiný opravný prostředek, než který je uveden v obecné úpravě. Také cíl celého řízení je odlišný, neboť v řízení o námitkách proti záznamu bodů v registru řidičů je žádoucí prověřit zda A) podklad, na základě, kterého je záznam v registru řidičů proveden, je způsobilým, tj. zda obsahuje potřebné náležitosti k provedení takového záznamu, B) došlo ke správnému zaznamenání informací obsažených v podkladech k provedení záznamu bodů do registru řidičů, C) došlo na základě provedených záznamů v registru řidičů k zaznamenání bodů v souladu s přílohou č. 1 ProvPoz³⁸, nikoli v přezkumu skutkové podstaty na základě, které byly body uloženy.³⁹ V této kapitole se zabývám právě tím, zda je aktuální právní úprava dostačující a efektivní.

2.2 Charakteristika námitek

Námitky, na základě, kterých je zahájeno námitkové řízení, jsou opravným prostředkem tzv. *sui generis*.⁴⁰ Zákonodárce jimi řidiči poskytl prostředek právní ochrany vůči sankčnímu dopadu práva v případech, kdy potencionálně došlo k nesprávnému záznamu bodů, protože sám zákonodárce nepresumuje správnost provedeného záznamu bodů.⁴¹ Námitky slouží k ochraně před neoprávněným či nesprávným záznamem bodů a případným pozbytím řidičského

³⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 12. 7. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 11/2000

³⁷ VOPÁLKA, Vladimír, PRÁŠKOVÁ, Helena. Oddíl 3. Správní řízení obecné a zvláštní. In: HENDRYCH, Dušan a kol. Správní právo. Obecná část. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.

³⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

³⁹ JANEČEK, Václav. Námitky proti záznamu bodů v bodovém hodnocení řidičů jako opravný prostředek *sui generis*. Právní rozhledy, 2013, č. 20.

⁴⁰ JANEČEK, Václav. Námitky proti záznamu bodů v bodovém hodnocení řidičů jako opravný prostředek *sui generis*. Právní rozhledy, 2013, č. 20.

⁴¹ Rozsudek NSS ze dne 28. dubna 2010, č. j. 63 A 4/2010–43

oprávnění. Jedná se tedy o nástroj, kterým se chrání veřejné subjektivní právo⁴², konkrétně se jedná o oprávnění řídit dopravní prostředek. Námitky jsou jediným opravným prostředkem, který může řidič vůči záznamu bodů v registru řidičů použít.

Náležitosti námitek nejsou v ProvPoz explicitně vyjádřeny, proto se vychází z obecné úpravy náležitostí podání dle SŘ.⁴³ V námitkách musí dojít k identifikaci řidiče, konkrétně by měl uvést své jméno, příjmení, datum narození a trvalé bydliště (případně adresu pro doručování, pokud není stejná jako adresa trvalého bydliště), také musí uvést, které věci se námitka týká, tedy vůči kterému záznamu bodů v registru řidičů směřuje a odůvodnit z jakého důvodu ji podává. Dále by měly být uvedeny další formální náležitosti jako je podpis a datum.⁴⁴ SŘ uvádí, že pokud podání nemá stanovené náležitosti, tak dojde k výzvě podatele k odstranění vad podání, v praxi ale k tomu dochází zpravidla pouze u blanketních podání či při absenci podpisu podatele.⁴⁵ Po obsahové stránce jsem se setkala s různými typy námitek, které bych rozdělila do 3 hlavních skupin. První skupinou podání jsou velmi stručná až blanketní podání, které si podává sám řidič, kde většinou bylo uvedeno jen jméno, příjmení, adresa a informace, že tímto podáním podává námitky. Často řidiči námitky mylně podávají cestou své osobní e-mailové adresy bez zaručeného elektronického podpisu, což není akceptovatelným způsobem doručení. V tomto případě bude řidič vyzván, aby námitky doručil řádně, tedy písemně či elektronicky skrze datovou schránku či e-mailem se zaručeným elektronickým podpisem. Druhou skupinou jsou velmi obsáhlá několikastránková podání, která si též píše řidič sám, ve kterých dochází k vylíčení všech okolností, za kterých došlo k vydání např. příkazu na místě. V těchto podáních řidiči sdělují, že nebyli dostatečně informováni oprávněnou úřední osobou, že nespáchali to, co je uvedeno v příkazu, ale velmi často bývá uvedena i řidičova tíživá životní situace. Pokud to shrnu, velmi často se řidiči snaží takto bránit, ale často je tato argumentace nerelevantní k dané situaci. Často se opakují i různé vzory podání, které jsou veřejně dostupné na internetových stránkách. Zvláštní situací je podání, kdy je řidič zastoupen zmocněncem, který má založenou svou výdělečnou činnost právě na tom, že zastupuje řidiče v případech tzv. vybodování. Jeho činnost spočívá v zastupování řidičů a přesně ví, jaké náležitosti v podání mají být, také zná slabiny námitkového řízení atd. Jedná se o zmocněnce, kteří poskytují tzv. pojištění na pokuty⁴⁶, které využívají převážně recidivisté. Jejich podání jsou stále stejná, jediné, co se mění, je jméno řidiče.

⁴² aktuální znění: článek 36 odst. 1 zákona č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod

⁴³ aktuální znění: § 37 SŘ

⁴⁴ JANUŠ, Jan. Kdo hlídá trestné body, Lidové noviny, 26. ledna 2016.

⁴⁵ Toto ustanovení neplatí, pokud podání bylo podáno datovou schránkou.

⁴⁶ Problematice pojištění vůči pokutám se více věnuji v kapitole 3.4.

2.3 Průběh řízení

Řidič, který nesouhlasí s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu námitky. Tyto námitky musí podat v písemné formě obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který je místně příslušný.⁴⁷ Tuto námitku může řidič podat i předtím, než dosáhne 12 bodů, ale i po dosažení 12 bodů, což je v praxi častěji se vyskytující případ.

Jak jsem již výše uvedla, námitky lze podat vůči kterémukoli záznamu bodů v registru řidičů. Pokud se námitky podávají vůči záznamům bodů v registru řidičů, kterými ještě nebylo dosaženo 12 bodů, lze námitky podat bez časového omezení.⁴⁸ V případě, kdy řidič dosáhl hranice 12 bodů, tak je nezbytné námitky podat do 5 pracovních dnů od doručení oznámení o dosažení počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Pokud v této lhůtě dojde k podání námitek, dochází k přerušení běhu lhůty dle § 123c odst. 3 zákona o ProvPoz.^{49,50} Jedná se o projev tzv. suspenzivního účinku námitek⁵¹, devolutivní účinek zde nenastává.⁵² Důvodem, proč vůči provedení záznamu bodů, kterým došlo k dosažení hranice 12 bodů, je nutné námitky podat pouze ve lhůtě 5 pracovních dnů, je hrozba pozbytí řidičského oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů a výzvy k odevzdání řidičského průkazu. V případech, kdy nedošlo k dosažení 12 bodů, zákonodárci nestanovili lhůtu pro uplatnění námitek, neboť dle mého výkladu nehrozí žádná sankce.

Tento suspenzivní účinek ProvPoz účinný do 20. 2. 2016, poskytoval pouze těm případům, kdy došlo k dosažení počtu 12 bodů, tedy námitkám vůči poslednímu záznamu v registru řidičů, kterým došlo k dosažení hranice 12 bodů. Novela ProvPoz č. 48/2016 účinná od 20. 2. 2016 původní ustanovení, že námitku lze podat pouze vůči poslednímu záznamu bodu při dosažení 12 bodů, změnila a nyní ze zákona vyplývá, že v případě dosažení 12 bodů, lze podat námitku, vůči kterémukoliv provedenému záznamu bodu v registru řidičů, nikoli jen vůči

⁴⁷ aktuální znění: § 123f odst. 1 ProvPoz

⁴⁸ Výjimkou jsou například situace, kdy došlo k odečtu bodů, vůči kterým měla námitka směřovat. Problematice odečtu bodů se věnuji v kapitole 1.3.3.

⁴⁹ aktuální znění: §123f odst. 4 ProvPoz

⁵⁰ Obecně institut přerušení lhůt slouží právě k tomu, aby byly odstraněny překážky, které brání v řádném pokračování řízení, a jeho důsledky se projevují jednak v tom, že jsou prováděny jen úkony sloužící k odstranění překážek a zajištění pokračování řízení, jednak ve vlivu na běh procesních lhůt. (Rozsudek NSS ze dne 20. 1. 2005, čj. 2 Ans 6/2004-113).

⁵¹ Odkladný (suspenzivní) účinek námitek spočívá v tom, že díky němu nenastává právní moc, vykonatelnost ani jiné právní účinky rozhodnutí. Odkladný účinek nastupuje automaticky *ex lege*, jsou-li námitky včasné a přípustné.

⁵² Podstatou devolutivního účinku je, že dochází k přesunu pravomoci rozhodnout o odvolání na nadřízený správní orgán, tedy že nerozhoduje stejný orgán, který napadené rozhodnutí vydal.

poslednímu⁵³, a má to za následek také suspenzivní účinek.⁵⁴ K této změně došlo na základě vyvratitelné domněnky presumpce správnosti záznamu bodů, kdy pokud došlo k chybnému záznamu bodů, je tím zpochybněno dosažení 12 bodů, které jsou rozhodné pro ztrátu řídičského oprávnění.⁵⁵ K tomuto výkladu směřuje zejména výklad logický a teleologický s přihlédnutím k *ratio legis* celé právní úpravy bodového hodnocení, nutno však zmínit, že ani původně používaný jazykový výklad sám o sobě nesměřoval k jiné aplikaci.^{56,57}

K tomuto přerušení lhůty dochází okamžikem doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, podání k poštovní přepravě je nedostatečné, musí dojít k faktickému doručení příslušnému úřadu, a to nejpozději v 5. pracovní den od doručení oznámení o dosažení 12 bodů.⁵⁸

Povaha této pětidenní lhůty není nikde explicitně vyjádřena, proto jsem se zaměřila na porovnání povah lhůt hmotněprávních a procesně právních. Lhůta hmotněprávní je určena pro úkon hmotněprávní a lhůta procesněprávní je určena pro úkon procesní. Abych mohla dojít k závěru, o jakou lhůtu se jedná, tak se musím zaměřit na právní následky, které úkon způsobuje. Hmotněprávní úkon působí následky hmotněprávní (utváří hmotná práva a povinnosti), kdežto procesní úkon působí následky procesní (utváří procesní práva a povinnosti).⁵⁹ Obdobně účinkuje neuskutečnění úkonu ve lhůtě pro něj stanovené čili marné uplynutí lhůty. Na základě výše uvedeného jsem dospěla k závěru, že se spíše jedná o lhůtu procesně právní, má však i některé aspekty lhůty hmotněprávní (např. doručení posledním dnem). Jedním ze znaků, proč preferuji procesněprávní pojetí lhůty, je fakt, že s marným uplynutím této lhůty není spojen zánik určitého práva, příp. jiný či další následek, neboť zmeškání lhůty pro podání námitek nemusí mít za následek ztrátu práva. Ke ztrátě práva nedochází, pokud ke zmeškání lhůty došlo z omluvitelných důvodů, což podle mých zkušeností vychází z praxe příslušných správních orgánů. Příslušné správní orgány podle mých zkušeností aplikují institut navrácení v předešlý stav dle § 41 SŘ, kterým v rámci námitkového řízení, jako jediným způsobem, lze lhůtu prodloužit. Požádat o prominutí zmeškání úkonu lze jen ve stanovených lhůtách. Subjektivní lhůta na požádání o prominutí trvá 15 dnů a počítá se ode

⁵³ Rozsudek NSS ze dne 4. listopadu 2015, č. j. 6 As 294/2014-40

⁵⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. června 2016, č. j. 6 Tdo 729/2016-33

⁵⁵ Rozsudek NSS ze dne 4. listopadu 2015 č. j. 6 As 294/2014-40

⁵⁶ JANEČEK, Václav. Námitky proti záznamu bodů v bodovém hodnocení řidičů jako opravný prostředek sui generis. Právní rozhledy, 2013, č. 20.

⁵⁷ „Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů...“ je pouhou jazykově ne zrovna šťastnou definicí právní a životní situace, kdy „došlo k dosažení 12 bodů“. Slovní spojení „proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo...“ skutečně svádí k jazykovému výkladu o „posledním“ záznamu.

⁵⁸ Rozsudek NSS ze dne 27. září 2012, č. j. 17 A 25/2012

⁵⁹ PULKRÁBEK, Zdeněk. K povaze lhůt, hmotněprávní či procesní?, Právní rozhledy, 2004, č. 13.

dne, kdy pominula překážka, která podatelci bránila úkon učinit (např. konec hospitalizace, ukončení trestu odnětí svobody).⁶⁰ Objektivní lhůta trvá 1 rok a počítá se ode dne, kdy měl být úkon učiněn.⁶¹ Pokud není dodržena byť jedna z uvedených lhůt, žádost o prominutí zmeškání úkonu nemůže být úspěšná.⁶² Zvláštní situace nastala během března 2020, začátek pandemie covid-19, kdy během nouzového stavu byla jako důvod pro prominutí zmeškání úkonu uznána ztížená možnost učinit podání poštou.⁶³ V praxi to znamená, že dokud není o námitkách pravomocně rozhodnuto, nemá řidič povinnost odevzdat řidičský průkaz a nepřichází o své řidičské oprávnění až do dne, kdy rozhodnutí o námitkách nabude právní moci.

Správní orgán rozhodující o námitkách je v rámci tohoto správního řízení povinen shromáždit k potvrzení záznamu bodů veškeré způsobilé podklady (např. úřední oznámení, příkazové bloky), na základě kterých byl záznam bodů v Registru řidičů proveden. Po přezkoumání těchto způsobilých podkladů správní orgán rozhodne jedním z níže uvedených způsobů. Dokud není rozhodnutí pravomocné, aplikuje se zde zásada presumpce nevinny⁶⁴, která je typická pro trestní právo či pro řízení o přestupcích. V řízení o námitkách se však používá z důvodu absence presumpce správnosti podkladů, na základě kterých došlo k provedení záznamu bodů v registru řidičů.⁶⁵ Správní orgán v daném řízení zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů, na jejichž základě byl záznam proveden, jelikož na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné, zákonné a nezměnitelné až do okamžiku, než je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je.⁶⁶

Obdobným případem se nedávno zabýval i NSS⁶⁷. Jednalo se o případ, kdy podklad (trestní příkaz), na základě kterého byly zapsány body, byl rozporný. Tento podklad byl vydán v souvislosti s dopravní nehodou na území Slovenské republiky, ale bylo v něm zároveň odkazováno na porušení českého zákona o ProvPoz. Spornou otázkou v projednávaném případě je, zdali v tomto ohledu správní orgány mohly hodnotit uvedený trestní příkaz jako podklad nezpůsobilý pro záznam bodů. V řízení o námitkách proti provedení záznamu bodů v evidenční kartě řidiče se posuzuje pouze to, zda byly záznamy bodů provedeny v souladu se zákonem,

⁶⁰ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 25. 1. 2017, č. j. 10 A 137/2013-45

⁶¹ Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 11. 2014, č. j. 41 A 4/2014-59.

⁶² RIGEL, Filip. § 41 [Navrácení v předešlý stav]. In: POTĚŠIL, Lukáš, HEJČ, David, RIGEL, Filip, MAREK, David. Správní řád. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020.

⁶³ Stanovisko Ministerstva vnitra ze dne 19. 3. 2020 k posuzování běhu lhůt v oblasti veřejné správy v době trvání nouzového stavu.

⁶⁴ Zásada spočívá v tom, že každý, vůči němuž se vede řízení je považován za nevinného, pokud nebylo rozhodnuto pravomocným rozsudkem o opaku. (HENDRYCH, Dušan a kol. Právní slovník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009)

⁶⁵ Rozsudek NSS ze dne 28. dubna 2010, č. j. 63 A 4/2010-43

⁶⁶ Rozsudek NSS ze dne 13. 2. 2018, čj. 3 As 82/2017-24

⁶⁷ Rozsudek NSS ze dne 6. 1. 2022, čj. 9 As 189/2021-24

tj. zda podklad pro záznam bylo pravomocné rozhodnutí, které vydal příslušný orgán, či zda počet zaznamenaných bodů odpovídá spáchanému přestupku. NSS souhlasil se závěrem, že rozhodnutí o přestupku nelze akceptovat jako způsobilý podklad pro bodový záznam, pokud trpí zásadní vadou spočívající např. v nicotnosti nebo nesrozumitelnosti. NSS za nezpůsobilý podklad považuje rozhodnutí, která postrádají základní zákonné náležitosti, z nichž nelze seznat, o jaké věci bylo rozhodováno, či jak bylo rozhodnuto, jejichž výrok je v rozporu s odůvodněním, která neobsahují neobsahují vůbec právní závěry vyplývající z rozhodných skutkových okolností nebo jejichž důvody nejsou ve vztahu k výroku jednoznačné. Daný trestní příkaz však takových vad zjevně nedosahoval.

NSS také již dříve dospěl k závěru, že správní orgán zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci, na základě kterých byl záznam proveden, neboť na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné, zákonné a nezaměnitelné, a to až do okamžiku, než je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je. Správní orgány tudíž mohly v projednávaném případě například přezkoumat, zdali nabyl trestní příkaz právní moci, či zda byl vydán příslušným orgánem. Nemohly však provést přezkum právní kvalifikace jednání, kterého se žalobce dopustil, a nemohly posoudit, zdali soud, který ve věci rozhodl, podřadil jeho jednání pod správnou právní normu, jelikož to náleží pouze trestnímu soudu. NSS shledal důvodnou námitku, že správní orgány nebyly v daném případě oprávněny zpochybnit trestní příkaz z důvodu tvrzené chybné aplikace rozhodných právních předpisů a nepřihlížet k němu z hlediska zapsání bodů.

Výše uvedené rozhodnutí upozorňuje na několik závažných skutečností. První z nich je markantní rozdíl mezi teorií, případně judikaturou, a praxí, kdy ve výše uvedeném případě, ani ministerstvo dopravy, které bylo ve výše uvedeném případě v pozici stěžovatele, na tuto problematiku nemá ucelený názor, konkrétně na správný postup správních orgánů v obdobných případech. Tento případ je specifický, jak již výše zmiňuji, neboť došlo k provedení záznamu bodů na základě trestního příkazu, což není v praxi často se objevující případ. Nejčastějším případem z praxe je provedení záznamu bodů na základě oznámení, které správní orgány informuje o uložení příkazu na místě. V tomto případě se však správní orgán se způsobilým podkladem pro provedení záznamu bodů v registru řidičů setkává v námitkovém řízení poprvé. U záznamu bodů na základě oznámení může nastat situace, kdy správní orgán shledá, že nemá relevantní podklad, ale v takovém případě nemůže správní orgán sám zrušit rozhodnutí, příkazový blok atd., ale musí jít cestou podnětu k přezkumnému řízení.⁶⁸ Přezkumné řízení je

⁶⁸ aktuální znění: § 94 a násl. SŘ

institutem dozorčího prostředku, pomocí kterého správní orgány mohou zasáhnout do již pravomocného rozhodnutí a případně předmětné rozhodnutí zrušit či změnit. Tato možnost je však omezena požadavkem nezákonnosti, který je jediným možným důvodem pro zrušení či změnu rozhodnutí.⁶⁹ Na základě výsledku přezkumného řízení správní orgán shledá, zda má k dispozici relevantní podklad a záznam ponechá, či nikoliv a provede opravu záznamu. Přezkumné řízení slouží k ochraně objektivního práva, nikoliv k ochraně subjektivních práv, což je rozdílné oproti námitkám.⁷⁰

Pokud obecní úřad obce s rozšířenou působností tuto námitku shledá jako oprávněnou, nejpozději do 10 pracovních dnů od doručení námitek, provede opravu záznamu v registru řidičů a písemně vyrozumí o této opravě řidiče, který podal námitky.^{71,72} V případě, kdy obecní úřad s rozšířenou působností dojde k závěru, že se jedná o námitku neodůvodněnou, vydá rozhodnutí, ve kterém námitky zamítne a provedený záznam ke dni, kdy řidič body dosáhl, potvrdí.⁷³ Vůči tomuto rozhodnutí se řidič může bránit řádnými i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem.⁷⁴

2.4 Závěr

Řízení o námitkách je dle mého názoru dobře upraveno po právní stránce. Je zde patrné, že mnoho chyb zákonodárci a související judikatura za dobu existence tohoto řízení již napravili a byl vypracován postup správních orgánů, který je soudy akceptován a nadále v praxi využíván. V této kapitole jsem se věnovala námitkám, jejich charakteristice a postupu, jak je správně podat a jaké následují kroky po jejich podání. Snažila jsem se co nejpodrobněji tento institut popsat, abych ho mohla dále rozvíjet v následujících kapitolách. Musím zde zmínit, že během hledání zdrojů pro tuto konkrétní kapitolu jsem si uvědomila, jak málo se institutu námitek odborníci a zákonodárci věnují. V DZ je problematika námitek pouze lehce zmíněna a ani odborníci se této problematice hlouběji nevěnují, přitom námitkové řízení je tak úzce spjato s bodovým systémem, kterému je věnováno možná až příliš mnoho prostoru. Pokud bych

⁶⁹ Hendrych a kol.: Správní právo, Obecná část, 9. vydání, C. H. Beck, Praha 2016.

⁷⁰ HUNEŠ, Karel. Podnět k zahájení přezkumného řízení aneb může správní orgán napadnout vlastní rozhodnutí?. Bulletin advokacie, 2021, č. 1-2.

⁷¹ aktuální znění: § 123f odst. 2 ProvPoz

⁷² Pokud správní orgán shledá, že byl proveden nesprávný záznam bodů, tak provede opravu. Do registru se vždy zapisuje, jakého přestupku se přestupce dopustil – ustanovení zákona a na základě toho jsou automaticky ze systému generovány body. K chybě by mohlo dojít, pokud by byl nesprávně zaznamenán přestupek a v souvislosti s tím nesprávně zapsány body.

⁷³ aktuální znění: § 123f odst. 3 ProvPoz

⁷⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

pominula nedostatečnou odbornou literaturu a odůvodnění, tak dalším problémem, který v oblasti námitkového řízení sledávám, je nesoulad teorie a praxe. Pokud by došlo k odstranění problematických záležitostí, kterým se věnuji v následující kapitole, tak si troufám říci, že námitkové řízení za splnění všech požadovaných náležitostí by mělo být velmi rychlé, efektivní a nemělo by poskytovat velký prostor pro uplatnění různých nedůvodných námitek.

3. Problematické záležitosti v rámci námitkového řízení

3.1 Úvod

Touto kapitolou chci poukázat na největší nedostatky, se kterými se v námitkovém řízení setkáváme. Jsou to nedostatky nejen na straně správních orgánů, oprávněných úředních osob, ale i nedostatky, které pramení ze snahy řidičů vyvarovat se odebrání řidičského průkazu, či na nedostatečnou judikaturu, která se mně v některých oblastech jeví jako příliš benevolentní.

3.2 Problematika způsobilých podkladů

První problematickou záležitostí jsou způsobilé podklady pro záznam bodu v registru řidičů. Máme různé typy podkladů, rozhodnutí o uložení správního trestu za přešupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přešupek ve zvláštním právním předpise, anebo rozhodnutí o kázeňském trestu za jednání mající znaky přešupku, rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, ale tím suverénně nejčastějším jsou příkazové bloky.

Příkazový blok je výsledkem uložení příkazu na místě. Příkazem na místě lze postihnout jen takové přešupky, které jsou spolehlivě zjištěny, nestačí domluva a obviněný je ochoten pokutu zaplatit, tyto podmínky musí být splněny kumulativně.⁷⁵ V případě, že by přešupek nebyl spolehlivě zjištěn, či by obviněný z přešupku odmítal zaplatit pokutu nebo podepsat blok, byla by věc předána k vyřízení příslušnému správnímu orgánu, který by vydal příkaz nebo zahájil běžné správní řízení.⁷⁶

Největším problémem u příkazu na místě je okamžik, kdy se řidič rozhoduje, zda zvolí cestu uložení pokuty příkazem na místě, tedy zkráceného řízení nebo cestu běžného správního řízení. Velmi často řidič nemá dostatek informací o rozdílech mezi výše uvedenými druhy správního řízení, proto volí pod tlakem možnost uložení pokuty příkazem na místě, aniž by znal důsledky této volby. Konkrétně, pokud si zvolí tento typ řízení, které je ukončeno uložení pokuty, okamžikem podpisu řidičem nabývá příkaz na místě právní moci a následně automaticky dochází k provedení záznamu bodů v registru řidičů.

Mezi náležitosti, které musí příkazový blok obsahovat, řadíme informace o obviněném a o oprávněné úřední osobě.⁷⁷ Mezi obligatorní informace o obviněném řadíme jméno,

⁷⁵ aktuální znění: § 84 odst. 1 ZoPř

⁷⁶ Rozsudek NSS ze dne 15. ledna 2009, sp.zn 2 As 89/2008 - 54

⁷⁷ TICHÝ Luboš, Příkaz na místě v řízení o přešupku, Správní právo 2021, č. 3.

příjmení, datum narození, adresu trvalého pobytu, jeho podpis. Podpis je důležitou náležitostí, neboť pokud na příkazovém bloku není, tak blok nelze považovat za pravomocný a na jeho základě nelze provést záznam bodu v registru řidičů.⁷⁸ Oprávněná úřední osoba v příkazovém bloku musí ověřit osobní údaje uvedené obviněným, zpravidla dle občanského průkazu. Pokud jako doklad použije řidičský průkaz, je to v tomto případě možné.⁷⁹ Dále musí uvést popis skutku^{80,81} a právní kvalifikaci⁸² skutku, výši uložené pokuty, formu zavinění⁸³, místo⁸⁴, datum⁸⁵ a čas spáchání přestupku. Také musí uvést své jméno, příjmení, funkci či služební číslo⁸⁶, označení správního orgánu⁸⁷ a připojit svůj podpis⁸⁸.

Právě nedostatek těchto náležitostí je nejčastějším důvodem, který se uvádí v námitkovém řízení. Důvod je jednoduchý, protože pokud řidič použije tento argument, je správní orgán povinen vyžádat si všechny napadené bloky a věnovat se přezkumu jejich náležitostí. Správní orgán si vyžádá napadené bloky u správního orgánu, který je vydal, prostou žádostí a provede jejich kontrolu, a dle výsledku zvolí další postup. Vyžádání napadených bloků u správního orgánu není ProvPoz explicitně upraveno, proto se používají obecná ustanovení o zásadě spolupráce mezi správními orgány, která je obsažena v § 8 SŘ.

Bohužel ze své praxe musím konstatovat, že pravděpodobnost, že námitkám bude vyhověno, je vysoká, neboť chybovost v příkazních blocích je stále velmi častá. Správní orgány

⁷⁸ Rozsudek NSS ze dne 9. ledna 2013 č. j. 9 As 128/2012-25

⁷⁹ Rozsudek NSS ze dne 4. září 2012 č. j. 7 As 94/2012-20

⁸⁰ Popis skutku slouží k tomu, aby nebyla porušena zásada ne bis in idem, tj. aby obviněný nemohl být potrestán znovu za totožné jednání, za které již byl jiným rozhodnutím uznán vinným. V popisu skutku je dále vhodné uvést též odkaz na ustanovení upravující příslušnou (zpravidla hmotněprávní) povinnost, která byla porušena.

⁸¹ Popis skutku je nejproblematictější náležitostí příkazového bloku. Vzhledem k malému rozměru bloku a časového tlaku oprávněné úřední osoby často popis velmi zkracují, popisují nepřesně a používají neformální pojmy. Podstatné však je, aby ze slovního popisu bylo nepochybné, jakého jednání se stěžovatel dopustil, viz Rozsudek NSS ze dne 16. května 2013 č. j. 4 As 8/2013-27. Ani zkratky ve smyslu bezpečnostní pásy popsané zkratkou „BP“ či „pásy“ nejsou překážkou pokud je uveden odkaz na ustanovení zákona, které obviněný porušil, viz Rozsudek NSS ze dne 4. září 2012 č. j. 7 As 94/2012-20, Rozsudek NSS ze dne 28. července 2016 č. j. 2 As 109/2016-32, Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 26. května 2015 č. j. 15 A 103/2013-37.

⁸² Právní kvalifikace skutku zahrnuje především odkaz na ustanovení právního předpisu, na jehož základě je povinnost ukládána, tj. odkaz na příslušnou skutkovou podstatu. Právní kvalifikace skutku musí mít oporu v popisu skutku, tj. musí být zřejmé, jakým konkrétním jednáním byla naplněna příslušná skutková podstata.

⁸³ Formou zavinění je myšleno, jestli přestupek, za který byl příkazový blok uložen, byl spáchán ve formě úmyslu či nedbalosti. V příkazovém bloku je uvedeno: „*úmysl/nedbalost (nehodící se škrtně)*“

⁸⁴ I název ulice bez uvedení obce ve spojení s razítkem města je dostatečným vymezením místa spáchání přestupku, viz Rozsudek NSS ze dne 4. dubna 2014 č. j. 4 As 3/2014-42.

⁸⁵ Pokud na příkazovém bloku chybí datum, není to natolik závažnou vadou, aby bylo rozhodnutí nicotné, viz Rozsudek NSS ze dne 23. července 2015 č. j. 2 As 126/2015-94.

⁸⁶ Absence jména a příjmení oprávněné úřední osoby způsobovat bez dalšího nezákonnost příkazového bloku, pokud na něm bude uvedeno alespoň služební nebo identifikační číslo oprávněné osoby, které oprávněnou úřední osobu ve spojení s podpisem jednoznačně identifikuje, viz Rozsudek NSS ze dne 4. září 2012, č. j. 7 As 94/2012-20.

⁸⁷ Označení správního orgánu je zpravidla součástí úředního razítka, případně musí být výslovně uveden, viz rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 30. ledna 2015 č. j. 10 A 78/2014-45.

⁸⁸ Metodické doporučení Ministerstva vnitra České republiky, příloha k č. j. MV-60168-6/LG-2018 ze dne 18. 3. 2019.

se však dlouhodobě snaží chybovost příkazních bloků snižovat tím, že zvyšují počet školení na toto téma a apelují na správnost a pečlivost vyplňování příkazních bloků.

Na základě výše uvedeného lze říci, že problém ohledně nedostatků příkazového bloku je jak na straně řidiče (obviněného), tak i na straně oprávněné úřední osoby, ale i na straně správního orgánu. Na straně řidiče se jedná převážně o problém, že není dostatečně informován a pod vlivem okolních událostí a nedostatku informací se může rozhodnout pro z jeho strany nevýhodnou možnost. Na straně oprávněné úřední osoby se jedná o nedostatečné proškolení, kdy při vyplňování příkazových bloků velmi často dochází k chybám. Problémem, se kterým se obecní úřad obce s rozšířenou působností, který provádí záznam bodů na základě oznámení potýká, spočívá v tom, že oznámení může být učiněno na základě nezpůsobilého podkladu. Správní orgán má k dispozici podklad, na základě kterého bylo zasláno oznámení, které je podkladem pro provedení záznamu bodů v registru řidičů, až v rámci námitkového řízení, kdy si ho musel vyžádat od správního orgánu, který jej vydal.⁸⁹ Tento postup je však dle mého názoru nepřijatelný. Zároveň ale správní orgány, které provádějí záznam bodů, nemohou v řízení o námitkách příkaz samy zrušit. Proto je celá záležitost komplikovaná, a pokud obviněný podá námitky vůči záznamu bodů do registru řidičů, a to z důvodu vady příkazového bloku, která je seznatelná, např. absentuje některý z důležitých údajů, je velká pravděpodobnost, že jeho podání bude úspěšné. Často jsou jako vady uváděny důvody, které však nemají vliv na věrohodnost bloku jako náležitého podkladu pro zápis bodů, jako je použití zkratk a podobně.⁹⁰

⁸⁹ Rozsudek NSS ze dne 19. března 2015 č. j. 7 As 41/2015–23

⁹⁰ Požadavky na náležitosti příkazového bloku se již v minulosti opakovaně zabýval NSS. Odvolací správní orgán odkazuje např. na jeho rozsudek ze dne 4. září 2012, č. j. 7 As 94/2012-20. Z obsahu jeho odůvodnění považuje odvolací správní orgán za přílehlavé citovat ty pasáže, které se dotýkají příkazových bloků. „*Blokové řízení je řízením zjednodušeným, ve kterém do značné míry splývá řízení s jeho výsledkem - uložením pokuty. Pokutový blok je svou povahou správním aktem, který závazně deklaruje, že určitá osoba se dopustila konkrétního, individuálně popsáného, jednání, jež naplnilo znaky přestupku, a konstatuje jeho povinnost zaplatit pokutu. Obsahové náležitosti pokutového bloku proto vyplývají zejména z povahy blokového řízení, jak je upravuje zákon o přestupcích, zejména v ust. § 84 a § 85 ZoPř. Ne vždy je totiž následkem formálních či obsahových nedostatků pokutového bloku jeho nezpůsobilost být podkladem pro zápis bodů do registru. V každém konkrétním případě je třeba posuzovat, zda takové pochybení může mít dopad na způsobilost pokutového bloku být podkladem pro zápis bodů. Obdobně je nutno postupovat i ve vztahu k formulačním pochybením, která stěžovatel vytýká rozhodnutí městského úřadu Hranice, neboť drobné formulační nepřesnosti či neuvedení plného názvu zákona rovněž nejsou s to zpochybnit způsobilost tohoto rozhodnutí jako podkladu pro záznam bodů do registru (...). S rigidní přísností nelze posuzovat pokutový blok ani po obsahové stránce. Při zohlednění specifik blokového řízení je možno přijmout i strohé a zkratkovité formulace, je-li z nich patrné, komu, kdy a za jaký přestupek byla pokuta v blokovém řízení uložena, jak vyžaduje ust. § 85 odst. 4 zákona o přestupcích. Podstatné je, aby konkrétní jednání konkrétní osoby bylo v bloku popsáno natolik jednoznačně a určitě, že nebude zaměnitelné s jiným jednáním. Stane-li se tak pomocí zkratkových formulací, jsou-li v kontextu dalších údajů srozumitelné, na způsobilosti bloku být podkladem pro zápis bodů to nic nemění (...). Nelze dospět k jinému závěru, než že ke zpochybnění způsobilosti pokutového bloku jako podkladu pro záznam bodů do registru dojde jedině tehdy, nebude-li na pokutovém bloku přestupek jako konkrétní, individualizované jednání vůbec vymezen.*“

Na některé z vymyšlených důvodů podání námitek se dá lehce přijít. Správní orgán, který dle oznámení zapisuje do karty řidiče záznam bodů, musí uvést, jaké ustanovení zákona bylo porušeno a jakého přestupku se tím dopustil, uloženou sankci a až poté systém automaticky přidělí body. Pokud by byla některá z výše uvedených položek uvedena nesprávně, tak by systém ohlásil chybu, neboť by nemohl jednotlivé údaje spárovat a zapsat body. Tímto postupem se předchází především námitkám, které napadají, že právní kvalifikace a počet bodů jsou v nesouladu. Pokud však v námitkách uvádí jiné vady (např. nečitelnost), tak si musí vyžádat podklady a zdržuje se zbytečně celé řízení.

V této kapitole se věnuji nejvíce příkazu na místě, jsou však i jiné způsobilé podklady pro záznam bodů v registru řidičů. Příkazu na místě se věnuji z toho důvodu, že je nejčastější a nejvíce problematický, protože s konkrétním podkladem se správní orgán setká až v rámci námitkového řízení, neboť záznam bodů provádí na základě oznámení. V případě jiných podkladů, např. trestní příkaz či rozsudek, záznam probíhá přímo na jejich základě, není zde tedy mezičlánek (oznámení), ale správní orgány mají konkrétní podklad přímo u sebe.

Problematické příkazů na místě judikatura ani zákonodárci nevěnují dostatečnou pozornost, což způsobuje přehlcení systému. V okamžiku, kdy se má správní orgán s námitkami vypořádat, lze říci, že posouzení je rychlé. Nejvíce časově náročné v rámci námitkového řízení je vyžádání podkladů a případný přezkum vad příslušnými správními orgány.

3.3 Problematika námitek vůči odečteným bodům

Problematika námitek, které směřují vůči bodům, které byly odečteny, se v praxi objevuje docela často. Systém odečítání bodů v bodovém systému popisují v kapitole 1.3.3. Jedná se o situace, kdy řidič podá námitky vůči provedenému záznamu bodů, ale mezitím, než řízení o námitkách skončí (typicky pokud se řidič odvolá vůči rozhodnutí o námitkách), tak došlo k odečtu bodů, vůči kterým námitky podával. Nebo se může jednat o situace, kdy námitky podává v okamžik, kdy už k odečtu bodů došlo. Tyto situace vznikají především z toho důvodu, že aktuálně ProvPoz žádnou objektivní lhůtu pro podání námitek nestanovuje a ani neuvádí, že by nebylo možné podat námitky proti záznamu již odečtených bodů. Judikatura se touto otázkou zabývala již několikrát a často se opakující situace již mají nastavená určitá pravidla, ale stále se setkáváme s novými, specifickými situacemi, kterými se soudy budou muset zabývat individuálně i v budoucnu. Jedním z případů, kterým se NSS zabýval a nastavil jím určitá pravidla, byl případ, kdy se řidič po odečtu bodů dle výše uvedeného systému dostal

na 0 bodů, ale námitky podal ještě v době, kdy jich měl v registru řidičů více. Vzhledem k tomu, že námitkové řízení trvalo velmi dlouho, došlo již k odečtu bodů. Pokud by měly mít na dosažení 12 bodů vliv i záznamy provedené před datem, kdy řidič po odečtení dosáhl 0 bodů, mohl by se řidič teoreticky odečtením některého z těchto záznamů dostat na zápornou hodnotu, tzv. do mínusu. To ale nebylo záměrem zákonodárce, protože pokud by se tato teorie aplikovala, řidiči by vznikla výhoda dopustit se např. jednoho přestupku navíc, než by opět dosáhl 12 bodů. V případě, kdy by v rámci námitkového řízení došel správní orgán k závěru, že podklad k záznamu bodů, který se původně podílel na bodovém hodnocení řidiče, nebyl pro záznam způsobitelný nebo že počet zaznamenaných bodů nebyl správný, došlo by pouze k akademickému konstatování, které by namítajícímu řidiči nijak nepomohlo.⁹¹ Důležité jsou tedy jen ty podklady k záznamům bodů, které se aktuálně podílí na bodovém hodnocení řidiče.

3.4 Problematika obstrukcí

Tuto problematiku jsem již zmínila v kapitole 2.2., kde jsem jako jeden z typů podání uvedla podání, která vyhotovují zmocněnci, kteří mají svou výdělečnou činnost založenou na zastupování řidičů v rámci námitkového řízení. Nutno však zmínit, že této činnosti se věnují i zmocněnci z řad advokátů, neboť se jedná o finančně zajímavou činnost. Celá tato problematika je založena na podávání námitek, které jsou zpravidla neodůvodněné a mají jen obstrukční charakter, aby se negativní důsledek, odebrání řidičského oprávnění, dostavil co nejpозději nebo aby se nedostavil vůbec. V takových případech zmocněnci využívají všech prostředků. Řidiči si zpravidla platí za paušální poplatek ve výši 2.000 až 4.000 Kč tzv. pojištění vůči pokutám nebo se na zmocněnce obrací až v situaci, kdy jejich pomoc potřebují. Pojem pojištění vůči pokutám v posledních letech získal na popularitě, ale jedná se doopravdy o pojištění? Dle definice, která je uvedena v § 2758 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, se pojistnou smlouvou pojistitel (u tohoto typu „pojištění“ zmocněnec) zavazuje vůči pojistníkovi (řidiči) poskytnout pojistné plnění, nastane-li nahodilá událost krytá pojištěním (pojistná událost), a pojistník se zavazuje zaplatit pojistiteli pojistné. Hlavním důvodem, proč se v případě pojištění vůči pokutám nejedná o pojištění v pravém smyslu, je skutečnost, že pojištění jako takové by mělo pokrývat především škody, které ve svém životě úplně neovlivníme. V tomto případě však klient platí za něco, kde je eliminace rizika poměrně jednoduchá, konkrétně bude dodržovat pravidla silničního provozu. Této problematice se

⁹¹ Rozsudek NSS ze dne 8. listopadu 2017, č.j. 10 As 3/2017–34

v minulých letech věnovala i Česká národní banka, neboť toto pojištění poskytují osoby, které nemají potřebnou licenci. Jedinou jejich možností nápravy nastalé situace bylo však vyzvání k ukončení neoprávněného podnikání, které nebylo uposlechnuto. Po těchto výzvách mnohé společnosti našly právní klíčky. Např. Nechcípokutu.cz se přeměnilo na družstvo Vzájemná pojišťovna motoristů, která nyní poskytuje pojistky pouze členům, a je tak vyňata z působnosti zákona o pojišťovnictví i z povinnosti mít licenci. To, že se jejím členem může stát každý, kdo má o pojistku zájem, přitom nehraje roli.⁹²

Nejprve se budu věnovat zmocněncům – společnostem, které zastupují řidiče na základě pojištění proti pokutám. V rozsudku NSS ze dne 15. prosince 2017, čj. 4 As 199/2017-30 soud dospěl k závěru, že osoba, která si takové pojištění pořídí, tak se u ní předpokládá její negativní vztah k dodržování povinností stanovených právními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích. Soud toto odůvodnil tak, že taková osoba pohrdá pravidly silničního provozu a nehodlá se jimi řídit, přičemž spoléhá na to, že pomocí služeb poskytovaných v rámci příslušného pojištění nebude za takové protiprávní jednání nijak postižena.⁹³ Proto v rámci hodnocení osoby odpovědné za přestupek lze uzavření smlouvy o pojištění vůči pokutám považovat za přitěžující okolnost. Jednou z nejznámějších je družstvo Motoristické vzájemné pojišťovny, kdy NSS tuto společnost přímo popsal jako společnost nabízející pojištění ochrany před pokutami v oblasti dopravních předpisů, které se soustředí na vytváření nejrůznějších procesních pastí a obstrukcí za účelem znepráhlednění správního řízení. V souvislosti s činností výše uvedené společnosti byl také vydán rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2019, čj. 5 As 212/2019-40, který se věnuje vulgárním výrokům učiněným vůči soudci.

Další často se opakující společností byla společnost FLEET Control, s. r. o., která vystupovala jako zmocněnec ve správních řízeních a provozovala doménu webové stránky nechcípokutu.cz. Tato společnost v období od roku 2016 přišla s taktikou, kdy v rámci námitkových řízení uváděla, že osobou, která automobil řídila a podobně, byla osoba již zemřelá. Tato taktika se objevila v mnoha jimi zastupovaných řízeních, kdy opakovaně označovala jako řidiče vozidel, jimiž byl spáchán přestupek napříč ČR osobu zemřelou. Řidičům, které tato společnost zastupovala a využila tuto taktiku v rámci jejich řízení, bylo kladeno k tíži to, že účelově jako údajného řidiče vozidla označili osobu, o které v době správního řízení věděli, že již nežije. Taková obstrukční taktika by měla být hodnocena jako

⁹² VEJVODOVÁ, Alžběta. Pojištění na pokuty: Na hříšných řidičích se přizívají eserůčka i právníci. *Právní rádce* [online]. 9. 11. 2016. Dostupné z: <https://pravniradce.ekonom.cz/c1-65511860-pojisteni-na-pokuty-na-hrisnych-ridicich-se-prizivuji-eserocka-i-pravnici>

⁹³ Rozsudek NSS ze dne 15. prosince 2017, čj. 4 As 199/2017-30

přítěžující okolností⁹⁴. Modifikací této taktiky bylo záměrné vybírání si osob, které vozidlo v době spáchání přestupku prokazatelně řídit nemohly pro svůj zdravotní stav a nemohly se bránit ani ve správním řízení, protože ještě před jejich označením provozovatelem vozidla k výzvě správního orgánu zemřely.⁹⁵ Tyto taktiky NSS označil za účelový hyenismus a jednání nanejvýš nemorální. Další obdobnou taktikou je, když zmocněnci jako řidiče uvedou cizí osobu. V tomto případě musí správní orgány prokázat, že tato osoba řidičem nebyla, pokud však nemají dostatek důkazů, tak majitele vozu (zpravidla opravdový řidič) čeká pokuta, ale nikoli záznam bodů v registru řidičů.^{96,97} Obdobná taktika se týká uvedením tzv. nekontaktní osoby^{98,99} a osoby smyšlené^{100,101}. Další taktikou je účelové převedení vozidel na společnost, která za měsíční poplatek opravdového majitele před pokutami chrání.¹⁰²

Obdobné taktiky se vyskytují i v rámci řízení, které následuje po rozhodnutí soudu o námitkách. Jednou z nejčastějších je podání odvolání, které je vadné. Vadné buď ve smyslu, že je zasláno jen z e-mailové adresy, což není bráno jako řádné podání či zmocněnec nedodá plnou moc od řidiče, kterého zastupuje. Konkrétním případem byla situace, kdy osoba, která nebyla účastníkem řízení, podala tzv. blanketní odvolání, totožné odvolání podala i skrze svou datovou schránkou o týden později. V tomto blanketním odvolání bylo uvedeno, že dojde k jeho doplnění ve lhůtě 5 dnů. Vzhledem k tomu, že osoba nebyla účastníkem řízení, tak rozhodnutí správního orgánu v prvním stupni nabylo právní moci, neboť vůči němu nebylo podáno v zákonné lhůtě odvolání oprávněnou osobou. Na základě této skutečnosti osoba, která k podání odvolání původně nebyla oprávněná, doložila plnou moc, na základě které byla v pozici zmocněnce. NSS v rozhodnutí ze dne 24. srpna 2021, č.j. 1 As 145/2021–41 rozhodl, že odvolání je i po doplnění plné moci nepřijatelné, neboť dodatečně předložená plná moc nezhojuje fakt, že odvolání bylo podáno osobou, která v době podání odvolání nebyla účastníkem řízení ani jeho zástupcem, a nelze na ni brát zřetel. Odvolatel (osoba, která původně nebyla účastníkem řízení) byl navíc podle NSS coby obecný zmocněnec všeobecně znám jak

⁹⁴ Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 13. 9. 2017, č. j. 62 A 189/2016-63

⁹⁵ Rozsudek NSS ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016 - 40

⁹⁶ Aktuální znění: § 125f ProvPoz

⁹⁷ Nález Ústavního soudu ze dne 16. května 2018, sp. Zn. Pl.ÚS 15/16

⁹⁸ Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 7. prosince 2016, č.j. 30 A 55/2014 - 73

⁹⁹ Nekontaktní osobou se myslí taková osoba, které se nedaří doručovat písemnosti (k problémům s doručováním této konkrétní osobě se vyjádřil NSS např. v rozsudku ze dne 15. 9. 2015, č. j. 8 As 57/2015–46).

¹⁰⁰ Rozsudek NSS ze dne 3. 5. 2017, č.j. 3 As 61/2016 - 44

¹⁰¹ Smyšlenou osobou je osoba, která je fiktivní či v zahraničí pobývajicí (například takto jsou označovány i osoby, které byly vzaty ve Velké Británii do vazby).

¹⁰² CAFOUREK, Tomáš. Placená ochrana před pokutou. Úřady řeší, jak pofiderní byznys zastavit. *Idnes.cz* [online]. 2. 7. 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/pokuta-doprava-prestupek-policie.A190701_195801_ekonomika_mato

správním orgánům, tak soudní institucím. Jednalo se o osobu, která využívá obstrukčních praktik, leckdy se jedná o zneužití práva, a bylo třeba na ni nahlížet jako na osobu právně znalou, která z četných právních řízení zná proces a postupy správního řízení, a tudíž jí muselo být známo, že jako zástupce účastníka řízení musí předložit plnou moc, případně že má blanketní odvolání doplnit o zákonné náležitosti. NSS se s tímto případem vypořádal tak, že takovéto praktiky nepožívají soudní ochrany, neboť se jedná o praktiky, které mají jako jediný účel zneužití práva. Soud totiž podle NSS není povolán k ochraně či aprobaci šikanózních nebo abuzivních praktik, naopak je povolán k ochraně zasažených veřejných subjektivních práv.

Jak již výše zmiňuji, k těmto praktikám se nyní uchylují i někteří advokáti. Jedním z nejznámějších je JUDr. Bechyně, jehož činnosti se věnoval i NSS v rozsudku ze dne 2. června 2021, č.j. 6 As 174/2014. V tomto rozhodnutí se NSS věnuje univerzální šabloně, kterou JUDr. Bechyně používá ve všech svých podáních. Soud se také věnuje tomu, že JUDr. Bechyně vystupuje v obrovském množství obdobných řízení, v nichž pouze zkopíruje stejné námitky, kdy není reálné, aby všechny pokutové či příkazní bloky, na které ve svých podáních odkazuje, trpěly všemi předestřenými vadami. V souvislosti s tímto řízením se řešil i výrok uvedený v Rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 23. srpna 2019, č.j. 9 A 74/2019-50, který se věnuje náhradě nákladů řízení, kdy Městský soud v Praze vyhodnotil, že JUDr. Bechyně mechanicky podává zcela shodná podání, a tudíž by bylo nespravedlivé přiznat žalobci náhradu nákladů na právní zastoupení v plné výši.

Dále bych zmínila v rámci této kapitoly Mgr. Voříška, který je proslulý svými velmi obsáhlými replikami zejména v rámci soudních řízení jak u krajských soudů, tak i u NSS. Mgr. Voříšek vstupuje do těch soudních řízení, kde byl účastník po dobu řízení před správními orgány zastupován Ing. Jarošem, který je správním orgánům a soudům též velmi dobře znám pro nejrůznější obstrukční taktiky. Zmocněnec Ing. Jaroš opakovaně vystupuje v přestupkových řízeních spojených např. s Motoristickou vzájemnou pojišťovnou, Ochranou řidičů, o. s., a dalšími nejrůznějšími subjekty.^{103,104} Právě těmto zmocněncům a jejich vzájemné spolupráci se detailně věnuje rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové – pobočka Pardubice ze dne 4. června 2020, č.j. 52 A 6/2020, který uvádí „*Zmocněnec Ing. M. Jaroš, který stejně jako zástupce žalobce v soudním řízení, Mgr. V. Voříšek, jsou už všem soudům v České*

¹⁰³ Rozsudek NSS ze dne 6. 10. 2020, č.j. 10 As 259/2020-27

¹⁰⁴ V souvislosti s tímto zmocněncem bych jen zmínila zajímavé rozhodnutí, kdy NSS odmítl nahradit náklady řízení o kasační stížnosti, protože shledal důvody zvláštního zřetele hodné, na základě kterých náhradu nákladů řízení žalobci nepřiznal, neboť soud došel k závěru, že žalobce, respektive jeho zmocněnec Ing. M. Jaroš, se v řízení o přestupku dopustil opakovaných procesních obstrukcí, jejichž cílem bylo jen nesmyslně prodloužit správní řízení. (Rozsudek NSS ze dne 6. 10. 2020, č.j. 10 As 259/2020-27)

republiky známi svým obstrukčním a účelovým jednáním, když tito vystupují jako osoby spojené s Petrem Kocourkem, v souvislosti s pojišťováním ochrany před pokutami v oblasti dopravních předpisů, přičemž součástí procesní strategie a tohoto „byznysu“ je vytváření nejrůznějších procesních pastí a obstrukcí za účelem znepráhlednění správního řízení, v případě Mgr. Václava Voříška se jedná o obstrukce a účelová jednání v případě soudního zastupování, jak vyplývá z již konstantní soudní judikatury, a to nejen podepsaného soudu.“

3.5 Závěr

V rámci této kapitoly jsem vymezila, dle mého názoru, ty největší nedostatky námitkového řízení. Tím největším nedostatkem v praxi je rozhodně problematika způsobilého podkladu, konkrétně problematika příkazu na místě. Jak již výše uvádím, v praxi se běžně objevují případy, kdy obecní úřad obce s rozšířenou působností po vyžádání podkladů zjistí, že příkazový blok neobsahuje požadované náležitosti, tedy není způsobilým podkladem. K zápisu bodů však dochází na základě oznámení o uložení pokuty za přestupek příkazem na místě, tedy úřad nemá v okamžiku zápisu bodů k dispozici předmětný příkazový blok, aby mohl přezkoumat, zda se jedná o způsobilý podklad. Příkazové bloky jsou vystavovány v provozu, při kontrolách na silnicích, za různých klimatických podmínek, kdy není k dispozici komfortní zázemí, a proto může snadno dojít k chybě. Oznámení o uložení pokuty za přestupek je již vyhotovováno na služebnách a případné nedostatky mohou být odstraněny. Tato situace má různá řešení, kterým se věnuji ve 4. kapitole této diplomové práce. Dále zde uvádím problematiku námitek vůči již odečteným bodům, která je v praxi celkem častá, ale řešení této situace je stále v nedohlednu. Poslední problematikou této kapitoly jsou obstrukční taktiky některých zmocněnců, kteří vystupují ve správních, resp. soudních řízeních. S touto problematikou jsem se setkala v praxi často a musím konstatovat, že těchto zmocněnců postupně ubývá, stále se však jedná o velký problém, neboť díky nim dochází k přetěžování správních orgánů i soudů. Jejich taktiky jsou často na hranici slušnosti, kdy se neštítí zneužití smrti osob, aby řízení co nejdéle protáhli. O způsobech řešení výše uvedených problémů pojednávám v následující kapitole, kde uvádím již aktuální, ale i ještě neexistující řešení, která by mohla celé námitkové řízení zjednodušit.

4 Možnosti řešení problematických záležitostí

4.1 Úvod

V předchozí kapitole jsem se věnovala problematickým oblastem v rámci námitkového řízení. Jsem zastáncem toho, že kritizovat by se mělo až tehdy, kdy máme návrh řešení, který by daný problém mohl odstranit. Proto se v této kapitole zabývám návrhy, kterými bych problémy z předchozí kapitoly vyřešila a uvádím i návrhy, se kterými jsem se setkala při studiu judikatury, odborné literatury či z dalších zdrojů.

4.2 Řešení problematiky způsobilých podkladů

Problematiku příkazu na místě lze vyřešit různými způsoby, některými již existujícími a některými, které by teprve musely být zavedeny. Již existujícím způsobem je oprava zřejmých nesprávností v písemném vyhotovení rozhodnutí,¹⁰⁵ přezkumné řízení dle § 94 odst. 1 SŘ, obnova řízení¹⁰⁶, prohlášení nicotnosti dle § 77 odst. 1 SŘ, odpis a fyzická likvidace znehodnocených příkazových bloků, dle čl. V Pokynu č. MF-15.¹⁰⁷ Poslední zmíněná možnost se použije tehdy, když jsou příkazové bloky znehodnocené¹⁰⁸, nelze je jednoznačně identifikovat co do množství, skladových čísel, sérií a evidenčních čísel. Za znehodnocené příkazové bloky nelze považovat ty, které již byly podepsané obviněným¹⁰⁹, protože podpisem obviněného se stává příkazový blok pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

Upravené možnosti opravy příkazového bloku jsou dle mého názoru upraveny dostatečně, jsou zde však stále možnosti, které by mohly pomoci. Jednou z neupravených možností, kterou bych navrhla, je udělit správním orgánům, které provádějí zápis bodů do registru řidičů, kompetenci, aby v řízení o námitkách mohly příkaz na místě samy zrušit. Tuto možnost navrhuji, protože řízení o námitkách je časově velmi zdlouhavé¹¹⁰ a možnost zrušení by mohla celé řízení o námitkách zkrátit, což by bylo výhodné jak pro navrhovatele, tak i pro správní orgány, které zjistí, že v řízení byla vada. S tím souvisí problematika, že správní orgány sice nemají povinnost provést záznam bodů do registru řidičů, zvláště pak

¹⁰⁵ aktuální znění: § 70 SŘ

¹⁰⁶ aktuální znění: § 100 odst. 1 SŘ

¹⁰⁷ Pokyny Ministerstva financí České republiky č. MF-15 s účinností od 1. 7. 2017, č. j.: MF 14125/2017/3901-1

¹⁰⁸ Znehodnocené jsou příkazové bloky, které byly vypsány omylem, či nesprávně, došlo k dodatečnému odmítnutí přestupce, pozdější souhlas přestupce se zaplacením pokuty na místě či propsání příkazového bloku, tedy nesprávné vložení podložky při vypisování příkazového bloku.

¹⁰⁹ Aktuální znění: § 92 odst. 1 PřesZ

¹¹⁰ V praxi jsem se setkala i s řízením v rámci kterého došlo k přezkumu několika udělených bloků, kdy celková doba řízení o námitkách trvala několik let.

na základě takového podkladu, který by mohl být shledán jako vadný. Už prvotní problém přichází od oprávněných úředních osob, které příkazový blok na místě vydávají. Před odesláním oznámení o uložení příkazového bloku na místě by měla proběhnout kontrola správnosti příkazu na místě, kterého se oznámení týká. A až poté oznámení zaslat správnímu orgánům k zápisu bodů do registru řidičů. Aktuálně tuto kontrolu provádí samy oprávněné úřední osoby a v případě, že tato oprávněná úřední osoba není dostatečně poučena o náležitostech příkazového bloku, může dojít k zaslání oznámení, které však spočívá na základě příkazového bloku, který je nezpůsobilým podkladem pro zápis bodů do registru řidičů (nesprávně či vadně vyplněn).

Druhá neupravená možnost souvisí s problémem, který uvádím v předchozím odstavci, dostatečně poučit oprávněné úřední osoby. Nedostatečné poučení oprávněných úředních osob, které příkazové bloky vydávají, je dlouhodobým problémem. Pokud by byly bloky řádně vyplňovány, tak by bylo námitkové řízení rychlejší bez nutnosti přezkumu způsobilých podkladů. Jedním z důvodů tak vysoké chybovosti příkazových bloků na místě je také fluktuace oprávněných úředních osob, které tuto činnost nevykonávají dlouhodobě.¹¹¹

Velmi aktuálním tématem je realizace elektronizace řidičských průkazů, ale i dalších dokladů, ke které by mělo dojít v blízké budoucnosti (aktuálně je v souvislosti s tím zmiňován rok 2025). Tato elektronizace by mohla celé námitkové řízení velmi zjednodušit v několika ohledech. Prvním z nich je vyhotovování příkazů v elektronické podobě, kdy by oprávněné úřední osoby vyplňovaly příkazové bloky na tabletech či dalších obdobných zařízeních, odpadl by problém nečitelnosti, případně nesprávné právní kvalifikace, nesprávného vyplnění jednotlivých kolonek. Dále by byla zajištěna větší přehlednost, protože by se vše (všechny dokumenty, které správní orgány vydají) automaticky nahrávalo do systému, do kterého by měl přístup správní orgán a byla by zde i možnost, aby do systému měl přístup i řidič, vůči kterému byl daný příkaz na místě vydán.

Opět znovu uvedu, že jsou i jiné podklady pro provedení zápisu bodů v registru řidičů, např. trestní příkazy a rozsudky, tam ale tato problematika nenastává tak často, neboť správní orgány mají k dispozici tato rozhodnutí. Problém je hlavně v případech příkazových bloků, kdy správní orgány obdrží pouhé oznámení a s příkazovým blokem se seznámí až v rámci námitkového řízení, což způsobuje výše uvedené problémy.

¹¹¹ Tento jev je typický pro příslušníky Policie ČR a strážníky Městské policie, kdy osoby na těchto pozicích se často mění z důvodu kariérního postupu, změny zaměstnání ale i náročnosti a směnnosti práce.

4.3 Řešení problematicky námitek vůči odepsaným bodům

Problematice odečítání se více věnuji již v kapitole 1.3.3. Jedná se o systém, který když laicky popíšu, spočívá v odměňování bodovaných řidičů, kteří se po určitý časový úsek nedopustí jednání, za které by mu byly uloženy body. Odměna spočívá ve snižování bodů na řidičově bodovém kontě. V této problematice jsou jen dvě různá řešení. První, které se již dle mého názoru aplikuje, je řešit jednotlivé případy cestou soudního řízení. Druhou a dle mého názoru jednodušší variantou je celoplošná úprava, kdy by tuto problematiku upravoval zákon. Konkrétně by se jednalo o ustanovení zákona ProvPoz, které by vylučovalo přípustnost námitek vůči již odepsaným bodům a stanovení lhůty pro podání námitek vůči záznamům bodů, kterými ještě nedošlo k dosažení hranice 12 bodů. Tyto úpravy by dle mého názoru celou tuto problematiku mohly odstranit. Bohužel se však situace vyvinula způsobem, kdy tuto otázku řeší individuálně judikatura, místo toho, aby ji zákonodárci pomocí pár celkem stručných ustanovení vyřešili jednou pro vždy.

4.4 Řešení problematiky obstrukcí

Řešení tohoto problému není jednoduché, neboť každý řidič má právo zvolit si zmocněnce, což je projev práva na spravedlivé řízení. Ale mělo by, dle mého názoru, dojít k regulaci těch, kteří mohou řidiče zastupovat. V případě zmocněnců, které poskytují pojištění na pokuty by se nemuselo jednat o příliš náročný úkol, ale v případě advokátů už se jedná dle mého názoru o téměř neřešitelnou situaci. Judikatura dlouhodobě „bojuje“ vůči těmto pochybným zmocněncům, v tomto boji se angažuje například i Česká národní banka, což uvádím i v kapitole 3.2. Bohužel ani jedna z těchto institucí nemá dostatečné nástroje, jak tuto problematiku vyřešit. NSS například postihuje tyto zmocněnce tím, že jim nepřiznává právo na náhradu nákladů řízení, občas se i vyjádří velmi negativně vůči jednotlivým osobám a společnostem, což by mělo mít odrazující vliv, ale bohužel se to májí účinkem.

Co se týče advokátů, kteří mají kariéru postavenou právě na zastupování v námitkovém řízení či v dalších řízeních, která se týkají pravidel provozu na pozemních komunikacích, mělo by dojít ke stanovení určitých pravidel, protože v tom počtu podání není možné, aby je vůbec vyhotovila jedna osoba, či aby byla schopna projít podklady k jednotlivým případům. Tomuto by dle mého názoru pomohlo, kdyby se stanovily sankce za špatné zastupování. Tyto sankce by dle mého názoru měly být ukládány buď v rámci kárného řízení kárnou komisí České

advokátní komory, protože dle mého názoru dochází k porušování práv a povinností¹¹², které stanovuje zákon č. 85/1996 Sb., o advokacii, nebo dle zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Dle mého názoru tento jev je možné odstranit jen tak, když budou advokáti či společnosti důsledně sledovány a trestány v případech, kdy použijí některé z taktik, které výše uvádím, nebo když podají námitky, které jsou zjevně neopodstatněné. Nechci trestat každé podání, které takto zmocněnec podá, ale pokud jich bude podávat velké množství, což jsou například desítky takových podání, tak bych tyto zmocněnce výše uvedenými možnostmi postihla.

V řízeních o přestupcích je již nástroj, kdy správní orgán usnesením rozhodne o tom, že nepřipustí zastoupení na základě plné moci, pokud zmocněnec vystupuje v řízení o přestupcích v různých věcech opětovně, nejde-li o advokáta nebo jinou osobu poskytující právní služby soustavně a za úplatu podle jiného zákona.¹¹³ Obdobné ustanovení bych zavedla v rámci všech správních řízení, tedy nejen u v řízení o přestupcích.

4.5 Závěr

Tato kapitola slouží jako poukázání na možnosti, jak odstranit ty největší problémy v rámci námitkového řízení. Abych jen nekritizovala, tak si trůfám říci, že možností, jak odstranit nedostatky námitkového řízení ubývá, což je dobrá zpráva, protože to znamená, že zákonodárci jich už velké množství využili. Stále jsou zde možnosti, které by zákonodárci mohli využít v budoucnu. V rámci problematiky způsobilého podkladu jsem shrnula již existující způsoby, ale navrhla jsem i další ještě neexistující způsoby, jak odstranit tento problém.

¹¹² Např. § 16 zákona č. 85/1996 Sb., o advokacii, který stanovuje, že advokát je povinen chránit a prosazovat práva oprávněné zájmy klienta a jednat tak čestně a svědomitě. Nebo § 17 tohoto zákona, který stanovuje povinnost, aby advokát nesnižoval důstojnost advokátního stavu, například tím, že nedodrží pravidla profesní etiky atd.

¹¹³ aktuální znění: § 72b PřesZ

Závěr

Nejprve shrnu závěry první části této diplomové práce, která se věnovala bodovému systému v ČR. Tento systém u nás funguje už dlouho a největší problémy byly již odstraněny, ale stále jsou zde některé problematické záležitosti. V době, kdy jsem vypracovávala tuto diplomovou práci, představilo Ministerstvo dopravy návrh novely zákona o ProvPoz, která by měla být účinná od roku 2024. Tato novela měla původně nabýt účinnosti již v letošním roce. Tento návrh novely byl schválen již předchozí vládou, ale poslanci ji do konce minulého funkčního období nestihli schválit, vzhledem k pandemii covid-19. Dovolím si tvrdit, že tato novela zákona o ProvPoz bude nejzásadnější od doby, kdy byl zaveden bodový systém, neboť přináší mnoho zásadních změn.

Nejčastěji zmiňovanou změnou je možnost řízení vozidla pod dohledem mentora již od 17 let věku, kdy tato změna má přispět k bezpečnosti na silnicích tím, že sedmnáctiletý řidič bude nabývat zkušenosti od mentora, který je zkušeným řidičem.¹¹⁴ Na tuto změnu musím reagovat spíše negativně, protože z dostupných informací, které jsem během zpracování problematiky bodového systému v zahraničí, ale i v ČR získala, tak tato změna neměla očekávaný dopad, neboť jej začali mnozí zneužívat, proto ji nepovažuji za zlepšení bodového systému ba naopak za přítěž, která bude v budoucnu způsobovat problémy. Další změnou je zpřísnění sankcí za nejzávažnější přestupky, které jsou častým důvodem nehod. Konkrétně již nebude 5 pásem bodů (sankce dělená dle závažnosti 2, 3, 4, 5 a 7 bodů), ale jen 3 pásma (2, 4 a 6 bodů). Také se zvedne výše ukládaných pokut. Tuto změnu naopak hodnotím velmi kladně, neboť jak vyplývá z první kapitoly této diplomové práce, sankce v ČR jsou v porovnání se zahraničím velmi nízké. Doufám, že zvýšení pokut naplní očekávání, která nemám jen já, ale mají je i zákonodárci. Na této novele je vidět, že zákonodárci se snaží bodový systém vylepšovat, ale ne vždy se to podaří. Z mého pohledu novela obsahuje nejen pozitivní změny, ale bohužel i ty negativní, které dle mého názoru převažují. Naopak musím vyzdvihnout činnost zákonodárců, kteří se bodovému systému stále věnují a snaží se o jeho změny i těmi méně konvenčními metodami.

Pokud problematiku bodového systému shrnu, myslím si, že jde o dobrý způsob, jak zajistit bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Jedinou konkrétní výtkou,

¹¹⁴ Mentorem bude řidič, který má řidičské oprávnění skupiny B alespoň 10 let a nemá záznam bodů v registru řidičů v době zahájení a po celou dobu jeho činnosti mentora. (DVOŘÁK, František. Novela silničního zákona přináší řidičák na zkoušku a pokutu až 75 tisíc. Lidové noviny [online]. 18. 7. 2022. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/novela-silnicniho-zakona-prinasi-ridicak-na-zkousku-a-pokutu-az-75-tisic.A220718_144605_ln_domov_lros)

kteřá je mířena na tuto problematiku jako celek, je problematika neslučitelnosti teorie a praxe, s čímž jsem se i při psaní této diplomové práce setkala mnohokrát, například některé v praxi ustálené postupy nemají oporu v judikatuře či zákoně, či jsou upraveny odlišně. Všeobecně si však dovolím tvrdit, že bodový systém je dobrým základem pro námitkové řízení.

Nyní již k hlavnímu tématu, námitkovému řízení. Zde bych hned na začátku uvedla, že svou praxi jsem vykonala již před čtyřmi lety, a od té doby se pohybuji v jiné oblasti práva. Ačkoliv se právní úprava námitkového řízení nezměnila, tak judikatura přinesla mnoho nových názorů v dané oblasti. V rámci této diplomové práce jsem námitkovému řízení věnovala 3 kapitoly, kdy první se věnovala teoretickému základu, druhá problémům a třetí odstranění problémů v rámci řízení.

Nyní již k zodpovězení výzkumné otázky, jestli je právní úprava námitkového řízení dostatečná, které jsou její největší nedostatky, jak tyto nedostatky případně odstranit, aby námitkové řízení bylo rychlé a efektivní.

Námitkové řízení je jediným opravným prostředkem vůči provedení záznamu bodů v registru řidičů. Tento opravný prostředek byl zaveden pro situace, kdy bylo například zapsáno bodů více, pokud zde byly odůvodněné chyby v podkladech atd., což dokládá i DZ. Tento účel je ve většině případů naplňován, ale bohužel se zde našla velká skupina osob, která našla slabá místa námitkového řízení, a začala tento systém zneužívat, viz 3. kapitola této diplomové práce. Tato slabá místa námitkového řízení jsou postupně odstraňována, ale stále si troufám říci, že je zde prostor pro zlepšení. Na základě výše uvedeného si dovoluji tvrdit, že právní úprava námitkového řízení je dostatečná.

I přes to jsem definovala několik problémů právní úpravy námitkového řízení, čemuž jsem v této diplomové práci věnovala celou kapitolu. V rámci zpracovávání této práce jsem často narazila na otázky, které nemají odpověď. Během konzultací mi vedoucí této práce JUDr. Martin Škurek, Ph.D. pomáhal hledat další směr, kam tuto práci orientovat, ale velmi často při hledání odpovědí a podkladů jsem se dostala do slepé uličky. Bohužel na toto téma nebylo zpracováno velké množství odborných článků a v komentářích je námitkové řízení jen velmi stroze zmíněno, tak jsem doufala, že právní předpisy, jejich důvodové zprávy či judikatura tyto mezery vyplní, ale nebylo tomu tak. Pokud je už nějaká problematická stránka námitkového řízení upravená, tak není domyšlená až do konce nebo se tato právní úprava v praxi nepoužívá. Jeden příklad za všechny, zda je pětidenní lhůta k podání námitek procesní či hmotněprávní. U většiny správních řízení se jedná o jednoduše dohledatelnou záležitost. Ale najít povahu lhůty k podání námitek byl těžký úkol, neboť jsem nenašla jediný pramen, který by se tomu věnoval. Proto jsem byla nucena použít výklad, který ale také není jednoznačný, jelikož tato lhůta má

znaky jak hmotněprávní, tak i procesně právní. Nakonec jsem dospěla k závěru, že se jedná o lhůtu procesní, protože splňuje více procesně právních znaků, ale můj právní závěr nemusí být správný.

Tímto mířím na nedostatečné odůvodnění některých ustanovení právní úpravy námitkového řízení. Je to stav dle mého názoru zarážející, protože v ČR je aktuálně okolo sedmi milionů řidičů¹¹⁵ a jedná se tedy o záležitosti, které se dotýkají mnoha osob. I přes to námitkové řízení považuji, v rámci možností, za rychlé a efektivní, pokud by se však odstranily problémy uvedené v 3. kapitole, metodami, které uvádím v kapitole 4., tak by námitkové řízení bylo podle mého názoru ještě efektivnější, rychlejší, a hlavně by nedocházelo ke zbytečnému přetěžování správních orgánů a soudů.

¹¹⁵ Ministerstvo dopravy ČR – Počet řidičských průkazů. Ministerstvo dopravy ČR – Poskytnuté informace [online]. Copyright © 2022 Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zadostoposkytnutiinformace>

Zdroje

Primární

Literatura

- ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2008. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. Komentátor. ISBN 978-80-7502-383-4.
- BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2012.
- *Shrnutí Závěrečné zprávy RIA – opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ze dne 3. 1. 2019*.
- *Stanovisko legislativní rady vlády a pracovní komise pro hodnocení dopadů regulace (RIA) k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., ProvPoz, čj. 520/20, ze dne 9. 6. 2020*.
- URKOVÁ, Petra, Miroslav VESELÝ, Pavel CHODÚR a Barbora ŠTĚPÁNOVÁ. *Obecně závazné vyhlášky v praxi obcí*. V Praze: C.H. Beck, 2022. Právní praxe. ISBN 978-80-7400-881-8.
- BOHADLO, David, Lukáš POTĚŠIL a Jan POTMĚŠIL. *Správní trestání z hlediska praxe a judikatury*. V Praze: C.H. Beck, 2013. Právní praxe. ISBN 978-80-7400-413-1.
- HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část. 9. vydání*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-624-1.
- JEMELKA, Luboš. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář. Vyd. 2.* V Praze: C.H. Beck, 2013. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-501-5.
- KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-848-1.

Právní předpisy

Aktuální znění:

- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
- Sněmovní tisk 833/0. Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění jeho pozdějších předpisů
- Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, 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, a některé další zákony
- Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Sekundární

Literatura

- KNAPP, Viktor. *Vědecká propedeutika pro právníky*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 8086432548.
 - ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.
- VOPÁLKA, Vladimír, PRÁŠKOVÁ, Helena. Oddíl 3. Správní řízení obecné a zvláštní. In: HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.

Články v periodiku

- FUCHS, Jiří. Bodový systém a dopravní nehody. Právní rozhledy, 2015, č. 5.
- REDAKCE. Vláda schválila Plán legislativních prací vlády na zbývající část r. 2022 a návrh Výhledu legislativních prací vlády na léta 2023 až 2025. Právní rozhledy, 2022, č. 10.
- MATES, Pavel, ŠEMÍK, Karel. Povaha bodového systému podle zákona o silničním provozu ve světle aktuální judikatury. Bulletin advokacie, 2016, č. 1-2.
- JANEČEK, Václav. Námitky proti záznamu bodů v bodovém hodnocení řidičů jako opravný prostředek sui generis. Právní rozhledy, 2013, č. 20.
- TICHÝ Luboš, Příkaz na místě v řízení o přestupku, Správní právo 2021, č. 3.
- PULKRÁBEK, Zdeněk. K povaze lhůt, hmotněprávní či procesní? Právní rozhledy, 2004, č. 13.
- REDAKCE. Poslanecká sněmovna: Senátní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Právní rozhledy, 2016, č. 20.
- REDAKCE. K senátnímu návrhu novely zákona o silničním provozu vláda zaujala neutrální stanovisko. Právní rozhledy, 2022, č. 5.

Právní předpisy

Aktuální znění:

- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod
- Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Bundesgesetzblatt Nr. 24 vom 30. 4. 1998, Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderen Gesetze
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění jeho pozdějších předpisů
- Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

- Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, 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, a některé další zákony
- Sdělení č. 209/1992 Sb., o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazujících

Judikatura

NSS

- Usnesení NSS ze dne 16. listopadu 2010, č. j. 7 Aps 3/2008/98
- Rozsudek NSS ze dne 27. dubna 2006, sp. zn. 4 Aps 3/2005
- Rozsudek NSS ze dne 13. července 2016, č. j. 2 Afs 87/2016
- Rozsudek NSS ze dne 28. dubna 2005, č. j. 5 Afs 147/2004-89
- Rozsudek NSS ze dne 21. dubna 2005, č. j. 4 As 31/2004-53
- Rozsudek NSS ze dne 30. května 2011, č.j. AS 19/2001-87
- Rozsudek NSS ze dne 28. dubna 2010, č. j. 63 A 4/2010-43
- Usnesení NSS ze dne 30. září 2015, č.j. 6 As 114/2014-55
- Rozsudek NSS, ze dne 4. listopadu 2015 č. j. 6 As 294/2014-40
- Rozsudek NSS ze dne 15. ledna 2009, sp. zn 2 As 89/2008–54
- Rozsudek NSS ze dne 9. ledna 2013 č.j. 9 As 128/2012-25
- Rozsudek NSS ze dne 4. září 2012 č.j. 7 As 94/2012-20
- Rozsudek NSS ze dne 16. května 2013 č.j. 4 As 8/2013-27
- Rozsudek NSS ze dne 28. července 2016 č. j. 2 As 109/2016-32
- Rozsudek NSS ze dne 4. dubna 2014 č. j. 4 As 3/2014–42
- Rozsudek NSS ze dne 23. července 2015 č.j. 2 As 126/2015–94
- Rozsudek NSS ze dne 19. března 2015 č. j. 7 As 41/2015–23
- Rozsudek NSS ze dne 25. února 2009, č. j. 1 As 112/2008
- Rozsudek NSS ze dne 31. března 2010, č. j. 1 Afs 58/2009–541
- Usnesení NSS ze dne 12. března 2013, č.j. As 21/2010-65
- Rozsudek NSS ze dne 16. ledna 2018, č. j. 8 As 108/2017–34
- Usnesení NSS ze dne 12. března 2013, č. j. 7 As 100/2010-65

- Rozsudek NSS ze dne 27. září 2012, č. j. 17 A 25/2012
 - Rozsudek NSS ze dne 20. ledna 2005, čj. 2 Ans 6/2004-113
 - Rozsudek NSS ze dne 13. února 2018, čj. 3 As 82/2017-24
 - Rozsudek NSS ze dne 6. ledna 2022, čj. 9 As 189/2021-24
 - Rozsudek NSS ze dne 8. listopadu 2017, č.j. 10 As 3/2017–34
 - Rozsudek NSS ze dne 27. září 2019, čj. 5 As 212/2019-40
 - Rozsudek NSS ze dne 15. prosince 2017, čj. 4 As 199/2017-30
 - Rozsudek NSS ze dne 6. října 2020, č.j. 10 As 259/2020-27
 - Rozsudek NSS ze dne 13. října 2010, č.j. 1 As 16/2010–105
 - Rozsudek NSS ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016–40
 - Rozsudek NSS ze dne 3. 5. 2017, č.j. 3 As 61/2016–44
 - Rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2018, č. j. 6 As 223/2017-36,
 - Rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2017, č. j. 6 As 37/2017-31,
 - Rozsudek NSS ze dne 18. 3. 2015 č. j. 1 As 16/2015-30
- NS
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. června 2016, č. j, 6 Tdo 729/2016-33
- Ústavní soud
- Usnesení Ústavního soudu ze dne 22 března, sp. zn. II. ÚS 2803/15
 - Nález Ústavního soudu ze dne 12. 7. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 11/2000
- Evropský soud pro lidská práva
- Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 23. září 1998 ve věci Malige proti Francii.
 - Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 17. září 2009 ve věci Scoppola proti Itálii.
- Krajské soudy
- Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 26. května 2015 č.j. 15 A 103/2013-37
 - Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 30. ledna 2015 č. j. 10 A 78/2014–45.
 - Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 31. března 2016, č. j. 17 A 39/2015-42
 - Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 30. dubna 2015, č. j. 57 A 66/2014–39
 - Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 11. 2014, č. j. 41 A 4/2014-59
 - Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 25. 1. 2017, č. j. 10 A 137/2013-45

- Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 13. 9. 2017, č. j. 62 A 189/2016-63
- Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 7. prosince 2016, č.j. 30 A 55/2014–73
- Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. 7. 2014, č. j. A 38/2014-45
- Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové – pobočka Pardubice ze dne 4. června 2020, č.j. 52 A 6/2020

Abstrakt

Tato diplomová práce se zaměřuje na problematiku námitek vůči záznamu bodů v registru řidičů, především na jejich problematické oblasti a možnosti, jak tyto problémy odstranit. Cílem této práce je analyzovat situaci, kdy řidič dosáhne hranice 12 bodů, případně jiné situace, kdy lze podat námitky vůči záznamu bodů. Touto diplomovou prací chci řidičům přiblížit institut námitek, kdy a jak lze použít, a jaké jsou následky jejich použití. V první kapitole se věnuji bodovému systému, který je s námitkovým řízením úzce spjat. V druhé charakterizuji námitky, ve třetí se věnuje problematickým oblastem a ve čtvrté kapitole navrhuji řešení, jak problematickou oblast odstranit. Závěrem výše uvedené shrnutí a odpovím na svou výzkumnou otázku.

Abstract

This diploma thesis focuses on the issue of objections to the recording of points in the driver's register, especially on their problematic areas and the possibilities of how to eliminate these problems. The aim of this work is to analyse the situation when the driver reaches the limit of 12 points, or other situations where objections can be filed to the recording of points. With this diploma thesis, I want to introduce the institute of objections to drivers, when and how they can be used, and what are the consequences of their use. In the first chapter, I deal with the point system, which is closely related to the objection procedure. In the second chapter I characterize the objections, in the third chapter I deal with problematic areas and in the fourth chapter I propose a solution to eliminate the problematic area. In conclusion, the above summary and I will answer my research question.

Klíčová slova/Key words

Bodový systém

Point system

Odečítání bodů

Deduction of points

Dvanáct bodů

Twelve points

Námítky vůči záznamu bodů

Objections to the recording of points

Registr řidičů

Drivers register

Způsobilý podklad

Eligible basis

Obstrukční taktika

Obstruction tactics

Příloha

Příloha č. 1 Počty bodů dle právní úpravy bodového systému v České republice

Přestupky (zkráceně)	Popis	Body
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivedla požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivedl vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)	7
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla	7

	ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	
Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7
Nedovolené předjíždění	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7
Nedovolená jízda přes železniční přejezd	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7
Nezastavení po nehodě	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7

Ujetí od dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky	Text přílohy zákona č. 361/22000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní	5

	účastníky provozu na pozemních komunikacích	
Vysoké překročení rychlosti – v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5
Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")	v rozporu s § 4 odst. b) a c) nezastavení vozidla na signál, který řidiči přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou (Postačuje nedbalostně!)	5
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
Úmyslné nezastavení na pokyn "Stůj"	v rozporu s § 4 odst. b) a c) úmyslné nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo	5

	při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	
Řízení bez řidičského oprávnění	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4
Ohrožení chodce na přechodu	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4
Nedání přednosti v jízdě	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4
Nepoužití autosedačky pro dítě	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
Nedodržení bezpečnostních přestávek	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20 % a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisu (body o 33 % a více)	4
Maření výkonu úředního rozhodnutí	maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu	4

	bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	
Nedodržení stanovené doby řízení	řidič nedodrží stanovenou dobu řízení, bezpečnostních přestávek nebo odpočinku Pro záznam bodů: překročení nejdelší přípustné doby řízení o 20 % a více nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
Řízení bez profesního průkazu	řízení motorového vozidla řidičem, který v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilý	3
Vyšší překročení rychlosti – v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3
Nezastavení před přechodem	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
Jízda bez bezpečnostních pásů	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
Řízení s telefonem v ruce	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní	2

	přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	
Střední překročení rychlosti – v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6–19 km/h nebo mimo obec o 11–29 km/h	2
Neoznačení překážky způsobené řidičem	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2

Příloha č. 2 Ukázka pasivního a aktivního odečtu bodů

28.08.2020

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Dobruška. Zaznamenány **2 body**.

09.06.2020

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Česká Skalice. Zaznamenány **2 body**.

05.11.2019

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Jaroměř. Zaznamenány **2 body**.

02.05.2019

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Nová Paka. Zaznamenány **2 body**.

24.05.2018

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **3 body**.

30.08.2017

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení pokuty příkazem na místě, rozhodla Policie ČR Praha. Zaznamenány **2 body**.

05.07.2015

Odečet po 24 měsících – **1 bod**.

05.07.2014

Odečet po 12 měsících – **4 bod**.

01.10.2013

Školení bezpečné jízdy, SBJ, HCT.CZ a.s. Most, rozhodl Dvůr Králové nad Labem – **3 body**.

04.07.2013

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **2 body**.

07.12.2012

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **2 body**.

31.10.2012

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **2 body**.

15.03.2012

Přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **2 body**.

21.07.2010

Odečet po 12 měsících – **2 body**.

20.07.2009

Přestupek dle § 22 odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a o změnách některých zákonů, v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Trutnov. Zaznamenány **2 body**.

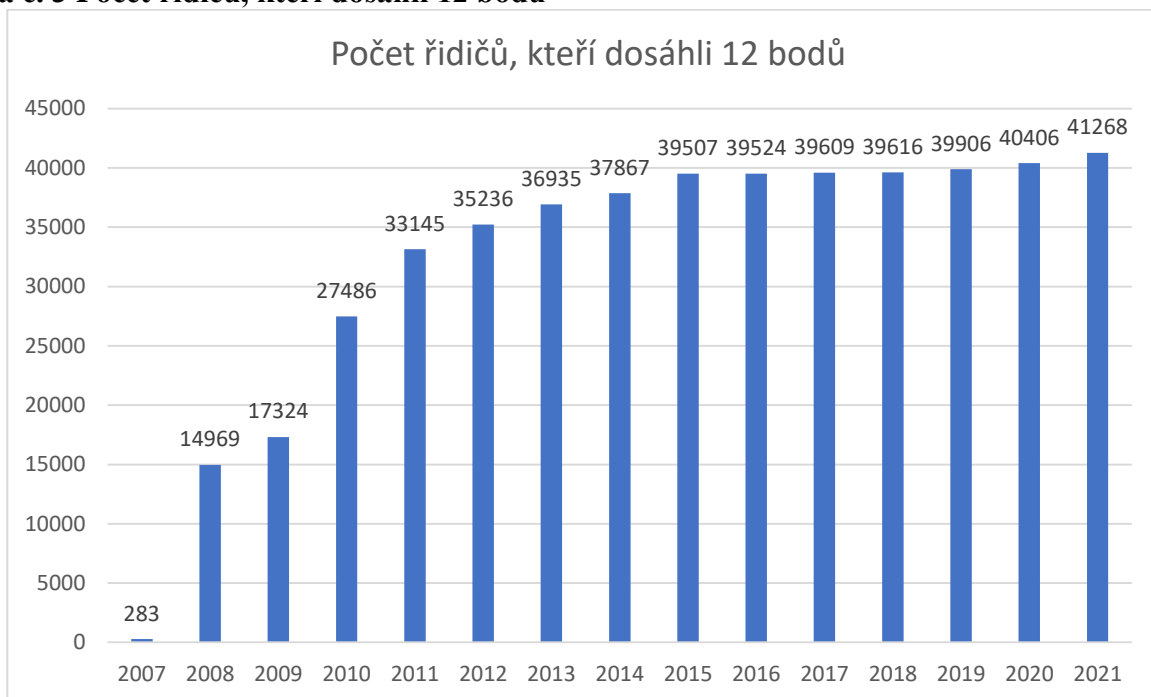
31.05.2008

Odečet po 12 měsících – **3 body**.

30.05.2007

Přestupek dle § 22 odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a o změnách některých zákonů, v platném a účinném znění v době uložení blokové pokuty, rozhodla Policie ČR Hradec Králové. Zaznamenány **3 body**.

Příloha č. 3 Počet řidičů, kteří dosáhli 12 bodů



Příloha č. 4 Procento řidičů, kterým byl zaznamenán bod, z celkového počtu řidičů zaregistrovaných v registru řidičů

