

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

**Transformace veřejné správy po roce 2000
a její vliv na dopravně správní agendy**

Lucie Šnaiberková

© 2018 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Lucie Šnaiberková

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Transformace veřejné správy po roce 2000 a její vliv na dopravně správní agendy

Název anglicky

Transformation of the public administration after 2000 and its influence on the transport administrative agenda

Cíle práce

Tématem diplomové práce je výkon státní správy zabezpečovaný obcemi s rozšířenou působností. Konkrétně půjde o problematiku dopravně správních agend v pěti obcích s rozšířenou působností v severovýchodní části Libereckého kraje.

Cílem práce bude v rámci zvoleného tématu:

1. Charakterizovat zabezpečení dopravně správních agend v ČR před rokem 2000, od ledna 2003, a v současnosti.
2. Porovnat efektivitu výkonu dopravně správních agend na úřadech obcí s rozšířenou působností.
3. Zhodnotit postavení úředníků jako zaměstnanců obcí s rozšířenou působností ve vztahu k výkonu státní správy.

Metodika

Metodou práce je komparativní případová studie pěti oddělení dopravy v rámci obcí s rozšířenou působností. Ke sběru dat budou využity zejména dvě základní techniky – studium dokumentů a dotazování. Dotazání budou formou polostandardizovaných rozhovorů úředníci příslušných obcí.

Doporučený rozsah práce

60-70 stran

Klíčová slova

veřejná správa, samospráva, státní správa, obec s rozšířenou působností, dopravně správní agenda, eGovernment, vzdělávání úředníků

Doporučené zdroje informací

KONEČNÝ, J. Převod dopravně správních agend: život rychlejší než zákony. Veřejná správa, ročník 2001, č. 4.

MACHUTOVÁ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L.: Historie dopravní policie, Milpo Media. Praha: 2009.

MALÝ K. a kolektiv: Dějiny českého a československého práva do roku 1945, Leges. Praha: 2010.

MATES P.: Reforma územní správy po roce 1989, Právně historické studie 39, Karolinum. Praha: 2009.

ONDRUŠ R.: Správní řád, Linde. Praha: 2005.

SCHELLE K.: Vývoj veřejné správy v letech 1848-1990, Eurolex Bohemia. Praha: 2005.

ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M., ČERNOCHOVÁ D.: Dopravní psychologie pro praxi, Grada Publishing. Praha: 2013.

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

Předběžný termín obhajoby

2018/19 ZS – PEF (únor 2019)

Vedoucí práce

Ing. Jan Čopík, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 27. 11. 2018

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 11. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 30. 11. 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Transformace veřejné správy po roce 2000 a její vliv na dopravně správní agendy" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor(ka) uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.11.2018



Poděkování

Ráda bych poděkovala především panu Ing. Janu Čopíkovi, Ph.D. za vlídný přístup a čas, který mi věnoval při tvorbě této práce. Poděkování patří právem i všem zaměstnancům odborů dopravy, kteří svoji ochotou a snahou při vyplňování dotazníků přispěli velkým dílem ke vzniku praktické části práce.

Název diplomové práce: Transformace veřejné správy po roce 2000 a její vliv na dopravně správní agendy

Název diplomové práce v AJ: Transformation of public administration after 2000 and its influence on the transport-administrative agenda

Jméno a příjmení autora: Lucie Šnaiberková

Akademický rok odevzdání diplomové práce: 2018/2019

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jan Čopík, Ph.D.

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývala problematikou vývoje veřejné správy a transformací po roce 2000, resp. 2003 se zaměřením na dopravně správní agendy. Jejím cílem bylo zjistit a analyzovat důsledky přenesení výkonu státní správy na obce s rozšířenou působností, a to jak v oblasti ekonomické, tak sociální. Práce obsahovala jednak část teoretickou, která pomocí zpracování a prezentace odborných zdrojů objasnila vývoj veřejné správy se zaměřením na oblast dopravy a strukturu institucí. Praktická část pak zjišťovala pomocí dotazníkového šetření současný stav dopravně správních agend, podmínky jejich vykonávání na obcích s rozšířenou působností i se zaměřením na podmínky zaměstnanců. Ohled byl brán na případné odlišnosti vzhledem k poměrům před transformací. Pro výzkumné šetření byly pro účely této práce vybrány úřady obcí s rozšířenou působností v okrese Semily a částečně okrese Jablonec nad Nisou. Zájmový vzorek tvořila územně kompaktní oblast, která byla vybrána z důvodu porovnání stavu výkonu státní správy před a po roce 2000, resp. 2003, a v současnosti. Důležitým aspektem bylo právě zajištění dat z jedné celistvé oblasti pro analýzu vlivu transformace veřejné správy v oblasti dopravně správních agend. Výsledky výzkumu ukázaly, že hypotézy se z velké části potvrdily. Za největší přínos práce vzhledem k řešené problematice bylo možné považovat zmapování stavu výkonu státní správy v oblasti dopravně správních agend a zjištění efektivity změn po transformaci veřejné správy.

Klíčová slova: veřejná správa, samospráva, státní správa, obec s rozšířenou působností, dopravně správní agenda, eGovernment, vzdělávání úředníků

Abstract:

The diploma thesis deals with issues of development of public administration and transformation after 2000, respectively. 2003 with a focus on traffic management agenda. Its aim was to identify and analyze the consequences of the transfer of state administration performance to municipalities with extended powers, both in economic and social spheres. The thesis included a theoretical part, which, through the elaboration and presentation of expert sources, illustrated the development of public administration with a focus on transport and the structure of institutions. The practical part was used to find out the current state of traffic administration agendas, the conditions of their performance in municipalities with extended competence and focusing on employees' conditions. Consideration was given to any differences in relation to pre-transformation ratios. For the purpose of this research, municipalities with extended powers in the Semily district and partly in the Jablonec nad Nisou district were selected for the research. The interest sample consisted of a territorially compact area, which was selected for comparison of state administration performance before and after 2000, respectively. 2003, and at present. An important aspect was the provision of data from a single area for analysis of the impact of the transformation of public administration in the area of transport-administrative agendas. The results of the research have shown that the hypotheses have largely been confirmed. The greatest benefit of the work in relation to the problem solved was the mapping of the state administration performance in the area of traffic administration agendas and the identification of the efficiency of the changes after the transformation of the public administration.

Keywords:

public administration, local government, state administration, municipality with extended competence, transport administration agenda, eGovernment, education of civil servants

OBSAH

1 ÚVOD	10
2 CÍL PRÁCE A METODIKA	11
3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	13
3.1 VEŘEJNÁ SPRÁVA	13
3.1.1 Obnovení územní samosprávy po roce 1990	14
3.1.2 Evropská charta místní samosprávy	17
3.1.3 Reforma veřejné správy.....	19
3.1.4 Transformace veřejné správy po roce 2000	20
3.1.5 Územní samospráva	24
3.1.5.1 Obce s rozšířenou působností.....	26
3.1.6 eGovernment.....	31
3.2 STÁTNÍ SPRÁVA	31
3.2.1 Státní správa v přenesené působnosti.....	32
3.2.2 Příspěvek na výkon státní správy.....	32
3.3 DOPRAVNĚ SPRÁVNÍ AGENDY	35
3.3.1 Vznik a vývoj dopravních agend	36
3.3.2 Transformace dopravně správních agend.....	38
3.3.3 Vývoj dopravně správních agend po roce 2002.....	41
3.3.3.1 Vstup České republiky do Evropské unie.....	43
3.3.3.2 Společná dopravní politika.....	44
3.3.3.3 Registr řidičů, bodový systém a zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění	46
3.3.3.4 Registr vozidel, schvalování technické způsobilosti vozidel.....	50
3.3.3.5 Agenda dopravních přestupků.....	52
3.3.3.6 Správní řízení a související právní normy.....	54
3.3.3.7 Vývoj legislativy v oblasti pravidel silničního provozu.....	56
3.3.3.8 Speciální právní předpisy v oblasti dopravně správních agend	65
3.3.4 Rozvolnění místní příslušnosti.....	65
3.3.4.1 Částečné rozvolnění místní příslušnosti v rámci registru vozidel.....	66
3.3.4.2 Částečné rozvolnění místní příslušnosti a digitalizace v rámci registru řidičů.....	67
3.4 ÚŘEDNÍCI DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH AGEND	69
3.4.1 Obec s rozšířenou působností v roli zaměstnavatele	70
3.4.2 Platové zařazení a nenárokové složky platu.....	71
3.4.3 Vzdělávání úředníků.....	72
3.4.4 Kompetence úředníků zajišťující výkon dopravně správních agend	75
4 PRAKTICKÁ ČÁST	78
4.1 LIBERECKÝ KRAJ	78
4.1.1 Krajský úřad Libereckého kraje	78
4.1.2 Doprava v Libereckém kraji.....	80
4.1.3 Obce s rozšířenou působností v Libereckém kraji	81
4.2 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ NA ODBOŘECH DOPRAVY	81
4.2.1 Město Jilemnice.....	82
4.2.2 Město Semily.....	83
4.2.3 Město Tanvald	83

4.2.4 Město Turnov.....	84
4.2.5 Město Železný Brod.....	85
4.2.6 Analýza dat z výzkumného šetření.....	85
4.2.7 Předpoklady.....	98
5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPORUČENÍ.....	99
6 ZÁVĚR.....	104
7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	108
8 SEZNAM PŘÍLOH.....	113
9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	114

1 ÚVOD

Záměrem diplomové práce je zpracovat téma dopadu transformace veřejné správy na oblast dopravně správních agend. Dopravně správní agendy, jako je evidence řidičů, evidence vozidel, oblast dopravních přestupků, zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, silničního hospodářství atd., jsou poměrně specifickými agendami, neboť svým působením zasahují prakticky do života každého občana České republiky.

Práce je zaměřena zejména na zásadní změny a systémové uspořádání dopravně správních agend od roku 2000 po současnost. Obsah je rozdělen do dvou základních částí. První, teoretická část, se zabývá základní charakteristikou veřejné správy, vznikem samosprávních celků po zrušení okresních úřadů a vývoji dopravně správních agend v jednotlivých etapách, a to včetně právních předpisů. Druhá část je pak zaměřena na fungování dopravně správních agend v praxi, zejména jejich vývoj po transformaci veřejné správy v roce 2000, která v podstatě ještě nebyla dokončena. Formou dotazování byla získána data, pomocí kterých je analyzován dopad přenesení výkonu státní správy na obce s rozšířenou působností a současný stav dopravně správních agend. Pozornost je rovněž věnována tomu, jak se transformace dopravně správních agend projevila na počtech úředníků pracujících v této oblasti včetně jejich subjektivního hodnocení současného stavu jednotlivých agend a jejich postavení v rámci úřadu. Práce dále vyhodnocuje reformy veřejné správy na úseku dopravně správních agend, kdy se snaží odhalit pozitivní i negativní stránky těchto reforem a naznačuje i jednu z možných cest budoucího vývoje.

Při tvorbě této práce bylo čerpáno z dostupné literatury zabývající se teorií vývoje veřejné správy, z mnoha právních předpisů, které upravují popisovanou oblast, a z odborných elektronických zdrojů. Praktická část práce vychází ze zkušeností a poznatků dlouholetých pracovníků v této oblasti.

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Tématem diplomové práce je výkon státní správy zabezpečovaný obcemi s rozšířenou působností. Konkrétně půjde o problematiku dopravně správních agend v pěti obcích s rozšířenou působností v severovýchodní části Libereckého kraje. **Cílem** práce bude v rámci zvoleného tématu:

1. Charakterizovat zabezpečení dopravně správních agend v ČR před rokem 2000, od ledna 2003, a v současnosti. Bude porovnán stav dopravně správních agend před transformací a po jejich převedení na obce s rozšířenou působností. Záměrem rovněž bude charakterizovat změny v institucionálním a legislativním zajištění této oblasti a posoudit současný stav dotčených agend včetně probíhající digitalizace veřejné správy.

2. Porovnat efektivitu výkonu dopravně správních agend na úradech obcí s rozšířenou působností. Bude posouzeno naplnění hlavní myšlenky transformace veřejné správy týkající se přiblížení výkonu státní správy občanům a zároveň budou definována pozitiva i negativa přenesení výkonu státní správy v oblasti dopravně správních agend na obce III. stupně.

3. Zhodnotit postavení úředníků jako zaměstnanců obcí s rozšířenou působností ve vztahu k výkonu státní správy. Pozornost bude zaměřena na personální zajištění odborů dopravy z hlediska počtu úředníků, vzájemné zastupitelnosti, požadavků na jejich dosažené vzdělání i průběžné vzdělávání a jejich odměňování.

Cílem bude tedy potvrdit či vyvrátit pomocí analýzy získaných dat zda:

- byla transformace veřejné správy v oblasti dopravně správních agend přínosná pro občany, kterým se státní správa přiblížila, a snadněji si tedy mohou vyřídit své žádosti,
- jsou obce s rozšířenou působností čím dál více ekonomicky zatíženy v souvislosti s výkonem státní správy v přenesené působnosti,
- od roku 2002, po zrušení okresních úřadů, dochází pozvolna k nárůstu počtu zaměstnanců vykonávajících dopravně správní agendy a to v souvislosti s nárůstem administrativy a složitosti řízení,
- je digitalizace veřejné správy přínosná pro klientelu, usnadňuje proces vyřízení životních situací,
- je na menších ORP často špatná zastupitelnost vzhledem k vysoké specifikaci práce a požadavkům na odbornost referentů.

Metodou práce je komparativní případová studie pěti oddělení dopravy v rámci obcí s rozšířenou působností. Ke sběru dat budou využity zejména dvě základní techniky - studium dokumentů a dotazování. Dotázání budou formou polostandardizovaných rozhovorů úředníci příslušných obcí.

Výzkumný vzorek tvořili úředníci zajišťující výkon dopravně správních agend. Prostřednictvím dotazníků rozeslaných v lednu r. 2018 na 5 obcí v rámci Libereckého kraje: Jilemnice, Semily, Tanvald, Turnov, Železný Brod, bylo osloveno všech 54 zaměstnanců dotčených odborů dopravy. Vyplněno bylo cca 65% dotazníků. (*viz. příloha č.4*)

Výběr uvedených obcí měl své logické opodstatnění, neboť tři z vybraných pěti obcí – Semily, Turnov, Jilemnice – vznikly rozdělením území okresu Semily a další dvě obce – Železný Brod, Tanvald – z okresu Jablonec nad Nisou, ne však celého. Zvolené obce pojí nejen přímé sousedství, ale i společná specifika. Při vzniku ORP bylo město Harrachov spadající do okresu Semily přičleněno do správního území ORP Tanvald, což znamenalo zánik okresního úřadu převedení několika pracovních pozic – tabulkových míst, právě na nově vzniklé úřady ORP Železný Brod a Tanvald. K ORP Turnov byla přičleněna naopak část jabloneckého a libereckého okresu s obdobnými dopady. Zájmovou se stala pro účely této práce zmíněná oblast jednak pro osobní profesní vazby a zároveň s cílem vystihnout specifika venkovské oblasti, avšak turisticky hojně navštěvované a s poměrně dobrou zaměstnaností i vzdělaností obyvatel. Jedním z cílů bylo právě zajištění dat z jedné celistvé oblasti pro analýzu vlivu transformace veřejné správy v oblasti dopravně správních agend a komparaci stavu před rokem 2000, po roce 2003 a v době současné, tj. roce 2018.

3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

Teoretická část se věnuje charakteristikám veřejné správy a jejímu základnímu členění. Je zde nastíněna historie vývoje veřejné správy ve 20. století s důrazem na situaci po obnovení územní samosprávy po roce 1990. Pozornost je zaměřena na státní správu a její výkon v přenesené působnosti na obcích s rozšířenou působností. Ústředním tématem práce je pak oblast dopravně správních agend, jejichž vznik a vývoj je zpracován v rozsáhlé části. Pozornost je věnována postavení dopravně správních agend v systému veřejné správy po zásadních reformách v roce 2000 a 2003, a to se zaměřením na právní normy ČR i EU. Neoddělitelnou součástí fungování veřejné správy je i úřednictvo samotné, proto byla velká část textu věnována problematice zaměstnanců obcí s rozšířenou působností, jejich vzdělávání, pracovním podmínkám i platovému ohodnocení.

3.1 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Jednou z nejdůležitějších součástí státního mechanismu je vedle orgánů státní moci, soudů, veřejné žaloby a orgánů přímého donucení především soustava veřejné správy. Charakter a způsob organizace správní soustavy jsou významnou složkou politického systému a bývají vždy přesným odrazem politické situace v dané etapě vývoje státu. Poznání správního systému je tedy pro poznání podstaty a charakteru každého státu velmi důležitý. Veřejná správa je správní činnost související s poskytováním veřejných služeb, řízením veřejných záležitostí na místní i centrální úrovni a zajišťováním záležitostí ve veřejném zájmu. Kromě této správní činnosti (např. vydávání správních aktů) bývají za veřejnou správu označovány též správní orgány, které ji vykonávají, tedy především úřady. V centralistickém pojetí státu byl nositelem veřejné správy pouze stát. V současné době je však veřejná správa rozdělena na státní správu a samosprávu. Veřejná správa je vykonávána ve veřejném zájmu a vázána právem.

Existuje několik možných vymezení veřejné správy:

- *materiální pojetí:*
 - pozitivní vymezení – popis správních úkonů a jejich zobecnění metodami správní vědy. Činnosti, při nichž jsou správní orgány vázány správními předpisy, správními akty a za tuto činnost nesou odpovědnost

- negativní vymezení – souhrn činností, které nejsou zákonodárstvím ani soudnictvím ani vládou
- *formální pojetí* – činnost institucí označených jako správní úřady s pravomocí řešit veřejné úkoly, nejsou-li přikázány parlamentu nebo soudům.

Veřejnou správou lze chápat jako:

- *správa území, státu, kraje, obce*
- *správa věcí, ke kterým má veřejnost vlastnická práva*
- *správa veřejných záležitostí*
- *správa veřejných financí*
- *správa užívání veřejných objektů a zařízení*

Veřejná správa má základní funkce:

- *mocenská* – realizuje svou moc ve státě prostřednictvím právního řádu a působením státního zřízení
- *ochranná (bezpečnostní)* – povinnost zajistit a organizovat vnitřní a vnější bezpečnost a pořádek státu
- *organizační* – veřejná správa organizuje záležitosti státní, záležitosti institucí a záležitosti občanů
- *regulační* – prosazování systému založeného na politickém pluralismu, solidaritě a toleranci
- *služba veřejnosti* – činnosti poskytované ve veřejném zájmu.

3.1.1 Obnovení územní samosprávy po roce 1990

Sametová revoluce v listopadu 1989 nastartovala pád komunismu v Československu a také proces významných změn ve společnosti. Státní moc převzala nová vláda a nastala potřeba změnit také současný systém státní správy. Na konci roku 1990 byla změnou ústavy zrušena soustava národních výborů, a to jak krajských, tak i okresních i místních. Výrazně posílil vliv samosprávy, základem místní správy se stala obec jako samosprávné společenství občanů s vlastním majetkem.¹

¹ Zákonem č. 294/1990 Sb., ze dne 18. července 1990, kterým se mění a doplňuje ústavní zákon č. 100/1960 Sb., Ústava Československé socialistické republiky, a ústavní zákon č. 143/1968 Sb., o československé federaci, a kterým se zkracuje volební období národních výborů.

Obecní samospráva byla upravena zákonem č. 367/1990 Sb., o obcích (obecní zřízení), kterým byly obce definovány jako územní celky, které byly obcemi ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona, případně vznikly po nabytí účinnosti. Zákon nabyl účinnosti dne 24. 11. 1990 a jeho platnost skončila dne 11. 11. 2000. Tyto Politické a společenské změny v roce 1989 zásadním způsobem zasáhly do oblasti veřejné správy. Systém národních výborů začal být zcela nevhodný a dále neudržitelný, a proto již na začátku r. 1990 začaly převládat tendence k obnovení tradičního správního systému, který byl na území České republiky do konce první Československé republiky. Základem se stanoví ústavní zákon č. 294/1990 Sb., kterým byla změněna část Ústavy z r. 1960 upravující organizaci místní správy. Rovněž byly vydány příslušné prováděcí předpisy:²

- zákon ČNR č. 367/1990 Sb., o obcích
- zákon ČNR č. 418/1990 Sb., o hlavním městě Praze
- zákon ČNR č. 425/1990 Sb., o okresních úřadech
- zákon ČNR č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí České republiky
- zákon ČNR č. 172/1991 Sb., o přechodu některých věcí z majetku České republiky do majetku obcí

Podle obecního zřízení se obcemi staly:

- územní celky, které byly obcemi ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona
- obce, které vzniknou po nabytí účinnosti tohoto zákona

Městem pak byla obec, ve které do počátku účinnosti tohoto zákona působil městský národní výbor anebo obec, kterou určilo předsednictvo ČNR na návrh vlády České republiky nebo na návrh obce po vyjádření vlády.

Statutárními městy se stala města: České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Brno, Zlín, Olomouc, Ostrava, Opava, Havířov. Tato statutární města mohla své vnitřní poměry ve věcech správy upravit obecně závaznou vyhláškou a mohla své území dále členit na městské obvody či městské části.

Obec se stala právnickou osobou a v těchto právních vztazích pak začala vystupovat svým jménem a nést odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících.

² SCHELLE, K. Dějiny veřejné správy. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. str. 484.

V roce 1990 byly tedy místní a městské národní výbory přeměněny v obecní a městské úřady, přičemž volené orgány získaly takzvanou samostatnou působnost, která začala být rozlišována od přenesené působnosti státní správy. Pro výkon státní správy na nejnižší úrovni byl zvolen smíšený model: obecní úřad je obecním orgánem. Česká republika se 1. ledna 1993 stala samostatným státem, ale na vnitřní územní členění to vliv nemělo.³

Sametová revoluce, zahájená 17. listopadu 1989, svrhla komunistický režim a umožnila obnovu demokracie. Společenská transformace však zároveň způsobila prohlubování federalizace až k rozpadu společného státu Čechů a Slováků.

Od roku 1990 totiž začala být opožděně uváděna do praxe federalizace, která sice formálně platila již od roku 1969, ale prakticky byla do značné míry zmrazena. Mezi oběma složkami federace, Českou republikou a Slovenskou republikou, rychle narůstaly rozpory (viz pomlčková válka), které nakonec vedly k rozpadu společného státu. Československo zaniklo mírovou cestou k 31. prosinci 1992. Dosavadní národní republiky převzaly právní řád zanikající federace a rozdělily si její majetek a závazky.

Subjektem mezinárodního práva se Česká republika stala 1. ledna 1993, se zánikem federace. Zapojila se do západoevropských politických struktur, kdy dne 12. března 1999 byla přijata do NATO a 1. května 2004 vstoupila do Evropské unie. Roku 2004 přistoupila k Schengenským dohodám, na jejichž základě se 21. prosince 2007 stala součástí Schengenského prostoru.

Vrcholným orgánem v České republice je vláda. Její postavení vymezuje Ústava České republiky. Vláda se skládá z předsedy vlády (premiéra), místopředsedů vlády (vicepremiérů) a ministrů.

Součástí všech vlád ČR bylo ministerstvo financí, zahraničních věcí, vnitra, obrany, práce a sociálních věcí, pro místní rozvoj, dopravy, kultury, průmyslu, spravedlnosti, školství, zdravotnictví, zemědělství a životního prostředí. V letech 1993–1996 existovalo ministerstvo národního majetku a privatizace, v letech 2003–2007 ministerstvo informatiky. Ministerstvo vnitra řídí mj. Policii ČR a Hasičský záchranný sbor, ministerstvo dopravy Ředitelství silnic a dálnic a Státní fond dopravní infrastruktury, ministerstvo kultury Národní památkový ústav, ministerstvo financí Celní správu České republiky, ministerstvo obrany Armádu ČR a Vojenské zpravodajství, ministerstvo práce Českou správu sociálního zabezpečení a Úřad

³ MATES, P. Reforma územní správy po roce 1989. Praha: Karolinum, 2009.

práce, ministerstvo průmyslu Českou obchodní inspekci, ministerstvo spravedlnosti Vězeňskou službu České republiky (soudní moc je proti tomu nezávislá), ministerstvo školství Českou školní inspekci, ministerstvo zahraničí zastupitelské úřady ČR v zahraničí a Česká centra, ministerstvo zemědělství Státní veterinární správu, Státní zemědělskou a potravinářskou inspekci, Státní pozemkový úřad, Český úřad zeměměřický a katastrální a Státní zemědělský intervenční fond, ministerstvo životního prostředí Agenturu ochrany přírody a krajiny, Českou inspekci životního prostředí a Český hydrometeorologický ústav, ministerstvo pro místní rozvoj Státní fond rozvoje bydlení.

Sociální smír v zemi zajišťuje tzv. tripartita, tedy pravidelná trojstranná jednání mezi vládou, největší odborovou centrálou v zemi (Českomoravskou konfederací odborových svazů) a zaměstnavateli reprezentovanými Hospodářskou komorou ČR a Svazem průmyslu a dopravy.

Český právní řád je součástí germánské větve kontinentálního typu právní kultury (někdy zvané též římské právo, v anglických zemích *civil law*). Tradici soukromého práva v Česku silně formoval rakouský všeobecný občanský zákoník. Je tvořen předpisy přijímanými českými zákonodárci, právem Evropské unie, mezinárodními dohodami, které jsou ratifikovány českým parlamentem a některými nálezy Ústavního soudu (těmi, které nějakou část zákonů označují za protiústavní). Tyto předpisy jsou pravidelně vydávány ve Sbírce zákonů a Sbírce mezinárodních smluv. Česká republika je unitární stát, což znamená, že jednotlivé jeho části nemohou mít vlastní legislativu (jako je tomu například ve federacích). Základem právního systému je Ústava ČR přijatá v roce 1993. Nový trestní zákoník je účinný od roku 2010, Občanský zákoník od roku 2014.

Soudní moc České republiky je tvořena Ústavním soudem a soustavou obecných soudů, Ústavní soud je ale zvláštním ústavním orgánem soudního typu. Jeho úkolem je zejména provádět kontrolu ústavnosti a plnit některé úkoly volebního a politického soudnictví. Ústavní soud sídlí v Brně. Soustava obecných soudů se skládá ze soudů okresních, krajských a vrchních. Na jejím vrcholu stojí Nejvyšší soud a Nejvyšší správní soud. Obě instituce sídlí také v Brně, stejně jako Nejvyšší státní zastupitelství. Jak je v tradici germánského římského práva obvyklé, soustava obecných soudů se dělí na tři větve: soudnictví civilní, trestní a správní.

3.1.2 Evropská charta místní samosprávy

Významnou oporou při řešení klíčových a složitých problémů reformy veřejné správy jako byla obnova územní samosprávy, koncipování vztahu státní správy a samosprávy, vymezení rozsahu a míry decentralizace, zřízení druhého stupně samosprávy, nové územně správní členění a i například právní úprava postavení úředníků územních samosprávních celků, byla zejména **Evropská charta místní samosprávy (European Charter of Local Self-Government)**. Tato Evropská charta místní samosprávy (dále jen „Charta“) vytyčuje zásadu, podle níž je účinná místní samospráva klíčovou podmínkou demokracie. Charta slouží jako model legislativních reforem v nových demokraciích. Byla přijata a Radou Evropy ve Štrasburku 15. 10. 1985 a v platnost vstoupila 1. 9. 1988. Jménem České republiky byla Charta podepsána 28. 5. 1998 a v platnost vstoupila dne 1. 9. 1999, sdělením Ministerstva zahraničních věcí o přijetí Evropské charty místní samosprávy č. 181/1999 Sb. Hlavními tezemi Charty je, že místní společenství jsou jedním z hlavních základů demokratického, principu, a že občané mají právo podílet se na řízení veřejných záležitostí. Jednotlivé články a odstavce Charty se týkají pojetí místní samosprávy, rozsahu její působnosti, ochrany hranic místních správních jednotek, správní strukturou a zdroji k plnění úkolů, správního dozoru nad činnostmi místních společenství, finančních zdrojů, práva na sdružování a právní ochranou místní samosprávy. Každý stát, který chce k Chartě přistoupit, musí přijmout alespoň dvacet odstavců první části Charty, z nichž deset musí být vybráno z pevně daných čtrnácti odstavců. Přijetí Charty bylo jednou z přístupových podmínek pro státy, které se ucházely o vstup do EU. Česká republika přijala dvacet čtyři odstavců Charty, z toho třináct ze čtrnácti pevně daných. Necítí se být vázána 6 odstavci této Charty, které neodpovídaly platné legislativě ČR a nebylo ani reálné naší legislativu sladit s požadavky Charty (například rozsah práv zaměstnanců ve státní správě). Naopak požadavky splnitelné byly zapracovány do výše uvedených zákonů, které byly přijímány v rámci obou fází reforem veřejné správy. Charta neobsahuje žádná ustanovení, která by umožňovala sankcionovat nebo jiným způsobem přezkoumávat její neplnění. Jednotlivé státy informují generálního tajemníka Rady Evropy o důležitých zákonných a jiných přijatých opatřeních, které mají význam pro požadavky Charty a orgány rady Evropy monitorují stav naplňování požadavků Charty v jednotlivých státech.⁴

⁴ Evropská charta místní samosprávy není v České republice přijata jako zákon nebo vyhláška, ale ve Sbírce zákonů je publikována formou sdělení Ministerstva zahraničních věcí pod č. 181/1999 Sb., které bylo doplněno sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 369/1999 Sb. Sdělení obsahuje jednak vlastní text Charty a mimo jiné i vyjmenovává články a odstavce, kterými se Česká republika necítí být vázána, data vstupu platnosti a oznámení, že ratifikační listina České republiky byla uložena u generálního tajemníka Rady Evropy dne 7. května 1999.

3.1.3 Reforma veřejné správy

Rozpadem federace a vznikem samostatné České republiky 1. ledna 1993 se změnila i ústavní poměry. Nová Ústava - zákon č. 1/1993 Sb. - stanoví: „Česká republika se člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky. Vyššími územními samosprávnými celky jsou země nebo kraje.“⁵

Území Česka se dříve dělilo na sedm krajů podle zákona o územním členění státu v novelizovaném znění. Tyto kraje byly zavedeny spolu se slovenskými kraji v roce 1960, ještě před federalizací Československa. Z hlediska zákona tyto kraje stále existují, v praxi jsou však zastíněny existencí nových, samosprávných krajů. Osmou, samostatnou územní jednotkou, která je z některých hledisek postavena na roveň krajům, je hlavní město Praha.

Původní krajské národní výbory (KNV), podobně jako národní výbory obcí a okresů, nebyly samosprávné v dnešním smyslu, protože samosprávné činnosti a pravomoci nebyly legislativně rozlišeny od výkonu státní správy, měly však své volené orgány (plénum a radu), jejichž pravomoci byly stanoveny. KNV byly zrušeny v roce 1990, kraje jako územní články existují dále, ale nemají žádný volený sbor ani obecný správní úřad; jejich obvodům pouze odpovídají obvody působnosti krajských soudů, státních zastupitelství a některých dalších orgánů státní správy. Původní krajské národní výbory (KNV), podobně jako národní výbory obcí a okresů, nebyly samosprávné v dnešním smyslu, protože samosprávné činnosti a pravomoci nebyly legislativně rozlišeny od výkonu státní správy, měly však své volené orgány (plénum a radu), jejichž pravomoci byly stanoveny. KNV byly zrušeny v roce 1990, kraje jako územní články existují dále, ale nemají žádný volený sbor ani obecný správní úřad; jejich obvodům pouze odpovídají obvody působnosti krajských soudů, státních zastupitelství a některých dalších orgánů státní správy. České územní kraje a okresy podle aktuálního stavu

- Středočeský kraj se sídlem v Praze
- Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích
- Západočeský kraj se sídlem v Plzni
- Severočeský kraj se sídlem v Ústí nad Labem
- Východočeský kraj se sídlem v Hradci Králové
- Jihomoravský kraj se sídlem v Brně
- Severomoravský kraj se sídlem v Ostravě

⁵ SCHELLE, K. Dějiny veřejné správy. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. str. 486-488.

Samostatnou územní jednotkou, která z některých hledisek je postavena na roveň těmto krajům, je podle téhož zákona území hlavního města Prahy.

3.1.4 Transformace veřejné správy po roce 2000

Od 1. ledna roku 2000 bylo ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků,⁶ zřízeno 14 vyšších územních samosprávných celků, jejichž názvy obsahovaly slovo kraj. Současně byly novelizací Ústavy tyto nové celky nazvány kraji, přestože dosud nebyly zrušeny územní kraje z roku 1960. Krajský úřad je krajským orgánem vykonávajícím též přenesenou působnost státní správy; v jeho čele stojí ředitel. Hlavou každého kraje je hejtman; pouze hlavou Prahy je primátor. Územní kraje ani samosprávné kraje nerespektují hranice historických Českých zemí. Území Jihočeského kraje, Jihomoravského kraje, Pardubického kraje a kraje Vysočina se nachází jak v Čechách, tak na Moravě a území Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje se nachází jak na Moravě, tak v Českém Slezsku.

Nové samosprávné celky – kraje:

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Jihočeský kraj
- Plzeňský kraj
- Karlovarský kraj
- Ústecký kraj
- Liberecký kraj
- Královéhradecký kraj
- Pardubický kraj
- Kraj Vysočina
- Jihomoravský kraj
- Olomoucký kraj
- Zlínský kraj
- Moravskoslezský kraj

V návaznosti na správní reformu došlo k vydání následujících právních předpisů, které v novelizovaných podobách platí do současnosti:⁷

⁶ Zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, změnil článek 99 Ústavy z původního znění: „Česká republika se člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky. Vyššími územními samosprávnými celky jsou země nebo kraje“ na nové znění: „Česká republika se člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky, a kraje, které jsou vyššími územními samosprávnými celky“ a dále zrušil článek 103, který zněl: „O názvu vyššího územního samosprávného celku rozhoduje jeho zastupitelstvo.“

⁷ SCHELLE, K. Dějiny veřejné správy. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. str. 486.

- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích
- zákon č. 491/2001 Sb., o volbách do zastupitelstev obcí
- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích
- zákon č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů
- zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze
- zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností⁸

Reforma veřejné správy byla tedy nastartována v roce 1990 a dosud nebyla ještě dokončena. V podstatě byly provedeny jen její první a druhá etapa (jde o věcné, účelové členění, nikoliv o oficiální terminologii – používají se různá dělení procesu tzv. reformy veřejné správy):

- r. 1990 - obnovení základní územní samosprávy – obcí
- r. 2000 - vznik vyšších územních samosprávných celků – krajů, v návaznosti na to v r. 2001 – 2002 - přenesení kompetencí okresních úřadů na obce a kraje, zánik okresních úřadů jako administrativních jednotek k 31. 12. 2002.

V rámci koncepce reformy veřejné správy, která byla široce projednávána a poté také akceptována odbornou i nejširší veřejností, mělo dojít ještě k další, třetí etapě, a to k decentralizaci kompetencí ústředních orgánů státní správy (zejména ministerstev) a jejich související reforma (zeštíhlení). Tato etapa reformy vycházející z principu subsidiarity, tedy obecně uznávaného principu, který je mimo jiné jednou z určujících zásad i pro fungování orgánů a institucí Evropské unie a který je v mnoha podobách zapracován již i do právních řádů řady moderních států včetně České republiky (např. do správního řádu), dosud bohužel nebyla provedena.

Co se týče koncepce II. a III. etapy reformy veřejné správy byl v druhé polovině devadesátých let vypracován návrh řešení založený na odděleném modelu výkonu veřejné správy. Tento však nebyl politicky přijat, po intenzivních jednáních byl model přepracován na model spojený.

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky schválila 19. 5. 1999 dokument Návrh koncepce reformy veřejné správy a doporučila vládě připravit reformu vytvořením spojení státní správy a samosprávy v jednotnou veřejnou správu, a to na všech územních úrovních.

⁸ POMAHAČ, R., VIDLÁKOVÁ, O. Veřejná správa. Praha: C.H. Beck, 2002.

V současné době v podstatě fungují tři modely fungování veřejné správy, z nichž každý má svá pozitiva i negativa.

Pro fungování spojeného modelu veřejné správy, v jehož rámci je státní správa v území vykonávána územními samosprávnými celky (v přenesené působnosti státu), je rozhodující vůle parlamentu. Správa se řídí především zákony, podzákonné právní předpisy a metodické pokyny musejí být se zákony v souladu. Díky politické různosti samosprávných orgánů na jednotlivých výkonných článcích je zaručena účinná automatická kontrola navrhovaných změn. Takový model je nejstabilnější, je nejméně náchylný proti unáhleným řešením nepodloženým fakty a výstupy z analýz (tedy i proti případným diletantským změnám) i proti osobnímu, skupinovému nebo politickému zneužívání. Jde o model nejvíce odolný i proti chybám. Pro každou podstatnou změnu je nutná změna zákona, je tedy třeba počítat s celým průběhem legislativního procesu a s důkladným projednáváním na úřednické i politické úrovni. Vzniká tak dostatek prostoru pro uplatňování různých hledisek a zájmů a pro hledání jejich žádoucí rovnováhy. Tento model je také objektivně nejlevnější a podporuje občanskou společnost, vnímání významu místní a regionální samosprávy ze strany veřejnosti. Motivace ke vstřícné, přátelské službě veřejnosti a k dodržování práva i zásad morálky je v takovém systému nejvyšší. Riziko zasahování samosprávných orgánů územních samosprávných celků do výkonu státní správy z jejich politické vůle je již nyní dostatečně eliminováno a lze jej jednoduchými a účinnými opatřeními i nadále omezovat. Tento model nejlépe odpovídá principu subsidiarity.⁹

Oddělený model výkonu státní správy v území od výkonu územní (místní a regionální) samosprávy může mít dvě základní organizační formy – formu územních orgánů státní správy se všeobecnou působností (tedy s horizontálním základním řízením jako byly dříve okresní úřady) a formu vertikálně řízených, resortně organizovaných orgánů státní správy.

Územní orgány státní správy se všeobecnou působností jsou v podstatě přijatelnou alternativou, při jejímž uplatnění lze dosáhnout přiměřených nákladů a dobrého výkonu správy. Jde o model, ve kterém lze podstatným způsobem naplňovat i princip subsidiarity. Výkon správy se rozhodujícím způsobem řídí podle vůle vlády jako celku, koordinační roli hraje obvykle jedno z nejvýznamnějších ministerstev. Stabilita výkonu správních činností je poněkud nižší než u modelu spojeného. Tento model však více vyjadřuje mocenské ambice státu, než je to v případě modelu spojeného. Protože nenarušuje princip jednotného výkonu

⁹ KOPECKÝ, M. Právní postavení obcí a krajů-základy komunálního práva. Praha: Wolters Kluwer, 2017.

správních činností, nemá zásadní nevýhody. Určitým negativem oproti spojenému modelu může být snížená míra dohledu veřejnosti a obecně poněkud vyšší náklady na jeho fungování.

Model vertikálně řízených, resortně organizovaných orgánů státní správy je modelem značně nepřátelským vůči občanům a dalším a přináší poměrně hodně nevýhod. Vhodný je pro specifické agendy, pro které je typický jejich mocenský charakter. Je však třeba podotknout, že tento model působí proti občanské společnosti jeho charakter je vůči klientům úřadu víceméně nepřátelský, silně vrchnostenský a není tedy vhodné jej používat tam, kde jde primárně o službu veřejnosti. Je tedy vhodný pro takové agendy, které vyžadují ze své podstaty speciální postupy, na rozdíl od úpravy obecné, kterou upravuje např. Správní řád. Tento model je rovněž nejdražší a značně nepružný.

Jedním ze zásadních důvodů pro vytvoření **spojeného modelu** fungování veřejné správy byly rizika modelu vertikálně řízených, resortně organizovaných orgánů státní správy. Tím je např. přílišná koncentrace moci v rukou jedné osoby nebo úzké skupiny osob, kdy rozhodujícím faktorem pro fungování příslušného správního oboru nebo celého odvětví se v něm stává vůle ministra, příp. vysokého úředníka. Všichni úředníci v systému, kteří vykávají příslušnou agendu, jsou v bezprostředně podřízené a v podstatě existenčně závislé roli. Zároveň jde o silně mocenské, velice snadné rozhodování, mnohdy o milionech klientů.

Pochopitelně, že i spojený model má svoje přednosti a rizika:

Přednosti:

- veřejná správa blíže občanovi,
- celé území státu rovnoměrně pokryto veřejnou službou,
- úspornost a vyšší efektivita výkonu veřejné správy,
- vhodné organizační předpoklady pro minimalizaci nebezpečí duplicit mezi státní správou a samosprávou.

Rizika:

- nevytvoří se vhodné organizační předpoklady pro plnění odlišných funkcí státní správy a samosprávy,
- v případě převážení funkcí státní správy může dojít k narušení zájmů samosprávy,
- v případě převážení funkcí samosprávy vzniká nebezpečí potíží v aplikaci práva a v realizaci státní politiky.

Volbami do krajských zastupitelstev, které se konaly 12. listopadu 2000, byla započata vlastní etapa praktického fungování krajského zřízení. Takto zvolená zastupitelstva začala vykonávat svoji činnost 1. ledna 2001 společně s dalšími orgány kraje, hejtmanem, radou kraje, krajským úřadem. Krajský úřad působí v rámci krajské samosprávy, kde vykonává samosprávné úkoly a zároveň plní i úkoly v přenesené působnosti v oblasti státní správy, což je označováno jako spojený model.¹⁰ K datu 31. 12. 2002 byla ukončena činnost okresních úřadů a veškerá územní správa s všeobecnou působností je vykonávána obcemi a kraji, coby územními samosprávnými korporacemi.

V současné době dochází k postupnému navrhování a v některých oblastech územní státní správy již i k faktickému odebrání správních agend územním samosprávným celkům, zejména obcím II. stupně. Objevují se silné snahy jednotlivých ministerstev o reorganizaci systému veřejné správy týkající se věcně jejich resortů. Tyto záměry nesou výrazné prvky centralizace a koncentrace.

Od vzniku obcí s rozšířenou působností (1.1.2003) se již objevily snahy připravit zásadní změny v působnostech úřadů. Projevila se tendence budovat správní úřady, které budou patřit přímo do organizační struktury jednotlivých ministerstev, a výrazně tak budou opět posilovat centralizaci státní moci. Novým prvkem byla např. snaha zřizovat vedle současných ministerstev samostatné „super úřady“. Toto rozhodnutí by pak znamenalo, že základní územní obslužnost státní správy by pro občana mohla začínat často až na úrovni rozsáhlých regionů.

3.1.5 Územní samospráva

Územní samospráva je prostorově vymezený funkční celek, který je nadán právem sám rozhodovat o svých záležitostech. Příkladem územní samosprávy v České republice jsou obce jako základní územní samosprávné celky a kraje jako vyšší územní samosprávné celky. Jejich právo na samosprávu je zakotveno v Ústavě a dále je podrobněji vymezeno zejména v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích, a v zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích. Samosprávné celky vytvářejí vlastní orgány, jejichž prostřednictvím je výkon samosprávy uskutečňován. Územní samospráva může vydávat podzákoně právní předpisy.

V návaznosti na vytvoření krajského stupně územní samosprávy v roce 2000 došlo, jak je již z výše uvedeného textu patrné, k 31. prosinci 2002 ke zrušení okresních úřadů.

¹⁰ POMAHAČ, R., VIDLÁKOVÁ, O. Veřejná správa. Praha: C. H. Beck, 2002. str. 249.

Od 1. ledna 2003 má tedy organizace místní veřejné správy následující podobu. Základním územním samosprávným společenstvím občanů je obec. Tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Obec je veřejnoprávní korporací, má vlastní majetek a vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost vyplývající z těchto vztahů. Pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chrání veřejný zájem.¹¹

Obec je městem, pokud alespoň 3 000 obyvatel a pokud tak na návrh obce stanová předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády. Obec, která byla městem před dnem 17. května 1954, je městem, pokud o to požádá předsedu Poslanecké sněmovny, který zároveň určí den, kdy se obec stává městem. Obec, která užívala označení městys přede dnem 17. května 1954, je městysem, pokud o to požádá předsedu Poslanecké sněmovny.

Statutárními městy jsou: Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Jablonec nad Nisou, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Přerov, Chomutov, Děčín, Frýdek-Místek, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná a Mladá Boleslav.

Obec je samostatně spravována zastupitelstvem obce. Dalšími orgány jsou rada obce, starosta, obecní úřad a zvláštní orgány obce. Město je samostatně spravováno zastupitelstvem města, dalšími orgány jsou rada města, starosta, městský úřad a zvláštní orgány města. Městys je spravován zastupitelstvem městyse, dalšími orgány jsou rada městyse, starosta, úřad městyse a zvláštní orgány městyse. Statutární město je spravováno zastupitelstvem města, dalšími orgány jsou rada města, primátor, magistrát a zvláštní orgány města. Městský obvod územně členěného statutárního města je spravován zastupitelstvem městského obvodu, dalšími orgány jsou rada městského obvodu, starosta, úřad městského obvodu a zvláštní orgány městského obvodu. Městská část územně členěného statutárního města je spravována zastupitelstvem městské části, dalšími orgány jsou rada městské části, starosta, úřad městské částí a zvláštní orgány městské části. Komise, které byl svěřen výkon přenesené působnosti, je rovněž orgánem obce, městyse, města, statutárního města, městského obvodu nebo městské části.

Obec spravuje své záležitosti samostatně a státní orgány a orgány krajů mohou do této samostatné působnosti zasahovat jen tehdy, vyžaduje-li to zákon a pouze způsobem, který zákon stanoví. Do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce. Nesmí však vykonávat v samostatné působnosti záležitosti, které jsou zákonem

¹¹ SCHELLE, K. Dějiny veřejné správy. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. str. 486.

svěřeny krajům, nebo se jedná o přenesenou působnost orgánů obce, nebo pokud se jedná o působnost, která je zvláštním zákonem svěřena správním úřadům jako výkon státní správy.

Státní správu, jejíž výkon byl svěřen orgánu obce, vykonává tento orgán jako svou přenesenou působnost. Obec může vydávat v rámci přenesené působnosti nařízení obce, ale pouze v mezích zákona a pouze, je-li k tomu zákonem zmocněna. Pak se řídí samozřejmě také zákony a dalšími předpisy, ale musí také respektovat usnesení vlády a směrnice ministerstev (pozor: ani tyto směrnice a usnesení však nemohou ukládat obcím povinnosti, pokud nejsou zároveň takové povinnosti stanoveny zákonem). V rámci přenesené působnosti musí obce respektovat taky opatření kontrolních orgánů.

Podle rozsahu státní správy, kterou vykonávají, a rozsahu působnosti, kterou mají, se obce dělí na:

- obce (obce I. stupně)
- obce s pověřeným obecním úřadem (obce II. stupně)
- obce s rozšířenou působností (obce III. stupně, bývají to větší města s velkým správním obvodem)

3.1.5.1 Obce s rozšířenou působností

Obecní úřady **obcí s rozšířenou působností** (tzv. **obcí III. stupně**) jsou mezičlánkem přenesené působnosti samosprávy mezi krajskými úřady a ostatními obecními úřady (nižším článkem jsou pověřené obecní úřady a nejnižším všechny ostatní obecní úřady). Obecní úřady obcí s rozšířenou působností tak mají oproti ostatním obecním úřadům některé oblasti působnosti navíc, a to nejen pro svůj vlastní, základní správní obvod, ale zpravidla i pro další obce v okolí.

Po zrušení okresních úřadů (okresy jako územně-orientační a statistické jednotky stále existují) převzalo 1. ledna 2003 podle Zákona o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností č. 314/2002 Sb. zhruba 80 % jejich působnosti 205 obcí s rozšířenou působností (tzv. obce III. stupně, vesměs města; jejich obecní úřady tak jsou městské úřady) v rámci II. etapy reformy územní veřejné správy, která proběhla ke konci roku 2002. Některé působnosti zrušených okresních úřadů přešly naopak na krajské úřady, typickým příkladem je právě činnost dopravních úřadů.

Správní obvody rozšířené působnosti těchto obcí vymezila vyhláška ministerstva vnitra č. 388/2002 Sb. výčtem obcí, které do nich spadají. Zpravidla na okres připadají 2 ORP, maximum je 7 v okrese Brno-venkov; ale v osmi případech je správní obvod města s rozšířenou působností totožný s územím okresu (správní obvod rozšířené působnosti Černošic tvoří okres Praha-západ; dále jde o okres Jeseník, okres Rakovník, okres Rokycany, okres Ústí nad Labem a městské okresy Brno-město, okres Ostrava a okres Plzeň-město). Některé správní obvody obcí s rozšířenou působností zasahovaly do více okresů (i když pouze v rámci jednoho kraje v Česku); celkem 152 obcí tak spadalo do obvodu ORP mimo svůj okres. Vyhláška ministerstva vnitra 513/2006 Sb., která nabyla účinnosti 1. ledna 2007, změnila hranice okresů přesunutím 119 z těchto obcí; zůstalo 33 obcí, které spadají do správních obvodů obcí s rozšířenou působností Český Brod (4 obce leží v okrese Nymburk), Jihlava (1 obec leží v okrese Havlíčkův Brod), Stod (9 obcí leží v okrese Domažlice), Tanvald (1 obec leží v okrese Semily), Turnov (13 obcí leží v okrese Liberec a 3 v okrese Jablonec nad Nisou) a Valašské Klobouky (2 obce leží v okrese Vsetín).

Vedle městských úřadů obcí s rozšířenou působností existují tzv. pověřené obecní úřady (obcí II. stupně), kterých je celkem 389. V některých případech jsou správní obvody jejich tzv. pověření totožné se správním obvodem jejich rozšířené působnosti, v jiných případech se správní obvod rozšířené působnosti dělí na několik správních obvodů pověřených obecních úřadů.

Základním cílem reformy územní veřejné správy byla její decentralizace a dekoncentrace. Proto byly přesunuty kompetence veřejné správy, které dosud měly státní správní úřady (tj. především okresní úřady) na samosprávné celky, ať již do jejich samostatné působnosti nebo přenesené působnosti státní správy.

Pro přenos působností byla zvolena následující kritéria:

- lepší dostupnost
- počet obyvatel správního obvodu cca 15 000
- přenos prvoinstančního rozhodování na co nejnižší možnou úroveň veřejné správy
- četnost vydaných prvoinstančních rozhodnutí na jednotlivých úsecích státní správy
- efektivnost, kvalita a hospodárnost výkonu veřejné správy na příslušném stupni
- náročnost přenášených působností na kvalifikovanost zaměstnanců v úřadu

Problematické je, že obce vykonávají rozšířenou přenesenou působnost současně jak pro území, jehož obyvatelé zastupitelstvo této obce volili, tak pro území, jehož obyvatelé na jeho složení nemají vliv, což často vede ke střetu zájmů.

Obecně je rozšířená působnost vybraných obcí vymezena v ustanoveních zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Věcně je rozšířená působnost vymezena v mnoha speciálních zákonech. Obce s rozšířenou působností vykonávají zejména následující agendy přenesené státní působnosti:

- evidence obyvatel,
- vydávání cestovních a osobních dokladů, řidičských průkazů, technických průkazů,
- přestupky,
- živnostenské oprávnění,
- výplata sociálních dávek,
- sociálně-právní ochrana dětí
- péče o staré a zdravotně postižené,
- vodoprávní řízení, odpadové hospodářství a ochrana životního prostředí,
- státní správa na úseku lesů, myslivosti a rybářství,
- silniční hospodářství a speciální stavební úřad, stanovení místní úpravy provozu dopravním značením na silnicích II. a III. třídy, účelové komunikace, pověření osob k zajištění přechodu školních dětí, evidence bodů za přestupky v silničním provozu, dopravní úřad pro taxislužbu, kontrola nad stanicemi měření emisí, zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění.

V rámci jednoho obvodu obce s rozšířenou působností mohou obce mezi sebou uzavírat se souhlasem krajského úřadu veřejnoprávní smlouvy, jimiž na sebe mohou vzájemně převádět ty části rozšířené působnosti, které nejsou zákonem vyhrazeny jen některým obcím. Toto ustanovení umožňuje zejména velmi malým obcím, aby vykonávaly pouze nebo převážně samosprávnou působnost, přičemž přenesenou působnost mohou zčásti nebo plně přenést na jinou, větší obec – zpravidla na takovou, která již ze zákona má rozšířenou působnost nebo pověřený obecní úřad.

Hlavní město Praha má pro své vlastní území působnost kraje i rozšířenou působnost obce na základě speciálního zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze. Na městské části nepřenáší dílčí působnosti přímo zákon, ale na základě zákona o hlavním městě Praze městská vyhláška – Statut hlavního města Prahy. Ten svěřuje 22 městským částem (z celkových 57)

přenesenou působnost obdobnou působnosti obcí s rozšířenou působností, ne však zcela shodnou.

3.1.6 eGovernment

Myšlenkou tzv. eGovernmentu je správa věcí veřejných za využití moderních elektronických nástrojů, díky kterým bude veřejná správa k občanům přátelštější, dostupnější, efektivnější, rychlejší a levnější.

Budování eGovernmentu v ČR probíhalo v programovém období 2007–2013 s využitím prostředků ze strukturálních fondů EU v souladu se strategií Efektivní veřejná správa a přátelské veřejné služby (Smart Administration). Usnesením vlády České republiky č. 757, ze dne 11. července 2007, o strategii **Efektivní veřejná správa a přátelské veřejné služby**, byl přijat dokument, jehož obsahem je strategie České republiky v oblasti zefektivnění veřejné správy navazující na programy Evropské unie. Zavádění **eGovernmentu** prostřednictvím základních registrů veřejné správy a racionalizace administrativních procedur bylo jedním z cílů této Strategie a mělo zajistit jejich větší efektivitu a transparentnost, minimalizovat byrokratické prvky uvnitř veřejné správy, zefektivnit činnost úřadů veřejné správy, snížit finanční nároky na chod administrativy a zajistit jejich maximální dostupnost a kvalitu. Ze Strategie vychází **zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech** a dokumenty určené k zajištění realizace uvedeného zákona.¹²

Jako první byla uvedena do provozu síť kontaktních míst veřejné správy Czech POINT, která jsou dnes téměř v každé obci. Díky nim mohou občané na jednom místě získat řadu dokumentů a využít služby, kvůli kterým do té doby museli obíhat několik různých úřadů. Vznik a spuštění systému datových schránek jako nástroje pro zaručenou elektronickou komunikaci se státem a mezi institucemi, nahradil ve velké míře klasické posílání obálek. Rovněž byl zaveden systém základních registrů, v nichž jsou uloženy aktuálně platné údaje, které úředníci využívají a nemusí tak opakovaně žádat občany o jejich sdělování při vyřizování jejich žádostí.

Pro fungování takto složitých a náročných systémů bylo nutné vytvořit masivní a bezpečnou infrastrukturu. Dalším a zásadním krokem k tomu, aby občané mohli vyřídit své žádosti kdykoliv a odkudkoliv, kde je internetové připojení, je postupné zavádění inteligentních elektronických formulářů. Díky nim může být většina agend veřejné správy pro svého

¹² Ministerstvo vnitra: <http://www.mvcr.cz>

zákazníka řešitelná elektronicky bez nutnosti chodit na úřad. To bude možné díky celoevropsky uznávané elektronické identitě, která umožní úplné elektronického podání u velkého množství agend.

Pro období let 2014-2020 definuje strategický rámec rozvoje veřejné správy České republiky témata pro další etapu modernizace a rozvoje veřejné správy a eGovernmentu, zejména směrem k zefektivnění a zkvalitnění práce veřejných institucí v souladu se strategickými dokumenty Evropské komise i české vlády, kterými jsou Evropa 2020, Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR 2012-2020 a Národní program reformů České republiky 2014. Tento materiál si zároveň klade za cíl zabezpečit realizaci všech vytčených cílů a témat s maximálně efektivním využitím prostředků státního rozpočtu a prostředků strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014–2020. Pro nové programové období je počítáno se zásadní modernizací veřejné správy právě pomocí využívání nástrojů eGovernmentu.

Dnes je nejjednodušší cestou k informacím a službám celé veřejné správy Portál veřejné správy. Portál veřejné správy vznikl na základě zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy. Jsou zde k dispozici zveřejňované a veřejně přístupné informace veřejné správy včetně zákonů, formulářů elektronického podání, Czech POINT@home, Národního katalogu otevřených dat, Registru smluv, návodu na řešení všech životních situací ve vztahu k orgánům veřejné moci a seznamu datových stránek. Součástí portálu je i přímý přístup do uživatelského portálu datových schránek a na informační stránky Czech POINTu.

Portál je svým zaměřením určen pro širokou veřejnost, státní správu a samosprávu, státní i soukromé organizace včetně podnikatelů, živnostníků a cizinců. Tomuto dělení odpovídá i struktura nabízených informací. Portál je rozdělen na čtyři informační sekce pro občany, pro podnikatele, pro cizince a pro orgány veřejné správy. Správcem Portálu veřejné správy je Ministerstvo vnitra, které zajišťuje technickou funkcionalitu.

Portál veřejné správy je rozdělen tematicky do následujících sekcí. **Životní situace** jsou strukturované popisy řešení úkonů ve vztahu ke státní správě. Kromě popisu samotné životní situace je u každého záznamu uveden odkaz na stránku úřadu nebo instituce v rámci Portálu veřejné správy, kde lze nalézt všechny ostatní životní situace, které daný úřad publikoval a také seznam všech dalších publikovaných informací včetně elektronických formulářů, které daná instituce připravila pro elektronické podání. V rámci Portálu veřejné správy jsou zároveň zveřejňovány **Věstníky**, což jsou publikační sbírky předpisů a metodických pokynů vydávané

ústředními správními orgány a dalšími institucemi v souladu se zákonem č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy. Každý věstník obsahuje informaci o tom, která instituce jej zveřejnila a od kterého data je předpis nebo metodický pokyn účinný. **Povinně zveřejňované informace** jsou informace, které jsou zveřejňovány jednotlivými orgány veřejné správy na základě různých legislativních předpisů. Pomocí **Formulářů elektronického podání** mohou občané, podnikatelé nebo firmy provést podání vůči konkrétnímu orgánu prostřednictvím datové schránky. Je zde rovněž aktuální seznam **Zákonů**. Aktuální údaje o držitelích datových schránek pak obsahuje **Seznam držitelů datových schránek**. Obsahuje základní identifikační údaje pro všechny aktuálně zpřístupněné datové schránky s výjimkou těch fyzických osob, které požádaly o vymazání z tohoto seznamu. U datových schránek orgánů veřejné moci je navíc publikována řada doprovodných informací, např. o struktuře organizace, úředních hodinách, atd. V sekci **Otevřená data** lze nalézt Národní katalog otevřených dat, který obsahuje otevřené datové sady zveřejněné jednotlivými orgány veřejné správy v ČR a Registr smluv.

V roce 2017 Evropská komise zveřejnila nový evropský rámec interoperability, který napomůže evropským orgánům veřejné správy, aby koordinovaly úsilí při digitalizaci při poskytování veřejných služeb. Mnoho členských států EU dnes digitalizuje své orgány veřejné správy z důvodů úspory času, snížení nákladů, zvýšení transparentnosti a zlepšení kvality služeb, které nabízejí občanům a podnikům. Tímto koordinovaným způsobem se zajišťuje, že veřejný sektor není pouze digitální, ale také interoperabilní.

3.2 STÁTNÍ SPRÁVA

Státní správa je činnost státu prováděná buď přímo státními orgány, nebo jinými orgány, na které stát výkon státní správy přenesl v určitém rozsahu.

Státní správu vykonávají následující orgány:

- ústřední orgány státní správy,
- územní orgány státní správy,
- ostatní státní orgány,
- jiné k tomu oprávněné subjekty.

Ústředními orgány státní správy jsou především jednotlivá ministerstva, která mají celostátní působnost. Územní orgány státní správy se odlišují od ústředních zejména tím, že mají pouze místní působnost. Do skupiny ostatních státních orgánů patří např. státní fondy. Mezi jiné

subjekty, které jsou oprávněné vykonávat státní správu v určitém rozsahu, patří např. veřejná stráž.

Státní správu lze dělit na specializovanou a všeobecnou. Příkladem specializovaného výkonu státní správy je např. finanční správa. Všeobecnou státní správu v přenesené působnosti vykonávají např. územní samosprávné celky prostřednictvím svých úřadů. Typické pro státní správu jsou vztahy nadřízenosti a podřízenosti, tzn. hierarchické uspořádání.

3.2.1 Státní správa v přenesené působnosti

Nejprve je třeba zmínit obecná východiska pro úvahy o organizaci výkonu státní správy v území:

Výkon správních činností by měl být:

- účelný, efektivní a hospodárný,
- srozumitelný, jednoduchý, přehledný,
- kvalitní a profesionální, dobrou službou pro občany i právnické osoby,
- dlouhodobě stabilní, bez zbytečných a zbytečně prudkých změn.

Těmto podmínkám může z obecného hlediska při vhodné organizaci a dobrém legislativním řešení vyhovovat jak systém výkonu státní správy v území územními samosprávnými celky (obcemi a kraji – tzv. spojený model) v přenesené působnosti (působnost státu v daných případech přenesena na územní samosprávné celky), tak i systém výkonu státní správy v území státními orgány (státními správními úřady – tzv. oddělený model).

Stát musí mít možnost, resp. je oprávněn rozhodnout o tom, jakým organizačním způsobem bude státní správa vykonávána v území. Toto rozhodnutí by však mělo být vždy strategické nebo alespoň koncepční, předem důkladně diskutované, dlouhodobě stabilní.

3.2.2 Příspěvek na výkon státní správy

Na výdaje spojené s výkonem státní správy poskytuje stát obcím příspěvek na plnění úkolů v přenesené působnosti dle ust. § 62 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Příspěvek je určen pouze na částečnou úhradu výdajů, které územním samosprávám vznikají při výkonu státní správy. Výdaji se rozumí zejména mzdové a provozní výdaje vázané na zaměstnance vykonávající státní správu. Obce jsou také v souvislosti s výkonem státní správy příjemci správních poplatků a příjmů ze sankčních plateb. Ze zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech

územních rozpočtů, v platném znění, pak vyplývá, že: „z rozpočtu obce se hradí výdaje spojené s výkonem státní správy, ke které je obec pověřena zákonem“. Z toho vyplývá, že k úhradě výdajů na výkon státní správy je třeba použít i ostatní příjmy rozpočtu obce. Příspěvek má ve své podstatě charakter neúčelové dotace, u které není sledován způsob jejího následného využití.

V letech 2003 - 2005 spočívala role Ministerstva vnitra ve stanovení (a úpravě) počtu funkčních míst převáděných z okresních úřadů, na základě kterých se stanovovala výše příspěvku pro obce s rozšířenou působností. Roční sazbu na jedno funkční místo stanovilo Ministerstvo financí. V roce 2003 byla sazba cca 334 tis. Kč, v roce 2004 cca 351 tis. Kč a v roce 2005 cca 368 tis. Kč.

Od roku 2006 navrhuje Ministerstvo vnitra způsob rozdělení finančních prostředků určených na přenesený výkon státní správy pro všechny obce. Pro tvorbě příspěvku se obce rozdělují dle rozsahu vykonávaných působností na obce se základní působností (5 004), obce s působností matričního úřadu (623), obce s působností stavebního úřadu (230), obce s pověřeným obecním úřadem (183), obce s rozšířenou působností (205) a Prahu.

U prvních čtyř typů obcí je výše příspěvku závislá na rozsahu přenesené působnosti výkonu státní správy a na velikosti správního obvodu (počet obyvatel). Výše příspěvku u obcí s rozšířenou působností je závislá kromě rozsahu přenesené působnosti a velikosti správního obvodu, také na podílu velikosti správního centra k velikosti správního obvodu, kde velikost správního centra je vyjádřena opět počtem trvale bydlících obyvatel obce. Příspěvky se podle rozsahu působnosti obce sčítaly, tzn. že příspěvek byl „jednorežimový“.

Od roku 2010 se upustilo od „jednorežimového“ příspěvku z důvodu změny konstrukce výpočtu, kdy se příspěvek navýšil všem kategoriím obcí s výjimkou obcí s rozšířenou působností. Uvedené vyvolalo zavedení „dvou režimového“ příspěvku, kdy byl příspěvek vypočítáván pomocí dvou rozdílných koeficientů, a to pro obce s rozšířenou působností na straně jedné a pro zbývající kategorie obcí na straně druhé. Vyjmout obce s rozšířenou působností z navýšení příspěvku bylo velmi nešťastné a nesystémové, neboť došlo k vytvoření nežádoucí disproporce, kdy výkon stejné kompetence byl finančně ohodnocen různě podle kategorie obce.

Velkým nedostatkem způsobu vyplácení příspěvku na výkon státní správy je, že není jasné, na jaké účely jsou poskytnuté finanční prostředky v rámci příspěvku konkrétně vynakládány a

zda jsou poskytované finanční prostředky vynakládány územními samosprávami efektivně. Příspěvek tak obcemi nemusí být plně využíván na financování výkonu státní správy v přenesené působnosti. Jednorázové zásahy spočívající v navyšování či úbytku agend vykonávaných samosprávami v přenesené působnosti lze do stávajícího systému promítnout obtížně, neboť neznáme objem ze stávajícího příspěvku připadající na konkrétní agendy. Současná metodika tak nedovoluje snadno předvídat důsledky úpravy finančních toků ve srovnání se současným stavem pro jednotlivé obce. Z tohoto hlediska by bylo vhodnější zvolit jiný způsob konstrukce výpočtu bez změny faktorů určujících výši příspěvku.

Naopak výhodou současného systému financování výkonu státní správy v přenesené působnosti pomocí příspěvku je jeho finanční, personální a časová nenáročnost na rozdělení finančních prostředků. Financování přenesené působnosti prostřednictvím příspěvku je také zavedeným systémem, který zaručuje stabilitu výkonu státní správy v přenesené působnosti v území.

V úvahu připadá radikální změna v přístupu financování přenesené působnosti, a to prostřednictvím standardů. Nový model financování by měl jednoznačně určit, co stát bude po územních samosprávách požadovat, v jaké kvalitě a jakou částku za tuto službu zaplatí.

Především je nutné identifikovat všechny agendy a činnosti vykonávané územními samosprávnými celky v přenesené působnosti. Následně bude nezbytné zpracovat procesní model každé agendy a v rámci ní vykonávaných činností. Vytvořený procesní model agendy by se měl následně optimalizovat. Z optimalizovaného procesního modelu by se odvíjelo nastavení standardu. Výkon přenesené státní správy by tak měl stát územním samosprávám proplácet na základě skutečně vykonaných činností, podle sazebníku stanoveného na základě standardu každé agendy.

Co se týče samotného výpočtu příspěvku na výkon státní správy, tak do roku 2002 byl příspěvek stanovován sazbou na 100 obyvatel správního obvodu pro obce se základní působností, pro obce s působností matričního úřadu, stavebního úřadu a pověřeného obecního úřadu. Sazby stanovovalo Ministerstvo financí.

Od roku 2003 do roku 2005 spočívala role Ministerstva vnitra ve stanovení (a úpravě) počtu funkčních míst převáděných z okresních úřadů, na základě kterých se stanovovala výše příspěvku pro obce s rozšířenou působností. Sazbu na jedno funkční místo stanovilo

Ministerstvo financí. V roce 2003 byla sazba cca 334 tis. Kč, v roce 2004 cca 351 tis. Kč a v roce 2005 cca 368 tis. Kč.

Pro rok 2006 připravilo Ministerstvo vnitra novou metodiku stanovení výše příspěvku pro obce, která přinesla sjednocení výpočtu a zavedení dvou kritérií (velikost správního obvodu a poměr velikosti centra ke správnímu obvodu). Ministerstvo od roku 2006 do současnosti pravidelně každý rok navrhuje způsob rozdělení finančních prostředků určených na přenesený výkon státní správy pro obce.

Výše příspěvku pro obce s rozšířenou působností se stanoví jako součet částek vypočtených podle stanovených vzorců a je závislá:

- na rozsahu přenesené působnosti k výkonu státní správy
- na velikosti správního obvodu vyjádřené počtem obyvatel
- na podílu velikosti správního centra a velikosti správního obvodu, kde velikost správního centra je vyjádřena počtem trvale bydlících obyvatel obce.

Hodnoty koeficientů jsou stanoveny vždy v závislosti na rozsahu přenesené působnosti k výkonu státní správy a na celkovém objemu finančních prostředků pro daný rozsah působnosti.¹³

3.3 DOPRAVNĚ SPRÁVNÍ AGENDY

Do oblasti dopravně správních agend spadá výkon státní správy v přenesené působnosti na úseku drážního správního úřadu, speciálního stavebního úřadu, dopravního úřadu, silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu a taxislužby. Dále pak na úseku získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, evidence řidičů, registru silničních vozidel a schvalování technické způsobilosti jednotlivě dovezených vozidel. Lze sem rovněž zařadit řízení o přestupcích v dopravě.

Na nejnižším článku je výkon těchto agend svěřen výhradně úřadům obcí s rozšířenou působností, a to od 1.1.2003. Působnost je stanovena speciálními zákony, kdy je přesně stanoven rozsah pravomocí včetně výkonu státního dozoru a státního odborného dozoru.

¹³ Ministerstvo vnitra: <http://www.mvcr.cz>

3.3.1 Vznik a vývoj dopravních agend

Snaha korigovat dopravu byla nutnou reakcí na rychle se rozšiřující automobilismus a související dopravní ruch. Do situace, kdy se po komunikacích neřízeně pohybovali chodci, koňské povozy, kočáry, tramvaje a stále častěji také automobily bylo nutné vnést řád a přimět účastníky provozu dodržovat pravidla stanovená v uličním a jízdním řádu, která byla v té době ještě v plenkách. Nelehký úkol, který se navíc setkával s neochotou až odporem veřejnosti. Pro dohled nad dopravou bylo tedy vyškoleny 27 zkušených strážníků z běžných útvarů, kteří dohlíželi na provoz na pražských křižovatkách. V prosinci 1919 bylo potom zřízeno první samostatné dopravní oddělení, které mělo ke konci roku již 200 mužů. V roce 1920 byl do pražských ulic nasazen zvláštní cyklistický oddíl čítající 24 mužů, jehož úkolem bylo provádět kontroly na stanovených trasách. V témž roce vznikl také speciální oddíl, který v počtu 12 mužů v civilním oděvu dohlížel také na chodce nebo čistotu ulic. Se zvyšujícím se provozem bylo nutné vyřešit také mobilitu stále se rozšiřující „dopravní policie“. V roce 1926 byly proto pro její potřeby zakoupeny 4 motocykly s přívěsným vozíkem a 7 „solomotocyklů“. Prvními automobily byli strážci dopravy vybaveni teprve v roce 1936. Řízení křižovatek za pomoci pokynů policisty brzy přestávalo stačit a bylo nutné zavést systém, který by zajistil plynulejší průjezd křižovatkami. Proto velitel dopravní stráže apeloval na nutnost zavedení světelných signálů – semaforů. První semafor s ručním přepínáním byl v Praze instalován na konci roku 1927. To opět představovalo náročný úkol pro muže zákona, kteří museli řidiče naučit správně na signály reagovat. Z uvedeného vyplývá, že se činnost dopravní stráže týkala jen hlavního města. Bezpečí na komunikacích však bylo nutné řešit i v menších městech a na venkově. Zde byl dohled svěřen do rukou četníků, kteří se problémům v dopravě zpočátku věnovali pouze okrajově po splnění ostatních úkolů. Situace v dopravě však vyvolala potřebu zakomponovat do struktury četnictva specializovaný útvar. Proto se od 1. května 1935 začaly zřizovat četnické silniční kontrolní stanice. Jejich obvody určovala silniční síť. V květnu 1935 jich bylo 10 a do roku 1938 již 22.

V období protektorátu došlo k reorganizaci policie, která přinesla v říjnu 1942 zrušení dopravní stráže. Řízení provozu přešlo na místní revíry a strážmistři dopravního oddělení mezi ně byli rozděleni.

Po 2. světové válce se objevují první snahy o specializaci dohledu nad provozem prostřednictvím základních stanic SNB. Organizačním řádem Ministerstva národní bezpečnosti schváleného v červnu 1952 vznikla organizovaná dopravní služba jako speciální

výkonný aparát. U Hlavní správy Veřejné bezpečnosti byl ustanoven 4. Odbor, který se dělil na 3 referáty:

- 1. Oddělení - řízení silničního provozu
- 2. Oddělení - řidičské průkazy
- 3. Oddělení - řízení výchovy občanstva a řidičů

Významný mezník představuje rok 1953, kdy byly založeny Dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. Na tyto útvary byly přeneseny veškeré úkoly, které souvisely s provozem na komunikacích. Umístěny byly v sídle všech okresů a krajů. V Praze fungoval při Hlavní správě Veřejné bezpečnosti. V šedesátých letech došlo k územní reorganizaci státu a v důsledku toho byly decentralizovány výkonné funkce na dopravní inspektoráty okresních oddělení Veřejné bezpečnosti. To se odrazilo ve zlepšení dohledu na silniční provoz. Zároveň byl přímý výkon posílen o 400 míst. V návaznosti na legislativní změny byla u všech okresních oddělení Veřejné bezpečnosti ustavena družstva silničního dohledu. Na tato oddělení přešlo přezkušování řidičů a absolventů autoškol, ale i schvalování technické způsobilosti vozidel. Nově byly zřízeny správní odbory a správní skupiny a od dopravní služby byla odtržena veškerá agenda správního charakteru včetně přestupkového řízení. V dubnu 1964 se však správní agendy vrátily zpět a došlo tak k obnovení dopravní služby Veřejné bezpečnosti jako služby speciální. Toto rozdělení problematik bylo zachováno prakticky až do roku 2000. S menšími změnami byly dopravní inspektoráty členěny na oblasti dohledu nad silničním provozem, šetření dopravních nehod, dopravní inženýrství a agenda dopravně- správní (evidence vozidel, řidičů, správní – přestupkové řízení). V roce 2000 byla agenda dopravně-správní s účinností nového zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, převedena pod obecní úřady s rozšířenou působností.

Přes řadu změn, kterými dopravní služba prošla, nalézáme některé odkazy minulosti dodnes. Řízení provozu strážníky bylo nahrazeno světelnými křižovatkami, i když znalost ručního řízení provozu je z důvodu možného technického výpadku nebo náhlé reorganizace dopravy vyžadována dodnes u každého policisty dopravní služby. Dopravní inspektoráty dnes neprovádějí schvalování technické způsobilosti, kontrola technického stavu vozidel provozu je však na denním pořádku. Speciálně jsou policisté školeni na kontrolu nákladních vozidel, kterých přes Českou republiku denně projíždí ohromné množství. Vstupem do Evropské unie v květnu 2004 vzniká potřeba daleko více se zaměřit na kontrolu sociálních předpisů u řidičů nákladní dopravy a kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky. Rovněž k tomuto

probíhají pravidelná školení. Stejně jako každá doba přináší ta dnešní svá specifika. V návaznosti na vývoj oblasti budování silniční sítě došlo a dochází k výstavbě a zřizování dálničních oddělení. Ta se zaměřují nejen na vlastní dohled nad silničním provozem a šetření dopravních nehod, ale také dohled nad veřejným pořádkem, šetření obecných trestných činů v rámci obslužných zařízení dálnic a rychlostních komunikací. Samostatnou kapitolou je zavádění nových technických prostředků ať již k měření rychlosti, či kontrole alkoholu nebo drog. Významný krok byl učiněn v tzv. digitalizaci.¹⁴

3.3.2 Transformace dopravně správních agend

První část reformy územní veřejné správy spočívala v ustanovení čtrnácti samosprávných krajů a v jejich faktickém vzniku k 1.1.2001. K druhé části této reformy došlo k 31.12.2002, kdy byly zrušeny okresní úřady jako orgány státní správy v území a jejich kompetence byly převedeny na vybrané obce a částečně na kraje. Dále byly převedeny kompetence na nově vzniklé organizační složky státu – Pozemkový úřad a Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových a v menší míře na Ministerstvo vnitra ČR a krajský Hasičský záchranný sbor. Paralelně se změnou systému veřejné správy bylo nutné změnit i fungování vzniklých úřadů, především s akcentem na zkvalitnění výkonu veřejné správy. Její kvalita se odvíjí ve značné míře od kvality zaměstnanců a ta je dána také jejich právním postavením. Od počátku devadesátých let byla práva a povinnosti prakticky všech zaměstnanců veřejné správy stanovena především zákoníkem práce, což ne vždy vyhovovalo potřebám a povaze veřejné správy. Proto v letech 2000 a 2001 byly připraveny koncepce zákonů řešící tyto problémy a v roce 2002 schváleny zákony č. 218/2002 Sb. o službě státních zaměstnanců ve správních úřadech o odměňování těchto zaměstnanců a ostatních zaměstnanců ve správních úřadech (služební zákon) a č. 312/2002 Sb. o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů. Společným rysem těchto zákonů je snaha o větší profesionalizaci zaměstnanců ve veřejné správě, především větší stabilizací, vytvořením podmínek pro jejich neutralitu, přesnějším vymezením jejich práv a povinností a v neposlední řadě i vytvořením komplexního systému jejich vzdělávání.

Na základě výše uvedených zákonů bylo rozhodnuto o převodu kompetencí z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů a z Policie ČR na okresní úřady. Tento převod se však konal ve dvou etapách, jejichž průběh se odvíjel od procesu schvalování nové právní úpravy a korespondoval s nabytím účinnosti jednotlivých zákonů. Zákon č. 247/2000 Sb. a zákon č.

¹⁴ MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. Historie dopravní policie. Praha: Milpo media, 2009.

361/2000 Sb. nabyly účinnosti 1. ledna roku 2001. Zákon č. 56/2001 Sb. ale až 1. července roku 2001. Tento jistý nesoulad vyvolal řadu problémů. Dopravně správní agendy do té chvíle tvořily jeden celek, kde jednotlivé činnosti na sebe navazovaly a využívaly společnou technickou a informační podporu. Nová právní úprava však již tuto skutečnost nerespektovala, a proto část dopravně správních agend upravených zákonem č. 361/2000 Sb. a zákonem č. 247/2000 Sb. byla převáděna již k 1. 1. 2001.

Vzhledem ke krátkému času mezi vyhlášením zákonů ve sbírce zákonů a nabytím účinnosti nebyl prostor pro včasné dokončení většiny přípravných prací, jelikož například pro vyškolení nových odborných pracovníků, včetně času potřebného na základní praxi, by bylo potřeba minimálně 6 měsíců, pro zajištění složitějších chráněných dokladů a tiskopisů je potřeba mnohdy ještě delší časové období. Za této situace se Ministerstvo dopravy a spojů společně s vládou snažilo najít východisko v podobě odkladu účinnosti všech tří zákonů na 1. ledna 2002. Vláda podala do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR návrh novelizace těchto zákonů spočívající v posunutí účinnosti. Mělo se jednat o kompromis, kdy by na jedné straně vznikly nepříjemnosti plynoucí ze zpoždění převodu dopravně správních agend a na druhé straně nebezpečí ochromení nebo úplného kolapsu výkonu státní správy v této oblasti. Tento návrh byl však zamítnut. Za daných podmínek byl převod dopravně správních agend možný jen s mimořádným pracovním nasazením a intenzivní spoluprací všech zúčastněných osob a institucí. Přesto došlo k určitému zpomalení výkonu státní správy, protože řada pracovníků dopravních inspektorátů vykonávala kumulovaně různé činnosti. V rámci delimitace nebylo možné převést jednoho pracovníka na dvě různá pracoviště, a proto bylo nutné řadu odborných pracovníků Policie ČR převést do tzv. činných záloh, aby jim bylo umožněno na přechodnou dobu vykonávat určité specializované činnosti i pro okresní úřady a přitom nebyly narušeny jejich pracovní vztahy k Policii ČR.¹⁵ Další možností, kterou bylo možno řešit vzniklou situaci, pokud se jednalo o potřebu menšího rozsahu vykonávaných činností, bylo uzavření dohody o provedení práce pro okresní úřad policisty. Touto formou pracoval pro okresní úřad též autor jako zkušební komisař řidičů, a to až do 1. 7. 2001, kdy došlo k převodu i v oblasti dopravně správních agend upravených zákonem č. 56/2001 Sb.

Zajištění vlastního materiálně technického zabezpečení agend bylo někdy doprovázeno i spory mezi policií a okresními úřady, které řešila pro tyto účely ustanovená celostátní delimitační komise. Přes všechny problémy se díky maximálnímu nasazení zúčastněných pracovišť i osob podařilo 1. 1. 2001 převést kompetence v problematice získávání a

¹⁵ KONEČNÝ, J. Převod dopravně správních agend: život rychlejší než zákony. *Veřejná správa*, ročník 2001, č. 4, str. 10, 23.

zdokonalování řidičů vozidel v oblasti zákona č. 247/2000 Sb. a v oblasti evidence řidičů, řidičských oprávnění, řidičských průkazů a oblasti dopravního inženýrství upravených zákonem č. 361/2000 Sb. na okresní úřady.

K vlastnímu převodu kompetencí v oblasti schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích, vedení registru vozidel, stanic technických kontrol, stanic měření emisí došlo až ke dni 1. 7. 2001, kdy nabyl činnosti zákon č. 56/2001 Sb. Pro zajištění realizace tohoto převodu bylo nutné vybavit nová pracoviště výpočetní technikou a zajistit veškeré tiskopisy a materiální podporu nutnou pro vedení nového registru silničních vozidel. Vzhledem k nabytým zkušenostem z převodu kompetencí k 1. 1. 2001 byl již tento převod relativně bez zásadních problémů.

Realizací převodu kompetencí jako základního úkolu, který vyplynul z nové právní úpravy, byla završena základní etapa novodobého přístupu k těmto agendám, zejména proto, že značná část dopravně správních agend byla přesunuta mimo ozbrojenou složku a začala být vykonávána úředníky civilních úřadů. U Policie ČR zůstala pouze jedna část dopravně správních činností. Tou je vedení evidence dopravních nehod. Tato evidence je napojena přímo na vlastní vyšetřování dopravních nehod a jejich příčin, které společně s dozorem nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích provádí a zabezpečuje nadále policie. Tuto oblast upravuje prováděcí vyhláška k zákonu č. 361/2000 Sb., a to vyhl. č. 32/2001 Sb.

U většiny okresních úřadů byla problematika dopravně správních agend zařazena na samostatná pracoviště v rámci referátů dopravy, případně referátů dopravy a silničního hospodářství. Jen některé činnosti byly na některých okresních úřadech začleněny do již stávající struktury okresních úřadů. Jednalo se například o projednávání dopravních přestupků, kdy tato činnost mohla být sloučena s projednáváním i ostatních přestupků. Většina okresních úřadů však dopravní přestupky nadále projednávala samostatně vzhledem k jejich specifčnosti, množství a odbornosti pracovníků, kteří pokud přešli na okresní úřad od policie, s nimi měli bohaté zkušenosti.

V praxi však nebylo výjimkou, že úředníci i nadále pracovali v budovách Policie ČR, neboť pro tak obsáhlé agendy odbavující velké množství klientů nebyly v sídlech stávajících okresních úřadů odpovídající prostory. Tento stav byl zachován s ohledem na další plánovanou transformaci veřejné správy až do 31.12.2002. Efektivita stěhování úřednického aparátu i obrovského množství spisového materiálu by tak byla prakticky nulová.

Tato fáze reformy ale nepřinesla změnu v elektronických databázích, kdy evidence řidičů i vozidel dále spravovalo Ministerstvo vnitra. Rovněž příslušnost na úrovni okresní působnosti zůstala zachována.

Úředníci zajišťující činnosti na výše uvedených agendách se v této fázi reformy stali zaměstnanci okresních úřadů, někteří přešli z pozic tzv. civilních zaměstnanců Policie ČR, někteří přešli ze služebních poměrů jako policisté. Zároveň došlo k rozsáhlým administrativním změnám spočívajících ve výměně kancelářského materiálu, razítek, žádostí apod. Evidence řidičů, vozidel, úsek řízení o přestupcích v dopravě a agenda zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění fungovaly v tomto období pod hlavičkou odborů dopravy okresních úřadů.

Přibližně v polovině tohoto dvouletého období se začaly podnikat další kroky k tomu, aby se mohla bez problémů, plynule a za nepřerušného chodu evidencí učinit druhá transformace veřejné správy, jejíž součástí bylo zrušení okresů jako administrativních jednotek a s tím spojené rozdělení výkonu státní správy v přenesené působnosti na úřady nově vzniklých územně samosprávných celků – obcí s rozšířenou působností.

Pro dopravně správní agendy znamenala plánovaná transformace především náročný způsob rozdělení rozsáhlé spisové agendy, kdy bylo nutné dle seznamů připravených Ministerstvem vnitra roztřídit všechny spisy vozidel zaregistrovaných dle místní příslušnosti, registrační značky v té době dočasně vyřazených vozidel a spisy řidičů včetně evidenčních karet dle nové místní příslušnosti. Jednalo se o obrovské administrativní zatížení, kdy ještě několik let po rozdělení docházelo k opravám chyb a dohledávání spisového materiálu.

3.3.3 Vývoj dopravně správních agend po roce 2002

V roce 2000 byl tedy přijat zákon o okresních úřadech, který stanovil ukončení jejich činnosti k datu 31. 12. 2002. Zásada budování spojeného modelu výkonu státní správy a samosprávy v územní veřejné správě pak ve spojení s tímto datem určily směr a obsah další etapy reformy.

V souvislosti s převodem kompetencí z okresních úřadů se objevilo mnoho problémů. Za prvé se obnovily určité dlouholeté rivality mezi sousedními městy, za druhé došlo k interpretaci, že jedna obec bude nadřízena jiné obci, a to bude mít závažné dopady do ekonomiky těch podřízených obcí. Reforma rozdělila výkon státní správy okresních úřadů do tří směrů. Jedna část kompetencí přešla na kraje, další na obce s rozšířenou působností a třetí část zůstala na okresní úrovni – vznik nové instituce Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových.

Bylo připraveno 6,5 mld. Kč, které byly rozděleny tak, že s agendou šel úředník a za úředníkem finance podle uvedených tří směrů (v rozsahu cca 320 – 340 tisíc na pracovníka).

Z okresních úřadů tedy přešla na úřady obcí s rozšířenou působností nejen kompletní působnost v oblasti agendy řidičů a vozidel, přestupkové řízení v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění, ale i výkon státní správy v přenesené působnosti, který byl na odborech dopravy okresních úřadů vykonáván již před rokem 2000. Jednalo se o oblast silniční dopravy – taxislužba, autodopravci, silniční hospodářství. Některé z dosavadních činností však od 1.1.2003 přešly do kompetence krajských úřadů.

Ze 73 zrušených okresních úřadů byla činnost dopravně správních agend rozšířena na 205 obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Na tyto obecní úřady bylo třeba zajistit veškeré technické vybavení potřebné pro tyto agendy, jako např. počítače, speciální tiskárny pro tisk dokladů apod. Zároveň bylo třeba vyškolit řadu nových pracovníků pro tyto agendy. V této situaci již nebylo možné využít žádných záloh, jako tomu bylo při převodu agend na okresní úřady. Aby bylo možné tuto náročnou situaci zvládnout, bylo změnou zákona o obcích¹⁶ umožněno, aby obecní úřady obcí s rozšířenou působností v sídle zrušených okresních úřadů uzavřely s ostatními obecními úřady obcí s rozšířenou působností, které vznikly v jejich obvodu, veřejnoprávní smlouvu, a tak si smluvně zajistit výkon přenesené působnosti. Z 205 obcí s rozšířenou působností jich 47 nebylo schopno vykonávat některou činnost státní správy. V prvním čtvrtletí roku 2003 bylo uzavřeno 31 veřejnoprávních smluv, které se týkaly úseku dopravně správních agend. Problémy na úseku dopravně správních agend nevznikaly v obcích se sídlem v místě zrušeného okresního úřadu. To bylo způsobeno tím, že na tyto obce byli převedeni kvalifikovaní pracovníci, a také výrazně vyšší stupeň vybavení těchto pracovišť, protože na tyto úřady byla převedena i větší část registrovaných řidičů a vozidel. K ojedinělým problémům docházelo u obcí, které spravovaly více než 25% vozidel a řidičů bývalého okresu. Řešení těchto problémů většinou spočívalo v metodické pomoci. Naprostá většina problémů, které se na počátku roku 2003 objevily, bylo u obcí, které měly ve své působnosti registrováno malé množství řidičů a vozidel, a kterým se nepodařilo zajistit pro výkon dopravně správních agend dostatečný počet kvalifikovaných a zkušených pracovníků. Příčiny problémů těchto obcí jsou spatřovány v následujících ukazatelích:

¹⁶ Ustanovením § 66a zákona č. 313/2002 S., kterým se mění zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

- malá odbornost a zejména malá zkušenost pracovníků na odborných pracovištích, kde se provádí dopravně správní agendy, případně příchod takových pracovníků na tyto obce až v průběhu roku 2003;
- nedostatečná příprava ze strany vedoucích funkcionářů na těchto obcích, kteří neměli dostatečnou představu o náročnosti výkonu dopravně správních agend v působnosti jejich úřadu;
- uspěchané a nedůsledné přípravné období, ve kterém se problémy řešily pouze formálně s tím, že se budou řešit až tzv. za pochodu, případně až s novými pracovníky, kteří budou teprve na pozice v dopravně správních agendách přijati;
- řada vykonaných rozhodnutí a přípravných prací byla jen podle obecné úpravy, bez dostatečné znalosti speciální právní úpravy zákonů č. 247/2000 Sb., č. 361/2000 Sb. a č. 56/2001 Sb., znalosti o nezbytnosti a rozsahu elektronické podpory pro výkon dopravně správních agend a představě o výkonu speciálních odborností, jako je například zkušební komisař řidičů a technik registru vozidel.

V rámci kontrolní a metodické činnosti na podporu výkonu činností dopravně správních agend bylo zjištěno, že nikde nedošlo k přerušení výkonu dopravně správních agend pro veřejnost, a že běžné problémy byly řešeny zásahem pracovníků Ministerstva dopravy a spojů. Složitější problémy byly řešeny v co nejkratší době. Bylo zjištěno, že jednotlivé úřady při řešení svých problémů přednostně kontaktovali a konzultovali s přibližně stejně velkým úřadem, a až potom s metodickými orgány nebo zkušenými odborníky. To ovšem přinášelo velmi často nepříjemný důsledek, že chyba vzniklá u jednoho úřadu se šířila i u dalších.

3.3.3.1 Vstup České republiky do Evropské unie

Před samotným vstupem byla Česká republika Evropskou unií (dále jen „EU“) monitorována a to zejména v procesu příprav na vstup, kdy Evropská komise pravidelně vydávala zprávy o pokroku kandidátských zemí v přípravách na členství v EU. Zpráva z roku 1998 byla velmi kritická v oblasti veřejné správy a soudnictví, proto vláda urychlovala proces přijímání práva EU. Další výsledek hodnocení v roce 1999 byl rovněž velmi neuspokojivý, ale kladně byly hodnoceny priority hospodářské politiky, přijetí pravidel pro prosazování regionální politiky i přijímání legislativy. V roce 2001 bylo hodnocení ČR výrazně pozitivnější především

zásluhou fungující tržní ekonomiky, negativní však bylo v otázce problematiky Romů a reformy veřejné správy. V listopadu roku **2003** byla vydána „**Souhrnná monitorovací zpráva o přípravách České republiky na členství**“, která byla poslední hodnotící zprávou. Předvstupní proces s ČR byl ukončen již na zasedání Evropské rady v Kodani v prosinci roku 2002. Na tomto zasedání bylo uzavřeno všech 31 vyjednávacích kapitol a Evropská rada rozhodla v souladu s Komisí o přijetí 10 nových členských států včetně ČR k 1. 5. 2004. **Smlouva o přistoupení České republiky k Evropské unii byla podepsána 16. 3. 2003** a za ČR ji podepsal prezident Václav Klaus a premiér Vladimír Špidla. Dne 13. – 14. 6. 2003 se konalo referendum o vstupu ČR do EU. V referendu odpovídali občané na otázku „Souhlasíte, aby se Česká republika stala podle smlouvy o přistoupení České republiky k Evropské unii členským státem Evropské unie?“. Referenda se zúčastnilo 55,21 % oprávněných voličů, ze kterých se 77,33 % vyslovilo pro vstup do EU a 22,67 % bylo proti vstupu ČR do EU. Dne **1. 5. 2004 se ČR stala členskou zemí EU**, která se rozrostla na 25 zemí. Následně dne 11.-12. 6. 2004 se v ČR konaly první volby do Evropského parlamentu, kam bylo zvoleno 24 poslanců.¹⁷

3.3.3.2 Společná dopravní politika

Evropský dopravní systém je jedním z klíčových faktorů fungování vnitřního trhu Evropské unie. Dopravní sektor představuje zhruba sedm procent hrubého domácího produktu EU a prostřednictvím dopravního systému zásadním způsobem přispívá k naplňování jednoho z cílů EU, a to volného pohybu zboží a osob mezi členskými státy.

V současné době jsou evropské dopravní systémy stále více zatěžovány, neboť doprava trvale narůstá. Důsledkem je přetížení silnic a leteckých cest, kdy zároveň dochází k znečišťování životního prostředí. Proto je potřeba neustále vytvářet společná pravidla pro dopravní politiku v členských zemích EU a harmonizovat dopravní předpisy s ohledem na životní prostředí.

Základy dopravní politiky jsou zakotveny již v Římských smlouvách, které zavádějí společná pravidla mezinárodní dopravy, volný přístup k poskytování dopravních služeb pro všechny členské státy a zákaz diskriminace jednotlivých dopravních odvětví. V roce 2007 podepsala EU dohodu se Spojenými státy americkými o „otevřeném nebi“, díky které může každá letecká společnost z EU provozovat lety z kteréhokoli letiště do kteréhokoli města USA.

¹⁷ Euroskop.cz: <http://www.euroskop.cz>

Základními dokumenty evropské dopravní politiky jsou Bílá kniha a itinerář Doprava 2050, které přijala Evropská komise na konci března 2011. Cílem komplexní strategie je zavést v Evropě konkurenceschopný dopravní systém, který zvýší mobilitu, odstraní překážky v klíčových oblastech a podpoří růst a zaměstnanost. Emise uhlíku v dopravě by měly klesnout do roku 2050 o 60%.¹⁸

V únoru roku 2009 zveřejnila Komise Zelenou knihu „TEN-T Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky“. Klíčovým pojmem je „komodalita“, tedy možnost propojení různých druhů dopravy do jednoho dopravního řetězce. Klade se tedy důraz na vybavení přístavů, propojení železničních koridorů, odstranění zúžení na hlavních dopravních tazích atd.

Při modernizaci dopravní infrastruktury se přihlíží k projektu transevropských sítí a jsou využívány zdroje nabídnuté EU. To se týká mimo jiné výstavby dálnic a modernizace železničního koridoru spojujícího Českou republiku s Německem a Rakouskem. Regionální a místní úroveň pak hraje velkou úlohu v praktickém rozhodování o územním plánování, které pak má velký vliv na poptávku po dopravní obslužnosti a na to, jaký druh dopravy budou volit místní obyvatelé.

Dopravní politika pro období 2014 – 2020 (dále „Dopravní politika“) bezprostředně navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Kromě toho proces ovlivňují i další přijaté strategické dokumenty celostátní a evropské úrovně. Principy nové Dopravní politiky se od předchozí Dopravní politiky nemění – Dopravní politika deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, životní prostředí, veřejné zdraví) a učinit může (finanční a prostorové aspekty). Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,

¹⁸ Ministerstvo dopravy ČR: <http://mdcr.cz>

- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy, o práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Sektor doprava je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, na druhou stranu jde o sektor, který výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Jde o sektor, který je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky.

Dopravní politika a s ní související principy mají rovněž významný dopad na dopravně správní agendy. Legislativa musí pružně reagovat na požadavky vyplývající z principů této politiky v kontrastu s prudkým nárůstem dopravy. Patrná je například snaha o sjednocení dokladů jako jsou řidičské průkazy či technické průkazy k vozidlům v rámci celé EU. Jedním z důvodů může být snaha o přehlednost používaných dokladů v provozu a snížení padělání těchto cenin.

3.3.3.3 Registr řidičů, bodový systém a zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění

Centrální registr řidičů České republiky je rozsáhlá celostátní evidence, zahrnující evidenci a výrobu řidičských průkazů, mezinárodních řidičských průkazů, evidenci přestupků a jejich statistiky, bodový systém, evidenci řidičských oprávnění, osvědčení a průkazů profesní způsobilosti, školení bezpečné jízdy, zákazů řízení motorových vozidel, pozbytí práva k řízení motorových vozidel a dalších souvisejících údajů.

Centrální registr řidičů spravuje Ministerstvo dopravy České republiky podle § 122 zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 31/2001 Sb. Systém funguje na oddělené síti Min. vnitra. Ministerstvo vnitra, Policie ČR, Vojenská policie, obecní policie (od 2009) a Bezpečnostní informační služba musí mít k CRŘ zajištěn přímý přístup. Dále se data poskytují soudům,

pojišťovnam atd., dle zákona. Státní tiskárna cenin využívá data ze systému pro výrobu řidičských průkazů. ŘP v pátrání jsou odesílány do Schengenského informačního systému.

Tato oblast dopravně správních agend má největší rozsah působnosti. Upravuje ji zákon č. 361/2000 Sb. a zákon č. 247/2000 Sb. společně s jejich prováděcími vyhláškami. Zákon č. 361/2000 Sb. stanoví, které údaje registr řidičů obsahuje. Jedná se mimo jiné o osobní údaje uváděné v řidičském průkazu, evidenci řidičských průkazů a oprávnění a významnou částí registru řidičů byla a stále je i evidence spáchaných přestupků. V této části registru v průběhu let docházelo ke změnám v zapisovaných přestupcích. Zásadní změnou bylo přijetí zákona č. 361/2000 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 31/2001 Sb., kde bylo stanoveno, že do registru řidičů se zapisují přestupky, za které byla uložena pokuta vyšší než 2 000,- Kč, a to po dobu tří let od jejich spáchání. Dosud poslední změna nastala v roce 2006, kdy se od zavedení bodového systému zapisují všechny přestupky nad 1 000,- Kč anebo, které spadají do bodového hodnocení. Právě agenda bodového hodnocení je vedena úsekem registru řidičů. Jejím úkolem je sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích anebo, že se řidič těchto protiprávních nedopouští. Smyslem tohoto systému je přispět k motivaci řidičů, aby nepáchali přestupky na sledovaném úseku, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že po dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidič přímo ze zákona pozbývá na jeden rok řidičské oprávnění, dochází i k vyloučení neukázněných řidičů z provozu na pozemních komunikacích. Zákon však upravuje ale i za určitých okolností odečítání bodů z bodového hodnocení, a to v případě, že se po dobu 12 po sobě jdoucích měsíců nedopustí žádného přestupku, který je zařazen do bodového hodnocení, nebo se zúčastní školení bezpečné jízdy. Do bodového systému se zaznamenávají i přestupky cizozemských řidičů. Negativní stránkou je však to, že ze zákona není povinnost informovat řidiče o jeho průběžném bodovém hodnocení a dokonce není ani stanovena povinnost oznamovat obviněným z přestupku počet bodů přičtených za předmětné přestupky. V současné době je již připravována novela zákona č. 361/2000 Sb., která by měla přinést zásadní změny v bodovém systému a to včetně odstranění uvedených negativ.

Pro spolupráci na mezinárodní úrovni je součástí Centrálního registru řidičů funkcionalita RESPER, která umožňuje propojení s databázemi řidičů v rámci Evropské unie. Je tak možné zjistit údaje o získaných řidičských oprávněních, platnosti řidičského průkazu anebo uděleném zákazu řízení motorových vozidel.

Další širokou oblastí spadající do kompetence úseku dopravně správních agend je oblast **autoškolství** a zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění. Již dopravní inspektorát vydával registrace k provozování autoškol a vykonával zkoušky z odborné způsobilosti prostřednictvím zkušebních komisařů. Kdo mohl být zkušebním komisařem, nebylo upraveno obecně platným právním předpisem, ale pouze interními předpisy v rámci SNB, později policie, jako například závazným pokynem policejního prezidenta. Vyhláška 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění však umožňovala, aby některé dílčí zkoušky mohli provést i pracovníci autoškol Svazu pro spolupráci s armádou, kteří k této činnosti získali pověření od krajské správy SNB. Tito pracovníci mohli provádět zkoušky z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě u žadatelů řidičského oprávnění pro skupiny A, B (motocykly a osobní vozidla) a z řízení motocyklu skupiny A a malého motocyklu skupiny M. Takto mohly být prováděny zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění až do roku 2001, kdy nabyl účinnosti zákon č. 247/2000 Sb., který upravil podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění a mimo jiné také podmínky pro udělování průkazu zkušebního komisaře řidičů a způsob provádění zkoušek řidičů. Převodem kompetencí z policie na okresní úřady bylo třeba vyškolit nové **zkušební komisaře**, což byl v prvopočátku značný problém, protože u policie byly funkce zkušebního komisaře vesměs kumulovány s funkcí technika registru vozidel, jejichž činnost byla převedena na okresní úřady až zákonem č. 56/2001 Sb., který nabyl účinnosti až dne 1. 7. 2001. Tato problematická situace se řešila v prvním pololetí roku 2001 dohodami o provedení práce mezi okresním úřadem a zkušebními komisaři, v té době ještě policisty.

Zákon č. 247/2000 Sb. stanoví jednoznačné požadavky na to, kdo může být zkušebním komisařem. Předně to může být pouze pracovník okresního úřadu, po jejich zrušení pracovník obecního úřadu obce s rozšířenou působností, který je držitelem platného průkazu zkušebního komisaře. Výkon této činnosti je neslučitelný s podnikáním nebo jiným druhem výdělečné činnosti v oblasti provozování autoškol. Průkaz zkušebního komisaře vydává Ministerstvo dopravy žadateli, který je starší 25 let, má ukončeno střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, je držitelem řidičského oprávnění skupiny, k jejímuž získání bude žadatele zkoušet, nejméně 5 let, absolvoval základní školení pro zkušební komisaře a úspěšně složil zkoušku a zároveň nemá uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a ani mu takový trest v posledních pěti letech nebyl uložen. Průkaz zkušebního komisaře se vydává na pět let a jeho

platnost se prodlužuje o další tři roky na základě absolvovaného školení a úspěšného složení zkoušky.¹⁹

Pracovníci registru řidičů se samozřejmě zabývají také vlastním vydáváním řidičských průkazů a udělováním řidičských oprávnění. Kromě udělování řidičských oprávnění je ale také odnímají, pozastavují, omezují, podmiňují, ruší omezení a podmínění, nařizují přezkoumání zdravotní způsobilosti, nařizují přezkoušení z odborné způsobilosti a vykonávají další činnosti uložené zákonem č. 361/2000 Sb. a 247/2000 Sb., jako je např. vydávání osvědčení profesní způsobilosti řidičů, výměna řidičských průkazů Evropských společenství, ale také pověřují osoby oprávněné k zastavování vozidel k zajištění bezpečnosti přecházení dětí přes pozemní komunikaci. Z uvedených kompetencí, které ani nejsou uvedeny všechny, je zřejmé, že oblast registru řidičů je velmi široká a odborně náročná. Pracovníci registru řidičů jsou školeni a skládají zkoušku z odborné způsobilosti.

Oblast řidičských průkazů byla již v historii sledována na mezinárodní úrovni. Vzhledem k rozšiřování mezinárodního provozu bylo nutné uzavřít mezinárodní dohodu, která by zavázala jednotlivé státy ke vzájemnému uznávání národně udělených řidičských oprávnění. Podmínkou tohoto uznávání bylo a dosud je sjednocení základních pravidel provozu na pozemních komunikacích, jejich znalost a také sjednocení řidičského průkazu. Kromě pařížských smluv zmíněných v kapitole 3. 2 byla dalším zásadním mezníkem v oblasti řidičských průkazů konference v roce 1949 v Ženevě, kde byl zaveden vzor mezinárodního řidičského průkazu, který je platný až do současné doby a konference v roce 1968 ve Vídni, která stanovila i náležitosti a vzory národních řidičských průkazů. Také smlouva uzavřená na této konferenci platí až dodnes.²⁰

V rámci EU upravuje oblast v současné době Směrnice 91/439/EHS o řidičských oprávněních, která tvoří jádro právního rámce udělování řidičských oprávnění. Směrnice vstoupila v platnost 1. 7. 1996 a harmonizuje jednotlivé skupiny řidičských oprávnění, zavádí minimální věkové hranice pro možnost získání jednotlivých skupin, a také upravuje základní podmínky pro zkoušky k získání řidičských oprávnění.

Další činností zaměstnanců registru řidičů v souvislosti s právními předpisy EU je vydávání **paměťových karet řidiče**, kdy tato povinnost byla do zákona č. 361/2000 Sb. zavedena od

¹⁹ Kdo může provádět zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění a být držitelem průkazu zkušební komisaře stanoví zákon č. 247/2000 Sb. v ust § 32 - § 37.

²⁰ KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. *Policiista*, ročník 2009, č. 1, příloha.

července roku 2007 a vyplývá z nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě a také nařízení Evropského parlamentu a rady č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, na základě kterého vznikla nová povinnost vybavovat nákladní vozidla záznamovým zařízením, tzv. digitálním tachografem od 1. 5. 2006.

Od roku 2009 byla přidána možnost zažádat o výpis z registru řidičů na kontaktních místech Czech POINT. Výpis z bodového hodnocení osoby je na požádání předáván systému CzechPOINT. Tento výpis je pouze informativní.

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v červnu 2018 (stav k 30. 6. 2018) v centrálním registru řidičů evidováno 477 246 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Takový řidič má tedy na svém kontě alespoň jeden bod. Toto množství řidičů odpovídá 7,04 % všech registrovaných řidičů, tzn. každý cca 14. řidič je bodovaný.

Od 1.7.2018 je na úseku evidence řidičů částečně rozvolněná místní příslušnost. V současné době je do praxe zaváděn **Portál občana**, kde si řidiči budou moct zjistit aktuální stav svého bodového hodnocení prostřednictvím digitalizované služby.

3.3.3.4 Registr vozidel, schvalování technické způsobilosti vozidel

Etapa existence evidenčních pracovišť motorových a jejich přípojných vozidel byla započata se vznikem dopravních inspektorátů. Vedení evidence vozidel bylo jedním z úkolů dopravního inspektorátu stanoveného vládním nařízením č. 54/1953 Sb. Evidence se vedla zcela manuálně za pomoci evidenčních karet vozidel, kdy součástí této evidence byla i jmenná evidence držitelů vozidel. Jednotlivé karty byly označovány barevnými pruhy pro odlišení druhů vozidel, což sloužilo k rychlému typování podle druhu a rychlejší vyhledávání skupin vozidel, po kterých se pátralo. Jednotlivým druhům vozidel byly přidělovány **státní poznávací značky**, které se odlišovaly svým provedením pro jednotlivé druhy vozidel. Od roku 1960 do poloviny roku 2001 státní poznávací značky vyjadřovaly příslušnost provozovatele k okresu, kdy byl evidován. Vedle základních druhů státních poznávacích značek byly zavedeny i speciální druhy, které sloužily k vyjádření určitého státního zájmu nad jejich držiteli. Jednalo se o značky pro cizince trvale žijící na našem území a pro cizí zastupitelské úřady, které měly modrý podklad a žluté znaky. Dalšími typy státních

poznávacích značek byly značky pro půjčovny, které měly bílý podklad a červené znaky. Používaly se také státní poznávací značky s bílým podkladem a zelenými znaky pro zkušební a manipulační účely.

Převod těchto evidencí do informačních systémů se uskutečnil až v roce 1993, když byla výpočetní technika zavedena na všechna evidenční místa v rámci DI VB a dále na pracoviště, která evidenci vozidel využívala ke své činnosti, jako např. pracoviště ministerstva obrany, zpravodajských služeb apod. Manuální evidence však nebyla zrušena bezprostředně po zavedení výpočetní techniky, ale obě evidence byly vedeny ještě určitou dobu souběžně.

Kromě vlastního vedení evidence vozidel je dalším širokým úsekem pracovníků registru vozidel **schvalování technické způsobilosti vozidel**. Tato kompetence jim opět byla přidělena vládním nařízením č. 54/1953 Sb. a prováděcí vyhláškou č. 145/1956 Ú.1. Jednotlivé kompetence na úseku schvalování vozidel byly dále rozděleny mezi okresní dopravní inspektorát, krajský dopravní inspektorát a k některým schválením bylo třeba souhlasu ministerstva dopravy a ministerstva vnitra, případně i výkonného orgánu krajského národního výboru. Významnou změnu do problematiky schvalování vozidel vnesl zákon č. 38/1995 Sb. s účinností od července roku 1995 a jeho prováděcích vyhlášek č. 102/1995 Sb. a č. 103/1995 Sb. Kompetence v oblasti schvalování byly tímto zákonem rozděleny mezi Ministerstvo dopravy, které schvalovalo typy vozidel a DI, který schvaloval technickou způsobilost jednotlivých vozidel, které se neshodují se schváleným typem, k provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon také zavedl systém stanic technické kontroly a stanic měření emisí a povinnost držitelů silničních vozidel evidovaných v České republice a opatřených státní poznávací značkou, podrobovat se ve stanovených lhůtách technickým prohlídkám.

V červenci roku 2001 došlo k nabytí účinnosti zákona č. 56/2001 Sb., kterým byly převedeny kompetence v oblasti vedení evidence vozidel a schvalování technické způsobilosti vozidel z DI na okresní úřady. Zákon č. 56/2001 Sb. zavedl pojem registr silničních vozidel, který vedou okresní úřady a centrální registr vozidel, který vede Ministerstvo dopravy, a který obsahuje údaje předávané okresními úřady společně s registrem silničních vozidel členů diplomatické mise. Prováděcí vyhláškou č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, byl změněn systém státních poznávacích značek, které se začaly nazývat registrační značky a byly přidělovány pouze podle kódu kraje, do jehož obvodu náleží registrační místo, které značku přiděluje (kromě registračních značek diplomatických, cizineckých a pro historická vozidla). Tato vyhláška stanovila jednotlivé tiskopisy žádostí o provádění úkonů v rámci registru

vozidel, vzory dokladů k vozidlům a vzory jednotlivých typů registračních značek. Oblast stanic technické kontroly a stanic měření emisí upravovala další prováděcí vyhláška č. 302/2001 Sb., dle které okresní úřady nadále udělovaly oprávnění a vydávaly osvědčení k provádění těchto činností. Třetí prováděcí vyhláškou k zákonu č. 56/2001 Sb. je vyhláška č. 341/2002 Sb., která upravila technické podmínky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a pro schvalování technické způsobilosti vozidel. Se zrušením okresních úřadů přešly kompetence v této oblasti na obecní úřady obcí s rozšířenou působností, kromě oblasti udělování oprávnění a vydávání osvědčení k provozování stanic technické kontroly.

Vstupem České republiky do EU došlo i na úseku registru vozidel k určitým změnám, které souvisí s legislativou EU. Již 1. 6. 2004 vstoupila v platnost novela vyhlášky č. 243/2001 Sb., kterou byla mimo jiné zavedena změna registračních značek vozidel spočívající v tom, že součástí registrační značky vozidla se stal znak EU s vyznačením rozlišovací značky České republiky, který je tvořen dvanácti žlutými pěticípými hvězdami umístěnými v kruhu a bílá písmena CZ na modrém podkladu. Takovéto provedení registrační značky odpovídá nařízení Rady (ES) č. 2411/98, o uznávání rozlišovacích značek členského státu, ve kterém jsou registrována motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, v dopravním provozu Společenství. Registrační značky tohoto provedení začaly jednotlivé obecní úřady obcí s rozšířenou působností vydávat postupně po vyčerpání zásob registračních značek „starého“ provedení, které mohly být vydávány dle přechodných ustanovení vyhlášky až do 31. 12. 2007. Všechny dříve vydané registrační značky nadále zůstaly v platnosti.

Další novelou vyhlášky č. 243/2001 Sb., platnou od 1. 7. 2005, se na místo technického průkazu silničního motorového vozidla a přípojného vozidla začalo vydávat osvědčení o registraci vozidla, část II a místo osvědčení o registraci se začalo vydávat osvědčení o registraci vozidla, část I. Nově vydávané doklady byly touto změnou upraveny tak, aby odpovídaly směrnici Rady 1999/37/ES, o registračních dokladech vozidel. I v tomto případě zůstaly všechny dříve vydávané doklady nadále v platnosti a „staré“ doklady mohly být vydávány až do 31. 12. 2005.

3.3.3.5 Agenda dopravních přestupků

Před účinností zákona č. 60/1961 Sb. projednávaly přestupky občanů i organizací okresní dopravní inspektoráty a k tomu zmocněné orgány VB. Závažné přestupky trestaly tříčlenné trestní komise dopravních inspektorátů. Tyto komise mohly uložit písemné pokárání, pokutu až do 3 000,- Kč, a také vedle pokuty mohly vyměnit kupon k řidičskému průkazu nebo

odejmout řidičský průkaz dočasně nebo natrvalo. Pokud se řidič dopustil přestupku v souvislosti s požitím alkoholického nápoje, byla komise povinna odejmout řidičský průkaz. Trvale odnímala komise řidičský průkaz tomu, komu byl již třikrát dočasně odňat. Odvolání proti rozhodnutím komise projednávala komise krajského dopravního inspektorátu.²¹ Následně byly komise zrušeny a projednávání dopravních přestupků prováděl dále dopravní inspektorát. Nová právní úprava v řešení dopravních přestupků nastala až od druhé poloviny roku 1990, kdy nabyl účinnosti zákon č. 200/1990 Sb., který nově upravil jak jednotlivé skutkové podstaty přestupků, tak i proces řízení o přestupcích. Dopravní přestupky v této době dále projednávaly orgány SNB, později policie. Zásadní změna v kompetencích projednávání dopravních přestupků nastala na počátku roku 2000, kdy agenda projednávání přestupků byla převedena z policie na okresní úřady a policie nadále řešila přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pouze v blokovém řízení. Po zrušení okresních úřadů byla tato agenda převedena na obecní úřady obcí s rozšířenou působností, nicméně policie nadále projednávala přestupky v blokovém řízení. Přestupky, které lze řešit v blokovém řízení, byly taxativně vyjmenovány ve speciálních zákonech. Ostatní přestupky či správní delikty bylo možné řešit ve správním řízení. Novým subjektem, který dostal oprávnění k projednávání vybraných přestupků v blokovém řízení na úseku dopravy je od počátku roku 2003, tedy po zrušení okresních úřadů a převzetí agendy obecními úřady obcí s rozšířenou působností, **obecní policie**. Její kompetence na tomto úseku byly dále rozšířeny v roce 2006 a v roce 2009 novelami přestupkového zákona.

Vstupem České republiky do EU se ani na tomto úseku nenastaly žádné změny ve způsobu práce úředníků zpracovávajících agendu dopravních přestupků.

Zásadní zlom ve způsobu řešení dopravních přestupků přinesl zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ze zákona byly vyňaty skutkové podstaty přestupků a byly přeneseny do zákona č. 251/2016 Sb. Nový zákon je účinný od 1.7.2017 a přiblížil přestupkové řízení k řízení trestnímu. Přinesl větší prostor pro správní uvážení, včetně variability potrestání, např. snížením pokuty pod zákonnou hranici. Zároveň zanikl pojem „správní delikt“ a veškeré protiprávní jednání je nově pod pojmem „přestupek“. To mělo dopad na změnu mnoha speciálních zákonů. V případech, kde v procesu nestačí zákon o odpovědnosti za přestupky, použije se subsidiárně zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Uvedený zákon rovněž přinesl požadavky na úředníka – oprávněnou úřední osobu – na pozici přestupkáře. Vyžadováno je právnické vzdělání, kdy může být nahrazeno dosažením

²¹ Vyplývá z ustanovení § 98 – 108 vyhl. č. 145/1956 Ú.1.

vysokoškolského vzdělání v jiné oblasti než právo, ale úředník musí absolvovat zkoušku zvláštní odborné způsobilosti dle zákona č. 250/2016 Sb.

3.3.3.6 Správní řízení a související právní normy

V souvislosti s transformací veřejné správy po roce 2000 bylo nutné upravit zásadním způsobem správní řízení, tzn. postup orgánů moci výkonné, orgánů územních samosprávných celků a dalších orgánů, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy. Reforma správního řízení byla připravována již od roku 1998 a to v návaznosti na programové prohlášení vlády ze srpna téhož roku, v němž se vláda zavázala připravit celkovou reformu správního řízení a v návaznosti na ní i reformu správního soudnictví, aby bylo obecně dostupné a aby přezkoumávalo i akty samosprávných celků (obcí i krajů). Návrh nového zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád, reagoval zejména na zásadní změny v uspořádání orgánů veřejné správy a ve složitosti problematiky, kterou musí tyto orgány řešit, nově upravil působnost správního řádu a jeho systematiku a zavedl do správního řízení nové instituty. Návrh byl rovněž zpracován tak, aby do něj bylo možné zapracovat normy evropského práva. Od jeho účinnosti dne 1.1.2005 byl tento zákon minimálně novelizován.

Historicky však bylo správní řízení právním předpisem upraveno poprvé až v roce 1928, a to formou vládního nařízení. V roce 1967 byl pak přijat zákon č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), kdy šlo o první zákonnou úpravu správního řízení, která platila až do roku 2000 bez přímé novely. Tento zákon byl rozdělen na 6 částí:²²

1. Úvodní ustanovení
2. Správní orgány a účastníci řízení
3. Průběh řízení
4. Přezkoumávání rozhodnutí
5. Výkon rozhodnutí
6. Ustanovení přechodná a závěrečná

Rozmanitost vztahů vznikajících mezi subjekty správního práva si však vyžádala existenci zvláštních úprav správního řízení pro specifické případy rozhodování o právních poměrech osob v oblasti veřejné správy. Jednou z takových úprav, která měla přímý vliv na procesní postup v oblasti dopravy, byl dnes již neúčinný zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon byl nahrazen zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za

²² ONDRUŠ, R.: Správní řád. Praha: Linde Praha, a.s., 2005. str. 484.

přestupky a řízení o nich. U obou těchto právních norem však platilo a stále platí, že se při řízeních použije tzv. subsidiární princip. Za problematické u těchto speciálních norem upravujících správní řízení odchylně od právní úpravy obsažené ve správním řádu se ukázalo, že tyto zvláštní úpravy nepostihovaly všechny otázky, které by vzhledem k částečnému či úplnému odloučení od správního řádu postihovat měly. V důsledku toho pak vznikaly právní mezery, které byly před rokem 1990 vyplňovány pomocí prostředků stojících mimo právní rámec. Mezi další důvody, které přispěly k nutnosti vytvořit novou právní normu, byly například změny společenských poměrů a tedy institut postavení účastníka řízení, dále pak používaná dikce ze šedesátých let 20. století, stručnost některých ustanovení, která vedla k nejednotnému výkladu a postupu při řízeních atd. Demokratická komplexní úprava správního procesu byla nutná i z hlediska potřeb správního soudnictví koncipovaného na nových principech. Za problematickou byla při tvorbě nového správního řádu považována nepropracovanost řízení v prvním stupni, kdy odborná erudovanost účastníků řízení i správních orgánů nebyla často na takové výši, aby garantovala i formální správnost řízení. Náročné normy evropského práva, které se v té době začaly po vstupu ČR do EU implementovat do našeho právního řádu, rovněž vyžadovaly přesný, jasný a relativně podrobný proces řízení jak správního, tak před soudy.

Návrh správního řádu vycházel z tradic úpravy správního řízení na území ČR, z judikatury Nejvyššího správního soudu Československé republiky, judikatury obecných soudů vykonávajících působnost ve správním soudnictví, dále z právních úprav správního řízení v Polsku, Německu, Rakousku, Nizozemí a z evropského správního práva. Princip, který stál u zrodu této nové právní normy a který je zakotven v čl. 2 odst. 3 Ústavy a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, je, že „státní moc slouží všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon“.

Současná platná právní norma zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, je členěn následovně:

1. Úvodní ustanovení
2. Obecná ustanovení o správním řízení
3. Zvláštní ustanovení o správním řízení
4. Vyjádření, osvědčení a sdělení
5. Veřejnoprávní smlouvy
6. Opatření obecné povahy
7. Společná, přechodná a závěrečná ustanovení

Tzv. evropské správní právo, jako společné správní právo demokratických evropských států, je rozsáhlou a roztržštěnou úpravou představující souhrn zvláštních úprav. Obsahově lze toto právo charakterizovat jako správní právo ES, doplněné o právo Rady Evropy.

Jak již bylo uvedeno, od roku 1953 platilo po dlouhá léta vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, a jeho řada prováděcích předpisů. Mezi ně např. patřila vyhláška č. 145/1956, o provozu na silnicích, č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Citované vládní nařízení bylo v roce 1997 nahrazeno tzv. překlenovacím zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, přičemž ovšem podstatná část právní úpravy zůstala nadále obsahem uvedených právních předpisů.

Následně vláda České republiky schválila na podzim roku 1997 věcné záměry zákonů o provozu na pozemních komunikacích, o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tím byl odstartován legislativní proces, v jehož rámci byla vydána řada zákonů a prováděcích předpisů, které v počátku s účinností od 1. ledna 2001 upravují problematiku provozu na pozemních komunikacích.

3.3.3.7 Vývoj legislativy v oblasti pravidel silničního provozu

V této kapitole bude pojednáno o vývoji pravidel silničního provozu, a nejen silničního, neboť k prvním moderním dopravním prostředkům patřily samozřejmě parní stroje, resp. silniční parostroje.

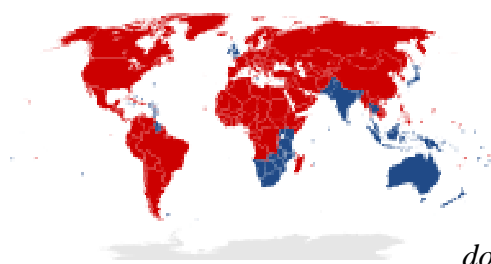
Jako první byla v roce 1875 vyhláška o jízdě silničními parostroji, dalším bylo v roce 1900 navazující místodržitelské nařízení - požadavky na vozidla a jejich označení, jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy. Rychlost jízdy v uzavřené obci nesměla být tehdy větší než rychlost koně v čerstvém klusu. Následoval zákon č. 47/1866 čes.z.z., jímž se vydává řád policie silniční, platný pro Čechy kromě hlavního města Prahy, a zákon č. 5/1875 mor.z.z., kterým se vydává řád policie silniční pro veřejné (neerární) silnice na Moravě s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce, a zákon č. 5/1878 slez.z.z., jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice neerární ve Slezsku. Dále pak byly vydány předpisy, které upravovaly jízdu s těžkým nákladem, ochranu silnic anebo jízdu na kole. Bylo to nařízení č. 22/1881 slez.z.z., o jízdě s neobyčejným nákladem po mostech na říšských silnicích, vyhláška č. 54/1886 čes.z.z., kterou se prohlašuje prozatímní řád silniční policie, platný pro říšské

silnice v Čechách, nařízení č. 95/1887 mor.z.z., týkající se dopravy neobyčejně těžkých břemen přes dřevěné a železné mosty okresních a obecních silnic, Ustanovení pro ochranu silnic, vyhlášení c. k. místodržitele na Moravě či nařízení č. 42.159/1897 B.M. (uh. m. vnitra), o jízdě na kolech.

S ohledem na rozvoj v oblasti automobilového průmyslu a tím i uvádění na trh čím dál výkonnějších strojů bylo nutné nastavit určitá pravidla a na počátku 20. století bylo vydáno nařízení č. 156/1905 ř. z., o jízdách silostrojích a nařízení č. 81/1910 ř. z., předpisy o jízdě samohybných vozidel. Stanovilo minimální věk řidiče, povinné poznávací značky, základní požadavky na vozidla atd.. Nařízení ministerstva vnitra v dorozumění s ministerstvem veřejných prací a ministerstvem financí ze dne 28. dubna 1910 pak zavedlo povinnost poznávacích značek na základě Vídeňské konvence.

Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 byla zavedena do právních předpisů vydáním zákona č. 124/1931. Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, omezil v uzavřených osadách rychlost na 35 km/h. Zajímavostí je, že vládním nařízením č. 203/1935 Sb., kterým se prováděl zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, bylo zavedeno pět prvních výstražných značek. Na ně pak navazoval zákon č. 82/1938 Sb., **o dopravních značkách pro silniční dopravu.**

Zásadním opatřením bylo nařízení č. 275/1938 Sb., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách, kterým byl zaveden pravostranný provoz.



Státy s levostranným (modře) a pravostranným (červeně) provozem. K zavedení jízdy vpravo se signatářské státy údajně zavázaly již v rámci dodatku k Pařížské úmluvě v roce 1926. V Československu však byl pravostranný provoz zaveden až v roce 1939. Levostranný provoz však přetrvává v některých státech světa dodnes.

V dalších letech pak provoz na silnicích upravilo vládní nařízení č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly, vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční - d. ř. s.), vládní nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (řád o připuštění k silniční dopravě - ř. p. s. d.), vyhláška č. 286/1942 Ú. n., o

přípustné rychlosti jízdy osobními motorovými vozidly a vyhláška č. 384/1943 Ú. n., o směru dopravy na veřejných silnicích.

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, zavedl obecné zásady, nikoliv konkrétní pravidla provozu. Vyhláška č. 328/1951 Ú. l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, ale zavedla vložky řídičského průkazu s 10 útržky, což byla obdoba bodového systému. Podle zákona č. 56/1950 Sb. byly zavedeny tyto změny:

- stanoveny podmínky objíždění nástupních ostrůvků vlevo
- stanoven postup pro odbočování vlevo a pro řazení do jízdních pruhů před křižovatkou (levý pruh pro vozidla jedoucí rovně nebo doleva, pravý pruh pro vozidla odbočující vpravo)
- přednost odbočujících tramvají před souběžnými vozidly
- přednost kolejových vozidel před motorovými vozidly na křižovatce s nerozlišenou předností, jinak zavedena přednost zprava
- definováno stání jako každé zastavení vozidla na dobu nad 5 minut
- rychlost za mlhy omezena do 25 km/h
- rychlost na železničním přejezdu omezena do 15 km/h, pro řidiče autobusů a vozidel s nebezpečným nákladem povinnost zastavit
- výcvik řidičů svěřen „jednotné celostátní organizaci československých motoristů“
- na základě prováděcí vyhlášky od roku 1951 do června 1953 byly zavedeny k řídičskému průkazu kartičky s deseti kupóny odtrhávanými za přestupky

Pravidla provozu na pozemních komunikacích pak dále upravovaly:

- Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích + zákonné opatření NS č. 13/1956 Sb.
- Vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu
- Vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu
- Vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu - novely vyhl. č. 136/1978 Sb. a 70/1979 Sb.
- Vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) - novely vyhl. č. 24/1990 Sb., 533/1992 Sb., 619/1992 Sb., 123/1993 Sb., 223/1997 Sb. a zák. 12/1997 Sb.
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění dalších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, novelizace zejména zák. č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb.
- Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na PK. Novely: vyhl. č. 153/2003 Sb., 176/2004 Sb., 193/2006 Sb., 507/2006 Sb.

Vyhláška č. 141/1960 Sb. zavedla od 1. ledna 1961 tyto změny:

- upřesněn způsob dávání přednosti (takovým způsobem, aby druhého neohrozil ani neomezil v jízdě)
- povinnost dát přednost na pokyn příslušných značek včetně značky kruhový objezd.

- termín *uzavřená osada* nahrazen pojmem *uzavřená obec*. Od 5 do 23 hodin omezena rychlost v obci do 50 km/h.
- v nočních hodinách neplatí omezení rychlosti v obci ani omezení rychlosti dopravní značkou
- rychlost autobusů a vozidel nad 3,5 tuny omezena do 80 km/h
- zavedeny vodorovné dopravní značky

Vyhláška č. 80/1966 Sb. zavedla od 1. ledna 1967 následující změny:

- povinnost být mimo obce připoután bezpečnostním pásem
- termín *uzavřená obec* nahrazen termínem *obec*
- zákaz vjet do křižovatky, nelze-li za ní pokračovat v jízdě
- od 5 do 19 hodin zakázáno stání vedle tramvajových kolejí
- zavedeny značky střídavého stání pro sudé a liché dny
- postavení pochodujících útvarů bylo více přiblíženo postavení vozidel

Novelizační vyhláška v roce 1971 pak zavedla:

- změny související s otevřením první dálnice (Praha-Mirošovice).
- kmitající bílé světlo na železničních přejezdech

Vyhláška č. 100/1975 Sb. účinná od 1. ledna 1976 zavedla:

- zásady pro jízdu v jízdnicích pruzích v obci a mimo obec, pojem souběžná jízda
- povinnost tlumených světel za snížené viditelnosti
- rychlost v obci od 5 do 23 hodin omezena do 60 km/h. Omezení dopravní značkou platí nově i v noci.

Od roku 2006 jsou účinné zásady změny pravidel provozu v zákoně č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, vyplývající z novelizačních zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb. Zároveň se do názvu zákona nově vkládá v závorce zkrácené označení zákona (*zákon o silničním provozu*).

Hlavními změnami zákona jsou:

- zavedení **bodového systému** hodnotícího řidiče motorových vozidel
- zpřísnění sankcí a postupu v případě požití alkoholu nebo jiné návykové látky
- zákaz držení **mobilních telefonů** apod. rozšířen i na jiné způsoby držení než v ruce (např. mezi hlavou a ramenem), doplněny výjimky z tohoto ustanovení
- povinnost provozovatele vozidla znát totožnost osoby, jíž svěří řízení vozidla rozšíření povinnosti použít **dětskou autosedačku** na všechny typy komunikací, nejen na rychlostní a dálnice
- řidič je povinen upozornit přepravované osoby na povinnost použít **zádržný systém**
- rozšíření seznamu osob, které za jízdy nemusí být připoutány
- rozšíření povinnosti použít **cyklistickou přilbu** na všechny cyklisty mladší 18 let
- celodenní a **celoroční svícení pro řidiče motorových vozidel a tramvajů**
- zákaz vstupu osob na dálnici, zpřístupnění úseků dálnic v obcích veřejné hromadné dopravě již od maximální rychlosti 65 km/h
- při přejíždění mezi jízdnicí pruhy „přednost“ zprava (povinnost neohrozit), povinnost použít připojovací pruh

- zákaz použití směrovek při vjíždění na kruhový objezd, upřesněno postavení organizovaných útvarů chodců, stád zvířat a jezdců na zvířatech na roveň vozidlům. Přednost vozidel jedoucích po kruhovém objezdu je nově podmíněna vyznačením dopravními značkami upravujícími přednost
- povinnost dát přednost v jízdě při vjíždění z účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci
- změna pravidel pro předjíždění cyklistů apod.: povinnost užít směrovky, povoleno předjíždění v křižovatce
- omezeno předjíždění nákladními automobily nad 3,5 t a jízdními soupravami nad 7 m, předjížděním nesmí omezit ostatní vozidla, vyloučena souběžná jízda ve třetím pruhu
- povinnost vytvořit průjezdný jízdní pruh při kolonách na dálnici nebo rychlostní silnici
- obnovena povinnost snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem, pokud tak učiní i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.
- doplněny povinnosti cyklisty při jízdě na přejezdu pro cyklisty, při odbočování na signál „Volno“ musí řidič dát přednost cyklistům ve volném směru na přejezdu pro cyklisty
- doplněna a upřesněna povinnost osvětlení cyklisty za snížené viditelnosti
- povoleno příčné a šikmé zastavení a stání nebo v druhé řadě, při splnění obecných podmínek
- zakázáno zastavení a stání na silniční vegetaci
- povoleno zastavení na vyhrazeném parkovišti na dobu do 3 minut, umožněn odtah neoprávněně stojícího vozidla z vyhrazeného parkoviště. Na vyhrazená parkoviště pro invalidy je i nadále zcela zakázán vjezd jiných vozidel, nově je povinné jejich svislé i vodorovné vyznačení.
- zpřísněny podmínky užívání označení vozidla přepravujícího těžce postiženou osobu, rozšířeny výjimky plynoucí z tohoto označení
- aktivní antiradary nově nesmí užívat ani ten, kdo není účastníkem provozu (antiradarem se podle novelizace nazývají i například zařízení znemožňující funkci dohledových kamerových systémů)
- hranice škody rozhodující pro vznik povinnosti ohlásit dopravní nehodu se zvyšuje z 20 000 Kč na 50 000 Kč
- zákaz pobíhání domácích zvířat po pozemní komunikaci
- označení vozidel praktického lékaře ve službě
- oprávnění hasičů řídit dopravu při mimořádné události
- oprávnění strážníků obecní policie zastavovat vozidla při podezření ze spáchání přestupku v silničním provozu a měřit rychlost v součinnosti s policií
- obnovena možnost udělování výjimek z místní nebo přechodné úpravy provozu, která byla zrušená v roce 2001

Novelizační zákon č. 133/2011 Sb., vyhlášený v květnu 2011, jehož většina ustanovení je účinná od 1. srpna 2011, přináší tyto změny:

- změny týkající se kontroly technického stavu a vážení vozidla v provozu (povinnost zajišťky do 8 km a povinnost úhrady nákladů na kontrolu řidičem v případě zjištění závady)
- povinné používání zimních pneumatik pro osobní a nákladní automobily a autobusy od listopadu do března v závislosti na stavu vozovky a na počasí,
- přidáno oprávnění policisty zakázat jízdu po nesjízdné komunikaci; do zákona vráceno oprávnění policisty udělit na místě okamžitou výjimku z místní nebo přechodné úpravy provozu, je-li to nutné k zajištění bezpečnosti nebo plynulosti provozu
- přidán zákaz účasti řidiče na sportovní nebo podobné akci, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, není-li povolena jako zvláštní užívání

- zrušena povinnost označovat úsek, v němž obecní policie měří rychlost vozidel
- ze zákona vypuštěny zmínky o vyšetření neurologickém, včetně elektroencefalografického. Prováděcí předpis má stanovit nezbytné vybavení k dopravně-psychologickému vyšetření. Dopravně psychologické vyšetření je nově předepsáno i před vrácením odebraného řidičského oprávnění. Pro dopravně-psychologické vyšetření je nově vyžadována speciální akreditace psychologa od ministerstva dopravy, pro jejíž udělení zákon stanoví podmínky.
- výrazně mění sazby i některé principy bodového systému. Postihy za přestupky jsou z přestupkového zákona přesunuty do zákona o silničním provozu, a to bez zásadních věcných změn.
- mírně se mění definice přednosti v jízdě a povinnosti neohrozit; povinnosti řidiče vůči chodcům na přechodu (změna formulace z povinnosti na zákaz, zároveň se tato povinnost přestává vztahovat na jezdce na zvířeti a průvodce vedených a hnaných zvířat a nově z ní přestávají být vyjmuti řidiči vozidel s právem přednostní jízdy); z hlediska zákazu předjíždění, zastavení a stání je přejezd pro cyklisty postaven na roveň přechodu pro chodce; kromě doplňkového žlutého světla ve tvaru chodce jsou zavedeny obdobné varianty světla ve tvaru cyklisty a kombinovaného světla
- při předjíždění řidič nově smí omezit řidiče jedoucího za ním
- nově je do zákona zavedena definice kolony vozidel
- zavedena povinnost použití reflexní vesty při nouzovém stání mimo obec
- výjimka z počtu přepravovaných osob při použití mobilního záchranného prostředku záchranným nebo nákladním vozidlem Horské služby
- označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou je přejmenováno na parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením, místo „lékaře ve službě“ užit termín „lékař konající návštěvní službu“. Na vyhrazené parkoviště pro invalidy, kam byl dosud ostatním vozidlům zakázán vjezd, je jim nově zakázáno jen zastavení a stání. Zákon nově rozlišuje barevnou podobu hole pro nevidomé od hole pro hluchoslepé.
- nově stanovena 30denní lhůta pro vyjádření policejního orgánu nebo ministerstva vnitra v řízení o místní nebo přechodné úpravy provozu a předpoklad jejich souhlasu, pokud se v termínu nevyjádří

S účinností od 20. února 2016 byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., a byly zavedeny například tyto změny:

- osoba na sportovním vybavení obdobném lyžím nebo kolečkovým bruslím byla přidána i přímo do definice chodce, dosud byla zmíněna jen ve dvou ustanoveních týkajících se povinností chodců
- přípojné vozidlo bylo přidáno do definice nemotorového vozidla
- změněna definice jízdního pruhu (nerozlišuje již dvoustopá a jedностopá vozidla)
- nově zákon zakazuje vyhradit jízdní pruh pro motocykly
- přidán speciální odstavec o jízdních pružích pro cyklisty. Oproti jiným druhům vyhrazených jízdních pruhů na něj smí řidič jiného vozidla vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký. Termín „jízdní pruh pro cyklisty“ byl odlišen od termínu „vyhrazený jízdní pruh“ a nově jsou v příslušných ustanoveních zmiňovány každý zvlášť. V § 57 odst. 1 jsou však jízdní pruh pro cyklisty a vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty jmenovány vedle sebe, jako by šlo o dva různé pojmy.
- zavedena definice osobního technického prostředku a legislativní zkratka osobní přepravník pro označení segwayů, přidán paragraf o provozu segwayů, který jejich uživatele staví v podstatě na úroveň osoby na lyžích nebo kolečkových bruslích, navíc při smíšeném provozu s chodci stanoví omezení rychlosti a možnost obce stanovit

nařízením a vyznačit dopravními značkami omezení jejich provozu. Přidán § 60a, pravidla užívání osobního přepravníku.

- mění se požadavky na profesní způsobilost řidiče
- do povinností řidiče (co řidič nesmí) v § 2 odst. 2 přidán
 - zákaz ohrozit cyklistu na přejezdu pro cyklisty
 - zákaz řídit vozidlo, na němž jsou nečistoty, námraza nebo sníh, které zabraňují výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran
 - zákaz řídit vozidlo, na němž nebo na jehož nákladu je led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
- dosud cyklista na přejezdu pro cyklisty nesměl donutit řidiče k žádné změně směru nebo rychlosti jízdy, nově jej nesmí donutit jen k náhlé změně.
- nově zaveden sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty
- strážník obecní policie a celník mohou nově kontrolovat doklady stejně jako státní policista, včetně zdravotní způsobilosti k řízení a profesní způsobilosti. Ze zákona byla vypuštěna povinnost řidiče mít u sebe doklad o pojištění odpovědnosti, tu však nadále upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
- v § 6a, 6b a 6c je nově upraven postup při kontrole technického stavu vozidla nebo objasňování nehody a možnost okamžitého zadržení osvědčení o registraci vozidla.
- zákaz užití levého jízdního pruhu v obci (mimo objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování) byl rozšířen i o cyklisty
- výjimka z nejvyšší dovolené rychlosti pro řidiče zpravodajských služeb, Generální inspekce bezpečnostních sborů a stanovených útvarů policie, Vojenské policie a celních orgánů, která se dosud vztahovala pouze na omezení obecnou úpravou provozu, byla rozšířena i na omezení rychlosti místní nebo přechodnou úpravou provozu.
- pro řidiče vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla obecní policie při výkonu její působnosti a řidiče vozidel jednotek požární ochrany, zdravotnické záchranné služby a Horské služby při řešení mimořádných událostí byla do zákona vložena výjimka z dodržování zákazů zastavení a stání stanovených obecnou úpravou provozu.
- byl zaveden institut cyklistické zóny.
- explicitně jsou v zákoně zmíněny případy, kdy je povolen vjezd cyklistů na chodník nebo stezku pro chodce, a jsou na tento případ vztažena některá pravidla platná pro obytnou a pěší zónu (omezení rychlosti do 20 km/h, povinnost vzájemné ohleduplnosti řidičů a chodců či hrajících si dětí).
- zvláštní výstražné znamení je kromě jednotek hasičských záchranných sborů povoleno i ostatním jednotkám požární ochrany
- k ustanovením o nákladní dopravě je přidána povinnost odesílatele, v jakém stavu a jakým způsobem má předat náklad.
- pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je nově povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.
- cyklista nově nesmí zprava objíždět vozidlo, které odbočuje doprava a dává znamení o změně směru jízdy vpravo
- oprávnění zastavovat vozidla je nově rozšířeno o osoby uvedené v povolení zvláštního užívání pozemní komunikace (sportovní, kulturní, náboženské, zábavní nebo obdobné akce, doprovod při přepravě zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů)
- řidičský průkaz skupiny B1 již neopravňuje ze zákona k řízení tříkolek ze skupiny A1.
- nově je upravena možnost odebrání akreditace k provádění dopravně-psychologického vyšetření a byly přidány § 87a a 87b, které stanoví postup dopravně-psychologického vyšetření. K žádosti o navrácení odebraného řidičského oprávnění se již nedokládá

zdravotní způsobilost, ale psychická způsobilost. Záznamy o dopravně-psychologických vyšetřeních se nově uvádějí do registru řidičů.

- Vybírání kauce od osoby podezřelé ze spáchání přestupku nebo zajištění vozidla v takovém případě nově upravují § 124a, 124b a 124c.
- způsob vedení evidence dopravních nehod svěřen prováděcímu předpisu - vypuštěno ustanovení zákona, že centrální evidenci nehod vede ministerstvo vnitra.

Z výše uvedeného je jasné, že oblast pravidel silničního provozu zaznamenala od svého zrodu prudký vývoj a doznala mnoha změn. Úzce je to spojeno s rozvojem automobilového průmyslu a narůstání počtu vozidel v provozu a jejich výkonu. Je třeba stále více regulovat chování účastníků v silničním provozu, a to řidičů i chodců. Rozšiřováním EU o další členské státy vede stále více ke zvyšování individuální mobility. Od vynálezu automobilu koncem 19. století se odehrál enormní technický pokrok s ohledem na bezpečnost vozidel. Největším rizikovým faktorem při řízení automobilu však zůstává člověk.

Právo České republiky je vázáno **právem EU**, které má řadu specifíků. Základními principy evropského práva je **princip nadřazenosti** a **princip přímého účinku**. Přímým účinkem je rozuměna bezprostřední závaznost předpisu ve vztahu k jednotlivým adresátům. Přímý účinek vyžaduje také záruku nadřazenosti evropského práva v případech nesouladu mezi evropskou a národní legislativou. Nadřazenost evropského práva vychází z rozhodnutí Evropského soudního dvora.²³

V základu lze právo rozdělit na komunitární a unijní. Komunitární právo tvoří v pilířovitém systému I. pilíř, který aplikuje smlouvu o Evropském sdružení uhlí a oceli (ESUO), smlouvu o Evropském hospodářském společenství (EHS/ES) a smlouvu Evropského společenství pro atomovou energii (EUROATOM), včetně jejich revizí a doplňků. Unijním právem se rozumí právo II. pilíře, zabývající se společnou zahraniční bezpečnostní politikou a III. pilíře, který se zabývá justiční spoluprací ve věcech trestních. Nejrozšířenějším členěním evropského práva je dělení na právo primární a sekundární. Primární právo vymezuje kompetence nadnárodních orgánů, které zmocňuje k jejich činnosti. Zdrojem jsou výše uvedené zakládající smlouvy včetně revizí a doplňků a dále smlouvy o přistoupení nových členských států. Sekundární právo tvoří akty přijímané institucemi EU, které musí být samozřejmě v souladu s primárním právem. Jedná se o pět různých forem aktů:

- **Nařízení**, které je nejsilnější, jedná se o akt s tzv. přímým účinkem, což znamená, že platí, aniž by se speciálně transformovalo do vnitrostátního práva členských států. Je přímo použitelné a po svém přijetí se stává

²³ FIALA, P., PITROVÁ, M.: Evropská unie. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003.

automaticky součástí práva jednotlivých členských států EU. Pokud není vnitrostátní právo v souladu s nařízením, platí nařízení.

- **Směrnice**, které jsou adresovány výhradně jednotlivým členským státům. Na rozdíl od nařízení musí být implementovány do vnitrostátních předpisů. Ve směrnicích je stanoven cíl, který je pro členské státy závazný, ale vlastní způsob realizace cíle je již ponechán na členských státech. Směrnice zpravidla nejsou zahrnuty do vnitrostátního práva v originální podobě, ale jsou vydávány vnitrostátní právní akty s totožnými cíly. Ve směrnicích jsou stanoveny časové lhůty pro dosažení stanovených cílů. Jelikož pomocí směrnic je dosahováno cílů bez nutnosti přímého zásahu do právního řádu jednotlivých zemí, jsou typickým nástrojem pro sbližování právních předpisů jednotlivých členských států.
- **Rozhodnutí** jsou založena na principu přímé závaznosti, obdobně jako nařízení, ale platí pouze pro samotného adresáta. Důsledkem je okamžitá platnost, aniž by bylo třeba přijímat vnitrostátní prováděcí akty. Rozhodnutí mohou být určena jednotlivým členským státům nebo například subjektům působícím ve společném trhu jako jsou orgány EU.
- **Doporučení a stanoviska** slouží k vyjádření se k aktuálním situacím. Pomocí doporučení a stanovisek je poskytován adresátům návod na určitý způsob jednání nebo je vyjadřován postoj k nějaké situaci nebo konkrétnímu případu. Doporučení a stanoviska nejsou pro adresáty právně závazná.

3.3.3.8 Speciální právní předpisy DSA

V současné době lze dopravně správní agendy charakterizovat jako oblast, která zahrnuje:

- registr řidičů
- bodový systém
- registr vozidel
- schvalování vozidel
- přestupkové řízení - dopravní přestupky
- zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění, registrace autoškol
- taxislužba
- registrace a kontrola stanic měření emisí
- silniční hospodářství a speciální stavební úřad

Výkon uvedených agend je upraven speciálními zákony, které stanoví rozsah výkonu státní správy v přenesené působnosti:

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

3.3.4 Rozvolnění místní příslušnosti

Pro systematičnost výkonu státní správy v přenesené působnosti je nutné vymezení věcné a místní příslušnosti. Významnou a pro klienty odboru dopravy příjemnou změnou v oblasti fungování dotčených agend je částečné rozvolnění místní příslušnosti na registru vozidel a registru řidičů. Jedná se o aktuální a zásadní změny, které byly prosazeny a zavedeny

účinností novelizovaných předpisů v roce 2017 a 2018. Jednání o rozvolnění příslušnosti však provázely bouřlivé diskuze jak ze strany zástupců fungování moderní veřejné správy, tak těch, kteří měli obavy např. z přetížení registrů vozidel obcí s rozšířenou působností v blízkosti velkých měst, zejména pak Prahy, anebo přílišné administrativní zátěže v souvislosti s požadavky na zachování ucelených a přehledných dat zmíněných evidencí.

3.3.4.1 Částečné rozvolnění místní příslušnosti v rámci registru vozidel

Od 1.7.2017 již není nutné při provádění změn v registru vozidel chodit na úřad v místě bydliště či sídla firmy, ale je možné je toto provést na jakémkoliv úřadě obce s rozšířenou působností, bez ohledu na to, zda tam má žadatel místní příslušnost. Vyplývá to z novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kterou připravilo Ministerstvo dopravy. Mezi úkony v centrálním registru vozidel patří nejen změna vlastníka registrovaného vozidla, odhlášení či vyřazení vozidla v případě jeho likvidace, ale například i žádost o výpis údajů z tohoto registru. Odhlášení a přihlášení vozidla při změně vlastníka bude možné rovněž provést v jednom kroku, na jakémkoliv úřadě obce s rozšířenou působností. Jedná se o další vstřícný krok Ministerstva dopravy navazující na změnu, která platí od ledna roku 2016. Ta přinesla majitelům vozidel ulehčení v tom, že již není nutné, aby při převodu vozu na nového majitele chodil prodávající i kupující na registr vozidel zvlášť, ale stačí jediná návštěva. To zároveň zabránilo takzvaným polopřevodům, při kterých původní majitel auto odhlásil, ale nový je na sebe nepřevedl.

Od 1.6.2017 je částečně rozvolněná místní příslušnost, což znamená, že na úřadě kterékoliv obce s rozšířenou působností lze vyřídit žádosti v následujících životních situacích:

- zápis vozidla do registru silničních vozidel
- registrační značka na přání
- registrační značka na nosné zařízení připojitelné k silničnímu vozidlu (nosič kol)
- ztráta registrační značky
- ztráta, zničení nebo poškození technického průkazu nebo osvědčení o registraci vozidla, tzn. vydání nového dokladu
- změny údajů zapisovaných do registru silničních vozidel
- vyřazení silničního vozidla z provozu, tzv. dočasné vyřazení vozidla
- zánik silničního vozidla
- vývoz do zahraničí

3.3.4.2 Částečné rozvolnění místní příslušnosti a digitalizace v rámci registru řidičů

Částečné rozvolnění místní příslušnosti týkající se registru řidičů spočívá především v novém způsobu pořizování a zpracování fotografií a podpisů žadatelů o řidičský průkaz, průkaz profesní způsobilosti řidiče či kartu řidiče, ale také v tom, že žadatelé budou mít možnost navštívit kterékoliv pracoviště obcí s rozšířenou působností bez ohledu na své trvalé bydliště, a to od 1. 7. 2018.

Ve vztahu k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů byly zavedeny tyto změny:

- částečné rozvolnění místní příslušnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, tzn. že občan může podat žádost mimo svou dosud místně příslušnou ORP (pravidlo „kde si požádám, tam si vyzvednu“),
- přechod od papírové fotografie, nezbytné k vydání řidičského průkazu nebo paměťové karty řidičů do Digitálního tachografu, k fotografii digitální, tzn. že žadatel si již nebude muset nosit papírovou fotografii,
- stanovení nového principu získávání fotografie žadatele o vydání řidičského průkazu a paměťové karty řidiče do Digitálního tachografu ze strany ORP primárně prostřednictvím existujících informačních systémů, a to z Centrálního registru řidičů (IS CRŘ) nebo informačního systému občanských průkazů či cestovních pasů (AIS EOP, AIS ECD), případně z agendového informačního systému cizinců (CIS),
- stanovení povinnosti ORP opatřit si digitalizovanou fotografii a digitalizovaný vlastnoruční podpis žadatele ve vybraných případech,
- vypuštění položky „obec obvyklého bydliště“ z řidičského průkazu,
- rozšíření obsahu registru řidičů, a tedy i obsahu IS CRŘ o digitalizovanou fotografii a digitalizovaný podpis řidiče.

Ve vztahu k zákonu č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů:

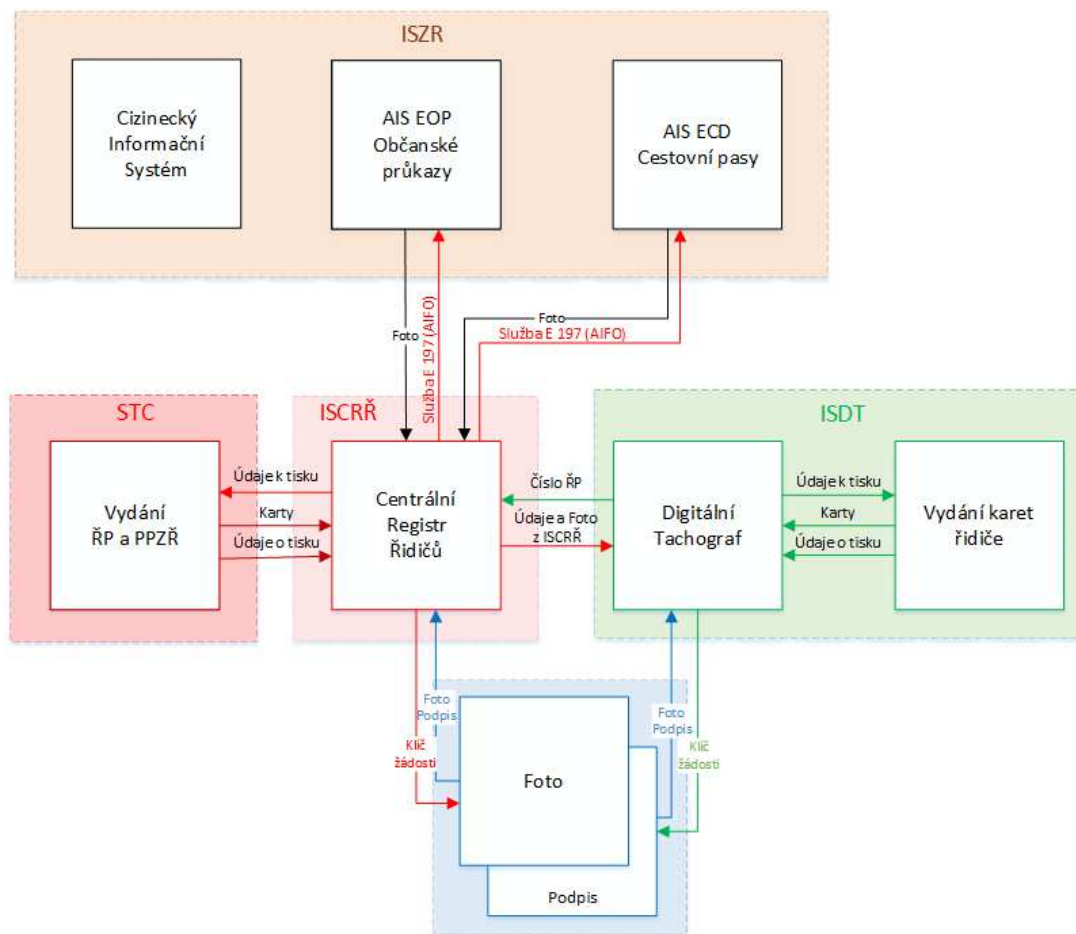
- částečné rozvolnění místní příslušnosti ORP, tzn. že občan může podat žádost o řidičské oprávnění mimo svou dosud místně příslušnou ORP, při dodržení pravidla „kde si požádám, tam si vyzvednu“,
- přechod od papírové fotografie, nezbytné k vydání řidičského průkazu nebo průkazu profesní způsobilosti řidiče, k fotografii digitální,

- stanovení nového principu získávání fotografie žadatele o vydání řidičského průkazu a průkazu profesní způsobilosti řidiče ze strany ORP primárně prostřednictvím existujících informačních systémů, a to IS CRŘ, AIS EOP, AIS ECD nebo CIS,
- stanovení povinnosti ORP opatřit si digitalizovanou fotografii a digitalizovaný vlastnoruční podpis žadatele.

Problematiku lze z praktického úhlu pohledu rozdělit takto:

1. Softwarové úpravy ve stávajícím informačním systému Centrální registr řidičů
2. Softwarové úpravy ve stávajícím informačním systému Digitální tachograf
3. Zajištění možnosti pořízení digitální fotografie a digitálního podpisu v ORP
4. Procesní změny
5. Školení a zkušební provoz

Schéma informačních systémů – základních registrů a související předávání dat: ²⁴



²⁴ CENDIS, s.p.: <http://www.cendis.cz>

3.4 ÚŘEDNÍCI DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH AGEND

Pracovní poměr úředníků dopravně správních agend upravuje **zákon č. 312/2002 Sb., o úřednících územně samosprávných celků**. Tento zákon upravuje pracovní poměr úředníků územních samosprávných celků a jejich vzdělávání.

Na pracovněprávní vztahy úředníků územních samosprávných celků se vztahuje zákoník práce. Územním samosprávným celkem je obec a kraj a pro účely uvedeného zákona také hlavní město Praha, město, statutární město a městská část hlavního města Prahy. Úřadem je obecní úřad, městský úřad, magistrát statutárního města, magistrát územně členěného statutárního města, úřad městského obvodu nebo úřad městské části územně členěného statutárního města, krajský úřad, Magistrát hlavního města Prahy a úřad městské části hlavního města Prahy.

Úředníkem ve smyslu shora uvedeného zákona je zaměstnanec územního samosprávného celku podílející se na výkonu správních činností zařazený do obecního úřadu, do městského úřadu, do magistrátu statutárního města nebo do magistrátu územně členěného statutárního města, do úřadu městského obvodu nebo úřadu městské části územně členěného statutárního města, do krajského úřadu, do Magistrátu hlavního města Prahy nebo do úřadu městské části hlavního města Prahy.

U vedoucích úředníků se zakládá pracovní poměr jmenováním. Jmenování provede vedoucí úřadu.

Vedoucím úřadu se pro účely tohoto zákona rozumí vedoucí úředník, který vykonává funkci tajemníka obecního úřadu, tajemníka magistrátu statutárního města, tajemníka úřadu městského obvodu nebo městské části územně členěného statutárního města, ředitele krajského úřadu, ředitele Magistrátu hlavního města Prahy nebo tajemníka úřadu městské části hlavního města Prahy.

Úředníkem se může stát fyzická osoba, která je státním občanem České republiky, popřípadě fyzická osoba, která je cizím státním občanem a má v České republice trvalý pobyt, dosáhla věku 18 let, je způsobilá k právním úkonům, je bezúhonná, ovládá jednací jazyk a splňuje další předpoklady pro výkon správních činností stanovené zvláštním právním předpisem.

Pro vznik pracovního poměru na dobu neurčitou je nutné, aby uchazeč o místo úředníka absolvoval výběrové řízení dle zákona č. 312/2002 Sb., v případě, že má být zařazen

do krajského úřadu, Magistrátu hlavního města Prahy nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

3.4.1 Obec s rozšířenou působností v roli zaměstnavatele

Zákon o obcích v ustanovení § 103 odst. 4 písm. b) hovoří o tom, že starosta obce „plní úkoly zaměstnavatele podle zvláštních předpisů, uzavírá a ukončuje pracovní poměr se zaměstnanci obce a stanoví jim plat podle zvláštních předpisů, pokud není v obci tajemník obecního úřadu“. Tajemník obecního úřadu (pokud je v obci tato funkce buď fakultativně, nebo obligatorně zřízena) pak dle ustanovení § 109 odst. 4 písm. d) zákona o obcích „plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele podle zvláštních právních předpisů vůči zaměstnancům obce zařazeným do obecního úřadu“. Rada obce pak dle ustanovení § 102 odst. 2 písm. j) zákona o obcích je v rámci jí vyhrazené pravomoci oprávněna „stanovit celkový počet zaměstnanců obce v obecním úřadu a v organizačních složkách obce“.

Z výše uvedeného vyplývá, že zákon o obcích definuje několik kategorií zaměstnanců obce, z nichž dvě hlavní kategorie představují zaměstnanci obce zařazení do obecního úřadu (v rámci nichž je pak možno dále rozlišovat zaměstnance zařazené do obecního úřadu, kteří jsou úředníky dle zákona o úřednících ÚSC, a ostatní zaměstnance zařazené do obecního úřadu) vůči nimž plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele tajemník obecního úřadu (pokud je tato funkce v obci zřízena) a zaměstnanci obce zařazení do organizačních složek obce. Z výše uvedeného ustanovení lze pak ještě dovodit, že existuje ještě „zbytková“ kategorie zaměstnanců obce, což jsou zaměstnanci nezařazení do obecního úřadu ani do organizační složky. Takovými zaměstnanci obce mohou být např. strážníci obecní policie. Nezařazeným zaměstnancem obce pak může být též uklízečka, vůči které by úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele vykonával starosta obce (bez ohledu na to, zda je v obci funkce tajemníka zřízena či nikoliv). Počet takových „nezařazených“ zaměstnanců je samozřejmě omezen rozpočtem obce schvalovaným zastupitelstvem obce v rámci jeho vyhrazené pravomoci.

Úřad obce s rozšířenou působností je složen z úředníků vykonávajících samosprávu a státní správu. V některých případech se u úředníků mohou tyto dva typy správy prolínat. Úředníci, jejichž pracovní náplň tvoří výkon státní správy v přenesené působnosti, musí absolvovat zkoušku zvláštní odborné způsobilosti (viz. kapitola 2.5.3 Vzdělávání úředníků) a to vždy dle speciálních zákonů vztahujících se k oblasti státem svěřené působnosti.

V současné době je možné, a to i u zaměstnavatelů ve veřejné správě, pozorovat snahu o naplnění moderních trendů, jako je rovnost příležitostí mužů a žen, sladování profesního a soukromého života, prarodinné trendy, zaměstnanecké benefity, pružná pracovní doba, práce z domova nebo zkrácené úvazky.

Po ukončení činnosti okresních úřadů a vzniku obcí s rozšířenou působností, došlo k převedení tabulkových míst na úřady těchto obcí a to i s většinou konkrétních zaměstnanců dosavadních okresních úřadů. V této prvotní fázi tak byla pokryta, alespoň částečně, potřeba zajistit výkon přenesené působnosti státní správy úředníky s praxí v dané oblasti. Nebylo však výjimkou, že při přípravách na toto převedení docházelo k přeškolení či proškolení nově přijatých úředníků tak, aby byl zajištěn plynulý přechod a fungování např. dopravně správních agend. Jak bude dále popsáno v praktické části práce, došlo od roku 2003, kdy došlo k delimitaci úřednictva na obce s rozšířenou působností, k velkému navýšení počtu těchto úředníků z mnoha důvodů.

3.4.2 Platové zařazení a nenárokové složky platu

Platy ve veřejné správě jsou určovány na základě platových tabulek pro státní zaměstnance. **Platová tabulka je dále členěna na platové třídy a platové stupně.** Zaměstnancům ve veřejném sektoru přísluší **základní hrubé měsíční platy**, zaokrouhlované na celé desetikoruny nahoru, kterým zákon říká **tarify**. (viz. příloha č. 1)

Státní správa má stanovena jasná pravidla, dle kterých zařazuje **zaměstnance veřejných institucí do platových tříd**. Právní předpis má formu takzvaného nařízení: **Katalog prací ve veřejných službách a správě č. 222/2010 Sb.**

U každého povolání jsou **pořadová čísla platových tříd**, do kterých může zaměstnanec patřit. Přesné zařazení záleží na nejodpovědnější vykonávané činnosti, a pro postoupení do vyšší platové třídy stačí jedna z činností do ní zařazených.

Úředníci, kteří pracují v oblasti dopravně správních agend, jsou zařazeni dle výše zmíněného Nařízení vlády – části A – následovně:

- 2.10.25 – referent pro silniční a městskou dopravu
- 2.10.28 – referent pro pozemní komunikace

Podle části B, která je výčtem zařazení prací do povolání a platových tříd, jsou pak tito referenti zařazeni do platových tříd v rozpětí 9. – 11. platová třída. Dalším kritériem pro zařazení do platových tříd je pak dosažené vzdělání:

8. platová třída: střední vzdělání s maturitou

9. platová třída: vyšší odborné vzdělání nebo střední s maturitou

10. platová třída: vysokoškolské (bakalářské) vzdělání nebo vyšší odborné

11. platová třída: vysokoškolské (magisterské) vzdělání nebo bakalářské

Pro určení platu jsou dále určující kritéria, jako ekonomické a sociální podmínky ovlivňující poskytování platu zaměstnavatelem, určování platového tarifu skupin zaměstnanců, určování platové třídy, platového stupně a stupnice platových tarifů, zápočet praxe, zvláštní způsob určení platového tarifu, doplácení do nejnižších úrovní zaručené mzdy, zásada rovnosti při poskytování platu, poskytování příplatku za vedení, osobního příplatku, zvláštního příplatku, režimových příplatků, odměn a cílových odměn či samotný platový výměr.

Při zařazování referentů DSA do platové třídy bývá často problematické nedosažené požadované vzdělání, ačkoliv tito lidé splňují odborné požadavky.

3.4.3 Vzdělávání úředníků

Paralelně se zásadními proměnami systému veřejné správy bylo nutné změnit i strukturu, fungování a cíle nově vytvořených institucí a to především s akcentem na zkvalitnění výkonu veřejné správy. Kvalita veřejné správy je ve velké míře ovlivněna kvalitou úředníků samotných, což se odvíjí od jejich právně stanovených statusů. Od počátku devadesátých let byly práva a povinnosti prakticky všech zaměstnanců veřejné správy stanoveny především zákoníkem práce, avšak takto stanovené podmínky nebyly vždy vyhovující pro potřeby veřejné správy.

Byly proto vytvořeny koncepce zákonů řešící tyto problémy a následně byly schváleny zákony č. 218/2002 Sb. o službě státních zaměstnanců ve správních úřadech o odměňování těchto zaměstnanců a ostatních zaměstnanců ve správních úřadech (služební zákon), a č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů. Společným rysem těchto zákonů je snaha o větší profesionalizaci zaměstnanců ve veřejné správě, především vytvořením podmínek pro jejich neutralitu, přesnějším vymezením jejich práv a povinností a zásadní je rovněž vytvoření komplexního systému jejich vzdělávání.

Zákon přinesl požadavky na odbornost úředníků a zároveň poskytl kompenzace a záruky, které zvýšené nároky na ně vyvažují.²⁵

System vzdelávání úředníků je koncipován jako dlouhodobý a systematický, s určením vzdělávacího plánu, kdy je cílem vychovat kvalitního úředníka. Tento proces trvá několik let a tím by mělo docházet i k určité stabilizaci úřednictva.

Byla posílena nestrannost úředníků, z nichž mnozí vykonávají, kromě jiného, i výkon státní správy v přenesené působnosti.

V roce 2000 zřídilo Ministerstvo vnitra pro účely systematického vzdělávání úředníků příspěvkovou organizaci Institut pro místní správu Praha, v současné době je název organizace Institut pro veřejnou správu Praha. Institut jako **orgán veřejné správy** zabezpečuje činnosti ve výkonu veřejné správy zejména při zajištění **vybraných působností výkonu státní správy na úseku vzdělávání úředníků územních samosprávných celků** podle zákona č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů, v platném znění. Dále metodicky řídí a koordinuje oblast ZOZ jako kvalifikačního předpokladu pro výkon státní správy v přenesené působnosti, včetně ověření této způsobilosti zkouškou.²⁶ Vzdělávací instituce nabízí úředníkům ucelenou nabídku akreditovaných vzdělávacích programů pro prohlubování kvalifikace. Vzdělávání úředníků územních samospráv se uskutečňuje na základě akreditovaných vzdělávacích programů. Cílem vzdělávání úředníků je úspěšné složení zkoušky zvláštní odborné způsobilosti, kdy Institut je jedinou institucí v ČR oprávněnou k zabezpečování těchto zkoušek. Dále poskytuje vzdělávání zaměstnancům a státním zaměstnancům dle zákona č. 234/2014 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a související platné legislativy.

Základní činnosti Institutu pro veřejnou správu:

- **metodika a koordinace zkoušky zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ) a průběžného vzdělávání navazujícího na ZOZ**
- **ověřování ZOZ zkouškou s celostátní působností**
- **spolupráce se zahraničními vzdělávacími instituty a školami národního či státního charakteru**
- **vydavatelství a nakladatelství**
- vypracování části **Zprávy o stavu vzdělávání úředníků územních samosprávných celků** za oblast ZOZ

²⁵ Zákon č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a o změnách některých zákonů. Ust. § 17 - 28

²⁶ Zákon č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a o změnách některých zákonů Ust. § 30

- vedení **Seznamu odborníků na obecnou a zvláštní část zkoušky k ověření ZOZ** a jeho zveřejnění způsobem umožňující dálkový přístup
- **zpracování ročního harmonogramu termínů příprav k ověření ZOZ** a termínů řádných a opakovaných zkoušek
- příprava **vzdělávacích programů pro úředníky územních samosprávných celků** akreditovaných Ministerstvem vnitra
- realizace **prohlubování kvalifikace úředníků** za podmínek a v rozsahu stanoveném zvláštním zákonem
- příprava **katalogů kurzů průběžného vzdělávání, kurzů vzdělávání vedoucích úředníků a vedoucích úřadů a kurzů pro celou veřejnou správu**
- vydávání **odborné literatury**
- vytváření **lektorského sboru** a zajišťování jeho trvalého vzdělávání
- zabezpečení **docházkové a distanční formy vzdělávání**
- **školení zaměstnanců vykonávající státní správu** ve správních úřadech

V oblasti implementace eGovernmentu zajišťuje:

- komplexní školení školitelů a zkušebních komisařů České pošty s.p. a Hospodářské komory ČR a ověřování znalostí zkouškou dle zákona č. 21/2002 Sb., o ověřování shody opisu nebo kopie s listinou a o ověřování pravosti podpisu a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- zkoušku z konverze podle zákona č. 300/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Ročně Institut připraví a realizuje cca 600 vzdělávacích akcí pro téměř 11 000 účastníků.

Institut se výrazně angažuje v zahraničních aktivitách, jak aktivním členstvím v mezinárodních odborných uskupeních, tak realizací mezinárodních projektů v oblasti vzdělávání.

Mimo svých výukových prostor v Benešově a Praze realizuje kurzy také v Mostě, Brně a Olomouci, případně v dalších místech České republiky.

Jedním z pilířů, na kterých je postaveno fungování moderní veřejné správy, jsou tedy lidské zdroje. Právě zvyšování kvality lidských zdrojů a průběžné vzdělávání úředníků by mělo patřit mezi priority orgánů veřejné moci. Pro vytvoření funkčního a organického úřednického aparátu by měla být pozornost zaměřena na podporu vzdělávacích aktivit zaměstnanců a vytvoření uceleného systému vzdělávání v konkrétních úřadech.

Tento systém by měl být logický, vyvážený a vedoucí k efektu. Jen s takovým řádem se studující úředníci ztotožní a budou ho respektovat, budou ve vztahu k němu disciplinováni. Základním stavebním kamenem v systému vzdělávání by měla být touha vzdělávat se a systém vzdělávání by měl vést k obecné vzdělanosti a informovanosti.

3.4.4 Kompetence úředníků zajišťujících výkon dopravně správních agend

V rámci výkonu státní správy je obec s rozšířenou působností na základě speciálních zákonů pověřena k následujícím úkonům. Úředník obecního úřadu má po absolvování zkoušky zvláštní odborné způsobilosti v rámci jednotlivých agend tyto kompetence:

- vede registr řidičů a řidičských průkazů v elektronické i písemné podobě, provádí zadávání řidičských oprávnění a protokolů do registru, omezuje, podmiňuje a odnímá řidičská oprávnění, zapisuje dopravně psychologické vyšetření a zdravotní způsobilost do registru řidičů, vydává a vyměňuje řidičské průkazy národní a mezinárodní, vydává duplikáty řidičských průkazů, vyměňuje řidičské průkazy vydané cizím státem a řidičské průkazy Evropských společenství, zapisuje do evidenčních karet řidičů přestupky a přečiny uložené Policií ČR, soudy a dalšími správními orgány, provádí změnu údajů v registru řidičů, řidičských průkazů a řidičských oprávnění, vede evidenci průkazů profesní způsobilosti řidičů, do registru řidičů provádí záznamy o školení řidičů, zpracovává pátrání po řidičských průkazech, vydává potvrzení o ztrátách a nálezech řidičských průkazů, je vkladatelem údajů do evidence vydaných, odcizených, ztracených a vadných paměťových karet, poskytuje informace z oblasti vykonávané agendy registru řidičů oprávněným osobám a vede o těchto informacích evidenci, provádí výpisy z evidenční karty řidiče a vede jejich evidenci, zajišťuje zpracování dat pro centrální registr řidičů, který spravuje Ministerstvo dopravy.
- vede registr silničních vozidel v elektronické a písemné podobě, vede evidenci registračních značek, tiskopisů, technických průkazů, osvědčení o registraci vozidla, technických (STK) známek, registruje silniční a zvláštní vozidla na fyzické a právnické osoby, popř. subjekty, vede informace o provozovatelích a vlastnících vozidel, přiděluje a vydává registrační značky technické známky, zapisuje změny týkající se registrovaných vozidel (barva, zvláštní vybavení, blokace, pátrání, výměny dokladů, výměny registračních značek, eviduje technické prohlídky vozidel, provádí zápis o změně vlastníka), zapisuje do registru vyřazení vozidla z provozu a zánik vozidla, schvaluje

jednotlivě dovezená vozidla, provádí kontrolu dokladů a žádostí předložených k registraci vozidla, vystavuje technické průkazy, zajišťuje předávání dat do centrálního registru silničních vozidel, vydává data z registru vozidel pro potřeby osob prokazujících oprávněný zájem, poskytuje informace v rámci své kompetence a vede evidenci vyřízených žádostí podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zpracovává soubory pro Českou kancelář pojistitelů pojištěných (nepojištěných) vozidel, zpracovává statistiku pro centrální registr vozidel, zpracovává statistiku pro ministerstvo dopravy a zkušební stanice STK o prošlých technických prohlídkách.

- zajišťuje výkon státní správy v přenesené působnosti v obvodu obce s rozšířenou působností na úseku silničního hospodářství a speciálního stavebního řádu, vykonává státní správu ve věcech pozemních komunikací II. a III. třídy a v obvodu obce i na místních komunikacích dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, dohlíží na podmínky užívání a jejich ochranu, na povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, zajišťuje a vykonává státní odborný dozor ve věcech pozemních komunikací.
- z moci úřední projednává v rámci své věcné a místní příslušnosti dopravní přestupky a přestupky s dopravou související a o těchto vydává správní rozhodnutí, na návrh žadatele rozhoduje o upuštění od zbytku výkonu sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, provádí potřebná došetření k odvolání a předkládá spisovou dokumentaci nadřízenému odvolacímu orgánu Krajského úřadu Libereckého kraje, věci, k jejichž projednání není příslušný, postupuje orgánům místně a věcně příslušným, rozhoduje o odložení věci, pokud nejde ve věci rozhodnout jinak, v rámci součinnosti s orgány Policie ČR je oprávněn požadovat tyto orgány o došetření a doplnění oznámení přestupku, vede evidenci přestupků, provádí zápis pravomocných rozhodnutí o přestupcích, správních deliktech a přečinech do centrální evidence řidičů, včetně bodového systému, provádí pravidelnou kontrolu úhrad uložených sankcí (pokut), eviduje a zadává uložené pokuty do systému DDP, spravuje pohledávky vzniklé

z jeho činnosti, spolupracuje s orgány policie, soudu, státního zastupitelství a dalšími státními orgány a organizacemi.

- zajišťuje a provádí zkoušky pro absolventy autoškol v rozmezí skupin řidičských oprávnění A – D+E, provádí přezkušování profesionálních řidičů C – D+E, dle znění zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů.

Správní poplatky a sankce pokuty za přestupky a jiné správní delikty proti BESIP a za rozhodnutí zvláštního užívání pozemních komunikací se vybírají v pokladně městského úřadu formou hotovostní i bezhotovostní.

Příjmy z pokut a správní poplatky jsou příjmem obce s rozšířenou působností a jsou součástí rozpočtu obce.

4 PRAKTICKÁ ČÁST

Následující kapitoly jsou věnovány analýze a komparaci výsledků z výzkumného šetření na pěti odborech dopravy obcí s rozšířenou působností v Libereckém kraji. V návaznosti na teoretickou část, která postihuje vývoj veřejné správy v oblasti dopravně správních agend a uvádí obecně do problematiky agend samotných i úředníků pracujících v této oblasti, zaměřuje tato část práce pozornost na konkrétní úřady. Níže je analyzován výkon státní správy v přenesené působnosti v oblasti dopravně správních agend v pěti obcích s rozšířenou působností v severovýchodní části Libereckého kraje a porovnává zabezpečení těchto agend a jejich postavení v rámci systému veřejné správy v České republice před rokem 2000, resp. od ledna roku 2003, a v současnosti. Práce se rovněž zaměřuje na ekonomiku a efektivitu výkonu těchto agend. V centru pozornosti je pak i personální stránka zabezpečení výkonu státní správy v přenesené působnosti na obcích s rozšířenou působností.

4.1 LIBERECKÝ KRAJ

Liberecký kraj je jedním ze 14 krajů České republiky. Po Praze je druhým územně nejmenším krajem Česka a jeho rozloha zabírá 4% České republiky. Liberecký kraj jako vyšší územní samosprávný celek byl znovu vytvořen v roce 2000. Sídlem krajského úřadu a zároveň největším městem je Liberec.

Rozloha: 3 163 km²

Počet obcí: 215

Počet obyvatel: 441 142

Hustota obyvatel: 139/km²

4.1.1 Krajský úřad Libereckého kraje

Krajský úřad je jedním z orgánů kraje a je neopomenutelným článkem veřejné správy. Krajský úřad nemá na rozdíl od samotného kraje právní subjektivitu.

Krajský úřad plní úkoly v samostatné působnosti uložené mu zákonem, zastupitelstvem kraje a radou kraje a napomáhá činnosti výborů a komisí. Dále vykonává zákonem stanovenou státní správu. Ze zákona se člení na odbory a oddělení, kdy odborová působnost jednotlivých odborů částečně odráží působnost ministerstev (odbor životního prostředí a zemědělství, odbor školství, mládeže, sportu a tělovýchovy, odbor pro místní rozvoj), částečně je tato

působnost určena vyčleněnou agendou přenesenou na krajský úřad (odbor krajského živnostenského úřadu), zřízení zbylých odborů vyplývá z konkrétních potřeb kraje jako právnické osoby (odbor majetkový, odbor ekonomický, odbor kontroly, odbor interního auditu, odbor kanceláře hejtmána, odbor kanceláře ředitele), někdy velmi specifických (odbor průmyslové zóny TRIANGLE).

Krajský úřad tvoří ředitel a zaměstnanci kraje zařazení do krajského úřadu. V čele krajského úřadu stojí ředitel; i ten je zaměstnancem kraje. Ředitel odpovídá za plnění úkolů svěřených krajskému úřadu v samostatné i přenesené působnosti. Do funkce ho jmenuje (resp. odvolává) hejtmán s předchozím souhlasem ministra vnitra.

V čele jednotlivých odborů a jejich oddělení stojí vedoucí. Vedoucí odborů jmenuje a odvolává na návrh ředitele rada kraje.

Pracovněprávní vztahy zaměstnanců kraje se řídí zejména zákoníkem práce a zákonem o úřednících územních samosprávných celků (zákon č. 312/2002 Sb.).

Odbor dopravy

- Provádí zkoušky učitelů autoškol
- Přijímá návrhy na změnu dopravního značení
- Přijímá stížnosti na nespokojenost s veřejnou dopravou
- Přijímá žádosti ke zvláštnímu užívání - reklamní zařízení, stavební práce, umístění inženýrských sítí, vyhrazené parkovací stání, provozování stánků, sportovní a kulturní akce apod.
- Přijímá žádosti ke zvláštnímu užívání - nadměrná přeprava
- Rozhoduje o odnětí profesního osvědčení učitele autoškoly
- Rozhoduje o uzavírce pozemní komunikace
- Rozhoduje o vydání profesního osvědčení pro učitele autoškoly
- Vydává povolení k umístění pevné překážky na pozemní komunikaci
- Vydává povolení připojení nemovitosti na pozemní komunikaci (zřízení sjezdu)
- Vydává povolení stavby v silničním ochranném pásmu
- Vydává Profesní osvědčení (učitele autoškoly)

4.1.2 Doprava v Libereckém kraji

Dopravu v Libereckém kraji lze analyzovat z pohledu provozního, stavebního i technického. Největší důraz je pochopitelně kladen na silniční dopravu, neboť se Libereckého kraje (LK) bezprostředně dotýká majetkově i legislativně.

V současné době je prioritou napojení LK na republikovou a evropskou síť a současně optimalizace dopravní obsluhy území z hlediska životních podmínek občanů, bezpečnosti a ochrany uživatelů, ekonomického rozvoje, cestovního ruchu, zemědělství a venkova.

Území Libereckého kraje protíná částečně páteřní komunikace – dálnice D10 – směřující od Prahy severně s návazností na silnice I. třídy ve směru na Hrádek nad Nisou (hranice se Spolkovou republikou Německo) a ve směru na Harrachov (hranice s Polskem) – rychlostní komunikaci I/35 Liberec – Turnov (Hradec Králové Olomouc) evropskou trasou E65 ve směru (Praha) Turnov – Harrachov – Szczecin, a dále silnicemi první třídy č. I/13 Frýdlant – Liberec – Děčín – Ústí nad Labem (Most, Karlovy Vary) a č. I/9 Česká Lípa – Mělník a č. I/14 Liberec – Vrchlabí – Trutnov.

Strategie Libereckého kraje

Ministerstvo dopravy zpracovalo Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020. Tento materiál vytyčuje cíle, principy a i konkrétní opatření, které mají za úkol snížit nehodovost v České republice. Cíl je více než ambiciózní. Snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob Strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky dne 10. srpna 2011.

Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 - 2020 je novým, transformovaným, dokumentem, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřujících snížení nehodovosti na území Libereckého kraje. Zapojuje dalších resorty i ostatní subjekty, které mohou svo u činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Do konce října roku 2018 vyšetřovala Policie na území České republiky celkově 87 334 dopravních nehod. Při těchto nehodách přišlo o život 464 osob. Tento počet představuje výrazné meziroční zvýšení. Obětí nehod je v republice o 49 více než za stejné období v loňském roce. V Libereckém kraji se drží opačný trend. Výrazně méně usmrcených. Méně je těžce a lehce zraněných. Nejvíce nehod v kraji zavinili řidiči motorových vozidel – celkem 2

848. Alkohol či drogy asistovaly u 233 nehod, to je ve srovnání s rokem 2017 více 15 případů.

4.1.3 Obce s rozšířenou působností v Libereckém kraji

V rámci Libereckého kraje vzniklo k 1.1.2003 rozdělením dosavadních okresů (Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Nový Bor, Semily) deset obcí s rozšířenou působností (*viz. příloha č. 3*):

- Česká Lípa
- Frýdlant
- Jablonec nad Nisou
- Jilemnice
- Liberec
- Nový Bor
- Semily
- Turnov
- Železný Brod

Dále bude text zaměřen na ty obce a jejich správní obvody, které byly vybrány pro výzkumné šetření.

4.2 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ NA ÚŘADECH ORP

Zájmový vzorek tvořila územně kompaktní oblast, která byla vybrána z důvodu porovnání stavu výkonu státní správy před a po roce 2000, resp. 2003. Šetření probíhalo formou dotazování, kdy byl všem úředníkům odborů dopravy rozeslán polostandardizovaný dotazník. Výzkumný vzorek obsahoval pět úřadů obcí s rozšířenou působností (ORP), které tvoří kompaktní území v severovýchodní části Libereckého kraje. Výběr této oblasti měl své logické opodstatnění, neboť tři z vybraných pěti obcí – Semily, Turnov, Jilemnice – vznikly rozdělením území okresu Semily a další dvě obce – Železný Brod, Tanvald – z okresu Jablonec nad Nisou, ne však celého. Zvolené obce pojí nejen přímé sousedství, ale i společná specifika. Tvoří turistickou oblast na pomezí západní části Krkonoš, východní části Jizerských hor a Českého ráje s mnoha přírodními, kulturními i historickými památkami.

Při vzniku ORP bylo město Harrachov spadající do okresu Semily přiřčeno do správního území ORP Tanvald, což znamenalo zánik okresního úřadu převedení několika pracovních pozic – tabulkových míst, právě na nově vzniklé úřady ORP Železný Brod a Tanvald. K ORP

Turnov byla přiřčena naopak část jabloneckého a libereckého okresu s obdobnými dopady. Zájmovou se stala pro účely této práce zmíněná oblast jednak pro osobní profesní vazby a zároveň s cílem vystihnout specifika venkovské oblasti, avšak turisticky hojně navštěvované a s poměrně dobrou zaměstnaností i vzdělaností obyvatel. Jedním z cílů bylo právě zajištění dat z jedné celistvé oblasti pro analýzu vlivu transformace veřejné správy v oblasti dopravně správních agend a komparaci stavu před rokem 2000, po roce 2003 a v době současné, tj. roce 2018.

4.2.1 Město Jilemnice



Město Jilemnice leží v kopcovité krajině západního podhůří Krkonoš ve výšce okolo 460 m.n m. Vzniklo někdy na počátku 14. století jako hospodářské centrum rozsáhlého štěpanického panství drženého pány z Valdštejna. Již po léta je vyhledáváno jako výhodné východisko do západních Krkonoš, jejichž přirozeným centrem se během historického vývoje stalo. Se zlepšujícími se dopravními podmínkami (zejména po vybudování důležitých železničních spojů) se začal rozvíjet turistický ruch. Jilemnice se v té době začala měnit v příjemné východisko do západních Krkonoš. První

lyže sem pro své dělníky přivezl hrabě Jan Harrach, lyžování se tady ujalo neobyčejně rychle, rozšířilo se do všech vrstev obyvatelstva a Jilemnice se stala nejvýznamnějším českým lyžařským centrem a jistě právem byla označována přídomek "kolébka českého lyžování".

Počet obyvatel: 5 470

Obce ve správním obvodu: *Benecko, Bukovina u Čisté, Čistá u Horek, Horka u Staré Paky, Horní Branná, Jablonec nad Jizerou, Jestřabí v Krkonoších, Kruh, Levínská Olešnice, Martinice v Krkonoších, Mříčná, Paseky nad Jizerou, Peřimov, Poniklá, Rokytnice nad Jizerou, Roztoky u Jilemnice, Studenec, Svojek, Víchová nad Jizerou, Vítkovice v Krkonoších.*

Počet obyvatel správního obvodu: 22 239

4.2.2 Město Semily



Semily jsou okresní město v Libereckém kraji. První písemná zmínka o městě je z roku 1352. Město Semily se rozkládá v Libereckém kraji na severovýchodě Čech. Leží v podhůří západních Krkonoš při soutoku Jizery a Olešky ve výšce okolo 340 m.n m. Postavení železniční tratě Pardubice - Liberec v roce 1858 dalo impuls k postupné přeměně Semil. Semily leží na rozhraní atraktivních turistických regionů Český ráj a Krkonoše tvoří přirozené centrum Horního Pojizeří. Nedaleko Semil jsou horské hřebeny a turistická střediska Krkonoš a Jizerských hor, hrady, zámky a skalní města Českého ráje. V blízkosti města je unikátní kaňon řeky Jizery s Riegrovou stezkou a Bozkovské dolomitové jeskyně. Z rozhledny na vrcholu Kozákova je za příznivého počasí vidět až čtvrtina Čech.

Počet obyvatel: 8 472

Obce ve správním obvodu: *Bělá, Benešov u Semil, Božkov, Bradlecká Lhota, Bystrá nad Jizerou, Háje nad Jizerou, Chuchelna, Jesenný, Košťálov, Nová Ves nad Popelkou, Příkrý, Rorachtice, Roztoky u Semil, Semily, Slaná, Stružinec, Syřenov, Veselá*

Počet obyvatel správního obvodu: 25 805

4.2.3 Město Tanvald



Město Tanvald leží ve východní části Jizerských hor v nadmořské výšce 450 – 831 m.n m. V malebné krajině se střídají hluboká údolí řeky Kamenice s vysokými kopci, které zde umožnily rozvoj zimních sportů a tím turistického ruchu. První písemná zmínka o Tanvaldu jako dřevařské osadě na levém břehu řeky Kamenice pochází

z druhé poloviny 16. století. V současné době se neustále rozšiřují služby pro turisty a lyžaře, kteří do Jizerských hor přijíždějí z celého ČR, ale i ze zahraničí, především z Německa a Polska.

Počet obyvatel: 6 389

Obce ve správním obvodu: *Albrechtice v Jizerských horách, Desná, Harrachov, Jiřetín pod Bukovou, Kořenov, Plavy, Smržovka, Tanvald, Velké Hamry, a Zlatá Olešnice*

Počet obyvatel ve správním obvodu: 20 617

4.2.4 Město Turnov

Turnov leží na středním toku Jizery v tzv. Turnovské pahorkatině a leží v centru Chráněné krajinné oblasti Český ráj. Počtem obyvatel je Turnov největším městem okresu Semily a



čtvrtým v pořadí v rámci Libereckého kraje. Počátky města Turnova spadají do 13. století

Po zrušení okresních úřadů k 31. prosinci 2002 se Turnov stal obcí s rozšířenou působností pro správní obvod, který zahrnuje 37 obcí: západní třetinu okresu Semily (21 obcí), jižní část okresu Liberec (13 obcí) a jižní část okresu Jablonec nad Nisou (3 obce). Status města má v tomto obvodu kromě Turnova ještě Rovensko pod Troskami.

Počet obyvatel: 14 330

Obce ve správním obvodu: *Čtveřín, Frýdštejn, Holenice, Hrubá Skála, Jenišovice, Kacanovy, Karlovice, Klokočí, Kobyly, Ktová, Lažany, Loučky, Malá Skála, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Ohrazenice, Olešnice, Paceřice, Pěňčín, Přepěře, Příšovice, Radimovice, Radostná pod Kozákovem, Rakousy, Rovensko pod Troskami, Soběslavice, Svijanský Újezd, Svijany, Sychrov, Tatobity, Troskovice, Turnov, Vlastibořice, Všeň, Vyskeř, Žďárek, Žernov.*

Počet obyvatel správního obvodu: 33 048

4.2.5 Město Železný Brod



Město Železný Brod leží v malebném údolí řeky Jizery na rozhraní Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Vzniklo původně jako osada Brod (nebo také Brodek) mezi 11.–12. stoletím, kdy se přes Jizeru brodili obchodníci na zemské obchodní stezce vedoucí z Prahy do Německa a Polska.

Na konci 19. a začátku 20. století začal rozvoj sklářské výroby a brusíren. V roce 1920 byla otevřena první česká odborná škola sklářsko-obchodní a Železný Brod se tak stal městem skla a bižuterie, což ho proslavilo po celém světě.

O statut obce s rozšířenou působností Město Železný Brod usilovalo ještě v polovině roku 2002, kdy se nakonec stalo obcí s jedním z nejmenších správních obvodů.

Počet obyvatel: 6 070

Obce ve správním obvodu: *Bzí, Veselí, Těpeře, Chlístov, Splzov, Pelechov, Hrubá Horka, Malá Horka, Jirkov, Střevelná a Horská Kamenice.*

Počet obyvatel správního obvodu: 12 124

4.2.6 Analýza dat z výzkumného šetření

1. Zvolte městský úřad/magistrát, kde pracujete:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● Česká Lípa	0	0 %
● Frýdlant	0	0 %
● Jablonec nad Nisou	0	0 %
● Jilemnice	10	29,4 %
● Liberec	0	0 %
● Nový Bor	0	0 %
● Semily	10	29,4 %
● Tanvald	3	8,8 %
● Turnov	7	20,6 %

● Železný Brod	4	11,8 %
----------------	---	--------

Pro zajištění výzkumného vzorku byly dotazníky v lednu r. 2018 rozeslány na 5 obcí v rámci Libereckého kraje: Jilemnice, Semily, Tanvald, Turnov, Železný Brod.

Vyplněno bylo cca 65% dotazníků. Referentů pracujících v dotčených agendách byl v době rozesílání dotazníků následující počet:

Jilemnice: 10
 Semily: 10
 Tanvald: 10
 Turnov: 18
 Železný Brod: 6

2. Na jaké pracovní pozici v rámci struktury organizace jste?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● vedoucí odboru	6	17,6 %
● vedoucí oddělení	0	0 %
● referent	28	82,4 %

3. Zvolte jednu nebo více kompetencí, které vyplývají z Vaší náplně práce:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● vedení odboru/oddělení	6	17,6 %
● silniční správní úřad	8	23,5 %
● speciální stavební úřad	4	11,8 %
● autodoprava, taxislužba	5	14,7 %
● zkušební komisař + registrace autoškol	7	20,6 %
● stanice měření emisí	4	11,8 %
● evidence řidičů	6	17,6 %
● evidence řidičů - práce s klienty na přepážce	4	11,8 %
● evidence vozidel	9	26,5 %
● evidence vozidel - práce s klienty na přepážce	7	20,6 %
● evidence vozidel - technik	5	14,7 %
● přestupky - oblast provozu na pozemních komunikacích	12	35,3 %
● přestupky - oblast podmínek provozu na pozemních komunikacích	9	26,5 %
● přestupky - pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla	8	23,5 %
● přestupky - ostatní v dopravě dle speciálních zákonů	10	29,4 %

● bodový systém	7	20,6 %
-----------------	---	--------

Tato otázka měla za úkol přinést odpověď na otázku případného kombinování kompetencí jednotlivých referentů. Z uvedených dat je patrné, že výběr jednotlivých agend byl proveden 111x. Vzhledem ke skutečnosti, že respondentů bylo 34, je jasné, že dochází ke kumulování kompetencí a kombinaci několika odborností prakticky u každého z referentů. Tento jev je typický zejména pro ORP s menším počtem zaměstnanců, neboť i přes tento fakt je nutné zajistit kompletní výkon státní správy v přenesené působnosti pro všechny agendy.

4. Do jaké platové třídy jste zařazen/a?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● 7. platová třída	0	0 %
● 8. platová třída	3	8,8 %
● 9. platová třída	9	26,5 %
● 10. platová třída	18	52,9 %
● 11. platová třída	4	11,8 %
● 12. platová třída	0	0 %
● 13. platová třída	0	0 %

5. Zvolte výši Vašeho pracovního úvazku určeného pro výkon práce v rámci dopravně-správních agend:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● 1,0	32	94,1 %
● 0,75	1	2,9 %
● 0,5	0	0 %
● méně než 0,5	1	2,9 %

6. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● střední vzdělání s výučním listem	0	0 %
● střední vzdělání s maturitní zkouškou	15	44,1 %
● vyšší odborné vzdělání	1	2,9 %
● vysokoškolské vzdělání v bakalářském studijním programu	9	26,5 %

● vysokoškolské vzdělání v magisterském studijním programu	9	26,5 %
--	---	--------

7. Jak dlouho pracujete v oblasti dopravně-správních agend?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● méně než 1 rok	1	2,9 %
● 1 rok až 5 let	9	26,5 %
● více než 5 let	24	70,6 %

Z těchto odpovědí je patrné, že u zaměstnanců v DSA není příliš velká fluktuace.

8. Jak dlouho pracujete na pozici, kterou právě zastáváte?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● méně než 1 rok	1	2,9 %
● 1 rok až 5 let	13	38,2 %
● více než 5 let	20	58,8 %

9. Nastoupil/a jste na nově zřízené pracovní místo?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	8	23,5 %
● NE	26	76,5 %

U téměř ¼ odpovědí byla respondenty zvolena možnost, že nastoupili na nově zřízené pracovní místo. To je ukazatel toho, že je nutné navyšovat tabulková místa na DSA, což je zapříčiněno zejména nárůstem objemu výkonu státní správy v přenesené působnosti, složitosti administrativy, náročnosti správních řízení apod.

10. Pracoval/a jste v této oblasti již před rokem 2001?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	7	20,6 %
● NE	27	79,4 %

Tento výsledek potvrzuje opět nízkou fluktuaci u zaměstnanců. 1/5 referentů tedy pracuje v DSA již 17 let nebo i více.

11. Nastoupil/a jste do oblasti dopravně-správních agend v letech 2001-2002, tzn. na tehdejší okresní úřad?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	6	17,6 %
● NE	28	82,4 %

12. Práci na pozici, kterou zastávám, vnímám jako:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● práci, která mne příliš nebaví, uvažuji o změně	0	0 %
● práci, kterou vnímám jako určitou povinnost, příliš mne nenaplňuje	2	5,9 %
● práci, kterou dělám rád/a, neměnil/a bych	5	14,7 %
● práci, která mne baví, oceňuji příležitost být v kontaktu s lidmi	12	35,3 %
● práci, která mne naplňuje, mám mnohaleté a přínosné zkušenosti, cítím odpovědnost za svěřené agendy	10	29,4 %
● práci, kterou vnímám jako službu veřejnosti, jsem odborníkem v oboru, vážím si možnosti pracovat v této oblasti	4	11,8 %
● práci, kterou vykonávám již dlouho a rád/a, v podstatě mne naplňuje, ale jsem vyčerpaný/á, obávám se syndromu vyhoření	9	26,5 %

Analýzou těchto odpovědí bylo zjištěno, že ve většině případů zaměstnanci vykonávají práci v DSA rádi, oceňují přímý kontakt s klientelou, práce je naplňuje a cítí se být zodpovědní za výsledky své práce ve svěřených agendách, mají zkušenosti i odbornost, nicméně často pracují ve stresu a cítí se vyčerpaní.

13. Co považujete ve svém povolání za přínosné a motivující?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● stabilní zaměstnání ve veřejném sektoru	22	64,7 %
● adekvátní finanční ohodnocení	4	11,8 %
● spokojenost klientů	15	44,1 %
● zajímavá a nestereotypní práce	15	44,1 %
● možnost vzdělávání se	7	20,6 %
● příjemné pracovní prostředí	10	29,4 %
● příjemný pracovní kolektiv	19	55,9 %
● přístup zaměstnavatele k zaměstnancům a jejich práci	2	5,9 %
● benefity poskytované zaměstnavatelem	7	20,6 %
● práce, kdy jsem v kontaktu s lidmi	11	32,4 %
● 5 týdnů dovolené	13	38,2 %

● vzdálenost od bydliště	16	47,1 %
● pracovní doba	15	44,1 %
● elektronizace/digitalizace veřejné správy	2	5,9 %
● uplatnění zkušeností a praxe	9	26,5 %
● nevnímám žádná pozitiva	0	0 %
● jiná...(doplňte)	0	0 %

Za přínosné a motivující považují zaměstnanci DSA stabilitu zaměstnání, příjemný pracovní kolektiv, ve kterém se pohybují, blízkost zaměstnání od místa bydliště, spokojenost klientů a zajímavost a pestrost práce i pracovní dobu. Vysoce hodnotili i příjemné pracovní prostředí, kontakt s lidmi, 5 týdnů dovolené, uplatnění zkušeností a získané praxe. Na stejné pozici pak skončily benefity poskytované zaměstnavatelem a možnost vzdělávání se.

14. Co naopak považujete za negativa při výkonu Vašeho povolání?

Možnosti odpovědi	Responzí	Podíl
● práce ve stresu	15	44,1 %
● neuropsychická zátěž	6	17,6 %
● nedostatečné finanční ohodnocení	19	55,9 %
● postoj zaměstnavatele k výkonu státní správy	9	26,5 %
● komunikace na vertikální úrovni úřadu	0	0 %
● špatná či nedostatečná zastupitelnost	10	29,4 %
● problematická klientela	10	29,4 %
● nedostatečná metodika	14	41,2 %
● nejednotnost postupu při práci na jednotlivých úřadech	14	41,2 %
● elektronizace/digitalizace veřejné správy	1	2,9 %
● pracovní doba (např. úřední hodiny)	1	2,9 %
● vzdálenost od bydliště	2	5,9 %
● neustálé změny v legislativě, rozdílnost výkladů nadřízených orgánů	22	64,7 %
● pracovní prostředí	1	2,9 %
● kolektiv	0	0 %
● nevnímám žádná negativa	0	0 %
● jiná...(doplňte)	0	0 %

Jako negativa hodnotili zaměstnanci zejména neustálé změny v legislativě a rozdílnost nadřízených orgánů ve výkladu právních norem. Dále zvolili jako demotivující nedostatečné finanční ohodnocení. Rovněž práce ve stresu, nedostatečná metodika a nejednostnost postupu při práci na jednotlivých ORP vnímají zaměstnanci jako problémy při výkonu jejich práce.

15. Jaké benefity jsou Vám zaměstnavatelem poskytovány?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● příspěvek na stravování	34	100 %
● příspěvek na dovolenou	21	61,8 %
● ošatné	12	35,3 %
● příspěvek na sportovní aktivity	6	17,6 %
● příspěvek na kulturní akce	14	41,2 %
● příspěvek na masáže, kadeřníka atp.	14	41,2 %
● příspěvek na dopravu do zaměstnání	0	0 %
● možnost práce z domova (home office)	1	2,9 %
● indispoziční volno	20	58,8 %
● jiná...(doplňte)	2	5,9 %

- příspěvek na penzijní spoření
- benefitů zdá se dost, ale mnohé jen z jednoho fond

16. Je zaměstnavatelem podporováno Vaše vzdělávání a snaha o osobní rozvoj?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	25	73,5 %
● NE	7	20,6 %
● NEVÍM	2	5,9 %

Z výše uvedených odpovědí vyplývá, že většina zaměstnavatelů podporuje vzdělávání úředníků a snahu o jejich osobní rozvoj.

17. Považujete současné personální zabezpečení agendy, kde pracujete, za dostatečné?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO, zcela	11	32,4 %
● spíše ANO, ale s nedostatečnou zastupitelností např. v době dovolené, nemoci atp.	17	50 %

● spíše NE, zaměstnanci jsou přetíženi administrativou, ale klienti to příliš nepocítují	5	14,7 %
● NE, není možné zcela dodržovat lhůty ve správních řízeních, klienti dlouho čekají na vyřízení svých žádostí, fronty u přepážek atd.	1	2,9 %

Odpovědi referují prakticky o dobrém zabezpečení DSA, nicméně v plném stavu zaměstnanců a při plném nasazení. To má za následek, že pro zabezpečení bezproblémového chodu jednotlivých agend jsou zaměstnanci vystaveni práci pod tlakem a jsou přetíženi administrativou, což ale klienti příliš nepocítují při vyřizování svých žádostí.

18. Zhodnoťte zájem o pracovní pozice v rámci dopravně správních agend - hlásí se dostatečný počet kvalifikovaných uchazečů?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO, není problém kvalitně obsadit volné pracovní místo	0	0 %
● spíše ANO, ale situace se zhoršuje s ohledem na vývoj trhu práce	8	33,3 %
● spíše NE, uchazeči často nesplňují požadavky na praxi či vzdělání, přistupujeme k výjimkám	8	33,3 %
● NE, o práci na dopravně-správních agendách není příliš zájem	8	33,3 %

Z uvedeného je patrné, že je poměrně problém obsadit pracovní pozici v oblasti DSA. To může být způsobeno kombinací požadavků na vzdělání a odbornost a nabídkou finančního ohodnocení.

19. V případě, že pracujete na pozici "přestupkáře", plníte požadavky na oprávněnou úřední osobu dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO, splňuji všechny podmínky, jsem právník	0	0 %
● ANO, splňuji vysokoškolské vzdělání v jiném oboru než právo, absolvoval jsem zkoušku zvláštní odborné způsobilosti pro oblast přestupků, pouze musím složit zkoušku dle uvedeného zákona	10	71,4 %
● ANO, splňuji vysokoškolské vzdělání v jiném oboru než právo, ještě musím absolvovat zkoušku zvláštní odborné způsobilosti a zkoušku dle uvedeného zákona	2	14,3 %
● NE, zkoušku zvláštní odborné způsobilosti jsem složil/a a plánuji doplnit si vysokoškolské vzdělání	1	7,1 %
● NE, zkoušku zvláštní odborné způsobilosti jsem složil/a, ale studovat vysokou školu nechci, po skončení přechodného období tuto pozici opustím	0	0 %
● NE, nesplňuji nic z těchto požadavků a nechci tuto práci dále vykonávat	1	7,1 %

Tato otázka reagovala na zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, účinný od 1.7.2017, který přinesl ustanovení o požadavcích na oprávněnou úřední osobu vykonávající řízení o přestupcích. Ze získaných odpovědí je patrné, že většina zaměstnanců pracujících na úseku dopravních přestupků bude muset zvláštní zkoušku u Ministerstva vnitra dle zmíněného zákona, nicméně plní požadavky na vysokoškolské vzdělání.

20. Zkuste vyhodnotit požadavky na oprávněnou úřední osobu dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v porovnání se zařazením práce na úseku dopravních přestupků do platových tříd dle Katalogu prací:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● adekvátní, zařazení do platových tříd plně odpovídá práci i požadavkům na úředníka	0	0 %
● vcelku přijatelné, základní plat může zaměstnavatel navýšit o osobní příplatek	3	17,6 %
● neadekvátní, požadavky na úředníka a složitost práce jsou v hrubém nesouladu se zařazením do platových tříd	7	41,2 %
● požadavky na oprávněnou úřední osobu považují za logické vzhledem k povaze práce, ale zařazení do platových tříd, resp. výši základního platu, považují za demotivující tuto práci vykonávat	7	41,2 %

21. Zkuste definovat efektivitu řešení dopravních přestupků (s ohledem na prevenci v rámci BESIP, vhodnost represe, platební schopnost přestupců, podmínky pro vrácení řídičského oprávnění, proces dle správního řádu a zákona o odpovědnosti za přestupky či jiných spec.zákonů, podklady postoupené PČR, náklady úřadu, časové hledisko atd.)

- (2x) Přestupky řešíme efektivně, jen mizivé procento řízení bylo zastaveno z důvodu časové tísně. Platební schopnost přestupců řeší odbor financí... :-)
- narůstající represe - výše pokut, větší délka zákazů činnosti - zákazů řízení motorových vozidel , přísnější podmínky pro vrácení řídičského oprávnění.
- U většiny přestupků dochází k nezaplacení pokuty a vymahatelnost je malá.
- Represe je dostatečná, chybí vymahatelnost práva ("šmejdi" si zaplatí "šmejdy" a ti ho v řadě případů z přestupku vysekají). Z mého pohledu jinak proces i podklady od PČR dostatečné.
- (3x) null

22. Vnímáte postoj vedení úřadu k samosprávě a státní správě jako rozdílný?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	6	17,6 %
● ANO, částečně	11	32,4 %
● NE	9	26,5 %
● nemám na to názor	8	23,5 %

23. Pokud jste v předchozí otázce zvolil/a odpověď "ANO" či "ANO, částečně", uveďte, v čem tento rozdílný přístup spatřujete.

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● v zájmu o výkon práce samotné	6	26,1 %
● v orientaci v problematice dopravně-správních agend	13	56,5 %
● ve znalosti principů fungování státní správy v přenesené působnosti	9	39,1 %
● v těžkosti prosadit přidání pracovního úvazku pro plnohodnotného zajištění výkonu státní správy	11	47,8 %
● v rozdílném finančním ohodnocení (např. nenárokové složky platu)	6	26,1 %
● jiná...(doplňte)	2	8,7 %

- viz. otázka 22
- špatná znalost zákonů, jediné kritérium peníze

Tato otázka směřovala na zkušenosti úředníků ohledně postoje zaměstnavatele k výkonu státní správy. Odpovědi hovoří o postavení výkonu státní správy na ORP.

24. Pomocí níže uvedených charakteristik zkuste definovat systém výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti dopravně-správních agend:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● prostředky vynaležené na reformu veřejné správy byly účelné a mají pozitivní efekt	1	2,9 %
● přehledný a funkční systém, klienti většinou nemají problém se orientovat, kde a jak vyřídit svoji žádost	14	41,2 %
● funkční a efektivní systém pro úředníky	4	11,8 %
● zvýšení bezpečnosti dat zpracovávaných v rámci jednotlivých agend	1	2,9 %
● zvýšení statutu obcí, na které byl přenesen výkon státní správy (III.)	9	26,5 %
● systém fungování dopravně-správních agend je lépe nastaven než před rokem 2001 (MV ČR)	4	11,8 %
● příjmy ze správních poplatků a pokut jsou významnou součástí příjmů obcí s rozšířenou působností (III.)	15	44,1 %
● rychlá a efektivní elektronizace veřejné správy	2	5,9 %
● zavedení nových kvalitnějších informačních systému veřejné správy	4	11,8 %
● nové informační systémy jsou přínosem pro dopravně-správní agendy	6	17,6 %
● elektronizací veřejné správy se snížil počet úředníků	0	0 %
● snížení počtu písemností v papírové podobě	7	20,6 %
● snížení administrativní náročnosti	0	0 %
● přehledný systém právních norem	1	2,9 %
● snadná orientace v legislativě včetně judikatury	0	0 %

● jednotlivé úkony na přepážkách jsou méně náročné, trvají kratší dobu	1	2,9 %
● agendy řidičů a vozidel jsou dostupnější pro klienty	12	35,3 %
● doklady obsahují více bezpečnostních prvků	8	23,5 %
● systém není nastaven ideálně, v EU nalezneme efektivnější	6	17,6 %
● nárůst počtu úředníků na jednotlivých obcích s rozšířenou působností (III.)	9	26,5 %
● stále složitější a časově náročnější správní řízení	17	50 %
● neustále změny v legislativě vedou k právnímu chaosu	18	52,9 %
● stále vyšší požadavky na úředníky nejsou v souladu s platovým ohodnocením těchto pozic	19	55,9 %
● nárůst administrativy a úkonů na jednotlivých agendách	15	44,1 %
● systém obce zatěžuje po ekonomické stránce	2	5,9 %
● obce by se měly soustředit více na samosprávné činnosti, výkon státní správy v přenesené působnosti je zbytečně zatěžuje	2	5,9 %
● příjem ze správních poplatků a pokut spolu s příspěvkem na státní správu nepokrývá náklady spojené s výkonem státní správy v přenesené působnosti	2	5,9 %
● rozvolnění místní příslušnosti je přínosem pro klienty i úřad	6	17,6 %
● rozvolnění místní příslušnosti je příznivé pouze pro klienty, úředníkům se navýší administrativní úkony	7	20,6 %
● rozvolnění místní příslušnosti se svázáno s plněním předvolebních slibů politických stran	4	11,8 %
● obce s rozšířenou působností přistupují k výkonu státní správy v oblasti dopravně-správních agend často velmi rozdílně, s různým stupněm dodržování právních norem (resp. co někde nejde, jinde možná projde...)	10	29,4 %
● stále větší přenášení odpovědnosti za výkon státní správy ze státu na obce s rozšířenou působností	8	23,5 %
● zvyšují se náklady na výkon státní správy v přenesené působnosti (dosluhuje technika, jsou nutné stavební úpravy atd.)	7	20,6 %
● je nelogické, že zaměstnavatel úředníků je odlišný od orgánů, které je řídí metodicky či mají statut odvolacího nebo kontrolního orgánu	6	17,6 %
● o zajištění výkonu státní správy v přenesené působnosti často rozhodují zastupitelé (radní) obce, aniž by měli dostatečné znalosti o principech fungování státní správy v přenesené působnosti a povinnostech z toho vyplývajících	8	23,5 %
● jiná...(doplňte)	0	0 %

25. Považoval/a byste za přínosné odloučení dopravně-správních agend od obcí s rozšířenou působností a určité centralizování nebo vznik např. samostatných "dopravních úřadů"?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	11	32,4 %
● NE	7	20,6 %

● NEVÍM	16	47,1 %
---------	----	--------

26. Současný model výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti agendy, kde pracujete, považujete za:

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● výhodný pro klienty - "přiblížení výkonu státní správy lidem"	11	68,8 %
● výhodný pro ORP - příjem ze správních poplatků a pokut	7	43,8 %
● výhodný pro úředníky	0	0 %
● zatěžující klienty	1	6,3 %
● zatěžující ORP - nedostatečný příspěvek na výkon státní správy a neustálé zvyšování finančních nároků na zabezpečení podmínek pro výkon agend i platů úředníků	3	18,8 %
● zatěžující úředníky	1	6,3 %
● výhodné pro stát - přenášení čím dál větší odpovědnosti na územně samosprávné celky	2	12,5 %
● nemám na to názor	1	6,3 %

27. Jak hodnotíte metodickou pomoc Krajského úřadu Libereckého kraje?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● 1	8	23,5 %
● 2	13	38,2 %
● 3	9	26,5 %
● 4	2	5,9 %
● 5	2	5,9 %

28. Jak hodnotíte spolupráci s Ministerstvem dopravy (školení, semináře, seznámení s připravovanými změnami v legislativě atd.)?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● 1	2	5,9 %
● 2	10	29,4 %
● 3	14	41,2 %
● 4	6	17,6 %
● 5	2	5,9 %

29. Byla s ohledem na rozvolnění místní příslušnosti na evidenci vozidel přijata nějaká personální opatření?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● NE	23	95,8 %

● ANO - zvýšení počtu zaměstnanců evidence	1	4,2 %
● ANO - snížení počtu zaměstnanců evidence	0	0 %

30. Došlo po rozvolnění místní příslušnosti k 1.6.2017 k nárůstu počtu odbavených klientů?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO, výrazně	1	6,3 %
● ANO, ale nijak významně	8	50 %
● NE, počet se naopak snížil	2	12,5 %
● NE, v průměru stejný počet	5	31,3 %

31. Přijímáte již v současné době nějaká opatření kvůli rozvolnění místní příslušnosti na evidenci řidičů od 1.7.2018?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO, zabýváme se úpravami přepážek pro kontakt s klienty (focení a digitální podpis)	9	56,3 %
● ANO, hledáme vhodnější prostory pro evidenci řidičů, současné nebudou vyhovovat	0	0 %
● NE, nebudeme provádět žádné zásadní stavební úpravy, současný stav přepážek vyhovuje, pouze zavedeme nové technologie	3	18,8 %
● NE, prozatím neřešíme	4	25 %

32. Považujete prostory Vašho pracoviště za dostatečně vybavené a odpovídající vykonávané práci (technika, nábytek, přepážky, kancelářský materiál...)?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	10	29,4 %
● SPÍŠE ANO	20	58,8 %
● SPÍŠE NE	3	8,8 %
● NE	1	2,9 %
● Jiná...(vypište)	0	0 %

33. Máte pro klienty evidence vozidel nebo evidence řidičů zřízen rezervační systém on-line?

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● ANO	8	42,1 %
● NE	5	26,3 %
● Připravujeme jeho zřízení	6	31,6 %

34. Vaše zkušenosti, postřehy, podněty, názory atd. k dotčené problematice:

- (3x) null
- Složitá legislativa a s tím spojené nechápání široké veřejnosti a celková orientace v legislativě.

4.2.7 Předpoklady

Předpoklad č. 1:

Transformace veřejné správy v oblasti dopravně správních agend byla přínosná pro občany, kterým se státní správa přiblížila, a snadněji si tedy mohou vyřídit své žádosti. Předpoklad se potvrdil.

Předpoklad č. 2:

Obce s rozšířenou působností jsou čím dál více ekonomicky zatíženy v souvislosti s výkonem státní správy v přenesené působnosti. Předpoklad se potvrdil.

Předpoklad č. 3:

Od roku 2002, po zrušení okresních úřadů, došlo k velkému nárůstu počtu zaměstnanců vykonávajících dopravně správní agendy a to v souvislosti s nárůstem administrativy a složitosti řízení. Předpoklad se potvrdil.

Předpoklad č. 4

Digitalizace veřejné správy je přínosná pro klientelu, usnadňuje proces vyřízení životní situace. Předpoklad se potvrdil.

Předpoklad č. 5

Na menších ORP je často špatná zastupitelnost vzhledem k vysoké specifikaci práce a požadavkům na odbornost referentů. Předpoklad se potvrdil částečně.

5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPORUČENÍ

Výzkumné šetření mělo reflektovat stav dopravně správních agend po 15 letech od jejich fungování na obcích s rozšířenou působností. Otázky byly položeny tak, aby většinou výběrem z několika možností mohli respondenti – zaměstnanci úřadů obcí s rozšířenou působností – vystihnout co nejpřesněji svůj názor na danou záležitost.

Po ukončení činnosti Okresního úřadu Semily došlo k převedení pracovních míst včetně většiny zaměstnanců na obce s rozšířenou působností Jilemnice, Semily, Turnov, částečně Železný Brod a Tanvald. Došlo i k mírnému zvětšení v rozsahu území, kdy působnost bývalého okresního úřadu se zcela neshoduje s územní působností uvedených pěti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, neboť k ORP Turnov byla připojena část jabloneckého okresu a část libereckého okresu. ORV Tanvald a Železný Brod vznikly rozdělením územní působnosti Okresního úřadu Jablonec nad Nisou. V rámci této reformy došlo k následujícím personálním změnám týkajícím se navýšení počtu zaměstnanců dopravně správních agend:

PČR, okresní ředitelství Semily – dopravní inspektorát: r. 2000 – 12 zaměstnanců

Okresní úřad Semily – odbor dopravy a silničního hospodářství: r. 2001-2002 – 14 zaměstnanců

Výše uvedený počet zaměstnanců zajišťoval kompletní výkon dopravně správních agend – evidenci řidičů, evidenci vozidel, dopravní přestupky a zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění na území okresu.

Dále jsou uvedeny počty zaměstnanců po zrušení Okresního úřadu v Semilech a vzniku třech obcí s rozšířenou působností a počty zaměstnanců v současné době. Počty zaměstnanců vzrostly o referenty zajišťující agendu silničního správního úřadu již před r. 2001 pod hlavičkou okresního úřadu a dále o nově přijaté zaměstnance.

ORP Jilemnice – odbor dopravy: r. 2003 – 7

r. 2017 – 10

ORP Semily – odbor dopravy: r. 2003 – 7

r. 2017 – 10

ORP Turnov – odbor dopravy: r. 2003 – 10 (+ delimitace z okresu Jablonec n.Nis.)

r. 2017 – 18

Důvody pro navýšení byly prosté. Bylo nutné zajistit výkon všech agend na všech obcích s rozšířenou působností. Během období let 2001-2002 byli přibíráni noví zaměstnanci z důvodu zaškolení pro zajištění výkonu dotčených agend na ORP. Následně, po období zkušebního provozu, cca 1 rok, došlo ke zjištěním, že není dostatečně zajištěna zastupitelnost např. pro případ nemoci, dovolené atd. Často rovněž u zaměstnanců docházelo ke kumulaci kompetencí týkajících se různých agend.

V rámci výzkumného šetření byly rovněž zjišťovány sociální aspekty výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti dopravně správních agend. Jak bude dále uvedeno, autorka práce se zaměřila i na získání dat týkajících se osobních postojů zaměstnanců působících v této oblasti.

Na otázky odpovídali jak referenti, tak vedoucí odborů zajišťujících výkon dotčených agend. Více než polovina respondentů dosáhla vysokoškolského vzdělání, což je jednak požadavek pro zařazení do 10. platové třídy, aby nemuslo dojít k výjimce (práce zařazena do 10.tř. x zaměstnanec splňuje odbornost, ale ne vzdělání) a dále to svědčí o zákonných nárocích na vzdělání při výkonu této práce. Většina zaměstnanců pracuje na plný úvazek. I když je v současné době trend zřizování míst s nižšími pracovními úvazky, a to v souladu s rovným postavením mužů a žen (kloubení rodinného života s profesním atd.), je z uvedeného patrné, že na pozicích v oblasti dopravně správních agend není možné toto zcela uplatňovat. Důvodem je jednak požadavek na vysokou odbornost, neustálé se vzdělávání a plné zabezpečení např. úředních dnů pro veřejnost a v kontrastu s platovým zařazením, resp. platem vyplývajícím z tabulek pro zaměstnance územně samosprávných celků. Z toho pak plyne, že jiný než plný úvazek, nezajistí zaměstnanci dostatečný finanční příjem za vynaložené úsilí. Dále bylo zjišťováno, jaká je fluktuace zaměstnanců dopravně správních agend, resp. jak dlouho pracují na svých pozicích anebo mění pozice, nicméně stále ve stejném oboru. Výzkumem bylo zjištěno, že více než dvě třetiny zaměstnanců pracují na svých pozicích pět let a déle. Dvě pětiny zaměstnanců pak působí v této oblasti dlouhodobě, kdy pracovali ještě u policie anebo nastoupili na okresní úřad. V souvislosti s již uvedeným nárůstem počtu zaměstnanců bylo výzkumem rovněž potvrzeno, že osm zaměstnanců z výzkumného vzorku nastoupilo na nově vytvořená pracovní místa. To reflektuje nárůst objemu práce při zajištění výkonu státní správy v přenesené působnosti, kdy je ze strany státu čím dál více přesouvána odpovědnost za svěřené agendy. Dále pak složitost administrativy a náročnosti správních řízení zasahujících prakticky do všech oblastí dotčených agend. Analýzou dalších odpovědí však bylo zjištěno, že ve většině případů zaměstnanci vykonávají práci v DSA rádi, oceňují přímý kontakt s klientelou, práce je naplňuje a cítí se být

zodpovědní za výsledky své práce ve svěřených agendách, mají zkušenosti i odbornost, nicméně často pracují ve stresu a cítí se vyčerpaní.

Dne 1.7.2017 vstoupil v platnost zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento zákon, jak již bylo uvedeno v teoretické části této práce, přinesl požadavky na oprávněnou úřední osobu zabývající se řízením o dopravních přestupcích. Proto bylo v rámci šetření zjišťováno, jaký dopad bude mít tato právní norma na jednotlivé odbory, resp. zda zaměstnanci splňují či nespĺňují nová kritéria. Bylo zjištěno, že většina zaměstnanců pracujících na úseku dopravních přestupků bude muset složit zvláštní zkoušku u Ministerstva vnitra dle zmíněného zákona, nicméně plní požadavky na vysokoškolské vzdělání a tato oblast je tedy poměrně dobře personálně zajištěna. Z analýzy dalších odpovědí však vyplynulo, že požadavky na oprávněnou úřední osobu považují zaměstnanci za důvodné, nicméně v nesouladu s platovým ohodnocením. Není výjimkou, že obce, jako zaměstnavatelé, nepřiznávají příliš vysoká osobní ohodnocení a úředníci tak dostávají prakticky základní plat vyplývající z platových tabulek. Důvodem je skutečnost, že peníze na platy poskytuje zaměstnavatel z rozpočtu obce a platit úřednictvo není prioritou. Příspěvek na výkon státní správy sice obce dostávají, nicméně není zpětná kontrola, na co je využít. V této souvislosti je třeba podotknout, že základní plat přestupkáře, který nastoupí jako dostudovaný právník na obec s rozšířenou působností bude činit od 1.1.2019 19 760,- Kč. (viz. příloha č. 2)

Rovněž byl hodnocen postoj zaměstnavatele, kdy z dotazníkového šetření vyplynulo, že zaměstnanci většinou nevnímají postoj zaměstnavatele k samosprávě a státní správě jako rozdílný, nicméně za negativum považují těžkost prosadit navýšení personálního zabezpečení při nárůstu práce a dále špatnou orientaci zaměstnavatele v problematice dopravně správních agend, či výkonu státní správy samotné.

Zaměstnanci dopravně správních agend byli v rámci dotazníků rovněž požádáni, aby se pokusili pomocí volby několika z daných odpovědí charakterizovat výkon státní správy v oblasti dopravně správních agend na obcích s rozšířenou působností. Z analýzy těchto odpovědí byl pak učiněn závěr, že tento systém je přehledný a funkční pro klienty, přinesl obcím s rozšířenou působností příjmy ze správních poplatků a pokut, obce získaly vyšší status. Na druhé straně však zaměstnanci odborů dopravy zastávají názor a praxe to i potvrzuje, že správní řízení je stále složitější a časově i finančně náročnější.

Časová i procesní náročnost správních řízení se často odráží v přetíženosti úředníků a nízké efektivitě práce. V praxi lze toto tvrzení demonstrovat např. na změnou zákona č. 200/1990

Sb., o přestupcích, kdy novelou účinnou od 1.10.2016 došlo k prodloužení lhůty pro zánik odpovědnosti za přestupek na tři roky oproti původnímu jednomu roku. Důvodem byla právě procesní složitost, kvůli které se často nepodařilo přestupkové řízení pravomocně ukončit. V souvislosti s uvedeným je dále třeba podotknout, že respondenti rovněž jako negativum vnímají příliš časté změny v legislativě a nejednotný výklad zákonných ustanovení. Tento stav vede k určitému právnímu chaosu, orientaci v legislativě i judikatuře Nejvyššího správního soudu a tím i nestejnému přístupu k zajištění státní správy i klientovi. V rámci těchto agend není výjimkou, že v době vydání novely zákona je již v legislativním procesu novela další. Způsobeno je to jednak zapracováváním práva Evropské unie a zároveň různými tlaky zájmových skupin či nutností odstranit chyby a vady v předchozí právní úpravě. Alarmující je pak nedostačující metodické vedení ze strany krajských úřadů i samotného Ministerstva dopravy, které působí po vertikální linii pouze různými sděleními a stanovisky. Sjednocení postupů jednotlivých ORP pak často probíhá pouze po neformální linii kolegů na jednotlivých agendách či setkání plynoucích z vlastní iniciativy. Po částečném rozvolnění místní příslušnosti na evidencích řidičů a vozidel je tento stav o to markantnější, neboť klienti přinášejí zkušenosti z jiných ORP a rovněž zasílaná spisová dokumentace svědčí o nejednotnosti postupu. O tomto svědčí i odpovědi získané v otázce hodnocení metodického vedení ze strany krajského úřadu i spolupráce s Ministerstvem dopravy, kdy většinou bylo hodnoceno jako ve škole známkou 2 a 3. Za nevhodné považují respondenti i skutečnost, že nejvyšším řídicím a kontrolním orgánem je Ministerstvo dopravy, které zároveň prostřednictvím dalších subjektů zajišťuje i přístup do informačních systémů, odvolacím a metodickým orgánem je krajský úřad (přístup do těchto IS není) a zaměstnavatelem a tedy tím, kdo rozhoduje o počtech zaměstnanců a výši jejich platu, je obec s rozšířenou působností. A i když je ORP ze zákona povinna zajistit výkon státní správy, který jí byl svěřen, dochází často k situacím, že o jejím zajištění rozhodují radní, kteří jsou různě motivováni svými volebními programy a o principech výkonu státní správy nemají příliš pojem.

Ačkoliv je obcím s rozšířenou působností poskytován příspěvek na výkon státní správy, vynakládají ze svého rozpočtu nemalé finanční prostředky na zajištění státní správy v přenesené působnosti. Nejedná se přitom pouze o mzdy, ale o vybavení budov, náklady na energie a vodu, zajištění prostor kanceláří, kancelářský materiál, výpočetní techniku atd. Na druhé straně jsou ORP příjemci pokut a správních poplatků z činností, jejichž výkon na ně stát delegoval. K tomu je třeba dále konstatovat, že náklady na výrobu registračních značek, tiskopisů a dokladů jako jsou řidičské průkazy, mezinárodní řidičské průkazy, osvědčení o registraci vozidla či výpis z technického osvědčení, plně hradí stát. Zaměstnanci dále kladně

hodnotili zázemí, které jim zaměstnavatelé poskytují, resp. prostory kanceláří považují víceméně za vyhovující. Úředníci byli dotazováni na stav prostorového zabezpečení zejména kvůli zjištění vývoje od roku 2003, kdy na ORP byla přenesena odpovědnost za výkon státní správy v oblasti DSA. Obce v té době často řešily umístěním pracovníků agend do provizorních prostor, neměly dostatečné podmínky pro umístění objemného spisového materiálu, který musel být dobře zabezpečen. V mnoha případech zůstali zaměstnanci na pracovištích původních okresních úřadů či Policie ČR a to právě pro finanční náročnost související s vybudováním nového zázemí (rekonstrukce či výstavba objektů). Velmi často se zaměstnanci DSA potýkali s problémem dostatečného zajištění a zabezpečení tiskopisů, registračních značek či spisového materiálu s citlivými daty. Vedení odpovědností často doslova bojovali vytvoření potřebných podmínek. Dnes, prakticky po patnácti letech se situace výrazně změnila, většina úřadů je ve vyhovujících prostorových podmínkách a s dostatečným materiálním zajištěním.

Ze získaných odpovědí je pak možné učinit závěr, že dopravně správní agendy fungují na obcích III. stupně poměrně dobře, myšlenka reformy o přiblížení státní správy občanovy byla naplněna. Vyřizování životních situací pozitivně ovlivňuje i pozvolná digitalizace veřejné správy a v poslední době i částečné rozvolnění místní příslušnosti. Už ne tak příznivě vyznívá zajištění výkonu státní správy ze strany obcí, kdy i přes prokazatelný nárůst úředníků v dopravně správních agendách od roku 2003, není jednoduché prosadit schválení dalšího pracovního úvazku. Za každým zvýšením počtu referentů stojí složité obhajování a zdůvodňování požadavku. Mnohdy je velmi obtížné posílit personální zabezpečení dopravně správních agend, pokud není tento požadavek odůvodněn zvýšením příjmů ze správních poplatků či pokut. Bohužel s nárůstem administrativy a procesní složitosti správních řízení je často návratnost vynaložených prostředků mizivá. Příspěvek na výkon státní správy je vázán na počet obyvatel ve správním obvodu, byť po rozvolnění příslušnosti a v rámci věcné příslušnosti není toto zcela relevantní. Z výše příspěvků za posledních osm let (*viz příloha č.3*) je pak patrné, že ke zvyšování výše příspěvku došlo mírně v posledních dvou letech a to z důvodu valorizace platů ve veřejném sektoru. Nicméně příspěvek nereflexuje na zvyšování náročnosti výkonu státní správy v oblasti dopravně správních agend a nutný nárůst počtu úředníků. Otázkou pak zůstává, zda je příjem ze správních poplatků a pokut schopen toto kompenzovat a zda je vůbec vhodné, aby bylo například ukládání pokut za přestupky motivováno požadavkem na financování státní správy.

6 ZÁVĚR

Proces reformy veřejné správy stále probíhá. Jde o nesnadný úkol ovlivňovaný mnoha faktory, včetně politické situace. Práce se zabývala jednotlivými etapami reformy, které více či méně ovlivňovaly oblast dopravně správních agend. Skutečně zásadní změnou byla transformace těchto agend v roce 2001 a 2003, kdy byly odloučeny od Policie ČR a převedeny pod okresní úřady a dále jejich výkonem byly pověřeny nově vzniklé obce s rozšířenou působností. Cílem bylo zmapovat vývoj státní správy v přenesené působnosti na obcích a vystihnout současný stav. Práce se zabývala rovněž právními normami, které doznaly mnoha změn a to i v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie. Je patrné, že právní úprava, která regulovala vztahy občanů k těmto agendám a opačně, nebyla vždy dostatečná a o konkrétních postupech se měl možnost dozvědět až při řešení své situace u orgánu, který potřebné činnosti zajišťoval. Z tohoto hlediska se jevila jako nejproblematičtější etapa, kdy byly dopravně správní agendy v působnosti dopravních inspektorátů a jejich činnost vycházela z nařízení vlády č. 54/1953 Sb. Pozitivní stránkou však bylo to, že agendy byly řízeny centrálně a postup byl relativně jednotný na celém území republiky. Nové zákony č. 247/2000 Sb., č. 361/2000 Sb. a č. 56/2001 Sb. upravující věcnou a místní příslušnost stanovily jednotlivá práva a povinnosti jak občanů, tak i pracovníků veřejné správy zajišťující její výkon v oblasti dopravně správních agend. Ukázalo se, že není nutné, aby byly tyto agendy svěřeny ozbrojeným složkám státu. Výkon státní správy se přiblížil občanům, čímž byla naplněna jedna z hlavních myšlenek reformy veřejné správy a splněny požadavky decentralizace a dekoncentrace. Z okresních úřadů tak přešly na obce s rozšířenou působností všechny pro občana významné agendy, čímž se výkon státní správy stal skutečně dostupnější.

Reforma s sebou přinesla i některá negativa. Je třeba uvést, že výrazně přibylo úředníků ve veřejné správě, což bylo potvrzeno i v praktické části této práce. Za významný nedostatek lze považovat i nejednotnost řízení a postupů na jednotlivých obecních úřadech obcí s rozšířenou působností. Částečně je nevhodné je i prolnutí státní správy a samosprávy, kdy může docházet k ovlivňování výkonu státní správy. Odstranění těchto negativ by bylo možné opětovným oddělením výkonu státní správy od samosprávy. Jeden z možných způsobů, jak tato negativa odstranit, by mohl být vznik systému dopravních úřadů, na které by přešla i oblast dopravně správních agend. Na úrovni okresu by tak vznikly nejnižší články místní působnosti, čímž by došlo k určitému sjednocení a narovnání podmínek pro výkon těchto agend. Tato myšlenka byla diskutována zejména v souvislosti se zkouškami žadatelů o řidičská oprávnění. Je jistě možné tvrdit, že veřejná správa může fungovat v modelu spojeném i rozděleném. Oba mají

klady i záporny, spojený model veřejné správy však v desetiletém fungování v podmínkách České republiky prokázal své opodstatnění a životaschopnost, svoji úspěšnost. Je nevyvratitelné, že nejhorší možnou variantou je připustit prolínání obou modelů na různých správních úrovních dle tlaků jednotlivých ministerstev bez jasné celkové koncepce, bez přesvědčivých důkazů, že desetileté investice se vyplatí zmařit, často bez náhrady. Samozřejmě je relevantní trvat na zefektivnění stávajícího modelu a zrušení zbytných nebo málo efektivních agend.

Změna systému výkonu veřejné správy a vytvoření centralizovaných úřadů, např. na úrovni okresů, by mohlo vést ke zvýšení nezaměstnanosti na venkově, neboť nová pracovní místa by vznikala spíše ve větších městech. Došlo by ke zmaření již uskutečněných, rozsáhlých investic obcí II. a III. typu (tedy zejména menších měst) do současného uspořádání, a to v oblasti nemovitého majetku (prázdné budovy zrekonstruované nebo postavené za účelem zajištění výkonu státní správy) a dále i movitého a nehmotného majetku (objekty jsou zpravidla také velmi dobře vybavené), jako jsou nábytek, prostředky informačních a komunikačních technologií (zejména jde o datové sítě a úložiště, ale i o SW licence a řadu HW prostředků). Ke škodám by docházelo i v personální oblasti, kdy by zřejmě všichni kvalifikovaní a vzdělaní zaměstnanci, do kterých obce investovaly nemalé prostředky, nemohli přejít na nová pracoviště.

Je však třeba zabývat se otázkou platů v tomto sektoru. Ačkoliv je nastolen trend postupného zvyšování platových tarifů, stále jsou úředníci s vysokoškolským vzděláním i požadovanou odborností hůře finančně ohodnoceni než by byli v soukromém sektoru. Z toho pak plyne nízký zájem o pozice v oblasti dopravně správních agend. Tuto zkušenost čím dál víc zažívají všechny obce s rozšířenou působností a to i v jiných oblastech výkonu státní správy v přenesené působnosti. Problematické je to zejména u čerstvých absolventů vysokých škol, kteří by nastupovali na pozice do úřadu za velmi nízké platy. Obcím je sice zákonem umožněno obohatit základní plat o nenárokové složky platu jako je osobní příplatek či příplatek za vedení, nicméně v praxi jsou přiznávány pouze částky, které plat příliš zajímavým nečiní. Na druhé straně jsou na úředníky čím dál víc kladeny požadavky na neustálé vzdělávání, musí absolvovat zkoušky zvláštní odborné způsobilosti a dobře se orientovat ve stále měnících se zákonech a judikatuře.

V době vzniku obcí s rozšířenou působností mnohé z nich o tento status bojovaly ještě během roku 2002. Důvodem byla snaha o zajištění dostupnosti významných agend pro občany obce i správní oblasti a samozřejmě také zvýšení prestiže obce samotné. V praxi ovšem tyto obce

(zejména menší) často nebyly připraveny přijmout takové množství úředníků a vybudovat prostory, které dotčené agendy požadovaly. Dopravně správní agendy patří mezi nejvíce vytížené, s objemnou spisovou dokumentací a odbavující velké množství klientů. V dnešní době je však již většina úřadů adekvátně vybavena, mnoho pracovišť prošlo modernizací, hojně jsou zaváděny rezervační systémy dostupné on-line. V souvislosti se zavedením zákonných změn účinných k 1.7.2018 bylo zrekonstruováno velké množství evidencí řidičů tak, aby přepážková pracoviště odpovídala požadavkům moderní veřejné správy. Služby klientům se v souvislosti s elektronizací veřejné správy rozšiřují a stále více životních situací je možné vyřídit bez čekání ve frontách.

Spojený model veřejné správy je tedy praxí ověřen jako funkční a výhodný pro občany, na druhé straně má svoje negativa, na jejichž odstranění je možné pracovat.

Je tedy zřejmé, že proces vývoje oblasti dopravně správních agend není ustále ukončen. Lze očekávat další kontinuitu v přijímání práva EU a jeho zapracování do práva ČR. Věřme, že pro občany budou další reformy jen usnadněním jejich kontaktů s veřejnou správou. Zároveň je však nutné zaměřit pozornost i na úředníky zajišťující výkon těchto agend a zejména podmínky pro jejich práci, jejich ohodnocení a sjednocení postupu zajištění výkonu státní správy v přenesené působnosti. Je patrné, že využití příspěvku na výkon státní správy není zpětně kontrolováno a je na obcích, jak ho v rámci rozpočtu použijí. Pravdou ovšem je, že tento příspěvek je vázán na počet obyvatel ve správním obvodu ORP. To vždy nemusí reflektovat potřebu personálního zajištění dopravně správních agend, neboť např. oblast přestupků není vázána trvalým pobytem, ale místní příslušností, která je v tomto vázána na místo, kde k protiprávnímu jednání došlo. U dopravních přestupků může být problém např. i u turisticky hojně navštěvovaných lokalit. Po částečném rozvolnění místní příslušností může nastat podobný problém i na evidenci řidičů a vozidel. Pro obce zajišťující výkon státní správy v rámci těchto agend to může znamenat to, že se budou spoléhat na dopředu neodhateľnutelný příjem ze správních poplatků a pokut anebo budou financovat úvazek z jiných zdrojů. Díky tomu často dochází k situacím, kdy je velmi těžké prosadit další pracovní místo pro zajištění dopravně správních agend, úředníci jsou zejména na malých ORP přetížení a kumulují se jim kompetence. Plnohodnotná zastupitelnost v době nemoci či dovolené je pak prakticky nemožná.

Teoretická východiska této práce vycházela z dostupné literatury zabývající se teorií veřejné správy. Zpracováno bylo velké množství právních předpisů České republiky a také předpisů

Evropské unie. Problematické pro zpracování tohoto tématu bylo, že prakticky neexistuje žádná ucelená literatura v dotčené oblasti.

Pro další fungování spojeného modelu veřené správy by bylo vhodné nastavit smyslupné standardy a stanovit jednotnou metodiku a výklad práva. Přínosné by bylo se zaměřit na postavení zaměstnanců na pozicích v dopravně správních agendách, tedy zhodnotit kladené požadavky versus platové ohodnocení.

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- *Analýza stavu dopravy Libereckého kraje 2017*. Dostupné z WWW: <<https://doprava.kraj-lbc.cz/Dokumenty-odboru-dopravy>>
- *BESIP*. Dostupné z WWW: <https://www.ibesip.cz/cz/ridic/cestujeme-automobilem/autem-do-zahranici>
- BUDSKÝ, R., KOHOUT, P.: Projekt TWIST - Systémy přípravy a přezkušování řidičů, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sankčně motivačního prostředí v evropských zemích. Praha: AZIN CZ, 2008. ISBN 978-80-254-1231-2
- BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: Zákon o silničním provozu s komentářem, Lenka Buštová – Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4
- *CENDIS, s.p.* Dostupné z WWW <<http://www.cendis.cz>>
- *Euroskop.cz*. Dostupné z WWW: <<https://www.euroskop.cz/>>
- EXNER, J.: Obce, města, městské části Praha: Libri, 2004. ISBN 80-7277-289-9
- FIALA, P., PITROVÁ, M.: Evropská unie. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003. ISBN 80-7325-015-2
- KOPECKÝ, M.: Právní postavení obcí a krajů-základy komunálního práva. Praha: WoltersKluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-719-6
- LOUDA, T., GOSPIČ, J., VOSTRÁ, L.: Modernizace veřejné správy. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-7380-001-2
- MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L.: Historie dopravní policie. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0
- MALÝ, K. a kolektiv: Dějiny českého a československého práva do roku 1945. Praha: LEGES, 2011. ISBN 978-80-87212-39-4
- MATES, P.: Kapitoly z historie české veřejné správy v letech 1848-1989. Praha: VŠE, 1996.
- MATES, P.: Reforma územní správy po roce 1989, Právně historické studie 39. Praha: Karolinum, 2009.
- MOCHAL, M.: Reforma územní veřejné správy v České republice na příkladu a zkušenostech Libereckého kraje. Liberec: Metropolitní univerzita Praha, 2009. Diplomová práce
- *Město Jilemnice*. Dostupné z WWW: <<http://www.mestojilemnice.cz/>>
- *Město Semily*. Dostupné z WWW: <<https://www.semily.cz/>>

- *Město Tanvald*. Dostupné z WWW: <<https://www.tanvald.cz/>>
- *Město Turnov*. Dostupné z WWW: <<https://www.turnov.cz/>>
- *Město Železný Brod*. Dostupné z WWW: <<https://www.zeleznybrod.cz/>>
- *Ministerstvo dopravy ČR*. Dostupné z WWW: <<http://mdcr.cz/>>
- *Ministerstvo vnitra*. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/>>
- ONDRUŠ, R.: Správní řád. Praha: Linde Praha, a.s. 2005, ISBN 80-7201-523-0
- POMAHAČ, R., VIDLÁKOVÁ, O. Veřejná správa. Praha: C. H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-748-0
- *Portál veřejné správy*. Dostupné z WWW: <<https://portal.gov.cz/obcan/>>
- SCHELLE K. Vývoj veřejné správy v letech 1848-1990. Praha: Eurolex Bohemia, 2005. ISBN 80-86861-66-X
- *Státní fond dopravní infrastruktury*, (SFDI), dostupné z WWW <<http://www.sfdi.cz/>>
- ŠUCHA M., REHNOVÁ V., KOŘÁN M, ČERNOCHOVÁ D.: Dopravní psychologie pro praxi. Praha: Grada Publishing, a.s., 2013, ISBN 978-80-247-4113-0

Časopisy, interní dokumenty

- KONEČNÝ, J.: Převod dopravně správních agend: život rychlejší než zákony. *Veřejná správa*, ročník 2001, č. 4, str. 10, 23
- KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K.: Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. *Policista*, ročník 2009, č. 1, příloha

Právní předpisy

- Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích
- Vyhláška č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích
- Vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu
- Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění
- Vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu)
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích
- Zákon č. 367/1990 Sb., o obcích (obecní zřízení)

- Zákon č. 425/1990 Sb., o okresních úřadech, úpravě jejich působnosti a o některých dalších opatřeních s tím souvisejících
- Vyhláška č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel
- Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)
- Zákon č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů
- Zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze
- Zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze
- Zákon č. 147/2000 Sb., o okresních úřadech
- Zákon č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů
- Zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů
- Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů

- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
- Vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel
- Zákon č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů
- Zákon č. 313/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností
- Zákon č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů
- Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 388/2002 Sb., o stanovení správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a správních obvodů obcí s rozšířenou působností
- Zákon č. 387/2004 Sb., o změnách hranic krajů a o změně zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností, a zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce
- Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

Seznam použitých předpisů EHS/ES, mezinárodní úmluvy

- Evropská komise (2010, 20. červenec). Program pro bezpečnost silničního provozu na období 2011-2020 (tisková zpráva)
- Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20.12.2006 o řidičských průkazech
- Směrnice Komise 2014/85/EU ze dne 1.7.2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech EHS: Evropské hospodářské společenství (1991, 29. červenec). *Směrnice Rady o řidičských průkazech (91/439/EHS)*. Brusel.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady EU 2015/413 ze dne 11.3.2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
- Úmluva o silničním provozu. Ženeva 1949
- Úmluva o silničním provozu. Vídeň 1968

8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1	Platová tabulka r. 2018.....	107
Příloha č. 2	Členění Libereckého kraje – mapa.....	108
Příloha č. 3	Vývoj příspěvku na výkon státní správy – tabulka, graf.....	109
Příloha č. 4	Dotazník	110

9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AŠ = autoškola

BESIP = bezpečnost silničního provozu

CENDIS = centrum dopravních informačních systémů

CSPSD = centrum služeb pro silniční dopravu

DSA = dopravně správní agendy

EHS = evropské hospodářské společenství

EŘ = evidence řidičů

ES = evropské společenství

EU = evropská unie

EV = evidence vozidel

IS = informační systém

ORP = obec s rozšířenou působností

ŘP = řidičský průkaz

ŘO = řidičské oprávnění

ÚSC = územní samosprávný celek

ZOZ = zkouška zvláštní odborné způsobilosti

Příloha č. 1

Platová tabulka pro zaměstnance úřadů v civilním poměru - návrh od ledna 2019

Platový stupeň/praxe	Platová třída															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1 / do 1 roku	9.530	10.350	11.210	12.150	13.160	14.270	15.480	16.800	18.230	19.760	21.480	23.270	25.230	27.380	29.710	32.250
2 / do 2 let	9.870	10.730	11.630	12.620	13.700	14.830	16.060	17.450	18.900	20.510	22.280	24.130	26.190	28.400	30.830	33.460
3 / do 4 let	10.240	11.150	12.070	13.090	14.200	15.390	16.680	18.110	19.630	21.300	23.160	25.060	27.180	29.490	32.000	34.710
4 / do 6 let	10.620	11.550	12.540	13.580	14.750	15.980	17.310	18.800	20.370	22.110	24.010	25.980	28.190	30.590	33.210	36.020
5 / do 9 let	11.050	12.000	13.010	14.100	15.300	16.580	17.970	19.510	21.140	22.940	24.910	26.980	29.260	31.740	34.460	37.370
6 / do 12 let	11.480	12.450	13.490	14.620	15.880	17.190	18.650	20.270	21.930	23.790	25.860	28.000	30.360	32.920	35.750	38.770
7 / do 15 let	11.900	12.940	14.010	15.190	16.470	17.850	19.340	21.020	22.790	24.700	26.840	29.060	31.500	34.180	37.100	40.230
8 / do 19 let	12.350	13.420	14.550	15.750	17.100	18.520	20.060	21.810	23.640	25.620	27.840	30.170	32.690	35.460	38.520	41.750
9 / do 23 let	12.810	13.920	15.100	16.350	17.750	19.220	20.830	22.630	24.520	26.600	28.880	31.290	33.920	36.820	39.970	43.320
10 / do 27 let	13.330	14.470	15.670	16.970	18.430	19.950	21.590	23.500	25.460	27.590	29.970	32.480	35.210	38.200	41.490	44.930
11 / do 32 let	13.810	14.990	16.270	17.610	19.140	20.710	22.440	24.410	26.420	28.650	31.110	33.700	36.530	39.650	43.040	46.660
12 / nad 32 let	14.350	15.570	16.890	18.270	19.870	21.490	23.280	25.330	27.420	29.740	32.290	34.970	37.920	41.140	44.650	48.420

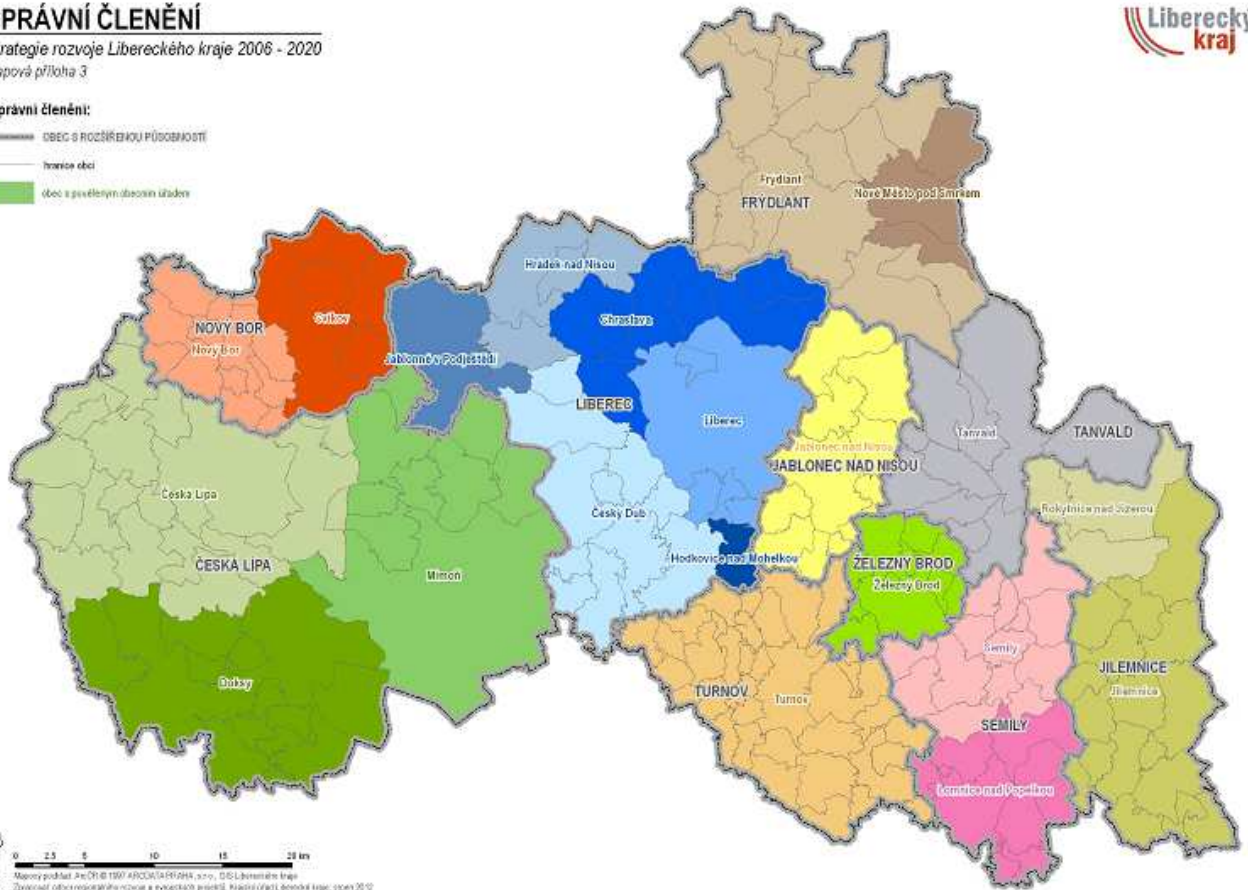
SPRÁVNÍ ČLENĚNÍ

Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 - 2020
Mapová příloha 3



Správní členění:

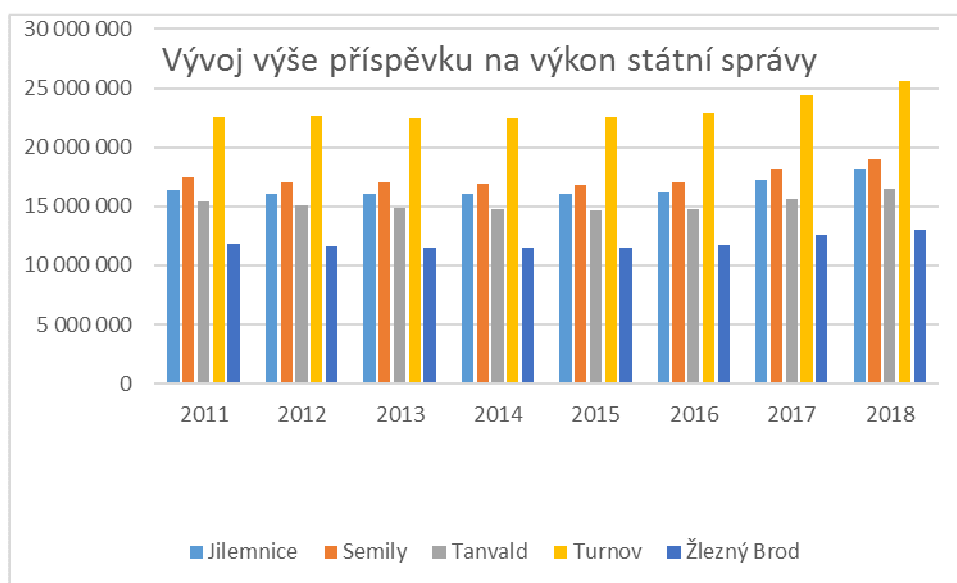
-  OBEC S ROZDÍLENOU PŮSOBNOSTÍ
-  hranice obcí
-  obec s pověřeným územním úřadem



Mapy podíl: Ing. Jiří TRNÁVEK, s.r.o., 00 Liberec
Zpracoval: odbor regionálního rozvoje a evropských projektů, Magistrát Libereckého kraje, leden 2012

Příloha č. 3

ORP	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Jilemnice	16 357 100	16 065 800	16 099 700	16 094 800	16 077 200	16 191 300	17 305 800	18 081 300
Semily	17 475 100	17 058 200	17 013 000	16 918 900	16 833 700	17 072 500	18 150 100	19 026 700
Tanvald	15 467 300	15 101 700	14 849 100	14 764 100	14 646 400	14 718 300	15 676 400	16 495 600
Turnov	22 585 600	22 646 000	22 410 700	22 442 700	22 518 100	22 883 800	24 372 800	25 602 200
Žlezný Brod	11 859 300	11 581 400	11 562 200	11 556 500	11 549 200	11 692 100	12 552 400	13 065 300



Dotazník pro úředníky dopravně-správních agend ORP Libereckého kraje

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovoluji si Vám předložit tento dotazník a požádat Vás o jeho vyplnění. Získaná data budou použita výhradně pro vypracování diplomové práce.

Děkuji za jeho vyplnění, za Váš čas a spolupráci.

1. Zvolte městský úřad/magistrát, kde pracujete:

- Česká Lípa
- Frýdlant
- Jablonec nad Nisou
- Jilemnice
- Liberec
- Nový Bor
- Semily
- Tanvald
- Turnov
- Železný Brod

2. Na jaké pracovní pozici v rámci struktury organizace jste?

- vedoucí odboru
- vedoucí oddělení
- referent

3. Zvolte jednu nebo více kompetencí, které vyplývají z Vaší náplně práce:

- vedení odboru/oddělení
- silniční správní úřad
- speciální stavební úřad
- autodoprava, taxislužba
- zkušební komisař + registrace autoškol
- stanice měření emisí
- evidence řidičů
- evidence řidičů - práce s klienty na přepážce
- evidence vozidel
- evidence vozidel - práce s klienty na přepážce
- evidence vozidel - technik
- přestupky - oblast provozu na pozemních komunikacích
- přestupky - oblast podmínek provozu na pozemních komunikacích
- přestupky - pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla
- přestupky - ostatní v dopravě dle speciálních zákonů
- bodový systém

4. Do jaké platové třídy jste zařazen/a?

Nápověda k otázce: *Odpověď není povinná.*

- 7. platová třída
- 8. platová třída
- 9. platová třída
- 10. platová třída
- 11. platová třída
- 12. platová třída
- 13. platová třída

5. Zvolte výši Vašeho pracovního úvazku určeného pro výkon práce v rámci dopravně-správních agend:

- 1,0
- 0,75
- 0,5
- méně než 0,5

6. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- střední vzdělání s výučním listem
- střední vzdělání s maturitní zkouškou
- vyšší odborné vzdělání
- vysokoškolské vzdělání v bakalářském studijním programu
- vysokoškolské vzdělání v magisterském studijním programu

7. Jak dlouho pracujete v oblasti dopravně-správních agend?

- méně než 1 rok
- 1 rok až 5 let
- více než 5 let

8. Jak dlouho pracujete na pozici, kterou právě zastáváte?

- méně než 1 rok
- 1 rok až 5 let
- více než 5 let

9. Nastoupil/a jste na nově zřízené pracovní místo?

- ANO
- NE

10. Pracoval/a jste v této oblasti již před rokem 2001?

Nápověda k otázce: *Před reformou veřejné správy, transformace DSA policie-okresní úřad-městský úřad/magistrát*

ANO

NE

11. Nastoupil/a jste do oblasti dopravně-správních agend v letech 2001-2002, tzn. na tehdejší okresní úřad?

ANO

NE

12. Práci na pozici, kterou zastávám, vnímám jako:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí.*

práci, která mne příliš nebaví, uvažuji o změně

práci, kterou vnímám jako určitou povinnost, příliš mne nenaplňuje

práci, kterou dělám rád/a, neměnil/a bych

práci, která mne baví, oceňuji příležitost být v kontaktu s lidmi

práci, která mne naplňuje, mám mnohaleté a přínosné zkušenosti, cítím odpovědnost za svěřené agendy

práci, kterou vnímám jako službu veřejnosti, jsem odborníkem v oboru, vážím si možnosti pracovat v této oblasti

práci, kterou vykonávám již dlouho a rád/a, v podstatě mne naplňuje, ale jsem vyčerpaný/á, obávám se syndromu vyhoření

13. Co považujete ve svém povolání za přínosné a motivující?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí.*

- stabilní zaměstnání ve veřejném sektoru
- adekvátní finanční ohodnocení
- spokojenost klientů
- zajímavá a nestereotypní práce
- možnost vzdělávání se
- příjemné pracovní prostředí
- příjemný pracovní kolektiv
- přístup zaměstnavatele k zaměstnancům a jejich práci
- benefity poskytované zaměstnavatelem
- práce, kdy jsem v kontaktu s lidmi
- 5 týdnů dovolené
- vzdálenost od bydliště
- pracovní doba
- elektronizace/digitalizace veřejné správy
- uplatnění zkušeností a praxe
- nevnímám žádná pozitiva
- jiná...(doplňte)

14. Co naopak považujete za negativa při výkonu Vašeho povolání?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí.*

- práce ve stresu
- neuropsychická zátěž
- nedostatečné finanční ohodnocení
- postoj zaměstnavatele k výkonu státní správy
- komunikace na vertikální úrovni úřadu
- špatná či nedostatečná zastupitelnost
- problematická klientela
- nedostatečná metodika
- nejednotnost postupu při práci na jednotlivých úřadech
- elektronizace/digitalizace veřejné správy
- pracovní doba (např. úřední hodiny)
- vzdálenost od bydliště
- neustálé změny v legislativě, rozdílnost výkladů nadřízených orgánů
- pracovní prostředí
- kolektiv
- nevnímám žádná negativa
- jiná...(doplňte)

15. Jaké benefity jsou Vám zaměstnavatelem poskytovány?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí.*

- příspěvek na stravování
- příspěvek na dovolenou
- ošatné
- příspěvek na sportovní aktivity
- příspěvek na kulturní akce
- příspěvek na masáže, kadeřníka atp.
- příspěvek na dopravu do zaměstnání
- možnost práce z domova (home office)
- indispoziční volno
- jiná...(doplňte)

16. Je zaměstnavatelem podporováno Vaše vzdělávání a snaha o osobní rozvoj?

- ANO
- NE
- NEVÍM

17. Považujete současné personální zabezpečení agendy, kde pracujete, za dostatečné?

- ANO, zcela
- spíše ANO, ale s nedostatečnou zastupitelností např. v době dovolené, nemoci atp.
- spíše NE, zaměstnanci jsou přetížení administrativou, ale klienti to příliš nepocítují
- NE, není možné zcela dodržovat lhůty ve správních řízeních, klienti dlouho čekají na vyřízení svých žádostí, fronty u přepážek atd.

18. Zhodnotte zájem o pracovní pozice v rámci dopravně správních agend - hlásí se dostatečný počet kvalifikovaných uchazečů?

Nápověda k otázce: *Vyplňte pouze, pokud máte dostatečné informace o výběrových řízeních např. z pozice vedoucího.*

- ANO, není problém kvalitně obsadit volné pracovní místo
- spíše ANO, ale situace se zhoršuje s ohledem na vývoj trhu práce
- spíše NE, uchazeči často nespĺňují požadavky na praxi či vzdělání, přistupujeme k výjimkám
- NE, o práci na dopravně-správních agendách není příliš zájem

19. V případě, že pracujete na pozici "přestupkáře", plníte požadavky na oprávněnou úřední osobu dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich?

- ANO, splňuji všechny podmínky, jsem právník
- ANO, splňuji vysokoškolské vzdělání v jiném oboru než právo, absolvoval jsem zkoušku zvláštní odborné způsobilosti pro oblast přestupků, pouze musím složit zkoušku dle uvedeného zákona
- ANO, splňuji vysokoškolské vzdělání v jiném oboru než právo, ještě musím absolvovat zkoušku zvláštní odborné způsobilosti a zkoušku dle uvedeného zákona
- NE, zkoušku zvláštní odborné způsobilosti jsem složil/a a plánuji doplnit si vysokoškolské vzdělání
- NE, zkoušku zvláštní odborné způsobilosti jsem složil/a, ale studovat vysokou školu nechci, po skončení přechodného období tuto pozici opustím
- NE, nespĺňuji nic z těchto požadavků a nechci tuto práci dále vykonávat

20. Zkuste vyhodnotit požadavky na oprávněnou úřední osobu dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v porovnání se zařazením práce na úseku dopravních přestupků do platových tříd dle Katalogu prací:

Nápověda k otázce: *Vyplňte pouze v případě, že zastáváte vedoucí pozici, nebo práci na úseku přestupků vykonáváte.*

- adekvátní, zařazení do platových tříd plně odpovídá práci i požadavkům na úředníka
- vcelku přijatelné, základní plat může zaměstnavatel navýšit o osobní příplatek
- neadekvátní, požadavky na úředníka a složitost práce jsou v hrubém nesouladu se zařazením do platových tříd
- požadavky na oprávněnou úřední osobu považují za logické vzhledem k povaze práce, ale zařazení do platových tříd, resp. výši základního platu, považují za demotivující tuto práci vykonávat

21. Zkuste definovat efektivitu řešení dopravních přestupků (s ohledem na prevenci v rámci BESIP, vhodnost represe, platební schopnost přestupců, podmínky pro vrácení řidičského oprávnění, proces dle správního řádu a zákona o odpovědnosti za přestupky či jiných spec.zákonů, podklady postoupené PČR, náklady úřadu, časové hledisko atd.)

Nápověda k otázce: *Vyplňte, pokud pracujete na pozici přestupkáře.*

22. Vnímáte postoj vedení úřadu k samosprávě a státní správě jako rozdílný?

- ANO
- ANO, částečně
- NE
- nemám na to názor

23. Pokud jste v předchozí otázce zvolil/a odpověď "ANO" či "ANO, částečně", uveďte, v čem tento rozdílný přístup spatřujete.

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí.*

- v zájmu o výkon práce samotné
- v orientaci v problematice dopravně-správních agend
- ve znalosti principů fungování státní správy v přenesené působnosti
- v těžkosti prosadit přidání pracovního úvazku pro plnohodnotného zajištění výkonu státní správy
- v rozdílném finančním ohodnocení (např. nenárokové složky platu)
- jiná...(doplňte)

24. Pomocí níže uvedených charakteristik zkuste definovat systém výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti dopravně-správních agend:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více možností.*

- prostředky vynaležené na reformu veřejné správy byly účelné a mají pozitivní efekt
- přehledný a funkční systém, klienti většinou nemají problém se orientovat, kde a jak vyřídit svoji žádost
- funkční a efektivní systém pro úředníky

- zvýšení bezpečnosti dat zpracovávaných v rámci jednotlivých agend
- zvýšení statutu obcí, na které byl přenesen výkon státní správy (III.)
- systém fungování dopravně-správních agend je lépe nastaven než před rokem 2001 (MV ČR)
- příjmy ze správních poplatků a pokut jsou významnou součástí příjmů obcí s rozšířenou působností (III.)
- rychlá a efektivní elektronizace veřejné správy
- zavedení nových kvalitnějších informačních systémů veřejné správy
- nové informační systémy jsou přínosem pro dopravně-správní agendy
- elektronizací veřejné správy se snížil počet úředníků
- snížení počtu písemností v papírové podobě
- snížení administrativní náročnosti
- přehledný systém právních norem
- snadná orientace v legislativě včetně judikatury
- jednotlivé úkony na přepážkách jsou méně náročné, trvají kratší dobu
- agendy řidičů a vozidel jsou dostupnější pro klienty
- doklady obsahují více bezpečnostních prvků
- systém není nastaven ideálně, v EU nalezneme efektivnější
- nárůst počtu úředníků na jednotlivých obcích s rozšířenou působností (III.)
- stále složitější a časově náročnější správní řízení
- neustále změny v legislativě vedou k právnímu chaosu
- stále vyšší požadavky na úředníky nejsou v souladu s platovým ohodnocením těchto pozic
- nárůst administrativy a úkonů na jednotlivých agendách
- systém obce zatěžuje po ekonomické stránce
- obce by se měly soustředit více na samosprávné činnosti, výkon státní správy v přenesené působnosti je zbytečně zatěžuje
- příjem ze správních poplatků a pokut spolu s příspěvkem na státní správu nepokrývá náklady spojené s výkonem státní správy v přenesené působnosti
- rozvolnění místní příslušnosti je přínosem pro klienty i úřad
- rozvolnění místní příslušnosti je příznivé pouze pro klienty, úředníkům se navýší administrativní úkony
- rozvolnění místní příslušnosti se svázáno s plněním předvolebních slibů politických stran
- obce s rozšířenou působností přistupují k výkonu státní správy v oblasti dopravně-správních agend často velmi rozdílně, s různým stupněm dodržování právních norem (resp. co někde nejde, jinde možná projde...)
- stále větší přenášení odpovědnosti za výkon státní správy ze státu na obce s rozšířenou působností
- zvyšují se náklady na výkon státní správy v přenesené působnosti (dosluhuje technika, jsou nutné stavební úpravy atd.)
- je nelogické, že zaměstnavatel úředníků je odlišný od orgánů, které je řídí metodicky či mají statut odvolacího nebo kontrolního orgánu
- o zajištění výkonu státní správy v přenesené působnosti často rozhodují zastupitelé (radní) obce, aniž by měli dostatečné znalosti o

principech fungování státní správy v přenesené působnosti a povinnostech z toho vyplývajících

jiná... (doplňte)

25. Považoval/a byste za přínosné odloučení dopravně-správních agend od obcí s rozšířenou působností a určité centralizování nebo vznik např. samostatných "dopravních úřadů"?

- ANO
 NE
 NEVÍM

26. Současný model výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti agendy, kde pracujete, považujete za:

Nápověda k otázce: *Zvolte jednu nebo více možností.*

- výhodný pro klienty - "přiblížení výkonu státní správy lidem"
 výhodný pro ORP - příjem ze správních poplatků a pokut
 výhodný pro úředníky
 zatěžující klienty
 zatěžující ORP - nedostatečný příspěvek na výkon státní správy a neustálé zvyšování finančních nároků na zabezpečení podmínek pro výkon agend i platů úředníků
 zatěžující úředníky
 výhodné pro stát - přenesení čím dál větší odpovědnosti na územně samosprávné celky
 nemám na to názor

27. Jak hodnotíte metodickou pomoc Krajského úřadu Libereckého kraje?

Nápověda k otázce: *Ohodnoťte jako ve škole.*

- 1
 2
 3
 4
 5

28. Jak hodnotíte spolupráci s Ministerstvem dopravy (školení, semináře, seznámení s připravovanými změnami v legislativě atd.)?

Nápověda k otázce: *Ohodnoťte jako ve škole.*

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

29. Byla s ohledem na rozvolnění místní příslušnosti na evidenci vozidel přijata nějaká personální opatření?

Nápověda k otázce: *Vyplňte pouze v případě, že je Vám přímo podřízena evidence vozidel.*

- NE
- ANO - zvýšení počtu zaměstnanců evidence
- ANO - snížení počtu zaměstnanců evidence

30. Došlo po rozvolnění místní příslušnosti k 1.6.2017 k nárůstu počtu odbavených klientů?

Nápověda k otázce: *Vyplňte pouze v případě, že jste na pozici vedoucího, kterému je podřízena evidence vozidel.*

- ANO, výrazně
- ANO, ale nijak významně
- NE, počet se naopak snížil
- NE, v průměru stejný počet

31. Přijímáte již v současné době nějaká opatření kvůli rozvolnění místní příslušnosti na evidenci řidičů od 1.7.2018?

Nápověda k otázce: *Vyplňte pouze v případě, že zastáváte pozici vedoucího, kterému je podřízena evidence řidičů.*

- ANO, zabýváme se úpravami přepážek pro kontakt s klienty (focení a digitální podpis)
- ANO, hledáme vhodnější prostory pro evidenci řidičů, současné nebudou vyhovovat
- NE, nebudeme provádět žádné zásadní stavební úpravy, současný stav přepážek vyhovuje, pouze zavedeme nové technologie
- NE, prozatím neřešíme

32. Považujete prostory Vašho pracoviště za dostatečně vybavené a odpovídající vykonávané práci (technika, nábytek, přepážky, kancelářský materiál..)?

ANO

SPÍŠE ANO

SPÍŠE NE

NE

Jiná...(vypište)

33. Máte pro klienty evidence vozidel nebo evidence řidičů zřízen rezervační systém on-line?

Nápověda k otázce: *Vypíšte pouze, pokud zastáváte pozici vedoucího odboru.*

ANO

NE

Připravujeme jeho zřízení

34. Vaše zkušenosti, postřehy, podněty, názory atd. k dotčené problematice: