

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Projednávání dopravních přestupků v podmínkách
statutárního města České Budějovice**

Bc. Eva Kastlová

© 2024 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Eva Kastlová

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Tábor

Název práce

Projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice

Název anglicky

Proceedings of Traffic Offenses in the Conditions of the Statutory Town of České Budějovice

Cíle práce

Cílem diplomové práce bude na základě rozboru platné právní úpravy a následně provedeného výzkumu vyhodnotit současný stav a efektivnost procesu projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice z pohledu platné úpravy, a to z hlediska četnosti výskytu jednotlivých skutkových podstat přestupků, výše ukládaných pokut za období let 2018–2022. Výzkum bude dále zaměřen na identifikaci problémů souvisejících s projednáváním dopravních přestupků s přihlédnutím ke konkrétním poznatkům získaných výzkumem ve vybraném subjektu a aktuální judikatuře. Výstupem práce bude návrh opatření pro zefektivnění procesu projednávání dopravních přestupků, včetně návrhů změn v právním rámci a procesních postupech.

Metodika

Shromáždění a prostudování literatury pro zpracování teoretické části zadané práce s využitím metody excerptce. Roztřídění dle předem stanovených klíčových znaků a provedení obsahové analýzy právních textů jednotlivých částí. Získání podkladů pro analytickou část práce – konzultace s odborníky, rozhovory, statistická data, využití metody analýzy. Vyhodnocení získaných dat metodou syntézy pro zpracování aplikační části práce. Sumarizace výsledků, vlastní zjištění. Vyhodnocení, diskuze s využitím metody komparace teoretické a aplikační části práce, navrhnout opatření k odstranění případně zjištěných nedostatků ve zkoumané oblasti. Závěr – shrnutí získaných poznatků a zhodnocení využitelnosti v praxi.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

doprava, pokuta, provozovatel vozidla, přestupek, silniční provoz, správní orgán, správní řízení, trest, zákaz činnosti.

Doporučené zdroje informací

- DRÁBKOVÁ, T., Doručování ve správním řízení se zaměřením na elektronické formy komunikace. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 200 s. ISBN 978-80-7552-723-3.
- FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. Správní právo trestní. Praha: Leges, 2017. 304 s. ISBN 978-80-7502-219-6.
- HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. 223 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7.
- HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. Správní právo procesní. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. 398 s. ISBN 978-80-7502-365-0.
- KUČEROVÁ, H. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. 960 s. ISBN 978-80-7502-383-4.
- KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
- MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 287 s. ISBN 978-80-7478-489-7.
- POTĚŠIL, L., FRUMAROVÁ, K., GLASER, L., et al. Vzory podání a úkonů podle správního řádu s vysvětlivkami. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2020. Praktik (Leges). 295 s. ISBN 978-80-7502-437-4.
- PRŮCHA, P. Správní řád: s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1. 7. 2017. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. 519 s. ISBN 978-80-7502-202-8.
- VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., et al. Dopravní právo. Praha: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). 813 s. ISBN 978-80-7400-409-4.
-

Předběžný termín obhajoby

2023/24 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 27. 6. 2023

Ing. JUDr. Eva Daniela Cvik, Ph.D. et Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 11. 2023

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 04. 03. 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci "Projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice" vypracovala samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v poznámkách pod čarou a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s její tvorbou neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 11. 03. 2024

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala JUDr. Janě Borské, Ph.D za její vstřícnost, trpělivost, cenné rady a připomínky, kterými přispěla ke zpracování mé diplomové práce.

Současně bych také chtěla poděkovat své rodině, zejména rodičům, úžasnému manželovi a báječným synům, bez jejichž podpory bych své studium nemohla absolvovat.

Projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice

Abstrakt

Diplomová práce je zaměřena na problematiku výkonu přenesené působnosti státní správy v oblasti projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice.

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy přestupkového řízení, právní rámec, stručně nastíněn průběh řízení o přestupcích. Na základě analýzy odborné literatury jsou charakterizovány vybrané dopravní přestupky a správní tresty za ně ukládané, včetně komparace změn původní a nové právní úpravy zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, účinné od 01. 01. 2024.

Praktická část je zaměřena na vyhodnocení ukazatelů dopravních přestupků projednávaných magistrátem města České Budějovice. Předmětem zkoumání je několik hledisek: počty přestupků a jejich vývoj v čase, četnost přestupků dle jednotlivých skutkových podstat, ekonomická data k Výzvě provozovateli, obstrukční taktiky – charakteristika, popis, četnost. Na základě analýzy přílehlavé aktuálně platné judikatury Nejvyššího správního soudu jsou dále blíže popsány některé obstrukční taktiky. Výzkum obsahuje rovněž polostrukturované rozhovory s několika pracovníky ODP magistrátu města České Budějovice. Praktická část je zakončena vyhodnocením zkoumaných hledisek, návrhy opatření a doporučení *de lege ferenda*.

Základními výzkumnými metodami použitými v práci jsou analýza a syntéza, literární rešerše, komparace a rozhovory.

Klíčová slova: doprava, pokuta, provozovatel vozidla, přestupek, silniční provoz, správní orgán, správní řízení, trest, zákaz činnosti.

Proceedings of Traffic Offenses in the Conditions of the Statutory Town of České Budějovice

Abstract

The diploma thesis is focused on the issue of the performance of the transferred powers of the state administration of dealing with traffic offenses in the conditions of the statutory city of České Budějovice.

In the theoretical part, the basic concepts of misdemeanour proceedings, the legal framework, and the course of administrative proceeding is briefly outlined. Based on a performed analysis of professional literature, selected traffic offenses and the administrative penalties imposed for them are characterized, including a comparison of the changes brought about by the Road Traffic Act, effective from 1st January 2024.

The practical part is focused on evaluating indicators of traffic offenses discussed by the municipality of České Budějovice. The subject of the investigation is several points of view: the number of offenses and their development over time, frequency of offenses according to individual facts, economic data for the vehicle's owners, obstruction tactics – characteristics, description, frequency. Based on an analysis of the adjacent currently valid jurisprudence of Supreme Administrative Court, some obstructionist tactics are further described in more detail. The research also includes partially structured interviews with some officials of the municipality of České Budějovice. The practical part is concluded with an evaluation of the examined points of view, proposed measures, and recommendations *de lege ferenda*.

The basic research methods used in the diploma will be analysis and synthesis, literary research, comparison, and interviews.

Keywords: Administrative Authority, Administrative Proceedings, Offence, Penalty, Prohibition of Operation, Punishment, Road Traffic, Transport, Vehicle Owner.

Obsah

1 Úvod.....	12
2 Cíl práce a metodika	14
2.1 Cíl práce	14
2.2 Metodika	14
2.2.1 Metodika teoretické části práce	15
2.2.2 Metodika praktické části	15
3 Teoretická východiska	18
3.1 Právní rámec.....	18
3.1.1 Ústava a Listina ZPS.....	18
3.1.2 Správní řád.....	19
3.1.3 Zákon o odpovědnosti za přestupky	19
3.1.4 Zákon o silničním provozu	20
3.1.5 Ostatní právní předpisy související.....	20
3.2 Vymezení základních pojmů.....	21
3.2.1 Přestupek.....	21
3.2.2 Odpovědnost za přestupek a okolnosti vylučující protiprávnost.....	22
3.2.3 Správní řízení	23
3.2.4 Správní tresty	24
3.2.5 Správní orgán.....	25
3.2.6 Vybrané zásady správního řízení	26
3.3 Obecně o přestupkovém řízení.....	27
3.3.1 Příslušnost správních orgánů	28
3.3.2 Lhůty a doručování	28
3.3.3 Účastníci správního řízení	30
3.4 Stručná charakteristika de lege lata vybraných dopravních přestupků	32
3.4.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti	32
3.4.2 Jízda na červenou.....	33
3.4.3 Odmítnutí lékařského vyšetření	34
3.4.4 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu či návykové látky.....	35
3.4.5 Řízení vozidla bez řidičských oprávnění	36
3.4.6 Řízení vozidla se zakrytou, nečitelnou apod, registrační značkou	36
3.4.7 Parkování – objektivní odpovědnost provozovatele vozidla	37
3.5 Novela zákona o silničním provozu od 01. 01. 2024.....	38
3.5.1 Správní tresty	38
3.5.2 Bodový systém.....	44
3.5.3 Začínající řidiči	46
3.5.4 Další dílčí změny	47

4	Vlastní práce	50
4.1	Statutární město České Budějovice a magistrát města	50
4.1.1	Charakteristika ODP	50
4.1.2	Šetření a výsledná statistika vybraných přestupků	51
4.1.3	Ekonomická data k výzvě provozovateli	58
4.2	Polostrukturované rozhovory	61
4.2.1	Respondent 1	61
4.2.2	Respondent 2	62
4.2.3	Respondent 3	62
4.2.4	Respondent 4	63
4.2.5	Respondent 5	64
4.2.6	Respondent 6	64
4.3	Analýza judikatury k vybrané problematice	65
4.3.1	Nesprávný způsob měření	66
4.3.2	Neprovedení důkazu návodem k obsluze	66
4.3.3	Požadavek na výsledch policistů	67
4.3.4	Výměna řidiče	67
4.3.5	Nenaplnění materiální stránky přestupku	68
4.3.6	Vady podání	68
4.3.7	Omluvy	69
4.3.8	Podjatost	71
4.3.9	Doručování	71
4.3.10	Sdělení fiktivního řidiče	73
4.3.11	Nerespektování signálu k zastavení	74
4.3.12	Krajní nouze	75
5	Diskuse a doporučení	76
5.1	Vyhodnocení výsledků	76
5.1.1	Vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti	76
5.1.2	Vývoj dopravních přestupků z ekonomického hlediska	77
5.1.3	Vývoj dopravních přestupků z hlediska skutkových podstat	77
5.1.4	Potenciál novely zákona o silničním provozu	78
5.2	Doporučení a návrhy	79
5.2.1	Parkování	79
5.2.2	Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	80
5.2.3	Překračování rychlosti	80
5.2.4	Nerespektování světelných signálů	81
5.2.5	Řízení vozidla bez řidičských oprávnění	82
5.2.6	Mimořádné snížení zákazu činnosti	82
6	Závěr	84

7 Seznam použitých zdrojů	86
7.1 Literární zdroje.....	86
7.2 Legislativní dokumenty.....	87
7.3 Elektronické zdroje	87
7.4 Ostatní zdroje	89
7.5 Použitá judikatura.....	89
8 Seznam tabulek, grafů a zkratk	91
8.1 Seznam tabulek	91
8.2 Seznam grafů.....	91
8.3 Seznam použitých zkratk.....	92
9 Přílohy	93

1 Úvod

Nárůst silniční dopravy v průběhu uplynulých let v České republice je nepřehlédnutelný. Téměř každá rodina vlastní minimálně jeden osobní automobil. V ČR bylo koncem roku 2022 registrováno celkem 6,425 milionů osobních automobilů.¹ Tento fakt je markantním problémem zejména z hlediska nedostatečné kapacity k parkování ve větších městech a bohužel se projevuje negativně rovněž ve statistikách nehodovosti. Policie České republiky šetřila v loňském roce 98460 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 454 osob. Zraněno bylo celkem 24186 osob a hmotná škoda dosáhla 7542 milionů korun.²

Pozitivní skutečností je, že na silnicích zemřelo nejméně osob od roku 1961. Naopak lineárně roste výše způsobené škody, což zřejmě souvisí s nárůstem cen automobilů a náhradních dílů.

Celkem bylo v loňském roce evidováno 379403 přestupků v dopravě. Meziroční srovnání nicméně ukázalo mírný trend zvyšování závažnějšího protiprávního jednání, tzv. bodovaných přestupků. Statistika hovoří zejména o odmítnutí testu ke zjištění přítomnosti alkoholu či jiné návykové látky u řidičů a také držení mobilního telefonu při řízení vozidla. Vysoké procento řidičů překračuje nejvyšší dovolenou rychlost o obci i mimo ni.³

Projednávání dopravních přestupků je složitá správní agenda, neboť správní tresty za přestupky zde ukládané jsou často citelným zásahem do osobního i pracovního života obviněných. Zejména správní trest zákazu činnosti – zákaz řízení motorových vozidel, je obviněnými vnímán velice negativně, nicméně jedná se o druh trestu, který plní svou represivní funkci významnější měrou nežli správní trest pokuty. Proto je předkládaná diplomová práce, i s ohledem na výše uvedené výsledky statistik, zaměřena především na skutkovou podstatu přestupků přísněji postižitelných.

Významným mezníkem v oblasti dopravních přestupků bylo bezesporu zavedení bodového systému. Jedná se o trest nepochybně fungující ve smyslu prevence i represe,

¹ URBÁNEK, V. *SDA: V ČR bylo v roce 2022 registrováno ...* Praha. In: kurzy.cz [online] © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/694444-sda-v-cr-bylo-v-roce-2022-registrovano-celkem-8-75-milionu-motorovych-vozidel-pocet-osobaku-se/>.

² POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti*. In: policie.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx*. In: mdcz.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/>.

jehož negativním dopadem do sféry správního trestání byl jednoznačně nárůst počtu opravných prostředků a obstrukčních taktik ze strany obviněných. Hojnost obstrukcí v řízení o dopravních přestupcích je zřejmá ve správním soudnictví, nejen v rozsudcích Nejvyššího správního soudu, ale i krajských soudů. Z tohoto důvodu autorka práce začlenila tuto problematiku do své práce, neboť ovlivňuje efektivitu projednávaných dopravních přestupků i dynamiku řízení, přičemž zvolila jako jednu z výzkumných metod praktické části analýzu přílehlavé soudní judikatury, s níž se průběžně ve své práci seznamuje.

V diplomové práci nelze opomenout novelu zákona o silničním provozu, která má přinést zpřísnění postihů za přestupky nejzávažnější a naopak zmírnit tresty za protiprávní jednání s nízkou mírou společenské nebezpečnosti. Otázkou zůstává, zda nastane očekávaný efekt, a to snížení počtu přestupků, které ohrožují bezpečnost silničního provozu nejvíce.

S ohledem na zaměření studijního oboru je část diplomové práce věnována problematice objektivní odpovědnosti, konkrétně jednání, souvisejícímu s nesprávným parkováním vozidel na území města, neboť se jedná o nejpočetnější skupinu přestupků a rovněž významný zdroj příjmu do rozpočtu municipality. Projednávání dopravních přestupků patří k významným pravomocem, svěřeným v rámci přenesené působnosti obcím III. stupně, a rovněž prostředek dalšího financování výkonu státní správy nad rámec příspěvku státu na tento výkon.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Na základě provedeného výzkumu provést analýzu současného stavu a efektivnosti procesu projednávání dopravních přestupků v podmínkách statutárního města České Budějovice z pohledu platné legislativy, a to z hlediska četnosti výskytu jednotlivých skutkových podstat přestupků, ukládaných pokut za období let 2019–2022.

Na základě provedeného výzkumu provést identifikaci problémů souvisejících s projednáváním dopravních přestupků z pohledu platné i navrhované právní úpravy s přihlédnutím ke konkrétním poznatkům získaných výzkumem ve vybraném subjektu a aktuální judikatuře.

Díličními cíli bude: a) Na základě shromáždění druhotných dat v oblasti páchání dopravních přestupků provést vyhodnocení dané problematiky a následné statistické zpracování dat dopravních přestupků, zjištěných automatizovaným technickým prostředkem na území města České Budějovice.

b) Na základě provedené analýzy změny legislativy v oblasti dopravních přestupků od 01. 01. 2024 provést vyhodnocení dopadů na řešení dopravních přestupků.

Výstupem práce bude návrh opatření pro zefektivnění procesu projednávání dopravních přestupků, včetně návrhů změn v právním rámci a procesních postupech.

2.2 Metodika

V jednotlivých částech diplomové práce bude použita kombinace různých výzkumných metod, s převahou metod analytických a deskriptivních. Jako empirická metoda bude použit polostrukturovaný rozhovor, a to v praktické části práce.

Výzkumné otázky práce byly formulovány následovně:

Otázka 1: existuje dostatek judikatury použitelné v aplikační praxi projednávání dopravních přestupků? Výzkumné metody: rešerše judikatury, polostrukturované rozhovory a následná syntéza.

Otázka 2: je vývoj četnosti dopravních přestupků zkoumaného subjektu klesající nebo stoupající? Výzkumná metoda: analýza statistických dat zkoumaného subjektu a její vyhodnocení, polostrukturované rozhovory.

Otázka 3: jaké dopravní přestupky převažují na území zkoumaného subjektu? Výzkumné metody: analýza statistických dat zkoumaného subjektu, polostrukturované rozhovory, následná syntéza.

Otázka 4: jak lze hodnotit vývoj počtu dopravních přestupků z ekonomického hlediska? Výzkumná metoda: analýza statistických dat zkoumaného subjektu z finančního hlediska.

Otázka 5: jaký potenciál má (z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a z hlediska ekonomického) novela zákona o silničním provozu? Výzkumná metoda: analýza statistických dat zkoumaného subjektu, polostrukturované rozhovory a jejich následná syntéza.

V diplomové práci bude použita citační metoda průběžné poznámky (poznámky pod čarou), a to v souladu s citační normou ČSN ISO 690:2022.

2.2.1 Metodika teoretické části práce

V první řadě budou shromážděny podklady k problematice dopravních přestupků, správního a přestupkového řízení, formou literární rešerše odborné literatury, zahrnující právní předpisy s komentáři, odborné články, aktuální judikaturu Nejvyššího správního soudu, popř. i soudů krajských.

Po identifikaci problému bude prostudována dostupná literatura k získání základního přehledu. Lze zkoumat dva typy literatury, a to konceptuální, tj. vztahující se k pojmům a teoriím, a dále literaturu empirickou, zahrnující předchozí studie. Konkrétně se jedná o odborné i neoborné časopisy, sborníky, knihy atd.⁴

Předpoklady pro formulaci výzkumných otázek poskytla analýza sekundárních zdrojů dat (statistika přestupků magistrátu) a výstupy z literární rešerše uvedené v teoretické části práce.

2.2.2 Metodika praktické části

Praktická část práce se bude provádět v několika vzájemně na sebe navazujících fázích. Metody sběru dat budou provedeny formou kvantitativního i kvalitativního výzkumu.

⁴ MISHRA, S. B.; ALOK, S. *Handbook of Research Methodology. A Compendium for Scholars & Researchers*. Delhi: Educreation Publishing, 2022. s. 6-7.

V první řadě proběhne sběr statistických dat z evidence magistrátu, jejich následná kompilace a vyhodnocení. Metodou komparace zjištěných hodnot bude porovnán vývoj: počtu dopravních přestupků v průběhu času (časové řady období let 2019 až 2022), vybraných částek za protiprávní jednání, skutkových podstat. Autorka práce se zaměří pouze na některé vybrané dopravní přestupky, nejčastěji se vyskytující, související vesměs s bodovým postihem a obstrukcemi, a to při zohlednění omezeného rozsahu práce. Přestupky, spjaté s objektivní odpovědností provozovatele, budou ve statistice i následném zpracování hodnoceny zvlášť, vzhledem k odlišnému postupu v řízení.

Data budou získána ze statistiky zkoumaného subjektu v režimu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o svobodném přístupu k informacím“). „Statutární město České Budějovice má ze zákona povinnost poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti.“⁵ Pro lepší přehlednost budou data zpracována do sloupcových a kruhových diagramů, tabulek s příslušným popisem a komentářem v jednotlivých podkapitolách praktické části práce. K datům ve statistice považuje autorka za vhodné uvést, že u uváděných hodnot je nutné počítat s určitou odchylkou, neboť některá řízení nebyla ukončena v předchozím roce až dvou letech, a jsou započtena do vyřízených v roce následujícím. A dále, že dochází k „překlápění“ přestupků objektivní odpovědnosti provozovatele z jiného softwaru, pokud není uhrazena výzva. Rámcově ale statistika svůj účel pro potřeby této práce splňuje.

Další fází bude realizace polostrukturovaných rozhovorů s několika vybranými pracovníky ODP. Rozhovory budou zaměřeny na následující stěžejní oblasti: 1) obstrukční taktiky v rámci správního řízení, 2) nejfrekventovanější námítky v řízení, 3) změny zákona o silničním provozu od 01. 01. 2024, v návaznosti na kapitulu 3.5 teoretické části práce, 4) vývoj dopravních přestupků sledovaného subjektu. Zde je vhodné poukázat na změnu zákona o silničním provozu a časový úsek zpracování této diplomové práce. Znění uvedeného právního předpisu je používáno vždy aktuální v době psaní práce.

Výběr respondentů bude proveden tak, aby vzorek zahrnoval jak úředníky s delší praxí, tak i ty, působící na daném místě kratší dobu, a to z důvodu možného diferenciovaného náhledu na problematiku při zohlednění délky praxe.

⁵ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *Žádost o informace dle zákona 106/1999*. In: www.c-budejovice.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-08]. Dostupné z: <https://www.c-budejovice.cz/zadost-o-informace-dle-zakona-1061999>.

Vedení polostrukturovaného rozhovoru je často záležitostí improvizace, kdy tazatel musí vyhodnotit, co je podstatné a je třeba to rozvést, jinak formulovat. Otázky efektivního rozhovoru by měly být komplexní, jasné a relevantní. Někdy je třeba při otázce zohlednit konkrétní charakteristiky účastníků, např. věk.⁶

Otázky budou předem připraveny, rozhovor bude zaznamenán, následně přepsán. Výsledkem analýzy získaných dat bude jejich syntéza, která by měla rovněž přinést odpovědi na stanovené výzkumné otázky, mj. identifikaci „bíých míst“ ve zkoumané oblasti. *„Je to ta oblast, která není prozatím buď vůbec prozkoumána, nebo je dosud prozkoumána nedostatečně.“*⁷ S ohledem na zaměření diplomové práce, budou tímto „bíým místem“ aspekty v řízení o dopravních přestupcích, které jsou zákonem řešeny nedostatečně (vymezení, správní trestání, prostor pro obstrukce, předpokládaný dopad novely zákona o silničním provozu), a to optikou úředníků z praxe (prvostupňové správní orgány).

Po získání dat s využitím kvalitativní metody – nástroje rozhovoru bude provedena rámcová analýza judikatury, a to k problematice, související se zjištěnými skutečnostmi.

Závěr praktické části práce bude patřit shrnutí výsledku výzkumu, zodpovězení výzkumných otázek, definování potenciálního přínosu práce. Autorka se pokusí odhalit možné zjištěné negativních skutečnosti a vytvořit návrh na zlepšení stavu v souladu se závěry.

Bude posouzena efektivita řízení o dopravních přestupcích na území zkoumaného subjektu – zda klesá počet přestupků obecně i těch, souvisejících s objektivní odpovědností provozovatele (parkování), zda a jaký vliv mají či by mohly mít legislativní změny v průběhu času na proces projednávání dopravních přestupků (z hlediska obstrukcí), a v neposlední řadě rovněž možné zapojení aktérů veřejné správy ke zlepšení stavu.

⁶ BEARMAN, M. *Focus on Methodology: Eliciting rich data: A practical approach to writing semi-structured interview schedules*. Renmark, New Zealand. In: *Focus on Health Professional Education: A Multi-Professional Journal* [online] 28. 11. 2019 [cit. 2023-08-07]. Dostupné z: <https://fohpe.org/FoHPE/article/view/387>.

⁷ OCHRANA, F. *Metodologie, metody a metodika vědeckého výzkumu*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2019. s. 30.

3 Teoretická východiska

3.1 Právní rámec

Oblast dopravních přestupků, a to její procesní i hmotněprávní stránka, je upravena v několika zákonných i podzákonných právních předpisech. Základní rámec je obsažen v ústavních zákonech, což jsou Ústava České republiky (dále jen „Ústava“) a Listina základních práv a svobod (dále jen „Listina ZPS“).

3.1.1 Ústava a Listina ZPS

Ačkoliv by se na první pohled mohlo zdát, že zákony nejvyšší právní síly v České republice s tématem dopravních přestupků nesouvisí, není tomu tak. Výkon veřejné správy je často spjat se zásahem do osobní sféry občanů, a proto je bezpodmínečně nutné respektovat v první řadě základní práva a svobody garantované Ústavou a Listinou ZPS.

Níže uvedené právní předpisy vychází zejména z čl. 2 Ústavy: odst. 3 a odst. 4: *„Státní moc slouží všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon. Každý občan může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá.“*⁸ Zde je na místě připomenout nutnost souladu všech právních předpisů s Ústavou. Pokud je jakýkoliv právní předpis, vydaný např. územně samosprávným celkem, v nesouladu, dochází po takovém zjištění k jeho zrušení Ústavním soudem.

Z Listiny ZPS, konkrétně čl. 2, odst. 3: *„Každý občan může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá.“* Tímto článkem zákonodárce stanovuje zákaz výkonu práva v rozporu s jeho účelem, současně garantuje občanům projev svobodné vůle ve věcech, které nejsou zákonem upraveny. Zákaz zneužití práva vůči občanům ze strany státu, resp. při výkonu veřejné moci je pak obsažen v čl. 2 odst. 2: *„Státní moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví.“*⁹ Jedná se o zásadu, kterou zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád (dále jen „správní řád“) označuje jako zásadu legality.

⁸ ČESKÁ REPUBLIKA. Ústavní zákon České národní rady ze dne 16. prosince 1992. Usnesení předsednictva České národní rady č. 1 Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1, s. 1. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/constitution.html>.

⁹ ČESKÁ REPUBLIKA. Ústavní zákon České národní rady ze dne 16. prosince 1992. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2 Listina základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1., s. 3. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>.

3.1.2 Správní řád

Správní řád je obecný zákon, jenž mj. upravuje procedurální otázky při výkonu veřejné správy. Ustanovení správního řádu je nutné v řízení o dopravních přestupcích vykládat v souladu se zásadou subsidiarity, kdy přednost před obecnou právní úpravou mají ustanovení speciální právní úpravy, uvedené dále.¹⁰

Ve správním řádu je rovněž obsaženo několik zásad správního řízení, mj. výše uvedená zásada legality, která vychází právě z listiny základních práv a svobod: „*správní orgán musí postupovat v souladu se zákony a ostatními právními předpisy (i mezinárodními smlouvami), uplatňovat svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem svěřena a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena*“.¹¹

V řízení o přestupcích je speciálním právním předpisem zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPŘ“), v řízení o dopravních přestupcích z hlediska hmotněprávní úpravy pak zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

3.1.3 Zákon o odpovědnosti za přestupky

Tento zákon upravuje podmínky odpovědnosti za přestupek, druhy správních trestů a ochranných opatření a zásady pro jejich ukládání, postup před zahájením řízení o přestupku a postup v řízení o přestupku.¹²

Jedná se o poměrně „mladý“ zákon, který byl pečlivě připravován více než 10 let. Účinnosti nabyl v roce 2017, kdy nahradil zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, jenž již nebyl poplatný své době. Nepřehledná byla například problematika správních deliktů, vztažená většinou analogicky k dalším právním předpisům, významná část procesní úpravy přestupkového řízení byla stanovena správním řádem či roztržena do několika dalších zákonů. Oproti tomu hmotněprávní část byla obsažena v uvedeném zákoně o přestupcích. Hlavní smysl rekonstrukce lze spatřovat, s ohledem na povahu přestupků, v přiblížení přestupkové řízení k trestnímu řízení.

¹⁰ PRŮCHA, P. *Správní řád: s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1. 7. 2017*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. s. 13.

¹¹ ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174, s. 9782. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=500&r=2004>.

¹² KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. s. 21.

Současně vyvstala nutnost co nejvíce sjednotit postup správních orgánů při projednávání přestupků v oblastech, kde to není upraveno speciálními zákony.

3.1.4 Zákon o silničním provozu

Stěžejní právní předpis v oblasti provozu na pozemních komunikacích a jako takový by měl být respektován všemi účastníky silničního provozu. Zejména z tohoto důvodu je znalost hlavy I, II, V a VI tohoto zákona (veřejnosti známá jako pravidla provozu na pozemních komunikacích) podmínkou k získání řidičských oprávnění.

K řízení o dopravních přestupcích se vztahuje zejména hlava VI., v níž jsou specifikovány konkrétní skutkové podstaty přestupků, v návaznosti na porušené povinnosti v hlavě II zákona. Neupravuje tedy procesní otázky řízení, ale toliko hmotněprávní.

3.1.5 Ostatní právní předpisy související

S ohledem na skutečnost, že Česká republika je od roku 2004 členem Evropské unie, nelze ve výčtu právních předpisů opomenout Listinu základních práv a svobod Evropské unie. I zde jsou garantována práva, související s řízením o přestupcích: ochrana lidské důstojnosti, svobody, rovnosti, presumpce nevin, zákaz retroaktivity, zákaz dvojího přičítání atd.¹³

V rámci projednávání dopravních přestupků je třeba vyjmenovat některé další právní předpisy s problematikou související.

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

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Podzákoné právní předpisy:

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

¹³ STEHLÍK, V., HAMULÁK O., PETR M. *Právo Evropské unie: ústavní základy a vnitřní trh*. Praha: Leges, 2017. Student (Leges). s. 150-151.

3.2 Vymezení základních pojmů

Na úvod je vhodné stručně vymezit základní pojmy, které úzce souvisí s řízením o dopravních přestupcích a charakterizovat rámcově některé zásady správního řízení, které musí být respektovány i v řízení o přestupcích.

3.2.1 Přestupek

Pojem je vymezen v ustanovení § 5 ZOPŘ. „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“¹⁴

Z důvodu unifikace postupů správních orgánů v řízení o přestupcích došlo přijetím ZOPŘ k zahrnutí správních deliktů pod pojem přestupek. Nicméně pojem správní delikt stále existuje v teoretické rovině, kdy vymezuje jednání odpovědné osoby v rozporu se zákonem pod hrozbou sankce. Jedná se tedy o širší vymezení nežli přestupek a lze pod něj zahrnout nejen přestupky, ale rovněž správní disciplinární (kázeňské) a pořádkové delikty. Pro účely této práce však nebudou správní a pořádkové delikty pod pojmem přestupek zahrnuty.

Pojem přestupek zákon vymezuje materiálním znakem a formálním znakem. Aby bylo možno čin za přestupek označit, musí být oba tyto znaky naplněny kumulativně, tj. ohrožen zájem (lze konstatovat škodlivost činu) a výslovné označení v zákoně (skutková podstata).

Dalším pojmovým znakem přestupku je jeho protiprávnost, tedy skutečnost, že došlo k porušení obecně závazných právních předpisů. Míra škodlivosti přitom nesmí být překročena tak, aby se jednalo o trestný čin, resp. nesmí být naplněna skutková podstata trestného činu.¹⁵

O přestupek se také nejedná, jestliže nastaly okolnosti vylučující protiprávnost.

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=250&r=2016>.

¹⁵ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 11-12.

3.2.2 Odpovědnost za přestupek a okolnosti vylučující protiprávnost

Obecně zákona stanoví, že „*fyzická osoba je pachatelem, jestliže svým jednáním naplnila znaky přestupku nebo jeho pokusu, je-li trestný.*“¹⁶

Odpovědnost za přestupek lze označit jako povinnost subjektu, a to fyzické osoby, fyzické podnikající i právnické osoby, nést za své protiprávní jednání odpovědnost, tedy strpět a nést správní tresty uložené správním orgánem.¹⁷

V případě fyzické osoby je odpovědnost za přestupek vymezena věkem, kdy za přestupek je odpovědná osoba starší 15 let v době spáchání. Dále zaviněním, a to dvěma formami – z nedbalosti či úmyslně, a přičetností. Tyto znaky víceméně korespondují s odpovědností pachatele trestného činu. V případě právnické osoby, je odpovědnost vymezena jednáním fyzické osoby, přičitatelným právnické, resp. fyzické podnikající osobě. Hovoříme o tzv. objektivní odpovědnosti, která je v řízení o dopravních přestupcích hojně zastoupena.

K zániku odpovědnosti za přestupek může dojít z několika důvodů. Prvním a nejčastějším důvodem je uplynutí promlčecí doby, v níž lze přestupek projednat, která je obecně stanovena ZOPŘ na jeden rok od spáchání přestupku. Tato doba počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku, ev. momentem vzniku účinku protiprávního jednání. Lhůta se v zákonem daných případech může stavět, přerušovat či prodloužit ... Nicméně, přestupek nelze projednat po více než třech letech. Dalším důvodem k zániku odpovědnosti je smrt fyzické osoby, popř. zánik právnické osoby. Nejméně častým důvodem je vyhlášení amnestie.

V souvislosti s odpovědností za přestupky nelze opomenout okolnosti vylučující protiprávnost. Jedná se o stav, kdy čin vykazuje znaky přestupku, ale není protiprávní, neboť přistoupily další významné okolnosti. Těmi jsou: krajní nouze, nutná obrana, svolení poškozeného, přípustné riziko a oprávněné použití zbraně.

Z aktuální judikatury je zřejmé, že institut krajní nouze je poměrně výrazně aplikovaný osobami, obviněnými z přestupku v dopravě, a proto bude v této práci blíže vymezena pouze tato okolnost.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3716. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=250&r=2016>.

¹⁷ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. Komentátor. s. 23.

Aby bylo možno konstatovat krajní nouzi, musí jednání podezřelého naplňovat kumulativně tyto čtyři znaky: a) odvracet nebezpečí, hrozící chráněnému zájmu, b) nebezpečí musí přímo reálně hrozit, c) útok nelze odvrátit jinak – subsidiarita, d) následek nesmí být stejně závažný či závažnější než nebezpečí, které hrozilo – tzv. proporcionalita.¹⁸

Zvláštním typem je pak tzv. putativní krajní nouze, kdy nebezpečí existuje pouze v představě pachatele. Tato situace je poměrně frekventovaná právě v řízení o přestupcích. Jako vhodný příklad lze uvést obecně rozšířenou mýlku, že odvoz zraněné osoby (či rodící ženy) pod vlivem alkoholu nebo s překročením nejvyšší dovolené rychlosti, je vždy krajní nouzí. Ve většině případů tomu tak ovšem není. Je povinností správního orgánu posoudit individuálně a důkladně každou takovou situaci, zvážit všechny znaky krajní nouze. Pro úplnost je třeba doplnit, že o krajní nouzi se nebude jednat u osob, které jsou povinny nebezpečí snášet ze zákona (např. hasiči, policisté či lékaři).

3.2.3 Správní řízení

Správní řízení je proces/postup správního orgánu, na němž participují účastníci řízení, a to fyzické, fyzické podnikající či právnické osoby, uplatňují svá zákonná práva, plní povinnosti a případně se procesu účastní. Výsledkem tohoto postupu je následně vydání rozhodnutí, tj. individuálního správního aktu, který mění nebo ruší práva či stanovuje povinnosti určité osobě anebo se povinnosti takové osoby deklarují (vzor rozhodnutí, a to příkazu bez odůvodnění, je uveden v příloze č. 1). Průběh uvedeného procesu je vymezen zákonem.¹⁹

Zjednodušeně lze uvést, že správní řízení, tj. vztahy mezi subjekty, upravuje správní právo procesní, a to při současné aplikaci správního práva hmotného, jež stanovuje zásady, charakterizuje prameny správního práva a jeho postavení v systému veřejné správy.

Větší pozornost konkrétně průběhu řízení o dopravním přestupku bude věnována v kapitole 3.3.

¹⁸ FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. *Správní právo trestní*. Praha: Leges, 2017. s. 94.

¹⁹ HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní. 6. aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Leges, 2019. s. 27.

3.2.4 Správní tresty

Správní trest souvisí v první řadě se správně právní odpovědností, která je vázána na veřejnou správu, a to na její podmínky, potřeby a jako taková je veřejnou správou realizována. K tomuto účelu mají správní orgány zákonem danou pravomoc projednávat přestupky a ukládat za ně právě správní tresty. Správní trestání je jednou z forem správních činností orgánů veřejné moci.²⁰

V užším slova smyslu a v souvislosti s obsahem této práce lze za správní tresty považovat ukládání sankcí, a to správních trestů a ochranných opatření. Je vhodné uvést, že pojem sankce byl v ZOPŘ nahrazen právě obecnějším pojmem správní tresty. Smyslem uložení správního trestu je nejen represe, ale rovněž prevence.

Obecné zásady pro ukládání správních trestů

„Správní trest lze uložit samostatně nebo spolu s jinými správními tresty; napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.“²¹

Konkrétní druhy trestů, resp. jejich rozmezí, jsou obligatorně svázány se skutkovými podstatami přestupků. Rozhodování o jejich konkrétní výši či délce je v rukou správního orgánu ve sféře správního uvážení, s přihlédnutím k několika aspektům. Jestliže správní orgán výši trestů náležitě neodůvodní, zakládá takové jednání důvody ke zrušení vydaného rozhodnutí.

Skutečnosti, k nimž správní orgán při ukládání trestů přihlíží, jsou vyjmenovány v § 37 ZOPŘ a blíže specifikovány v ustanovení navazujících. V řízení o dopravních přestupcích jsou podstatné zejména přitěžující a polehčující okolnosti, povaha a závažnost přestupku, u fyzické osoby její osobní poměry a hledisko, zda byla pro totéž jednání již potrestána.

Druhy správních trestů

Správními tresty dle ustanovení § 35 a § 45 - § 50 ZOPŘ jsou: napomenutí, pokuta, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty či zveřejnění rozhodnutí

²⁰ FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. *Správní právo trestní*. Praha: Leges, 2017. s. 25.

²¹ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3721. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=250&r=2016>.

o přestupku (lze uložit jen právnickým či podnikajícím fyzickým osobám, stanoví-li tak zákon).²²

Jednotlivými druhy správních trestů se podrobněji bude zabývat kapitola 3.4 v návaznosti na konkrétní skutkové podstaty vybraných dopravních přestupků.

3.2.5 Správní orgán

Právo lze rozdělit na veřejné a soukromé, kdy správní a přestupkové právo je zahrnuto pod první ze jmenovaných odvětví. Správní řízení pak logicky nevykonávají soukromé subjekty, ale k tomu určené orgány veřejné moci. Jejich pravomoci jsou stanoveny příslušnými zákony, stejně jako působnost věcná a územní.

V řízení o dopravních přestupcích se jedná z hlediska organizace veřejné správy o obecný výkon veřejné správy a přenesenou působnost, tedy výkon státní správy. ZOPŘ konkretizoval specifické požadavky na správní orgán, resp. osobu projednávající přestupky, kdy je označena jako oprávněná úřední osoba.

„Úřední osoba oprávněná (dále jen „OÚO“) na základě vnitřního předpisu správního orgánu nebo pověření vedoucím správního orgánu k provádění úkonů správního orgánu v řízení musí mít vysokoškolské vzdělání nejméně v magisterském studijním programu v oboru právo na vysoké škole v ČR. Nemá-li OÚO vzdělání podle věty první, musí mít vysokoškolské vzdělání v bakalářském studijním programu v jiné oblasti a prokázat odbornou způsobilost zkouškou provedenou u Ministerstva vnitra ČR. Tyto požadavky musí splňovat předseda rozkladové komise, a naopak nemusí splňovat osoba projednávající přestupek na místě, ministr nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu. Do 31. 12. 2022 může činnost oprávněné úřední osoby vykonávat také osoba, která nespĺňuje výše uvedené podmínky. Po této době může činnost oprávněné úřední osoby vykonávat také úřední osoba starší 50 let, pokud nejméně 10 let projednávala přestupky a rozhodovala o nich.“²³

Novelou ZOPŘ došlo k úpravě těchto požadavků na oprávněnou úřední osobu, kdy od 01. 01. 2023 může výše uvedenou činnost vykonávat rovněž osoba s 5letou praxí, tj. přestupky projednávala a rozhodovala o nich. Zákodárci tak reagovali na požadavky

²² MŮJ PRÁVNÍK. *Přestupek: odpovědnost pachatele, správní tresty a přestupkové řízení*. In: mujpravnik.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-26]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/prestupek/>.

²³ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. Komentátor. s.768.

naprosté většiny územních samosprávných celků, které upozornily na problémy při obsazování volných pracovních míst vysokoškolsky vzdělanými úředními osobami, což mohlo vážně ohrozit výkon agendy přestupků.

3.2.6 Vybrané zásady správního řízení

Zásada legality

Správní orgán je povinen zachovat při svých postupech soulad se zákony a ostatními právními předpisy, pravomoc uplatňovat pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem svěřena a toliko v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.

Zásada materiální pravdy

Jedna z nejdůležitějších zásad formálního správního řízení, představuje povinnost správního orgánu zjistit v průběhu dokazování stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, rozhodnutí správních orgánů musejí vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci.

Zásada legitimního očekávání

„Lze ji též charakterizovat jako zásadu oprávněné důvěry v právo. Úzce souvisí se zásadou objektivního rozhodování. Ačkoliv je každá věc, kterou správní orgán řeší v nějakém aspektu unikátní, lze nalézt řadu společných znaků. Vychází ze skutečnosti, že rozhodl-li správní orgán určitou věc za určitých podmínek určitým způsobem, měl by následující stejné nebo obdobné případy rozhodovat stejně či obdobně neboli předvídatelně. Uvedená zásada se vztahuje vždy k jednomu a témuž správnímu orgánu.“²⁴

Zásada in dubio pro reo

Neboli „v pochybnostech ve prospěch obviněného“. Jestliže má správní orgán jakékoli důvodné pochybnosti o spáchání přestupku obviněným, má zákonnou povinnost podezření z přestupku odložit, popřípadě zahájené řízení zastavit.

Zásada ne bis in idem

Tato zásada vychází z Listiny základních práv a svobod. Nikdo nemůže být stíhán nebo potrestán v trestním řízení podléhajícím pravomoci téhož státu za trestný čin, za který

²⁴ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 18.

již byl osvobozen nebo odsouzen konečným rozsudkem podle zákona a trestního řádu tohoto státu. Ačkoliv uvedené ustanovení hovoří o trestním stíhání, danou zásadu je třeba ve světle aktuální judikatury NSS aplikovat rovněž na řízení o přestupcích, kde správnímu orgánu plyne povinnost takové podezření z přestupku odložit (vzor Usnesení o odložení věci je v příloze č. 2).

Zásada obhajoby

Jedna z nejsilnějších zásad řízení o přestupcích, která má zajistit především transparentní a spravedlivý proces, jehož výsledkem bude rozhodnutí, založené na objektivní pravdě. Její smysl tkví především v zajištění pomoci obviněnému zorientovat se v průběhu řízení, právech a povinnostech, a to prostřednictvím odborníka, zajistit zákonnost řízení.²⁵

Zásada správního uvážení

Tato zásada má zabránit zneužití správního uvážení ze strany správního orgánu. Ten má povinnost rozhodovat v mezích zákona se zohledněním všech okolností. Musí bezpodmínečně řádně odůvodnit myšlenky a úvahy, které jej vedly k závěru o vině.²⁶

Zásada subsidiarity

Jedna z nejvýznamnějších zásad. „*Řízení o přestupcích není upraveno komplexně, kdy základním pramenem je zákon o odpovědnosti za přestupky jakožto předpis speciální. Správní řád je použit v řízení o přestupcích jako předpis obecný. Proto je třeba zmínit také zásadu subsidiarity, která stanoví, že v případě neexistence speciální úpravy se postupuje podle obecné právní úpravy.*“²⁷

3.3 Obecně o přestupkovém řízení

Ve světle již zmíněné zásady *lex specialis derogat legi generali* je zvláštním zákonem pro přestupkové řízení ZOPŘ. Ten upravuje podmínky odpovědnosti za

²⁵ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 19.

²⁶ FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. *Správní právo trestní*. Praha: Leges, 2017. s. 51.

²⁷ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 19.

přestupek, druhy sankcí (správní tresty a ochranná opatření), zásady pro jejich ukládání, postup před a v průběhu řízení o přestupku.²⁸

Řízení o přestupcích je upraveno v části třetí citovaného zákona.

3.3.1 Příslušnost správních orgánů

Správní orgány jsou subjekty řízení jakožto nositelé práv a povinností. Za tímto účelem jim zákon přiznává pravomoc a příslušnost. Jak již z jazykového výkladu vyplývá, pravomoc by se dala označit jako „právo na výkon moci“.

Příslušnost k výkonu správního řízení může být věcná, která je stanovena zákonem, a místní, ta je dána v případě dopravního přestupku místem jeho spáchání. Výjimku pak tvoří přestupky, související s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, jejichž místní příslušnost je dána bydlištěm provozovatele vozidla. Pod věcnou příslušností lze ještě podřadit tzv. funkční příslušnost, která je stanovena organizační strukturou příslušného správního orgánu, resp. územně samosprávního celku.

3.3.2 Lhůty a doručování

Lhůty

S ohledem na téma práce budou charakterizovány stručně víceméně pouze lhůty, kterými je vázán účastník řízení, stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky a správním řádem.

Některé lhůty účastníkům řízení jsou dány již z dikce příslušných zákonů, např. 8denní lhůta k podání odporu proti příkazu anebo 15denní lhůta k podání odvolání proti rozhodnutí. Zákon nicméně umožňuje správnímu orgánu stanovit účastníkovi řízení lhůtu k provedení určitého úkonu, a to lhůtu přiměřenou, jejíž délku stanoví správní orgán podle vlastního uvážení, a může ji na žádost účastníka přiměřeně prodloužit. Nejčastěji stanovují správní orgány lhůtu k doplnění podání, nicméně nečiní tak usnesením, ale pouhou výzvou (vzor výzvy je uveden v příloze č. 3), což je dostačující, jak vyplynulo z judikatury NSS. Správní orgán by měl při stanovení lhůty zohlednit povahu úkonu, k němuž se lhůta

²⁸ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání.* Praha: Leges, 2019. Komentátor. s.21.

vztahuje, ale také k dosavadnímu postupu účastníka v řízení (např. znaky obstrukčního jednání).²⁹

Dle ustanovení správního řádu je správní orgán povinen vydat rozhodnutí bezodkladně, a to do 30 dnů od zahájení řízení. Tato lhůta může být prodloužena o dalších 30 dnů, jestliže je to zapotřebí. S tímto zněním koresponduje i úprava lhůty pro vydání rozhodnutí v ZOPŘ, kde je uvedeno, že pokud nelze rozhodnutí vydat bezodkladně, vydá je správní orgán nejpozději do 60 dnů ode dne zahájení řízení.

Doručování

Realizace doručení písemnosti jakožto výsledek procesu doručování je jedním z nejvýznamnějších procesních úkonů v řízení o přestupku, a to především doručení oznámení o zahájení řízení a doručení rozhodnutí, což jsou zásadní momenty z hlediska vzniku právních skutečností v průběhu správního řízení.³⁰

Právní úpravu doručování v oblasti řízení o přestupcích lze nalézt v ustanovení § 19 až § 26 správního řádu. Povinností správního orgánu je doručovat písemnosti účastníkům řízení do datové schránky, jestliže jí mají zřízenou. Pokud tomu tak není, doručuje správní orgán na adresu trvalého pobytu a fyzické podnikající osobě nebo právnické osobě na adresu sídla. Jestliže účastník řízení sdělí doručovací adresu nebo ji má zaevidovanou v registru obyvatel, doručuje správní orgán na tuto adresu. Správní řád dále vymezil, že účastník lze na základě jeho žádosti doručovat rovněž na elektronickou adresu. Doručení by mělo být spojeno s podpisem na „doručence“, stačí však, je-li z postupu účastníka očividné, že se seznámil s obsahem doručované písemnosti.³¹

Další možností doručení, které je upraveno ustanovením § 25 správního řádu a § 66 ZOPŘ, je doručení veřejnou vyhláškou. Stručně lze shrnout, že tento způsob doručení se realizuje v řízení o dopravních přestupcích v případě osoby neznámého pobytu nebo nedaří-li se osobě doručovat. Jako poznatek z praxe lze uvést, že tento způsob doručování se realizuje minimálně, častěji dochází k doručení písemností fikcí doručení.

²⁹ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 16-17.

³⁰ Tamtéž, s. 26.

³¹ MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 70-73.

V této souvislosti je vhodné zmínit ustanovení § 67 ZOPŘ, týkající se doručování zmocněnci: „*jestliže se nedaří doručovat zmocněnci účastníka řízení, doručuje správní orgán pouze účastníkovi řízení.*“³²

Problematika tzv. fikce doručení je natolik rozsáhlá, že není prostor se jí zde podrobně zabývat. Ve stručnosti lze shrnout, v čem tkví její podstata. Adresát není v okamžiku doručování zastížen, písemnost je uložena (většinou u poskytovatele poštovních služeb). Adresátovi je na adrese zanechána výzva k vyzvednutí této písemnosti včetně poučení o právních důsledcích nevyzvednutí zásilky, dalších možnostech (např. určení neplatnosti doručení), uveden správní orgán. Lhůta k vyzvednutí činí 10 dnů. Pokud není písemnost vyzvednuta, je po uplynutí 10 dnů vrácena odesílateli, ev. je-li to možné, vložena do domovní schránky adresáta. Písemnost se pak považuje ze doručenu 10. dnem od uložení. Obdobný princip je uplatňován při doručování do datové schránky.³³

Existují odpůrci fikce doručení, nicméně ve světle zásady *vigilantibus iura scripta sunt* není tento institut v rozporu s principy demokratického státu.

3.3.3 Účastníci správního řízení

Existence správního řízení je neodmyslitelně spjata s účastníkem řízení, neboť výsledkem daného procesu je rozhodnutí o právech či povinnostech konkrétního adresáta. V řízení o dopravním přestupku je hlavním účastníkem obviněný z přestupku a výsledkem postupu rozhodnutí o přestupku. Vzhledem k tomu, že toto rozhodnutí zakládá, mění nebo ruší práva obviněného, jedná se o účastníka *ex offio*.

„*Pojem účastník je třeba chápat v procesním smyslu, nikoliv materiálním.*“³⁴ Základním atributem účastníka jsou tedy jeho procesní práva, popř. povinnosti s realizací těchto práv spojené. Jako příklad lze uvést právo účastnit se ústního jednání, s nímž se pojí povinnost řádné omluvy v případě nepřítomnosti, vůle být u ústního jednání přítomen. Rovněž možnost podat odvolání proti rozhodnutí, kdy správní řád jasně definuje náležitosti takového podání. V neposlední řadě právo být přítomen u svědecké výpovědi a klást svědkům otázky.

³² ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbirka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3727. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=250&r=2016>.

³³ DRÁBKOVÁ, T., *Doručování ve správním řízení se zaměřením na elektronické formy komunikace*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. s. 5-10.

³⁴ HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. s. 81.

Účastníky řízení lze stručně v souladu s § 27 a § 28 správního řádu vymezit následovně: a) v řízení o žádosti žadatel a další dotčené osoby, b) v řízení z moci úřední dotčené osoby, jimž má rozhodnutí založit, změnit nebo zrušit právo anebo povinnost nebo prohlásit, že právo nebo povinnost mají anebo nemají. Účastníky jsou též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech. Účastníky jsou rovněž osoby, o kterých to stanoví zvláštní zákon. Za účastníka bude v pochybnostech považován i ten, kdo tvrdí, že je účastníkem, dokud se neprokáže opak.³⁵

Vzhledem k poměrně obecnému vymezení správního řádu, účastníky řízení šířeji specifikuje ZOPŘ. „*Účastníky řízení jsou: a) obviněný, b) poškozený, a to tehdy, pokud jde o projednávání majetkové škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení, c) vlastník věci, která může nebo byla zabrána v části řízení, týkající se zabránění věci či náhradní hodnoty.*“³⁶

V souvislosti s řízením o dopravních přestupcích je vhodné doplnit, že z podezřelého se obviněný stává v okamžiku doručení o zahájení řízení, ev. doručením příkazu. A současně nesmí být opomenuta presumpce nevinoty. O poškozeného se může v dané problematice jednat zejména v případě skutkových podstat, souvisejících s dopravní nehodou, pokud nebyla škoda uplatněna v jiném řízení, např. u pojišťovny v rámci nároku, vyplývajícího z povinného ručení.

Zastoupení

Ačkoliv zástupci obviněného nemají zákonem garantované postavení účastníka řízení, nelze jejich postavení v procesu řízení o dopravním přestupku opomenout. V případě, kdy je obviněným z přestupku mladistvý či opatrovanec, mají dle ZOPŘ procesní práva zákonný zástupce, opatrovník, orgán sociálně-právní ochrany dětí.

Stejnou skupinu zástupců lze nalézt i ve správním řádu, kde je dále v ustanovení § 33 dána účastníkovi řízení možnost zvolit si zástupce.

„Ve správním řízení má účastník právo nechat se dispozitivně zastupovat zástupcem. Zastoupení probíhá na základě plné moci (většinou písemná, lze i ústní do protokolu), kterou účastník udělí jinému subjektu, aby jej v řízení zastupoval. Zastoupení může být pro celé řízení nebo pouze v části řízení (což je třeba explicitně vymezit). Zastoupení účastníka

³⁵ PRŮCHA, P. *Správní řád: s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1. 7. 2017.* 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. s. 102.

³⁶ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou.* 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. s. 377.

není v řízení o přestupku obligatorně povinné, zmocněncem může být i osoba bez právního vzdělání. Úřední ověření plné moci není třeba (výjimkou je tzv. prezidiální plná moc pro neurčitý počet řízení). Smyslem zastoupení by mělo být urychlení řízení, vč. doručování, neznalost problematiky ze strany účastníka řízení atd. Bohužel v praxi zastoupení v řízení o dopravních přestupcích ve větší míře znamená obstrukční taktiky a snahu obviněného vyhnout se následkům svého protiprávního jednání.³⁷

3.4 Stručná charakteristika de lege lata vybraných dopravních přestupků

Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, charakterizovány budou pouze přestupky přísněji trestné, pojící se s vyšší mírou společenské nebezpečnosti a vesměs rovněž se zápisem bodů do karty řidiče.

S ohledem na změnu ve výši správních trestů, souvisejících s přijetím novely zákona o silničním provozu, nebudou v této kapitole tresty specifikovány. Komparace trestů před a po novele bude samostatně v kapitole 3.5 této práce.

3.4.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti

Z úřední činnosti je autorce práce známo, že se jedná o přestupek extenzivní a jeden z nejčastěji páchaných. Rovněž se jedná o přestupek ohrožující, neboť řidič, překračující nejvyšší dovolenou rychlost, ohrožuje svým protiprávním jednáním bezpečnost silničního provozu, a to nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Tento fakt byl zohledněn zákonodárci v rámci novely zákona o silničním provozu, kde došlo ke zpřísnění trestů za uvedené jednání.

Přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti je zákonem vymezen v několika skutkových podstatách, které se liší dle toho, o kolik km/h řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost a zda k tomuto jednání došlo v obci nebo mimo obec.

Nejzávažnější je ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 zákona o silničním provozu: „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h

³⁷ KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D. s. 33-34.

a více nebo mimo obec o 50 km/h a více.“³⁸ Za uvedený přestupek se obligatorně ukládá kromě správního trestu pokuty správní trest zákazů činnosti. Ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu: „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více.*“³⁹

Nejméně závažné je v souvislosti s překročením rychlosti jednání řidiče, jenž v obci překročí rychlost o 20 km/h anebo mimo obec o méně než 30 km/h, což je skutkovou podstatou přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4 zákona o silničním provozu.

3.4.2 Jízda na červenou

Protiprávní jednání řidiče, spočívající v nezastavení vozidla na signál, jenž mu toto přikazuje, je spjato se zápisem trestných bodů do karty řidiče. Důvodem je závažnost uvedeného jednání, kdy nerespektování takového signálu na semaforu má ve většině případů za následek dopravní nehodu, kdy řidiči vozidel, jedoucích ze směru, kde svítí signál „Volno“, nepředpokládají v jiném směru jedoucí vozidlo (tzv. právo omezené důvěry).

Velmi často se přitom řidiči domnívají, že se jedná pouze o nerespektování červeného signálu „Stůj!“. Opomíjejí ustanovení § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu, které jim rovněž ukládá povinnost zastavit, a to na signál se žlutým světlem „Pozor!“. Obvyklou argumentací obviněných v rámci správního řízení pak bývá, že by nestihli bezpečně zastavit vozidlo. Následně správní orgán, který přestupek projednává, musí individuálně zhodnotit všechny aspekty (stav vozovky, konstrukci vozidla, brzdovou dráhu a předpokládanou průměrnou reakční dobu řidiče), aby toto tvrzení vyvrátil. Vodítkem je pak často judikatura, ačkoliv k dané problematice není příliš obsáhlá.

³⁸ ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In: zakonyprolidi.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-24]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>.

³⁹ ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In: zakonyprolidi.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-24]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>.

V roce 2022 bylo v ČR spácháno celkem 8179 přestupků, spočívajících v naplnění skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 zákona o silničním provozu.⁴⁰

3.4.3 Odmítnutí lékařského vyšetření

Skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu je definována takto: „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.*“⁴¹

Z pohledu zákona se jedná o přešupek velmi závažný. Jeho materiální stránkou je zájem společnosti na vyloučení řidičů vozidel, kteří jsou pod vlivem jiné návykové látky nebo alkoholu ze silničního provozu, což lze pouze kontrolou, kdy řidiči mají povinnost se na výzvu policisty (ev. strážníka obecní policie, vojenského policisty...) této kontrole podrobit. Obvykle odmítnutí řidiči odůvodňují strachem z vysokých zjištěných hodnot, kdy např. u alkoholu je hodnota nad 1 % považována za stav vylučující způsobilost a v případě, že taková osoba řídí vozidlo, mohlo by se jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 odst. 1 trestního zákoníku. V případě ovlivnění jinou návykovou látkou nežli alkoholem lze u nadprůměrných hodnot, zjištěných rozborem v krvi řidiče, věc předat státnímu zastupitelství jako podezření na uvedený trestný čin. K této problematice blíže v následující podkapitole.

Pro doplnění lze ještě rámcově vymezit, že k naplnění skutkové podstaty uvedeného přestupku je potřeba splnit kumulativně tyto čtyři podmínky: 1) spáchání přestupku v provozu na pozemních komunikacích, 2) použití kvalifikované výzvy k řidiči, 3) samotné odmítnutí řidiče podrobit se požadovanému vyšetření, 4) vyšetření není spojeno s nebezpečím pro zdraví řidiče.⁴²

⁴⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx* [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. In: mdcz.cz. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/>.

⁴¹ VETEŠNÍK, P., JEMELKA L., POTĚŠIL L., et al. *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 231.

⁴² MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 146.

3.4.4 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu či návykové látky

Jeden z velmi často páchaných přestupků v rámci silničního provozu. Současně protiprávní jednání, kterého se mnohdy dopouští rovněž řidiči nemotorových vozidel. Obecně lze říci, že exkurz o vlivu alkoholu na lidský organismus v případě řidičů motorových vozidel by vydal na samostatnou práci. I mezi samotnými zákonodárci jsou příznivci povolení určitého limitu alkoholu u řidičů, odpůrci tohoto „ústupku“ zatím převažují. Do popředí zájmu se toto téma v politických debatách dostává opakovaně.

Zákon o silničním provozu při stanovení správních trestů nerozlišuje, zda je řidič ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou. „*Ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu zakazuje řidiči řídit vozidlo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.*“⁴³ Pokud řidič tento zákaz poruší, dopouští se přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) téhož zákona.

Ovlivnění řidiče jinou návykovou látkou nežli alkoholem. Zde je patrný významný posun, kdy teprve od r. 2014 existuje právní předpis, který upravuje určení hodnot zjištěných návykových látek v krvi řidiče z hlediska jeho ovlivnění, a tedy možnost orgánu veřejné moci učinit jednotný závěr, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin. Popřípadě, zda nejsou zjištěné hodnoty pod hranicí, kde je řidič považován za ovlivněného. Tímto prováděcím předpisem je Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení se řidič považuje za ovlivněného konkrétní návykovou látkou. Spodní hranice jsou stanoveny takto: tetrahydrokanabinol 2 ng/ml, met/amfetamin 25 ng/ml), morfin 10 ng/ml, kokain 25 ng/ml.⁴⁴

V rámci této podkapitoly je vhodné doplnit, že účinky alkoholu a jiných návykových látek jsou u každého jedince individuální. Ustáleně česká judikatura pracuje s pevnou horní hranicí, kdy se již nejedná o přestupek, určenou následujícími hodnotami: alkohol 1 g/kg, tetrahydrokanabinol 10 ng/ml, met/amfetamin 200 ng/ml, morfin 100 ng/ml, kokain 500

⁴³ KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. s. 99.

⁴⁴ ŠVARC, J. *Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit*. In: *Psychiatrie pro praxi.cz* [online]. 01. 11. 2014 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: https://www.psychiatriepropraxi.cz/artkey/psy-201403-0008_Alkohol_a_drogy_pri_rizeni_motoroveho_vozidla_a_posouzeni_schopnosti_je_ridit.php.

ng/ml.⁴⁵ Při překročení těchto horních hranic již lze hovořit o vyloučení způsobilosti k řízení motorového vozidla, a tedy trestném činu.

Nelze opomenout, že tolerance není jednotná ani v rámci států EU, nejčastěji se pohybuje v rozmezí do 0,5 ‰, často redukována pro řidiče začátečníky nebo profesionály. V řadě států je k ovlivnění alkoholem řidičem přísněji přihlíženo až při způsobení dopravní nehody.

3.4.5 Řízení vozidla bez řidičských oprávnění

„Přestupku dle ustanovení § 125 c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu se dopustí fyzická osoba tím, že řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění.“⁴⁶

Uvedeného přestupku se teoreticky mohou dopustit tři skupiny osob. První skupinu tvoří osoby, které nikdy nebyly držiteli řidičského oprávnění, neabsolvovaly autoškolu, zahrnující teoretickou a praktickou přípravu. Druhá skupina pak zahrnuje řidiče, kteří měli blokaci řidičských oprávnění (nejčastěji z důvodu uložení zákazu činnosti, ev. dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení) a následně, aniž by požádali o vrácení řidičských oprávnění příslušný úřad obce s rozšířenou působností, začali opětovně řídit motorové vozidlo. Poslední, nejméně početnou skupinou, jsou řidiči, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu jinou, než je vozidlo, které řídí. Typicky: řidič je držitelem oprávnění pro skupinu B a řídí osobní vozidlo s přivěsným vozíkem, k čemuž je dle dikce zákona potřeba být držitelem oprávnění pro skupinu B+E.

3.4.6 Řízení vozidla se zakrytou, nečitelnou apod, registrační značkou

Skutkovou podstatu těchto přestupků nalezneme v ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bodu 1 a bodu 2 zákona o silničním provozu. Pod bodem 1) je specifikováno, že řidič se přestupku dopustí tím, že řídí vozidlo bez registrační značky anebo s registrační značkou, která nebyla danému vozidlu přidělena. Bod 2) zahrnuje ty řidiče, kteří řídí vozidlo se zakrytou, nečitelnou či jinak upravenou registrační značkou, tak, že je ztížena či znemožněna její čitelnost.⁴⁷

⁴⁵ Tamtéž, str. 3

⁴⁶ VETEŠNÍK, P., JEMELKA L., POTĚŠIL L., et al. *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 242.

⁴⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018. s. 700-703.

Obě tato protiprávní jednání jsou považována za závažná, o čemž svědčí i správní tresty za ně ukládané.

Novelou zákona o silničním provozu došlo ke stanovení přímé povinnosti řidiči takové vozidlo neřídít. Dosud měl řidič povinnost obecně danou § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, a to užít vozidlo, které splňuje technické podmínky, stanovené zvláštním právním předpisem. Novela dále přináší změnu ve výši, resp. délce správních trestů za jmenované přestupky.

3.4.7 Parkování – objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla byla včleněna do právního řádu České republiky počátkem roku 2013 novelou zákona o silničním provozu. Zákonodárci tak reagovali na obstrukce účastníků řízení, jimiž bylo zneužíváno ústavně zakotvené právo na ochranu své osoby a osob blízkých. Pachatelé přestupků nebyli velice často zjištěni a za své protiprávní jednání potrestáni, což mělo negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Za deset let fungování tohoto institutu došlo k výraznému zlepšení situace. Provozovatelé mají možnost nesdělít řidiče vozidla, ale v tu chvíli za přestupek v přeneseném slova smyslu odpovídají oni, tzv. „objektivní odpovědnost“. V prvním kroku vyzve správní orgán provozovatele k zaplacení „určené částky“ a současně mu poskytne možnost sdělit osobu řidiče (vzor výzvy je uveden v příloze č. 4). Pokud provozovatel zaplatí stanovenou částku, správní orgán přestupek odloží v souladu s § 125h odst. 5 zákona o silničním provozu. Provozovatel může sdělit osobu, která se protiprávního jednání dopustila, pak správní orgán vede řízení s konkrétním řidičem. Pokud provozovatel žádný z těchto kroků neuskuteční, správní orgán přestupek (nezjištěného) řidiče odloží a poté zahájí řízení ve věci přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu.

Novelou zákona o silničním provozu dojde od 01. 01. 2024 k několika dílčím změnám. Ty se budou týkat výše, v níž se určená částka stanoví, a to určením pevných sazeb ve výši 1/2 dolní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě (dána bude jen maximální výše určené částky). Současně dochází k možnosti navýšit horní hranici pokuty až na 5násobek v případě společného řízení a rovněž lze započíst určenou částku uhrazenou po lhůtě do následně vydaného příkazu provozovateli, zákon hovoří v této souvislosti o režimu „daňového přeplatku“.

Dosud měl provozovatel možnost vyhnout se postihu za přestupek, pokud prokázal, že podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla do registru vozidel před spácháním přestupku „jeho vozidlem“, tzv. liberační důvod. Novelou došlo ke změně, kdy pro uznání liberačního důvodu musí být takto podané žádosti vyhověno. Smyslem je zamezit zneužívání uvedeného institutu. Dále zákon stanoví, že přestupek provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu lze projednat příkazem na místě a uložit pokutu nejvýše 10.000 Kč.

3.5 Novela zákona o silničním provozu od 01. 01. 2024

Z důvodové zprávy k připravované novele vyplývá, že jejími cíli je zejména: zvýšit bezpečnost silničního provozu, provést změny ve správním trestání a simplifikovat bodový systém. Ruku v ruce s tím pak zpřísnit tresty za vybrané dopravní přestupky (závažné, s následky) a naopak zmírnit sankce za přestupky s marginální mírou společenské nebezpečnosti. Nutnost úpravy legislativního rámce vychází z faktu, že bodový systém je platný od roku 2006, zásadnější úpravy zákona o silničním provozu nebyly provedeny od roku 2011. Lze tedy říci, že současný stav není příliš poplatný své době (př.: výše pokut příliš nekoresponduje se současnou výší minimální mzdy).

Po vzoru některých evropských států se zavádí specifické podmínky pro začínající řidiče. V neposlední řadě je žádoucí posílit okamžitý postih řidičů, a to jejich vyloučením ze silničního provozu bezprostředně po spáchání přestupku, kdy působí efektivněji výchovný efekt. Současně se sníží zátěž na správní orgány, neboť policisté budou mít možnost projednat větší množství přestupků příkazem na místě.

3.5.1 Správní tresty

Na úvod této podkapitoly je vhodné uvést, že v zákoně o silničním provozu nedošlo ke změnám v oblasti správního trestání za celou dobu jeho působnosti, tj. více než 20 let. Dílčí novely se týkaly spíše okrajových záležitostí, úpravy lze označit vesměs za „kosmetické“. Zásadní změny tedy ve sféře „trestů“ přicházejí tedy až nyní.

Pokuty

Veřejný zájem na zajištění bezpečnosti silničního provozu by měl vždy převažovat nad zásahem do majetkoprávní sféry obviněných. V odůvodněných případech nicméně může správní orgán využít institut mimořádného snížení výše pokuty, obvinění mají možnost sjednat si ke splacení pokuty splátkový kalendář dle svých finančních možností.

Nejvýznamnější úpravou, kterou novela zákona přináší, je bezesporu zvýšení horní hranice pokut ve správním řízení u nejzávažnějších dopravních přestupků, tj. odmítnutí lékařského vyšetření a řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění.

Obecně budou pokuty rozděleny do čtyř pásem (kategorií), a to: 1) 25.000-75.000 Kč, 2) 7.000-25.000 Kč, 3) 4.000-10.000 Kč, 4) 2.000-5.000 Kč. Horní hranice pásem může být prolomena, jestliže bude spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda. Doposud bylo pásem pokut sedm a částky se často vzájemně překrývaly, velmi často nemotivovaly řidiče k souhlasu se zaviněním na místě a vyřízení věci příkazem na místě, neboť mezi částkou takto ukládanou a částkou ve správním řízení nebyl téměř žádný rozdíl. Zde nastává poměrně razantní změna. Příkazem na místě bude možno uložit pokutu rovněž ve čtyřech pásmech (dosud pouze ve třech). Tři z pásem budou pevně daná, a to 5.000 Kč, 2.500 Kč a 1.500 Kč. Poslední, čtvrté pásmo, se bude týkat nejméně závažného protiprávního jednání a stanoveno v rozmezí do 1.500 Kč. Jedná se o snížení dosavadní horní hranice, jež je stanovena na 2.000 Kč.

Pro lepší představu a přehlednost autorka zpracovala změny ve výši pokut do tabulky, v níž porovnávala současný stav a stav po novele.

„Novinkou je dále navyšování horní hranice sazby pokuty na dvojnásobek, pokud byla spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda. Nejvyšší možná výše pokuty, tj. za způsobení dopravní nehody přestupkem spadajícím do prvního pásma, je však omezena na 100.000 Kč.“⁴⁸

Problematiku, týkající se omezení jízdy vozidel a režimu práce řidičů, zdejší správní orgán neprojednává, proto není v přehledu zahrnuta.

⁴⁸ ČESKO. Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2023, sněmovní tisk 366/0, s. 33. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>.

Tabulka 1 – pokuty: 1. a 2. pásmo

přestupek – paragrafové znění / po novele	znění skutkové podstaty (zjednodušené)	původní výše pokuty (v Kč)	výše pokuty / novela (v Kč)
§ 125c/1 d)	odmítnutí vyšetření, zda při řízení vozidla nebyla ovlivněn ALK nebo JNL	25000-50000	25000-75000
§ 125c/1 e) bod 1	řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění	25000-50000	25000-75000
§ 125c/1 e) bod 5	řízení vozidla cizincem po pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR dle § 125c/7	25000-50000	25000-75000
§ 125c/1 a) bod 4	řízení vozidla se zadrženým osvědčením o registraci vozidla	10000-20000	25000-75000
§ 125c/3	přestupky učitele autoškoly (požití alkoholu, JNL atd...)	10000-20000	7000-25000
§ 125c 1 c)	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití JNL nebo pod vlivem ALK nebo JNL	2500-20000	7000-25000
§ 125c/1 e) bod 2	řízení vozidla se zadrženým řidičským průkazem	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 e) bod 3	řízení bez profesní způsobilosti	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 e) bod 4	řízení bez pravidelné lékařské prohlídky	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 f) bod 2	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o ≥ 40 km/h /mimo obec o ≥ 50 km/h	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 j)	použití antiradaru	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 f) bod 5	úmyslné nezastavení na signál "Stůj!"	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 i) bod 1	nezastavení vozidla při účasti na dopravní nehodě	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 i) bod 4	nedovolené opuštění místa dopravní nehody	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 f) bod 7	předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno	5000-10000	7000-25000
§ 125c/1 f) bod 9	vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	2500-5000	7000-25.000
§ 125c/1 f) bod 10	otáčením, couváním nebo jízdou v protisměru na dálnici	5000-10000	7.000-25000
§ 125c/1 f) bod 15	neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy podle § 124e/10 e)	5000-10000	7000-25000
§ 125c/2	svěření řízení vozidla osobě, o níž provozovatel nezná potřebné údaje	5000-10000	7000-25000

Data: Sbírka zákonů ČR: www.psp.cz. Zpracování vlastní.

Tabulka 2 – pokuty: 3. a 4. pásmo

přestupek – paragrafové znění / po novele	znění skutkové podstaty (zjednodušené)	původní výše pokuty (v Kč)	výše pokuty / novela (v Kč)
§ 125c/1 a) bod 1	řízení vozidla bez registrační značky	5000-10000	4000-10000
§ 125c/1 a) bod 2	řízení vozidla se zakrytou, nečitelnou apod. registrační značkou	5000-10000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 11	neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro osoby ZTP, zneužití průkazu osoby ZTP	5000-10000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 3	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o ≥ 20 km/h a více / mimo obec o ≥ 30 km/h	2500-5000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 6	ohrožení nebo omezení chodce na přechodu pro chodce	2500-5000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 8	nedání přednosti v jízdě	2000-5000	4000-10000
§ 125c/1 b)	nezajetí k provedení kontroly technického stavu nebo neřízení se pokyny obsluhy	1500-2500	4000-10000
§ 125c/1 i) bod 2	neohlášení dopravní nehody policistovi	2500-5000	4000-10000
§ 125c/1 i) bod 3	neprokázání totožnosti a nesdělení údajů o vozidle ostatním účastníkům dopravní nehody	2500-5000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 1	držení telefonu nebo jiného hovorového, záznamového zařízení při řízení vozidla	1500-2500	4000-10000
§ 125c/1 a) bod 3	řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady	5000-10000	4000-10000
§ 125c/1 f) bod 4	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o < 20 km/h nebo mimo obec o < 30 km/h	1500-2500	2000-5000
§ 125c/4	nepodrobení se dopravně psycholog. vyšetření nebo neodevzdání ŘP či ORV	2500-5000	2000-5000
§ 125c/1 f) bod 12	nepřipoutání se bezpečnostním pásem (řidič) nebo nepoužití dětské autosedačky	1500-2500	2000-5000
§ 125c/1 g)	nepřipoutání se bezpečnostním pásem v případě přepravované osoby	1500-2500	2000-5000
§ 125c/1 f) bod 13	jízda na motocyklu nebo mopedu bez přilby	1500-2500	2000-5000
§ 125c/1 e) bod 6	řízení s pozastaveným řídičským oprávněním dle § 95 nebo exekučním příkazem	5000-10000	2000-5000
§ 125c/1 f) bod 14	ohrožení jiného řidiče při předjíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	1500-2500	2000-5000
§ 125c/1 k)	nesplnění nebo porušení jiné povinnosti stanovené v hlavě II	1500-2500	2000-5000

Data: Sběrka zákonů ČR: www.psp.cz. Zpracování vlastní.

Zákazy činnosti

Zákaz řízení motorových vozidel se u vybraných (nejzávažnějších) přestupků ukládá obligatorně a správní orgán nemůže od jeho uložení upustit. Nejkratší doba, na níž lze zákaz řízení motorových vozidel bude možné od 01. 01. 2024 uložit, je 6 měsíců, nejdelší pak 36 měsíců. Dosud byla horní hranice dva roky, spodní hranice činila 1 měsíc.

Přijatá novela umožní správnímu orgánu uložit zákaz činnosti i v délce kratší než zákonem stanovené, a to, pokud by byla délka, daná dikcí zákona, neadekvátně přísná vzhledem k poměrům pachatele.

Naopak, stejně jako při ukládání pokuty, i v případě zákazu činnosti nastane jiný režim v případě, bude-li spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, popř. jejímž následkem dojde k ublížení na zdraví (s výjimkou osoby blízké vůči pachateli).

Rovněž změny v ukládání zákazu činnosti přenesla autorka práce do přehledných tabulek. Tabulka níže zachycuje změny v délce zákazu činnosti.

Tabulka 3 – přehled délky zákazu činnosti před a po novele

přestupek – paragrafové znění / po novele	znění skutkové podstaty (zjednodušené)	původní délka zákazu	délka zákazu / novela
§ 125c/1 d)	odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla nebyla ovlivněn alkoholem nebo JNL	12-24 M*	18-36 M*
§ 125c/1 e) bod 1	řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění	12-24 M*	18-36 M*
§ 125c/1 e) bod 5	řízení vozidla cizincem po pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR dle § 125c/7	12-24 M*	18-36 M*
§ 125c/3	přestupky učitele autoškoly (požití alkoholu, JNL atd...)	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 c)	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití JNL nebo pod vlivem alkoholu nebo JNL	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 a) bod 1	řízení vozidla bez registrační značky	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 a) bod 2	řízení vozidla se zakrytou, nečitelnou apod, registrační značkou	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 e) bod 2	řízení vozidla se zadrženým řidičským průkazem	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 e) bod 3	řízení bez profesní způsobilosti	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 e) bod 4	řízení bez pravidelné lékařské prohlídky	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 e) bod 6	řízení s pozastaveným řidičským oprávněním dle § 95 nebo exekučním příkazem	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 f) bod 2	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více/mimo obec o 50 km/h a více	6-12 M*	6-18 M*
§ 125c/1 j)	použití antiradaru	6-12 M*	4-6 M*
§ 125c/1 f) bod 5	úmyslné nezastavení na signál "Stůj!"	6-12 M*	4-6 M*
§ 125c/1 a) bod 4	řízení vozidla se zadrženým osvědčením o registraci vozidla	6-12 M*	4-6 M*
§ 125c/1 i) bod 1	nezastavení vozidla při účasti na dopravní nehodě	1-6 M* při recidivě	4-6 M*
§ 125c/1 i) bod 4	nedovolené opuštění místa dopravní nehody	1-6 M* při recidivě	4-6 M*
§ 125c/1 f) bod 15	neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy podle § 124/12 e)	x	4-6 M*

Data: Sbirka zákonů ČR: www.psp.cz. Zpracování vlastní. M* = měsíci.

Následující tabulka pak přináší přehled přestupků, u nichž již zákaz činnosti ukládán nebude. Jak vyplývá z návrhu novely zákona o silničním provozu, zákaz řízení motorových vozidel u opakujícího se protiprávního jednání v průběhu 12 měsíců nahradili zákonodárci systémem 2krát, resp. 3krát a dost, kdy závažnost některých přestupků bude reflektována do změny bodového hodnocení.

Tabulka 4 – přehled délky zákazu činnosti před a po novele

přestupek – paragrafové znění / po novele	znění skutkové podstaty (zjednodušené)	původní délka zákazu	délka zákazu / novela
§ 125c/1 a) bod 3	řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady	6-12 měsíců	0
§ 125c/1 f) bod 7	předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno	6-12 měsíců	0
§ 125c/1 f) bod 3	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	1-6 měsíců při recidivě v roce	0
§ 125c/1 f) bod 10	otáčením, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici	6-12 měsíců	0
§ 125c/1 f) bod 6	ohrožení nebo omezení chodce na přechodu pro chodce	1-6 měsíců při recidivě v roce	0
§ 125c/1 f) bod 8	nedání přednosti v jízdě	1-6 měsíců při recidivě v roce	0
§ 125c/1 f) bod 9	vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	1-6 měsíců při recidivě v roce	0
§ 125c/1 i) bod 2	neohlášení dopravní nehody policistovi	1-6 měsíců při recidivě v roce	0
§ 125c/1 i) bod 3	neprokázání totožnosti a nesdělení údajů o vozidle ostatním účastníkům dopravní nehody	1-6 měsíců při recidivě v roce	0

Data: Sběrka zákonů ČR: www.psp.cz. Zpracování vlastní.

3.5.2 Bodový systém

Doposud používaný bodový systém byl pro řidiče nepřehledný a nesrozumitelný. Novelou zákona o silničním provozu by mělo dojít k jeho zjednodušení. Zavedeny budou pouze tři „skupiny“ bodů – 6 b, 4 b a 2 b. Každý přestupek, za nějž se budou ukládat body, bude přesně formulován konkrétní skutkovou podstatou. Budou tak odstraněny nejasnosti, existující nyní. Do šestibodového pásma spadají víceméně přestupky nejpřísněji

postížitelné a rovněž trestné činy. V pásmu dvoubodovém zůstaly pouze čtyři skutkové podstaty, které jsou charakteristické nižší mírou společenské nebezpečnosti, např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km/h a více nebo řízení motorového vozidla bez profesní způsobilosti.

Zároveň došlo k odstranění některých skutků z bodového systému, např. neposkytnutí účinné pomoci „neúčastníkem“ dopravní nehody nebo porušení režimu práce řidiče.

Tabulka 5 – bodový systém po novele

přestupek – paragraf	porušená povinnost	body	přestupek – paragraf	porušená povinnost	body
§ 125c/1 a) 3	§ 5/1 k)	6	§ 125c/1 f) 6	§ 5/2 f), g) ohrozí	6
§ 125c/1 c)	§ 5/2 b)	6 (nad 0,3 ‰)	§ 125c/1 f) 6	§ 5/2 f), g) omezí	4
§ 125c/1 d)	§ 5/1 f), g)	6	§ 125c/1 f) 7	§ 4/c), § 17/5	6
§ 125c/1 e) 1	§ 3/3 a)	4	§ 125c/1 f) 8	§ 4/c), § 22	4
§ 125c/1 e) 2	§ 118b/1	4	§ 125c/1 f) 9	§ 29/1	6
§ 125c/1 e) 3	§ 3/4	2	§ 125c/1 f) 10	§ 35/2, § 36/1 b)	6
§ 125c/1 e) 5	§ 123c/7	4	§ 125c/1 f) 11	§ 67/4, 8	2
§ 125c/1 f) 1	§ 7/1 c)	4	§ 125c/1 f) 12	§ 6/1 a)-g)	4
§ 125c/1 f) 2	§ 18/3, 4	6	§ 125c/1 f) 13	§ 6/1 h)	4
§ 125c/1 f) 3	§ 18/3, 4	4	§ 125c/1 f) 14	§ 12/5	4
§ 125c/1 f) 4	§ 18/3, 4	2	§ 125c / 1 i) 2, 4	§ 47/ 2a), 4/c), 5/a	4
§ 125c/1 f) 5	§ 4/b), c) úmysl	6	§ 125c / 1 k)	§ 5/1 h), § 5/2 f)	2

Data: Sbírka zákonů ČR: www.psp.cz. Zpracování vlastní.

V tabulce je souhrn bodovaných přestupků. Zachycuje mimo jiné, u kterých přestupků bylo cíleno právě na zmiňovaný systém vícekrát a dost. Při recidivě přestupků namísto uložení zákazu řízení motorových vozidel, jako tomu bylo doposud, pak dojde řidičem k dosažení 12 bodů, tzv. „vybodování“ a řidič pozbude řidičská oprávnění na dobu 1 roku. Pro úplnost je vhodné stručně doplnit k bodovému hodnocení, že kromě protiprávního jednání, spočívajícím ve spáchání výše uvedených přestupků, bude řidiči zapsáno do karty řidiče 6 bodů za dva trestné činy. Jedná se o trestné činy, související s provozem na pozemních komunikacích, a to: a) způsobení dopravní nehody s usmrcením nebo těžkým ublížením na zdraví, b) řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost.

3.5.3 Začínající řidiči

Na základě vyhodnocení dlouhodobých statistik před projednáváním novely zákona bylo zjištěno, že jednou z nejrizikovějších skupin řidičů jsou mladí, začínající řidiči. Tato rizikovitost vyplývá nejen z nedostatku zkušeností, ale rovněž z jejich nezodpovědného a impulzivního chování, kdy zbytečně při řízení vozidla riskují, nedomyšlejíce důsledky. Proto byla v novele zákona o silničním provozu této kategorii řidičů věnována zvýšená pozornost a došlo k průlomů ohledně věku, od kdy lze na území České republiky řídit motorové vozidlo skupiny B. Od 01. ledna 2024 budou moc takové vozidlo řídit řidiči od 17 let, přičemž do plnoletosti pouze s přítomností mentora, který musí splňovat podmínky, specifikované zákonem (držitel řidičského oprávnění minimálně 10 let/z toho 5 nepřetržitě, ve chvíli zápisu mentora 0 bodů v kartě řidiče a nezadržen řidičský průkaz). Zákon mentorovi dále přesně vymezuje jeho povinnosti a rovněž specifikuje správní tresty za jejich nedodržení.

Druhým opatřením, které cílí na mladé řidiče, je řidičský průkaz na zkoušku. Tento institut se vztahuje na řidiče, který se ve lhůtě dvou let od získání řidičských oprávnění dopustil přestupku, spjatého s 6 body. Takový mladý řidič se bude muset povinně podrobit dopravně psychologickému pohovoru a rovněž školení začínajících řidičů. Cílem opatření by mělo být do budoucna pozitivně ovlivnit jeho chování v silničním provozu. Alternativou k pohovoru je tzv. terapeutický program. Původní vládní návrh novely byl represivnější, kdy spočíval ve snížení hranice trestných bodů začínajícího řidiče, a to na 6 bodů pro tzv. vybodování.

3.5.4 Další dílčí změny

Možnost zadržení tabulek registrační značky vozidla

Náhrada za institut zadržení osvědčení o registraci vozidla. Tato změna vyplývá z plánované novely zákona o silničním provozu (zákon č. 261/2021 Sb., účinný od 01. července 2025), která zakotvuje pro řidiče alternativu předkládat ke kontrole doklady potřebné k řízení a provozu vozidla, mj. osvědčení o registraci vozidla, v elektronické formě. Čímž nemůže dojít ze strany policistů na místě silniční kontroly k zadržení tohoto dokladu, jako tomu bylo v zákonem vymezených případech doposud.

Nepředložení posudku o zdravotní způsobilosti řidičem starším 65 let

Doposud byl řidiči za dané protiprávní jednání obligatorně mj. ukládán zákaz řízení v rozmezí 6-12 měsíců. Od ledna 2024 v případě, že řidič „senior“ nebude mít při řízení u sebe platný posudek o zdravotní způsobilosti, příslušný správní orgán zahájí řízení o odnětí řidičských oprávnění. Dané řízení pak zastaví, jestliže platný posudek řidič doloží. V opačném případě správní orgán obviněnému odejme řidičské oprávnění.

Projednávání přestupků v hlavním městě Praze úřady městských částí

Vyvstala potřeba přesunout projednávání dopravních přestupků z Magistrátu hlavního města Prahy. Důvod: vysoká administrativní zátěž Ministerstva dopravy, která vyplynula ze skutečnosti, že se jednalo nejen o odvolací správní orgán Magistrátu hlavního města Prahy, ale současně také o orgán, přezkoumávající rozhodnutí krajských úřadů.

Zvýšení rychlosti na dálnici

Dlouhodobě jsou mezi odborníky i laickou veřejností vedeny diskuse o přiměřenosti rychlosti na dálnici v souvislosti s vývojem technických parametrů vozidel. Statistiky navíc dokládají, že klesá počet dopravních nehod na dálnicích a lze je tak považovat za nejbezpečnější kategorii pozemních komunikací. Jedná se o jeden z bodů programového prohlášení vlády s cílem zefektivnit dopravní infrastrukturu. *Na nových úsecích dálnic vybavených moderní telematikou bude možné zvýšit povolenou rychlost až na 150 km/h za podmínek dobré viditelnosti a provozu.*⁴⁹

⁴⁹ VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. Programové prohlášení vlády. In: vlada.cz [online]. 01. 03. 2023 [cit. 2023-09-01]. <https://www.vlada.cz/cz/programove-prohlaseni-vlady-193547/#doprava>.

Novela umožňuje zvýšit místní úpravou provozu nejvyšší povolenou rychlost na dálnici až na 150 km/h. Vzhledem k obsahu důvodové zprávy lze předpokládat, že by se taková úprava týkala pouze úseků komunikací s vyhovujícími technickými parametry. Důvodová zpráva zmiňuje rovněž možnost využít telematiku a rychlost zvýšit přechodně, např. při nižší intenzitě provozu, ideálních povětrnostních a klimatických podmínkách.

Rozšíření pravomocí pro příslušníky celní správy a strážníky obecní policie.

V praxi se správní orgány setkávají v určité míře rovněž s oznámením přestupků, zasílanými obecní policií. Proto krátký komentář k jejich pravomocem. Rozšíření souvisí s úpravami přestupků, za něž byly dosud ukládány správní tresty zákazu řízení při recidivě. Se změnou je namístě, aby dané přestupky mohli řešit strážníci příkazem na místě. Jedná se např. o přestupky, související s předjížděním.

Řízení vozidla bez registrační značky

Změna zákona o silničním provozu se dotkla rovněž problematiky řidičů vozidel, na nichž není umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena, eventuelně je tabulka registrační značky zakrytá či nečitelná tak, že znemožňuje identifikaci. Dosavadní právní úprava doslovně nezakazuje řidiči, aby takové vozidlo řídil. Řidič má zákonem stanovenou povinnost užít vozidlo, které splňuje technické podmínky, stanovené zvláštním právním předpisem. Jedná se o obecnou povinnost, vyplývající z ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. Následně je třeba se opřít o zmiňovaný zvláštní právní předpis, jímž je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Ustanovení § 38 odst. 1 písm. c) tohoto zákona zní: „provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, na němž není umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu, způsobem umožňujícím identifikaci vozidla.“⁵⁰

Novela tedy takové protiprávní jednání zakazuje přímo řidiči (bez odkazu na zvláštní právní předpis), a jsou za něj stanoveny příslušné správní tresty. Opět lze konstatovat zjednodušení charakteristiky uvedeného přestupku ve vztahu k řidičům, resp. široké

⁵⁰ ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. In: [zakonyprolidi.cz](https://www.zakonyprolidi.cz) [online]. © 2023 [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>.

veřejnosti. Odpadla nutnost seznamovat řidiče s dalšími právními předpisy, v tomto případě konkrétně se zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost

Toto ustanovení bylo novelou ze zákona vypuštěno. Důvodem byla skutečnost, že v případě řidičů motorových vozidel se jedná o trestný čin. Uvedeného přestupku se nicméně může dopustit rovněž řidič nemotorového vozidla.

Při přípravě zákona se odborná veřejnost shodla na zbytečné přísnosti tohoto ustanovení vůči řidičům nemotorových vozidel. Jako zcela dostačující a účinné ve smyslu prevence i represe by mělo být uloženo správního trestu za řízení pod vlivem alkoholu, kde je rozmezí pokuty nastaveno dostatečně široce pro rozlišení míry ovlivnění.

4 Vlastní práce

Praktická část diplomové práce je zaměřena na projednávání dopravních přestupků v územní působnosti města České Budějovice. Proto bude v úvodu této kapitoly stručně věnována pozornost městu samotnému a magistrátu.

Rovněž je namístě rámcově vymezit oddělení, které je určené k projednávání dopravních přestupků, následně již bude zpracována samotná statistika k problematice. Posuzovaným obdobím pro praktickou část diplomové práce byly roky 2019 až 2022.

4.1 Statutární město České Budějovice a magistrát města

Město České Budějovice je krajským městem Jihočeského kraje. Počet obyvatel města ke dni 01. 01. 2023 činil dle ČSÚ 96417.⁵¹

Magistrát města České Budějovice (dále jen „MMCB“) sídlí v centru města, a to ve čtyřech budovách. Budova historické radnice se nachází na adrese nám. Přemysla Otakara II. 1/1. Druhá budova, v níž je umístěn odbor dopravy, stavební úřad, odbor sociálních věcí, odbor památkové péče, je na adrese Kněžská ul. 73/19. V Domě umění, náměstí Přemysla Otakara II. 38 se nachází odbor kultury a cestovního ruchu, odbor kontroly. Správní odbor a matriční úřad sídlí na adrese Jeronýmova 218/1.

MMCB je obcí s rozšířenou působností, tzv. obec III. typu, je členěn na odbory, jichž je v současné chvíli 21, kdy většina odborů jsou dále členěny na oddělení.

4.1.1 Charakteristika ODP

Do roku 2002 byly přestupky, vč. přestupků proti bezpečnosti silničního provozu, projednávány okresními úřady, které ukončily svou činnost k 31. 12. 2002 a jejich kompetence v dané oblasti převzaly obecní úřady v obcích s rozšířenou působností.

ODP MMCB (výkon přenesené působnosti) je dle organizačního řádu spolu s oddělením majetkovým přestupků začleněno pod správní odbor, a má ke dni 01. 09. 2023 celkem 20 zaměstnanců, vč. vedoucího. Jedna pracovnice má v náplni práce pouze evidenci došlých oznámení, další zajišťuje agendu vymáhání. Dva pracovníci s nižším kvalifikačním požadavkem zajišťují administraci výzev, souvisejících s provozem „parkovacího auta“. Počet oprávněných úředních osob k projednávání dopravních

⁵¹ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Města a obce*. In: czso.cz[online]. © 2023 [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xc/mesta_a_obce.

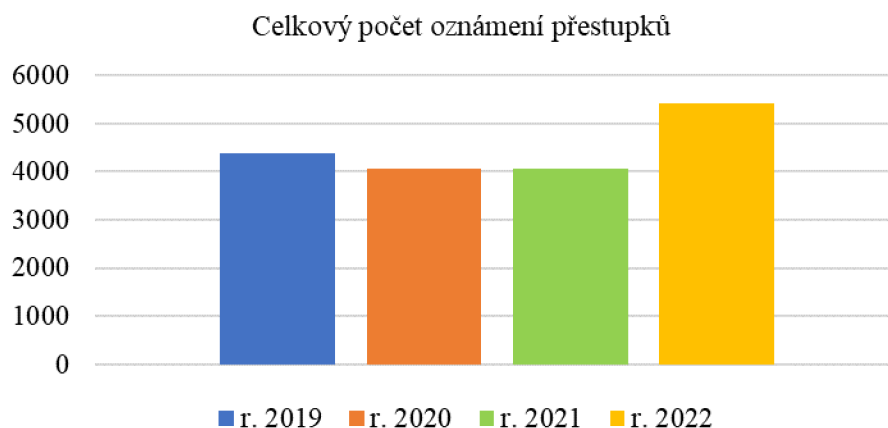
přestupků je 16. ODP zajišťuje projednávání přestupků spáchaných na úseku dopravy ve správním obvodu města Č. Budějovice, tj. na území města a rovněž přilehlých obcí. Přehled těchto obcí je uveden v příloze č. 5.

4.1.2 Šetření a výsledná statistika vybraných přestupků

Data ke zpracování následující statistiky byla získána na základě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (viz příloha č. 6), a to od vedoucího správního odboru MMCB. Získaná data jsou uvedena v příloze č. 7.

Počty přestupků, způsob vyřízení a jednotlivé skutkové podstaty

Graf 1 – počet oznámených přestupků



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Jak vyplývá z grafu, nejvyšší počet oznámení přestupků ve sledovaném období byl na MMCB zaslán v roce 2019, v následujících dvou letech počet mírně klesl a k markantnímu nárůstu celkového počtu oznámených dopravních přestupků došlo v roce 2022.

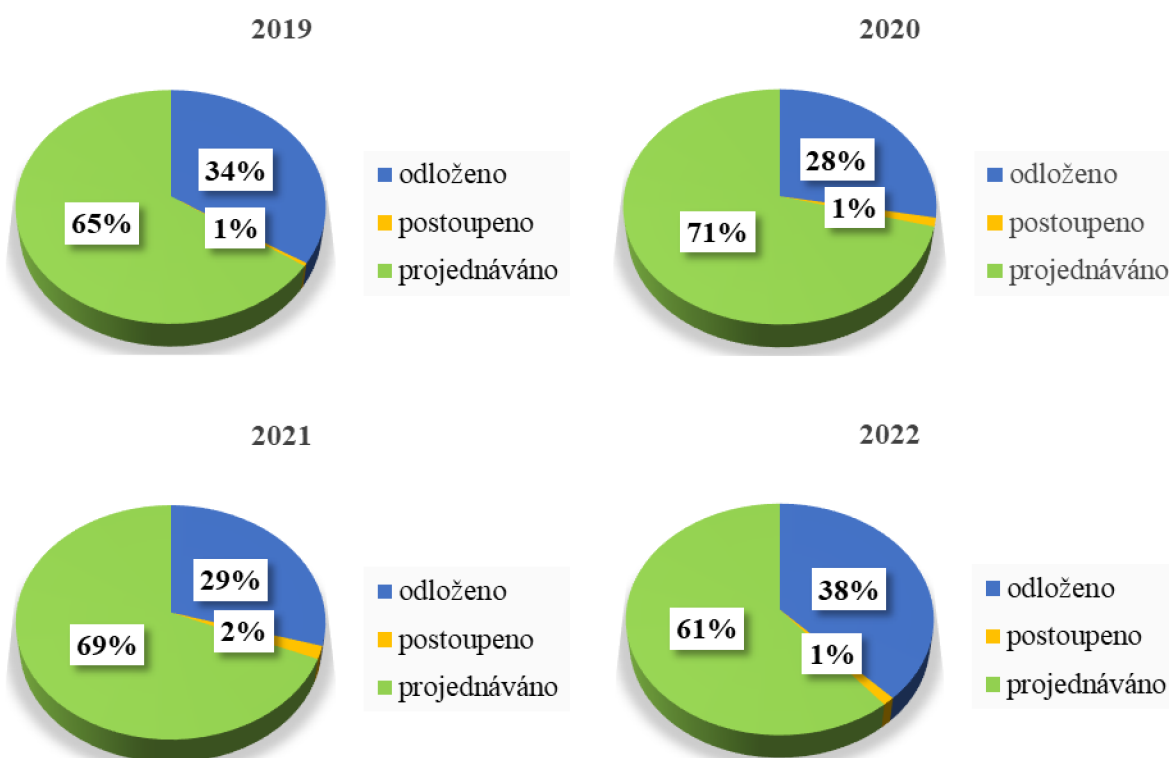
Tabulka 6 - statistika počtu přestupků

Fáze řízení	Rok			
	2019	2020	2021	2022
oznámeno	4393	4055	4067	5423
odloženo	1504	1131	1201	2052
postoupeno	17	49	73	64
projednáváno	2872	2875	2793	3307

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z tabulky je zřejmý přesný počet celkově došlých oznámení. Nárůst v roce 2022 oproti roku 2021 byl více než 33%. Lze se oprávněně domnívat, že o něco nižší počet oznámení v letech 2020 a 2021 lze přičítat opatřením v souvislosti s vyhlášením nouzového stavu (pandemie Covid-19), který s sebou přinesl zklidnění dopravy, v některých obdobích téměř nulový pohyb účastníků silničního provozu.

Graf 2 – přehled ukazatelů přestupkového řízení MMCB



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z grafu č. 2 je patrný konstantní počet přestupků, které byly postoupeny k projednání jinému správnímu orgánu. V letech 2020 a 2021 je zřejmý nižší počet přestupků, které byly odloženy a naopak vyšší počet projednaných přestupků. V roce 2020 se jednalo o celých 71%, tj. téměř dvě třetiny došlých oznámení, což je o 10% procent více než v roce 2022.

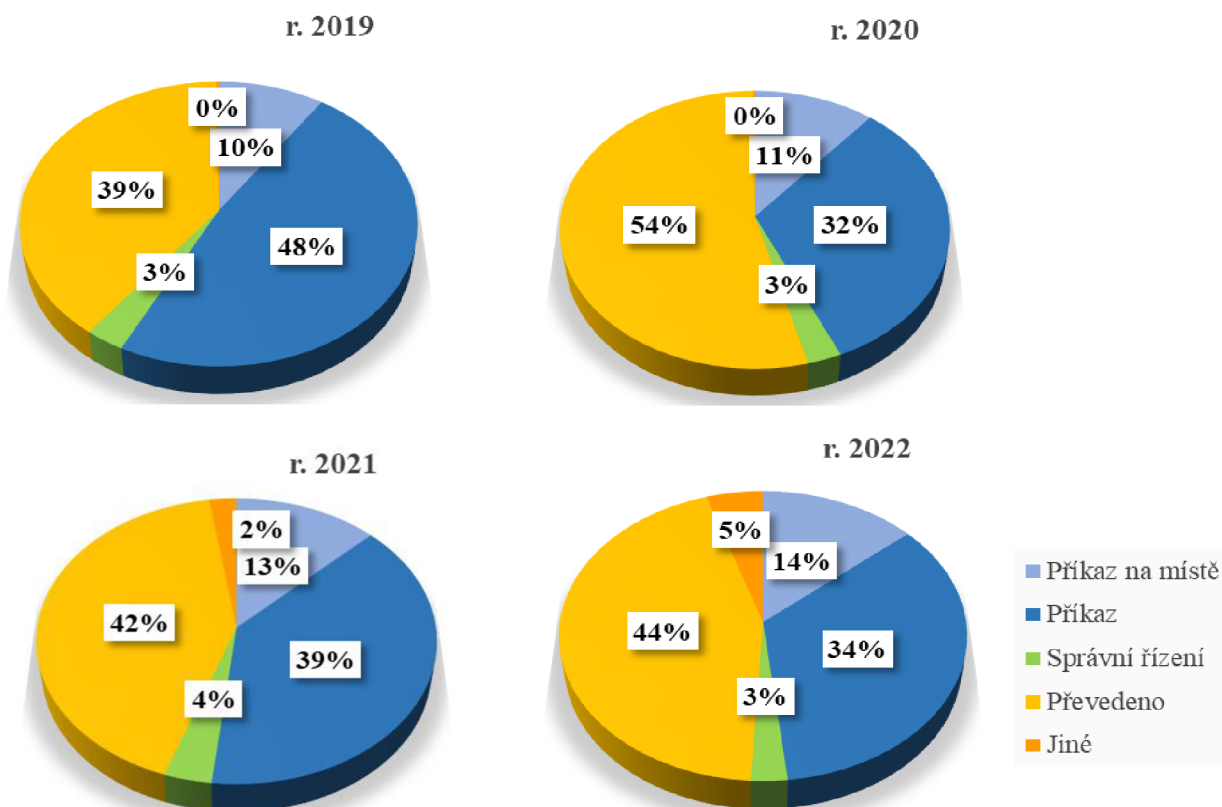
Tabulka 7 - způsob vyřízení přestupků

Způsob vyřízení	r. 2019	r. 2020	r. 2021	r. 2022
Příkaz na místě	272	316	356	452
Příkaz	1377	932	1091	1143
Správní řízení	84	75	99	88
Převedeno	1132	1548	1180	1461
Jiné	7	4	67	163
Celkem	2872	2875	2793	3307

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z údajů v tabulce č. 7 vyplynulo, že počet přestupků, vyřízených příkazem na místě byl ve sledovaném období nejvyšší v roce 2022. Naopak příkazem tomu tak bylo v roce 2019. Počet přestupků, které byly převedeny do dalšího období dosáhl svého vrcholu v r. 2020. Lze se domnívat, že vliv na tento stav měla opět opatření, spojená s Covidem-19.

Graf 3 – procentuální vyjádření způsobu vyřízení přestupků



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Po zanesení hodnot z tabulky do grafů bylo zjištěno, že v poměru k celkovému počtu přestupků byl největší počet přestupků projednán uložením příkazu na místě v roce 2022, a to 14 %. Nejvíce příkazů v poměru k celkovému počtu přestupků, bylo vydáno v roce 2019, a to 48 %. Nejméně přestupků z celkového počtu bylo správním orgánem projednáno v roce 2020, kdy bylo do následujícího roku převedeno 54%, tj. více než polovina. Pod pojmem jiné jsou zahrnuty přestupky, u nichž došlo ke sloučení a projednání ve společném řízení, dále řízení zastavená správním orgánem I. stupně či v rámci provedeného odvolacího řízení.

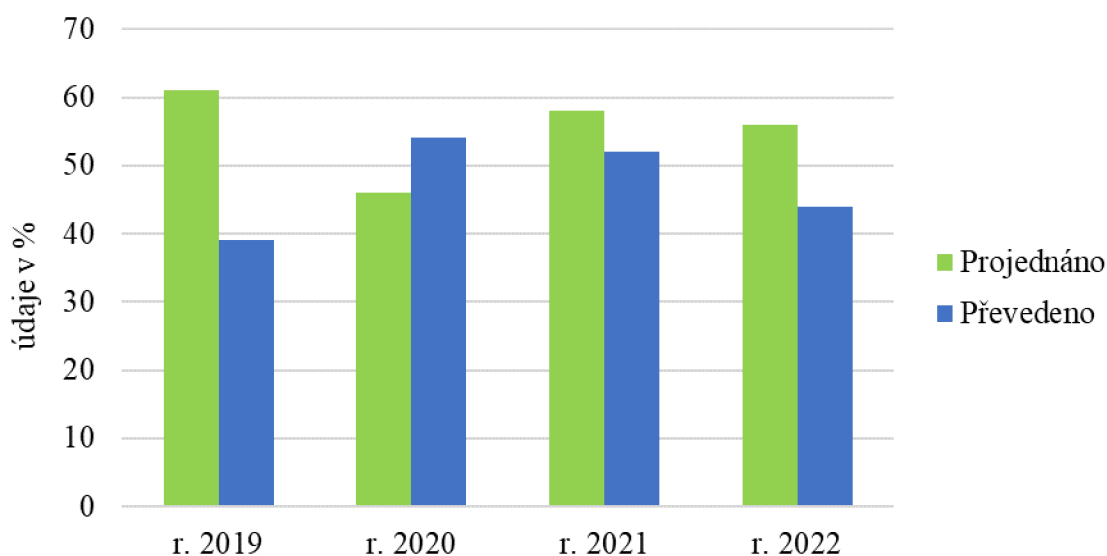
Tabulka 8 - způsob vyřízení, souhrn

Způsob vyřízení	r. 2019	r. 2020	r. 2021	r. 2022
Projednáno	1740	1327	1613	1846
Převedeno	1132	1548	1180	1461
Celkem	2872	2875	2793	3307

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Celkový počet projednaných přestupků z došlých oznámení se ve sledovaném období pohyboval kolem 50% hranice. Nejmarkantnější byl rozdíl v roce 2019, kdy bylo projednáno 61 % přestupků z celkového počtu 2872. V roce 2020, který lze označit jako rok „Covidu-19“ lze pozorovat nárůst přestupků, které byly převedeny do následujícího roku.

Graf 4 – grafické znázornění projednaných a neprojednaných přestupků



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z grafu je zřejmý výrazný nárůst neprojednaných přestupků, k němuž došlo v roce 2020, kdy počet převedených přestupků převýšil počet projednaných přestupků, částečně tento trend lze pozorovat ještě v roce následujícím. Důvodem byly restriktce, trvající od března 2020 do března 2022 v souvislosti s pandemií Covid-19. Z vývoje v roce 2022 lze predikovat postupný návrat ke stavu v r. 2019, tj. markantní převahu projednaných přestupků.

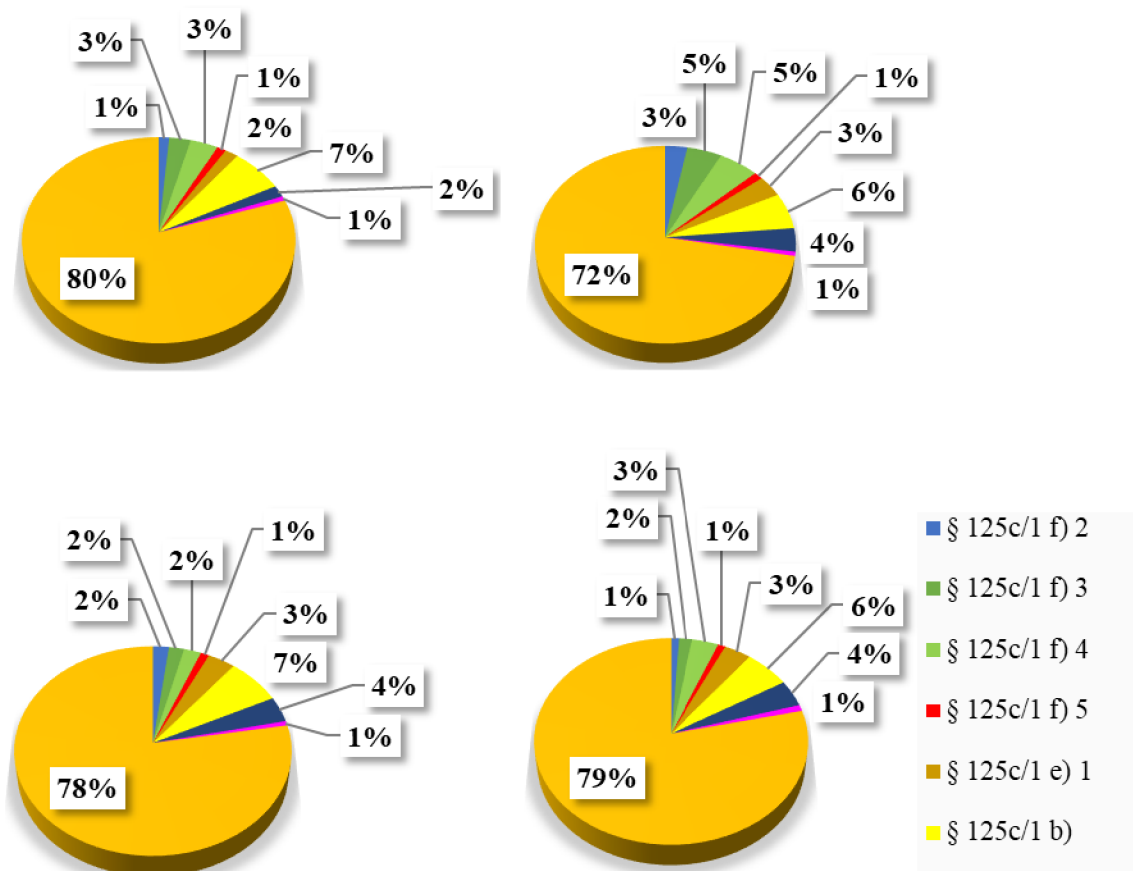
Tabulka 9 – počty přestupků dle skutkových podstat

Skutková podstata	Rok			
	2019	2020	2021	2022
§ 125c/1 f) 2	38	85	56	32
§ 125c/1 f) 3	79	133	53	56
§ 125c/1 f) 4	102	155	61	112
§ 125c/1 f) 5	33	34	30	31
§ 125c/1 e) 1	49	100	97	114
§ 125c/1 b)	196	169	197	195
§ 125c/1 d)	52	110	109	135
cyklisté: § 125c/1 b), c	21	20	19	32
ostatní	2302	2069	2171	2600

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z tabulky je zřejmé, že došlo k poklesu počtu přestupků, spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti, naopak k navýšení počtu přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) a písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu a rovněž cyklistů, kteří řídí pod vlivem alkoholu či JNL, ev. odmítají lékařské vyšetření.

Graf 5 – procentuální vyjádření podílu jednotlivých skutkových podstat 2019-2022



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Procentuálně se na celkovém počtu přestupků dlouhodobě nejvíce podílí kategorie „ostatní“, do níž spadají všechny méně závažné a blíže nespécifikované přestupky. Ve všech letech sledovaného období procentuálně nejvyšší podíl na celkovém počtu (kromě ostatních) tvoří přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, a to 6-7 %. V roce 2020 těsně za těmito přestupky následovaly s 5 % přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 a bodu 4 zákona o silničním provozu. Pokles z hodnoty 3% podílu na 1% podíl byl zaznamenán u přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 a bodu 4 zákona o silničním provozu, což lze označit jako pozitivní trend.

Správní tresty

V oblasti ukládání správních trestů za přestupky dochází přijetím novely zákona o silničním provozu rovněž k poměrně zásadním změnám. Lze tedy očekávat, že se tyto změny promítnou do ukazatelů níže.

Tabulka 10 – počty pokut

	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Správní tresty	2840	1918	1512	1666
Celkový počet uložených pokut	2393	1494	1092	1334
Zaplaceno	447	424	420	332
Předáno do vymáhání	292	415	424	482

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z tabulky je zřejmá postupná klesající tendence v počtu ukládaných pokut. Pokles v roce 2022 oproti roku 2019 je více než 41%. Jedná se o zajímavý jev, neboť v roce 2022 bylo projednáno o 435 přestupků více než v roce 2019, jak vyplývá z tabulky č. 1. Příčinu se nepodařilo zjistit. Naopak došlo k nárůstu uložených zákazů řízení, a to z 292 na 482, což je nárůst o 65 %. Tento trend je způsoben zvýšením počtu přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) a písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu, jak ukazuje tabulka č. 9. Nelze odhlédnout ani od ukazatele poměru pokut předaných do vymáhání ve vztahu k počtu celkově uložených pokut. V této oblasti byl „nejúspěšnější“ rok 2019, kdy bylo zaplaceno 84 % z celkového počtu uložených pokut. Do vymáhání bylo nejvíce pokut předáno v roce 2021, a to 28 %. V roce 2022 je zřejmá opět stoupající tendence, zaplaceno bylo 80 % z celkové částky uložených pokut.

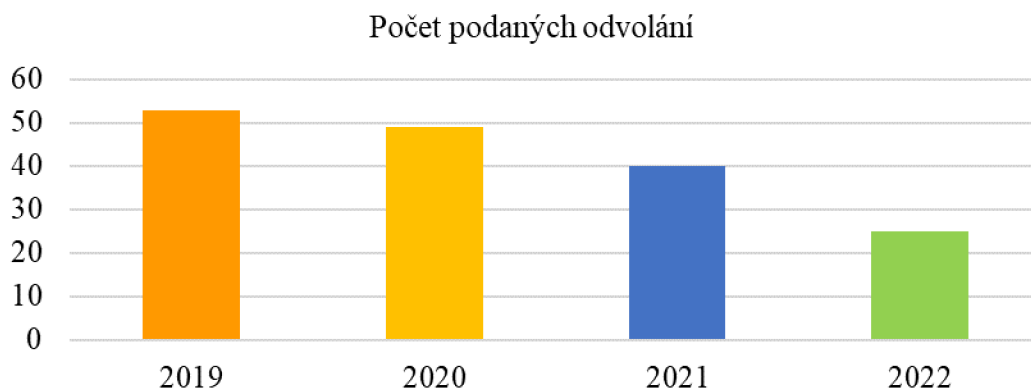
Tabulka 11 – částky za pokuty

	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Platební bilance	12 088 750 Kč	10 103 600 Kč	12 051 200 Kč	9 977 500 Kč
Částka celková	7 710 393 Kč	6 510 072 Kč	7 443 675 Kč	5 739 478 Kč
Zaplaceno				

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Pokud bychom provedli rámcovou komparaci parametrů v tabulce č. 1 s parametry v tabulce č. 11, pak zjistíme, že paradoxně vzrostl počet projednaných přestupků, ale snížil se objem částek, které byly za přestupky uloženy. Zde se lze pouze domnívat, že správní orgány ukládaly v minulých letech vyšší částky pokuty, než tomu bylo v loňském roce.

Graf 6 – celkový počet podaných odvolání



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Na první pohled je zřejmé, že došlo ke snížení počtu podaných odvolání proti rozhodnutí o přestupku. Lze se domnívat, že pozitivní vliv má rozsáhlá judikatura v dané oblasti. V návaznosti na rozsudky správních soudů správní orgány a rovněž Policie České republiky zkvalitňují svou činnost, čímž omezují pole působnosti pro odvolací námítky obviněných.

Tabulka 12 – způsob ukončení odvolacího řízení

Odvolací řízení	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Celkem	53	49	40	25
Potvrzeno	29	32	28	23
Zrušeno/vráceno	17	13	9	1
Zastaveno	7	4	3	1

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Současně s počtem podaných odvolání se snižuje počet rozhodnutí, které jsou v rámci odvolacího řízení zrušena, jak ukazuje tabulka č. 12. Tento pozitivní trend lze přičítat důvodům uvedeným výše, a to zkvalitnění rozhodovací činnosti prvostupňového správního orgánu. Nelze opomenout součinnost policie při opatřování důkazních prostředků a podkladů pro zahájení řízení.

4.1.3 Ekonomická data k výzvě provozovateli

Vzhledem k tomu, že město České Budějovice nezjišťuje pomocí automatizovaných technických prostředků jiné přestupky nežli parkování, bude se v této práci autorka zabývat toliko těmito přestupky.

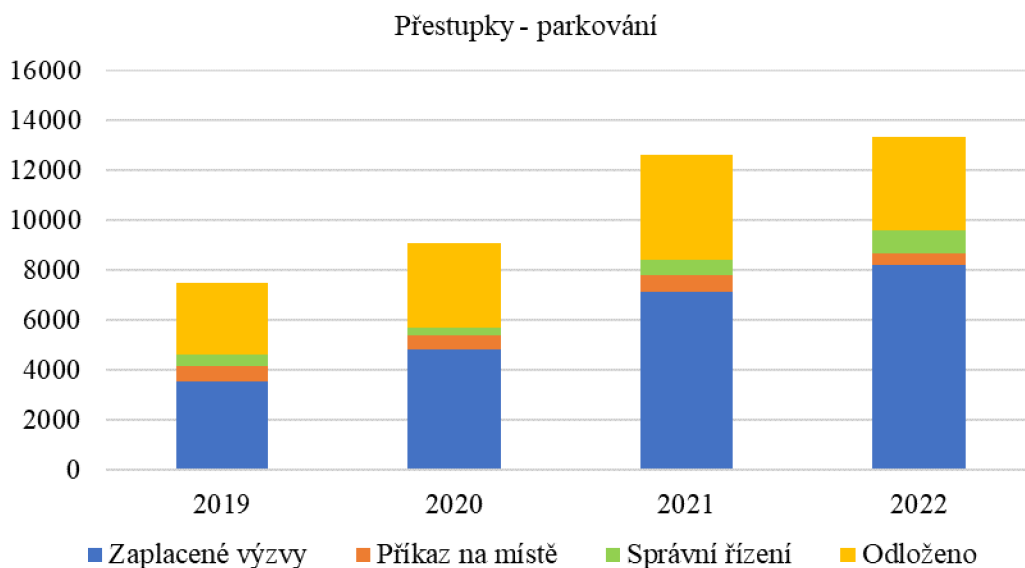
Tabulka 13 – počty oznámených přestupků provozovatele (výzvy)

Výzvy	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Oznámeno	7483	9080	12625	13364
Zaplacené výzvy	3569	4839	7114	8206
Příkaz na místě	580	533	675	483
Správní řízení	481	336	629	923
Odloženo	2853	3372	4207	3752

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Počet oznámených přestupků se ve sledovaném období téměř zdvojnásobil. Tento fakt byl ovlivněn zejména plným uvedením do provozu tzv. parkovacího auta na komunikacích v Č. Budějovicích. Jedná se o „samosběrné vozidlo“, které automaticky vyhodnocuje oprávněnost parkování vozidel v tzv. parkovacích zónách. Tyto zóny jsou zpoplatněny paušálně pro rezidenty, abonenty, vlastníky nemovitostí atd. Návštěvníkům města je v některých částech zón umožněno parkovat, kdy se jedná o zpoplatněné parkování dle specifických podmínek jednotlivých oblastí. Kamery, umístěné na parkovacím autě zaznamenají zaparkované vozidlo, a prostřednictvím registrační značky ověří informace o zaplacení. Parkovací auto objíždí trasu 2x, pro případ, že řidič je právě u parkovacího automatu. Následně záznamy verifikuje MP Č. Budějovice a poté odesílá elektronicky oznámení o přestupku správnímu orgánu.

Graf 7 – výzvy provozovateli dle fází



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Podíl zaplacených výzev ve sledovaném období roste. V roce 2019 činil 48 %, v roce 2021 již 57 % a největší byl 61% podíl v roce 2022. Naopak klesá podíl odložených přestupků, a to z hodnoty 38 % v roce 2019 na 28 % v roce loňském. Přestupky, které jsou projednány ve správním řízení se konstantně pohybují na hranici kolem 5 %, nepatrný nárůst byl v r. 2022 se 7% podílem. Rovněž ukončení řízení příkazem na místě vykazuje poměrně setrvalý stav, na celkovém počtu se podílí cca 5 %.

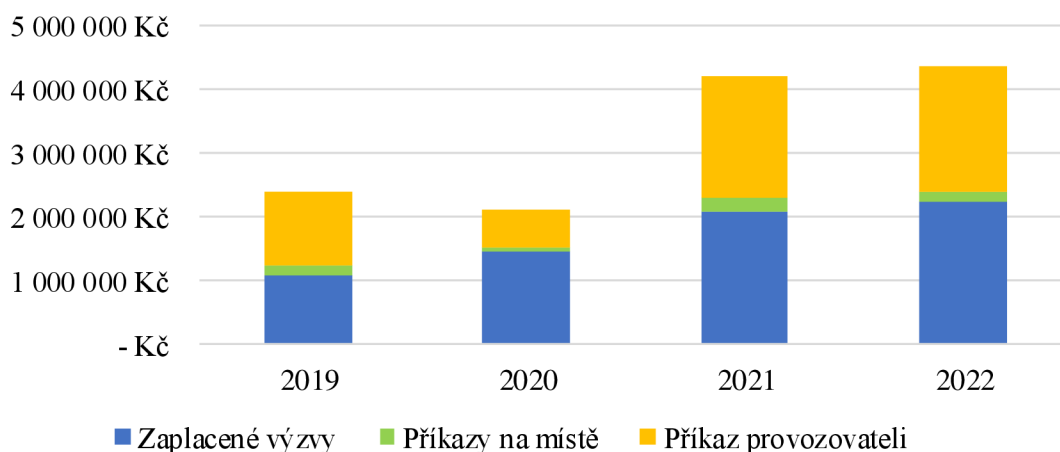
Tabulka 14 - ekonomická data k výzvě provozovateli

	2019	2020	2021	2022
Zaplacené výzvy	1 076 500 Kč	1 456 600 Kč	2 098 900 Kč	2 247 100 Kč
Příkazy na místě	167 900 Kč	76 900 Kč	221 400 Kč	164 250 Kč
Příkaz provozovateli	1 162 700 Kč	591 700 Kč	1 897 400 Kč	1 974 400 Kč
Celková částka	2 407 100 Kč	2 125 200 Kč	4 217 700 Kč	4 385 750 Kč

Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Zcela logicky se s počtem oznámených přestupků zvyšují i vybrané částky, což je zřejmé z tabulky č. 14. V roce 2022 oproti roku 2019 se jedná o nárůst o více než 50%, co se týče zaplacených výzev. Naopak se snížila částka za přestupky, vyřízené příkazem na místě. Celková částka 4 385 750 Kč, vybraná v roce 2022 je rekordní. Pokud bychom uvažovali průměrnou částku za jedno oznámení, pak dojdeme k zajímavým výsledkům. V roce 2022 by se u příkazu na místě jednalo o průměrnou částku 340 Kč, kdežto v roce 2019 „pouze“ o 289 Kč. Ve správním řízení (příkaz provozovateli) průměrná částka za přestupek v r. 2022 činila 2139 Kč, o tři roky byla tato částka vyšší, a to 2417 Kč. Je tedy zřejmý určitý posun ve stanovení výše pokuty ze strany oprávněných úředních osob.

Graf 8 – vybrané částky "výzva provozovateli"



Data: sdělení MMCB – statistika z databáze. Zpracování vlastní.

Z grafu č. 8 vyplývá poměrně vyrovnaný poměr mezi částkami zaplacenými provozovateli po obdržení výzvy a těmi, o jejichž přestupku je rozhodnuto příkazem na místě. Současně je zřejmý markantní nárůst celkových příjmů ve sledovaném období.

4.2 Polostrukturované rozhovory

Rozhovory autorka práce vedla polostrukturovanou formou, kdy měla připraveno osm rámcových otázek a v průběhu rozhovorů s jednotlivými respondenty kladla případně adekvátní doplňující otázky. Rozhovory byly provedeny s šesti respondenty, přičemž čtyři byli muži a dvě ženy. Byli vybráni respondenti s různou délkou praxe na pozici referenta, projednávajícího dopravní přestupky. Všechny rozhovory byly provedeny v budově MMČB, pracoviště ODP, správní odbor.

Jak již bylo uvedeno v metodice, průběh rozhovorů byl nahráván a poté přepracován do písemné podoby. Přesné znění rozhovorů je součástí práce, a to v příloze č. 8. Před započítáním rozhovorů bylo respondentům jednou větou představeno téma diplomové práce, byli požádáni o udělení souhlasu se záznamem rozhovoru, který všichni udělili. Otázky, vč. doplňujících, byly zvoleny srozumitelné a jednoduché. Autorka nekladla respondentům otázky kapciózní či sugestivní. Po skončení rozhovorů poděkovala autorka práce každému z respondentů za jejich čas a ochotu zúčastnit se rozhovoru.

4.2.1 Respondent 1

Respondentka pracuje na oddělení dopravních přestupků přibližně 1,5 roku. K počtu přestupků uvedla, že klesá s výjimkou výzev (přestupky související s parkováním). Za nejčastější obstrukce označila vadná podání, podjatost, požadavky na výslech policistů, nedoložené omluvy z jednání a problémy s doručováním, konkrétně zřízení datové schránky v probíhajícím řízení. Nejfrekventovanější jsou dle jejího názoru přestupky: překročení rychlosti, dopravní nehody, nerespektování signálu „Stůj!“ a „Pozor!“, neplatná technická prohlídka vozidla, nesprávné předjíždění, řízení bez řidičských oprávnění či pod vlivem alkoholu, držení telefonního přístroje řidičem během jízdy, naopak nejméně často policisté oznamují přestupky, spočívající v nevyhovujícím technickém stavu vozidla. K námitkám uvedla, že nejčastěji souvisí s rychlostí, např. způsob měření, tvrzená záměna řidiče, požadavek na provedení důkazu návodem k obsluze, krajní nouze jakožto okolnost vylučující protiprávnost a absence materiální

stránky. Ve své práci se opírá o judikáty NSS, a to zejména u přestupků, které souvisí s nepřiměřenou rychlostí jízdy.

K novele zákona o silničním provozu uvedla že za silné stránky považuje možnost řízení motorového vozidla od 17 let s mentorem, zkušební dobu pro začínající řidiče, navýšení částky u výzev provozovateli až na pětinasobek. Obezřetně se staví k možnosti zvýšení rychlostního limitu na vybraných úsecích dálnic, zejména při použití elektronického systému. Řízení vozidla bez řidičských oprávnění by rozdělila do více kategorií, stejně tak řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Zásadně nesouhlasí s možností mimořádného snížení délky zákazu řízení motorových vozidel.

4.2.2 Respondent 2

Hlavní náplní činnosti respondenta, který na oddělení pracuje 5 let, je rozhodování v oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele, spojené s monitoringem parkování v tzv. zónách prostřednictvím monitorovacích vozidel. Proto byly jeho odpovědi směřovány více na tuto problematiku. Počet oznámených nesprávně zaparkovaných vozidel se zvýšil v roce 2023, a to v souvislosti se zprovozněním druhého „autička“ na území města, a to až o 60 %. Významný posun vidí v metodickém vedení ze strany nadřízeného správního orgánu, které vedlo ke snížení počtu podaných opravných prostředků. Námitky a obstrukce v řízení jsou dle něj především: neúplná podání, neúplné údaje k identifikaci osoby řidiče, označení osoby ze zahraničí, neexistující či zemřelé jakožto údajného řidiče vozidla ze strany provozovatele, namítání absence materiální stránky. Využívá judikaturu NSS a KS.

Novelu zákona o silničním provozu hodnotí vesměs pozitivně, především u příkazu provozovateli vozidla navýšení horní hranice, dále pak možnost aplikace fikce doručení při doručování do zahraničí, jakož i započítání pozdě zaplacené výzvy provozovatele do následně vydávaného příkazu.

4.2.3 Respondent 3

Na oddělení pracuje cca 1,5 roku. Rovněž zaznamenala pokles počtu přestupků, nesouvisejících s parkováním, těch je naopak víc. Uvedla přibližně stejný výčet obstrukčních taktik a námitek jako respondent č. 1. Doplnila, že obecně jsou obstrukce častější u „bodovaných přestupků“, a jejich účelem je prodloužení doby, po níž probíhá správní řízení. K námitkám dodala, že častým argumentem je „nestihl/a bych bezpečně zastavit“. Využívá zejména judikaturu NSS, a to u přestupků spojených s nerespektováním

signálu „Stůj!“, držení telefonu za jízdy, překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Z hlediska „druhu“ přestupků nejčastěji projednávaných, uvedla: překročení rychlosti, spíše mimo obec, nerespektování světelných signálů, odmítnutí lékařského vyšetření ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou, řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění a již zmíněné „telefonování“ za jízdy. Na doplňující dotaz ještě přestupky cyklistů, spočívající v řízení pod vlivem alkoholu.

Na dotaz k novele zákona o silničním provozu uvedla víceméně stejná pozitiva a negativa jako respondent č. 1. Jako další negativum hodnotí zrušení zákazu řízení v případě seniorů, kteří nepředloží doklad o zdravotní prohlídce, k tomuto se staví velmi skepticky. Rovněž se ostře vyhradila vůči možnosti, kterou nyní zákon dává správnímu orgánu, a to snížit mimořádně spodní hranici délky zákazu činnosti.

4.2.4 Respondent 4

Tento respondent pracuje na oddělení přes 20 let. Obecně jsou dle něj častěji oznamovány tzv. „bodované“ přestupky, s výjimkou parkování počet oznámení klesá. Shodně s respondenty č. 1 a č. 3 vnímá tyto obstrukce a námitky: požadavky na provedení výsledku policistů, návodu k obsluze, údajnou záměnu řidičů, a to u přestupků, spojených s rychlostí jízdy. Dále pak údajně nenaplněná materiální stránky, neúplná podání, krajní nouze, neplatnost fikce doručení. Rovněž nemožnost bezpečně zastavit vozidlo, které avizují obvinění v případě nerespektování světelného signálu „Pozor!“. Nejčastěji projednávané přestupky: parkování, překročení nejvyšší dovolené rychlosti, řízení bez řidičských oprávnění, provozování vozidla s neplatnou technickou prohlídkou, nerespektování signálu „Stůj!“ a „Pozor!“, řízení vozidla pod vlivem alkoholu vč. cyklistů (sezónní záležitost: od jara do podzimu), ev. jako příčina dopravní nehody. V rámci rozhodování aplikuje zejména rozsudky Nejvyššího správního soudu.

Prostor k zamyšlení v rámci novely o silničním prostoru spatřuje, stejně jako respondenti č. 1 a 3, v možném rozšíření skutkových podstat přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) a písm. e) bodu 1 tohoto zákona. Jako vhodné (z hlediska prevence obstrukčního jednání) hodnotí možnost okamžitého zadržení řidičského průkazu v případě spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 zákona o silničním provozu. Naopak negativum spatřuje v systému 2x a dost u některých přestupků, za něž se při recidivě ukládal zákaz činnosti, např. jízda v protisměru či couvání/otáčení na dálnici, vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno... Stejně jako respondent

č. 3 má výhrady ke zvýšení rychlostního limitu na některých úsecích dálnic s využitím telematiky (možné problémy s dokazováním, zadokumentování stavu).

4.2.5 Respondent 5

Na oddělení dopravních přestupků působí jako vedoucí, a to 0,5 roku. Dle údajů z evidencí je zřejmý pokles počtu přestupků. Za typické obstrukce v řízení považuje blanketní, nepodepsaná a neúplná podání, a dále neodůvodněné požadavky na výslech policistů či provedení důkazu manuálem k rychloměru. Judikatura je přínosná zejména u problematiky doručování, dokazování, podání. Jako konstantní označil počet oznámení těchto přestupků: dopravní nehody, řízení bez řidičských oprávnění, neplatná technická prohlídka, odmítnutí lékařského vyšetření ke zjištění, zda je řidič ovlivněn alkoholem či JNL. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti a stanovených váhových limitů vozidel je dle něj charakteristicky více oznamováno mimo zimní období. Ohledně námitek se shoduje se všemi ostatními respondenty.

K dotazu na negativa novely zákona o silničním provozu uvedl prolomení spodní hranice zákazu činnosti. Naopak za pozitivní označil možnost navýšení horní hranice v případě objektivní odpovědnosti až na pětinasobek, zjednodušení bodového systému a řidičské oprávnění od 17 let. K úpravě 2x, resp. 3x a dost se vyjádřil tak, že problémy mohou nastat ve chvíli, kdy se řidiči k této hranici přiblíží a bude jim hrozit dosažení 12 bodů a s tím spojená blokáce řidičských oprávnění na jeden rok.

4.2.6 Respondent 6

Jako poslední se rozhovorů zúčastnil vedoucí správního odboru. Víceméně se ve svých odpovědích shodoval s předcházejícími respondenty. Počet přestupků, souvisejících s parkováním zaznamenal nárůst, což souvisí se zlepšením jejich detekce, kterou zajišťují automatická monitorovací vozidla v rámci tzv. zónového parkování. První vozidlo bylo uvedeno do provozu v r. 2018, druhé pak v průběhu roku 2023. Mírný pokles byl zaznamenán v „letech Covidu“. Následně zahájilo činnost druhé vozidlo a došlo ke zvýšení „základní“ částky výzvy z 300 Kč na 400 Kč. Zmínil zlepšení kvality projednávání přestupků, související s kvalitou personální, lepší metodické vedení nadřízeným správním orgánem a přínos judikatury, NSS a KS. Ohledně obstrukcí uvedl: námítky podjatosti (klesající tendence), vadná podání, nedůvodné návrhy na doplnění dokazování, uvedení neexistujících řidičů u výzev provozovateli. Stran skutkové podstaty přestupků, které jsou

nejčastěji oznamované, se jedná o souhrn, uváděný i ostatními respondenty. Shoda panuje rovněž ohledně nejčastějších námitek: materiální stránka, nesprávný postup měření rychlosti, závada měření, nemožnost bezpečně zastavit vozidlo na červený signál „Stůj!“ nebo žlutý signál „Pozor!“ před křižovatkou.

Novelu zákona vnímá vcelku pozitivně, zejména oprávnění policisty zadržet řidičský průkaz, i když jej nemá řidič u sebe, resp. ho nepředloží, tzv. fikce zadržetí, dále řidičské oprávnění od 17 let, řízení s mentorem. Navýšení výše pokut lze jednoznačně považovat za krok správným směrem, na druhou stranu lze očekávat zvýšené úsilí obviněných se trestu vyhnout, např. prostřednictvím právní pomoci.

4.3 Analýza judikatury k vybrané problematice

V českém právním řádu jsou pramenem práva zákony a ostatní právní předpisy a mezinárodní smlouvy, jimiž je ČR vázána. Judikatura je pouze jakýmsi „vodítkem“ pro správní orgány, napomáhající dosátn zásadě legitimního očekávání. Přirozeně je nutné vycházet z aktuální judikatury s ohledem na její vývoj, novelizaci zákonů i změny ve společnosti. „*Jelikož české právo vychází z kontinentálního systému práva, nepovažují se rozsudky soudů, ani rozhodnutí správních orgánů za prameny práva*“.⁵²

V úvodu je vhodné uvést, že nejčastěji se prvostupňové správní orgány setkávají s typizovanými námitky v řízení a obstrukčními taktikami od tzv. „obecných zmocněnců“. Před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky v řízení vystupovalo několik osob, které byly obecně označovány jako „pojištění proti pokutám“. Zájemci z řad řidičů tuto „službu“, fungující na paušálních platbách (pro případ potřeby právní pomoci) hojně využívali. Prostor těmto spekulantům poskytl především bodový systém, kdy zástupci slibovali řidičům, že „jim body zachrání“. Zpočátku, zejména díky krátké promlčecí lhůtě, se jim tento slib dařilo plnit a poměrně velký počet řízení musel být z důvod prekluze zastaven. S účinností zákona o odpovědnosti za přestupky se situace změnila, a nyní je jejich úspěšnost v rámci jednotek procent. Ku prospěchu věci je rovněž bohatá judikatura a možnost nepřipustit zastoupení. Nemálo obviněných se hájí rovněž samo za využití zaručených rad z internetu, a tím (často nevědomky) používají typizované námitky a obstrukční taktiky.

⁵² HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). s. 22.

V podkapitolách dále bude provedena analýza judikatury k problematickým oblastem, které vyplynuly z provedených rozhovorů jakožto nejčastěji se vyskytující obstrukce a vznášené námitky.

4.3.1 Nesprávný způsob měření

Na prvním místě co do četnosti a sofistikovanosti vznášených námitek je zpochybňování způsobu provedení měření rychlosti vozidel. Pro srov. Rozsudek NSS č. j. 5 As 396/2020-32: „*Ke zpochybnění výsledku měření musí existovat konkrétní skutkové důvody vyvolávající rozumnou pochybnost o bezvadnosti výsledku měření (srov. rozsudek NSS ze dne 19. 6. 2015, čj. 2 As 202/2014-50). Takové důvody v nyní projednávané věci stěžovatel neuvedl a o spáchání obou přestupků překročením nejvyšší povolené rychlosti svědčí celý komplex důkazů.*“⁵³ Nejvyšší správní soud opakovaně ve shodě se způsobem měření rychlosti uvádí: „*pokud by nebyl dodržen návod k obsluze, tak by neproběhly správně interní testy a verifikace měření a snímek by byl amulován, tedy vůbec by nedošlo k jeho zobrazení na displeji měřícího zařízení, ani k jeho uložení. Pokud je tedy vytvořen radarem záznam, tak měřící jednotka vyhodnotila proces měření jako správný.*“⁵⁴

4.3.2 Neprovedení důkazu návodem k obsluze

Ruku v ruce s výše předkládanou námitkou jde požadavek na provedení důkazu návodem k obsluze, i když z obsahů podání často vyplývá, že jsou podatelé s jeho obsahem velmi podrobně seznámeni anebo své požadavky opírají o volně dostupné „rady“ na internetu. K této námitce soudy taktéž zaujaly ucelený postoj, z něhož vyplývá, který lze stručně shrnout tak, že oznámení o přestupku, sepsané policisty na místě silniční kontroly spolu se záznamem o přestupku (výstup z měřícího zařízení vč. fotografie změřeného vozidla a všech údajích o měření), ověřovacím listem k danému rychloměru a osvědčení policisty, že je oprávněn (řádně proškolen) k obsluze daného typu zařízení, postačuje k prokázání protiprávního jednání, spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Těmito důkazy lze zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.⁵⁵ Samozřejmě je potřeba každý případ posuzovat individuálně, podklady hodnotit každý zvlášť i ve

⁵³ Rozsudek NSS č. j. 5 As 396/2020-32 ze dne 09. 01. 2023

⁵⁴ Rozsudek NSS č. j. 1 As 485/2019-36 ze dne 16. 04. 2020

⁵⁵ Rozsudek NSS č. j. 10 As 182/2020-38 ze dne 18. 01. 2022

vzájemných spojitostech, a v odůvodněných případech doplnit dokazování například provedením svědecké výpovědi policistů.

4.3.3 Požadavek na výslech policistů

Třetí velice frekventovanou námitkou, resp. požadavkem obviněných, je vznesení nároku na provedení výslechu zasahujících policistů. I tady se judikatura neodchyluje od zaběhnuté praxe a obecně tento nárok odmítá. K otázce nadbytečnosti výslechu policistů ve věci je zcela příléhavý bod 9 usnesení Ústavního soudu č. j. III. ÚS 1319/2017: *"k odsouzení za přešupek není nezbytně nutný výslech policistů provádějících měření, neexistují-li objektivní pochybnosti o jeho správnosti. Ostatně ani v trestním řízení, na jehož standardy stěžovatel upozorňuje, není úplně obvyklé, aby soud vyslychal policisty provádějící kupříkladu ohledání místa činu či srovnání genetických nebo balistických vzorků. Takový výslech je naopak spíše výjimkou v situaci, kdy úřední listiny obsahují nějaké nedostatky nebo rozpory s dalšími důkazy. U méně závažné přešupkové agendy tak není takový postup rovněž nutný. Úřední záznamy totiž mimo jiné nahrazují výpovědi policistů, kteří by již, zcela pochopitelně, nemuseli být schopni jednotlivé dopravní přešupky kupř. s odstupem jednoho roku identifikovat a vzájemně od sebe odlišit."*⁵⁶

V rozsudcích NSS konstantně připomíná správním orgánům povinnost všechny vznesené námitky řádně vypořádat, zabývat se jimi alespoň okrajově, odůvodnit požadavky na doplnění dokazování ze strany obviněných, které správní orgán nerealizuje, např. právě pro nadbytečnost či irelevantnost.

4.3.4 Výměna řidiče

Jedná se o námitku, která bývá bohužel poměrně často úspěšně uplatněna. Pokud policisté ztratí s vozidlem na delší časový úsek vizuální kontakt, je pro správní orgán velice obtížné vyvrátit tvrzení obviněného, že vozidlo řídil někdo jiný a mezi změřením rychlosti a zastavením došlo k výměně. Poměrně stěžejní je moment uplatnění takové námitky ze strany obviněného. K dané problematice lze příkladně uvést např.: *„pokud by skutečně došlo k výměně řidičů v mezidobí od změřením rychlosti vozu do jeho zastavení, lze se rozumně domnívat, že by stěžovatel tuto skutečnost, ve snaze vyvinít se z přešupku, zasahujícím strážníkům oznámil bezprostředně poté, co mu bylo oznámení o podezření ze*

⁵⁶ Usnesení ústavního soudu č. j. III. ÚS 1319/2017 ze dne 20. 06. 2017

spáchání přestupku sděleno. ⁵⁷ Uvedená judikatura je použitelná obecně, pokud obviněný nějaké tvrzení uplatňuje až v rámci odvolacího řízení. Současně se soud zabýval věrohodností svědecké výpovědi policistů, což je rovněž oblast velice bohatá na judikaturu. Rámcově lze konstatovat, že policisté jsou obecně bráni jako nezaujatí svědci, osoby toliko vykonávající svou profesi, nemající (na rozdíl od obviněných) zájem na výsledku správního řízení.

4.3.5 Nenaplnění materiální stránky přestupku

Téměř každé odvolání proti rozhodnutí obsahuje námitku, spočívající ve zpochybňování materiální stránky přestupku. Ačkoliv soudy opakovaně a konzistentně uvádí, že *„při naplnění formálních znaků jednání, jež je zákonem označeno za přestupek, jsou v běžně se vyskytujících případech naplněny i znaky materiální, neboť již naplněním daných formálních znaků je ohrožen či porušen zájem společnosti. Aby tomu tak nebylo, musely by v daném případě existovat významné okolnosti či zvláštnosti případu, které takový závěr vylučovaly.*“⁵⁸, musí správní orgán dostát své povinnosti se s danou námitkou vypořádat, byť pouhým odkazem na uvedený judikát. V této souvislosti je namístě citovat z dalšího rozsudku NSS: *„Pokud v průběhu správního řízení není materiální stránka přestupku zpochybněna, není vadou rozhodnutí správního orgánu, pokud neobsahuje obsáhlé odůvodnění v tomto směru.*“⁵⁹ Je tedy zřejmé, že vypořádání materiální stránky přestupku správním orgánem nemusí být příliš detailní.

V rozsudku č. j. 75 A 11/2017-26 Krajský soud v Ústí nad Labem konstatoval, že trestnost přestupků je srovnatelná s trestností trestných činů. Z toho důvodu je automaticky předpokládáno naplnění materiální stránky v případě naplnění stránky formální. Formálním znakem přestupku je zaviněné jednání, které porušuje či ohrožuje zájem společnosti, kdy dostačující je i nepatrná míra takového porušení. Výjimkou jsou situace, kdy nastanou okolnosti vylučující protiprávnost.⁶⁰

4.3.6 Vady podání

Poměrně častou vadou je absence podpisu podatele na podání. K této vadě lze zmínit například Rozsudek rozšířeného senátu NSS č. j. 4 As 113/2018-39, který aproboval, že

⁵⁷ Rozsudek NSS č. j. 3 As 72/2018-34 ze dne 16. 07. 2020

⁵⁸ Rozsudek NSS č. j. 4 As 118/2013-61 ze dne 21. 02. 2014

⁵⁹ Rozsudek NSS č. j. 10 As 113/2014-71 ze dne 14. 01. 2016

⁶⁰ Rozsudek KS v Ústí nad Labem č. j. 75 A 11/2017-26 ze dne 06. 11. 2019

podpis na listinném podání je třeba považovat za podstatnou náležitost podání, a pokud absentuje, jedná se o vadu, pro kterou nelze v řízení pokračovat. Dle názoru soudu (s nímž se autorka práce plně ztotožňuje), je podpis nenahraditelným písemným projevem konkrétní osoby. V případě chybějícího podpisu je správní orgán povinen vyzvat podatele k jeho doplnění.⁶¹ Vývoj judikatury sjednotil postup správních orgánů ohledně podoby výzvy, kdy nemusí být podatel vyzván k doplnění podpisu usnesením, dostačující je prostá výzva.

Jednou z nejčastějších vad podání je blanketní odvolání. Odvolatel má ex lege povinnost odůvodnit své odvolání mj. uvést v jakém rozsahu rozhodnutí napadá, v čem spatřuje rozpor s právními předpisy či nesprávnost řízení, jež vydání rozhodnutí předcházelo. I v této problematice je judikatura dlouhodobě jednotná a konzistentní. Pro názornost lze vhodné uvést právní větu rozsudku NSS č. j. 1 As 4/2009-53, která shrnuje podstatné: „*Nemá-li odvolání některou z náležitostí vyplývajících z § 37 odst. 2 a z § 82 odst. 2 správního řádu, je správní orgán povinen postupovat podle § 37 odst. 3 tohoto zákona tak, že pomůže odvolateli nedostatky odstranit nebo jej k jejich odstranění vyzve a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu.*“⁶² Autorce není znám judikát, který by se od tohoto názoru odchýlil, už proto, že jeho podstata je vymezena přímo správním řádem, a proto nepovažuje za nutné uvádět další příklady rozsudků.

4.3.7 Omluvy

Rovněž oblast, týkající se uznání omluvy účastníka řízení z nařízeného ústního jednání je součástí mnoha judikátů. Příležitý je například Rozsudek NSS č. j. 1 As 308/2020-72. Správní orgán provedl ústní jednání v nepřítomnosti obviněného poté, co se obviněný třikrát omluvil. Soud poukazuje na nutnost vůle obviněného se jednání zúčastnit.⁶³

Zásadním hlediskem posouzení omluvy z ústního jednání ze strany správního orgánu je její včasnost a doložení důvodů. Zde lze poukázat na Rozsudek NSS č. j. 18 A 14/2019-32. Jedním ze žalobních bodů bylo tvrzení obviněného, že správní orgán I. stupně svým nezákonným postupem, kdy věc projednal v nepřítomnosti obviněného, mu tímto upřel právo se k obvinění osobně vyjádřit a seznámit se s důkazy, které měly prokázat údajný

⁶¹ Rozsudek rozšířeného senátu NSS č. j. 4 As 113/2018-39 ze dne 22. 04. 2021

⁶² Rozsudek NSS č. j. 1 As 4/2009-53 ze dne 06. 03. 2009

⁶³ Rozsudek NSS č. j. 1 As 308/2020-72 ze dne 09. 12. 2021

přestupek. Omluva byla správnímu orgánu doručena v den jednání a nebyla nijak doložena údajná zahraniční dovolená. Soud v rozsudku konstatoval právě nevčasnost omluvy a neprokázání důvodů neúčasti.⁶⁴

Neméně zajímavý je jeden z bodů Rozsudku NSS č. j. 9 As 90/2020-30. Obviněný se dvakrát omluvil z ústního jednání, a to z pracovních důvodů. Soud vyložil, že k omluvě z pracovních důvodů, která navíc nebyla ničím podložena, nemůže správní orgán prvního stupně přihlédnout.⁶⁵ Zde je vhodné doplnit, že účast na ústním jednání je právem obviněného, a pokud preferuje pracovní záležitosti před vyřízením úředních záležitostí, nemůže toto následně dávat k tíži správnímu orgánu a deklarovat porušení svých práv.

Poměrně frekventovaným důvodem omluvy bývá rovněž omluva advokáta z důvodu kolize s jiným jednáním. K této problematice lze jako příklad uvést Rozsudek NSS č. j. 9 As 151/2018-24. Zcela vyčerpávající je právní věta z tohoto judikátu: *„Je povinností advokáta v případě kolize dvou jednání podniknout takové kroky, aby se mu podařilo zajistit za sebe u jednání substituci. Teprve v případě, že se advokátovi v situaci kolize dvou jednání nepodaří ani za náležitého úsilí za sebe substituci zajistit, o čemž bezodkladně správní orgán informuje, je možné považovat jeho omluvu z jednání za důvodnou.“*⁶⁶ Poznatek z praxe je takový, že advokáti předpokládají automatické přijetí omluvy ze strany správního orgánu. Oblíbenou argumentací je tvrzení, že klient si přeje, aby jej zastoupili při ústním jednání pouze oni, ačkoliv plná moc je substituční. S takovým tvrzením pak není problém se v rozhodnutí vypořádat.

Na závěr nelze opomenout zdravotní problémy, které údajně brání obviněnému v účasti na ústním jednání. Jedná se o omluvu, která byla častější v letech minulých, dle autorky práce těchto omluv ubývá. Pozitivní vliv na tento trend lze hledat v bohaté judikatuře. Příkladem lze uvést Rozsudek NSS č. j. 10 As 251/2014-53, kde soud, odkazující se na dřívější rozsudky, uvádí, že pouhou pracovní neschopnost bez dalších aspektů (nařizený klid na lůžku, infekčnost apod.) nemusí správní orgán přijmout jakožto uznatelný důvod omluvy z ústního jednání. Účastníkem tvrzené zdravotní důvody by měly být objektivně doloženy, neměly by být neurčité. Uvedené náležitosti omluvy by měly být účastníkovi řízení známy, např. z poučení správního orgánu v předvolání k ústnímu

⁶⁴ Rozsudek NSS č. j. 18 A 14/2019-32 ze dne 21. 04. 2020

⁶⁵ Rozsudek NSS č. j. 9 As 90/2020-30 ze dne 11. 06. 2020

⁶⁶ Rozsudek NSS č. j. 9 As 151/2018-24 ze dne 5. 12. 2019

jednání. Soud rovněž neopomenul připomenout druhý požadavek na omluvu, a to její neodkladnost.⁶⁷

4.3.8 Podjatost

K této problematice postačí stručné shrnutí, neboť se jedná o obstrukční taktiku méně častou. Především vlivem judikatury minulých let již správní orgány vyřizují námitky podjatosti v průběhu řízení řádně, tj. souladně se zákonem, bezodkladně a před podstatnými úkony v řízení. Příkladem lze uvést pouze judikát, týkající se „oblíbené“ systémové námitky podjatosti, která směřuje proti oprávněné úřední osobě z důvodu jejího pracovního zařazení. „*Chtěl-li totiž stěžovatel dosáhnout řádného projednání své námitky podjatosti, včetně provedení dokazování, měl ji upřesnit tak, aby bylo jasné, na základě jakých konkrétních skutečností nabyl pochybnosti o nepodjatosti příslušných zaměstnanců žalovaného.*“⁶⁸ Námitku systémové podjatosti lze vypořádat v rozhodnutí správního orgánu, a to s odkazem na ustanovení § 14 odst. 2 správního řádu.

4.3.9 Doručování

Oblast doručování lze z pohledu autorky považovat za jednu z nejsložitějších ve správním právu. Neodmyslitelně se k ní váže několik stovek judikátů. V této práci bude rámcově specifikován pouze zlomek z nich.

Judikaturou dlouhodobě analyzována je problematika tzv. fikce doručení. Jako jeden příklad za všechny lze uvést například rozsudek NSS č. j. 8 As 56/2014-24, kde soud akcentuje zásadu *vigilantibus iura scripta sunt*. Soud v rozsudku vyslovil názor, že fikce doručení nastává desátým dnem od zanechání oznámení o uložení zásilky (§ 23 odst. 1 správního řádu), a to bez ohledu na následné vložení či nevložení písemnosti do domovní schránky poskytovatelem poštovních služeb. Svě tvrzení opřel s ohledem na uvedenou zásadu o objektivní možnost každého usilovat o svá práva, dbát na ně.⁶⁹ Uvedený rozsudek se v judikatuře ukotvil a následující rozsudky soudů se od něj neodchylovaly. V případech doručování do datové schránky se fikce doručení uplatňuje totožně. Je vhodné poznamenat, že fikci doručení lze zvrátit pouze řádně prokázaným zpochybněním způsobu doručení, což je situace zcela výjimečná.

⁶⁷ Rozsudek NSS č. j. 10 As 251/2014-53 ze dne 13. 08. 2015

⁶⁸ Rozsudek NSS č. j. 4 As 444/2019-38 ze dne 18. 5. 2022

⁶⁹ Rozsudek NSS č. j. 8 As 56/2014-24 ze dne 08. 09. 2014

V rámci doručování je často řešena otázka doručovací adresy, tj. adresy, kterou obviněný sdělí v rámci silniční kontroly policistům. Judikatura zaujímala k tomuto tématu odlišná stanoviska. Například v Rozsudku NSS č. j. 6 As 90/2016-19 vyjádřil soud poměrně kontroverzní názor, že z ustanovení správního řádu nikterak nevyplývá pro správní orgán povinnost, aby doručoval účastníkovi řízení na jím sdělenou adresu.⁷⁰ V tomtéž roce NSS v Rozsudku č. j. 4 As 40/2016-39 ze dne 30. 03. 2016 naopak argumentoval, že „navzdory tomu, že v případě žádosti o doručování na doručovací adresu se jedná o podání ve smyslu § 37 správního řádu, pro nastoupení účinků žádosti o doručování na účastníkem zvolenou adresu postačí, pokud je odvoditelná alespoň implicitně. Podstatnou podmínkou zůstává, aby o takové žádosti účastníka řízení neexistovaly pochybnosti. Tak tomu je například tehdy, pokud účastník řízení svým podpisem potvrdí protokol o jednání a de facto tak souhlasí s jeho obsahem, jehož součástí je i údaj o doručovací adrese.“⁷¹ Na tomto místě je žádoucí neopomenout Rozsudek NSS č. j. 1 As 461/2017 ze dne 31. 05. 2018, kde soud deklaruje, že doručovací adresa sdělená obviněným policistům při prováděné silniční kontrole je považována za adresu doručovací, a to bez ohledu na to, zda takové sdělení obviněný stvrdí svým podpisem či nikoliv.⁷² Správní orgán je povinen tento názor soudu respektovat, neboť se opírá zejména o LZPS.

Za specifické obstrukce v řízení bychom mohli rovněž označit doručování do zahraničí, a to zmocněnci (často fiktivnímu). Taktika obviněného spočívající ve volbě zmocněnce ze zahraničí téměř vždy způsobila průtahy v řízení a nezřídka bylo dosaženo prekluze odpovědnosti za přešůpek. Dle platné právní úpravy již může správní orgán doručovat přímo obviněnému (je-li zmocněnec nekontaktní) a k deklarovanému zastoupení nemá povinnost přihlížet. Samozřejmostí je takový postup řádně odůvodnit. Vhodné je zmínit, že Česká republika nepřistoupila k úmluvě o doručování písemností ve správním řízení, uzavřené mezi některými státy Evropy. Nicméně od 01. ledna 2024 je možno i do zahraničí uplatnit fikci doručení, která nastane po 30 dnech. Jedná se o změnu jednoznačně pozitivní, zejména ve vztahu k účastníkům řízení, kteří jsou cizími státními příslušníky. Doposud musel správní orgán v případě nedoručení písemnosti ustanovit „cizinci“ opatrovníka a tím došlo ke zbytečnému protahování správního řízení.

⁷⁰ Rozsudek NSS č. j. 6 As 90/2016-19 ze dne 09. 06. 2016

⁷¹ Rozsudek NSS č. j. 4 As 40/2016-39 ze dne 30. 03. 2016

⁷² Rozsudek NSS č. j. 1 As 461/2017 ze dne 31. 05. 2018

S rozvojem elektronické komunikace došlo rovněž k vývoji doručování na elektronickou adresu či do datové schránky. Domněnka obviněných, že mohou se správním orgánem komunikovat elektronicky bez dalšího, je zpravidla způsobena neznalostí zákona. Zřídka se jedná o vykalkulované jednání, jako tomu bylo před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky, s ohledem na roční prekluzivní dobu. Komunikace prostřednictvím datových schránek je problematika velmi obsáhlá, v této práci jí bude věnován pouze omezený prostor. Správní orgány často chybují při doručování písemností do datových schránek, přičemž opomíjejí hledisko, zda je účastníkem řízení fyzická osoba či fyzická podnikající osoba. Jako příklad lze uvést z Usnesení Ústavního soudu č. j. IV. ÚS 3891/18-1: „*při doručování je nezbytné rozlišovat typ datové schránky a povahu doručované písemnosti v závislosti na roli a postavení adresáta, jehož se písemnost týká. Pro dodržení zákonného postupu musí povaha písemnosti odpovídat typu datové schránky, do níž má být doručováno, a roli adresáta v řízení.*“⁷³ Uvedená citace shrnuje jednotnou judikaturu všech stupňů soudu a správní orgány by měly tento postup bezpodmínečně respektovat. Na druhou stranu, a to speciálně v řízení o přestupcích, nelze opomenout materiální stránku doručení, jejíž podstata tkví v tom, zda se adresát s obsahem písemnosti seznámil. Jako příklad lze uvést Rozsudek NSS č. j. 1 As 83/2013-60, kde správní orgán doručoval na adresu trvalého bydliště, přestože měl obviněný jakožto fyzická osoba zřízenou datovou schránku. Soud shrnul, že pochybení správního orgánu při způsobu doručování nemá vliv na zákonnost řízení. Tento závěr soudu má zcela logický základ, neboť obviněný, jestliže se seznámil s obsahem doručované písemnosti, nebyl nijak krácen na svých právech, tato mohl řádně a včas uplatnit. Pokud tak nečinil, nelze toto klást k tíži správního orgánu, resp. dílčímu pochybení správního orgánu.⁷⁴

4.3.10 Sdělení fiktivního řidiče

V judikatuře hojně zastoupená problematika, a to v řízeních, týkajících se objektivní odpovědnosti provozovatele. Tato obstrukční taktika již není tak frekventovaná, jako tomu bylo dříve, což lze přičítat mj. velmi bohaté judikatuře, čítající několik desítek judikátů NSS, ale rovněž krajských soudů. Jako příklad za všechny lze uvést právní větu z Rozsudku NSS č. j. 1 As 301/2016-58 ze dne 09. 02. 2017: „*Z ustanovení § 125f odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu lze dovodit, že skutečnost, že nekontaktnost,*

⁷³ Usnesení Ústavního soudu č. j. IV. ÚS 3891/18-1 ze dne 26. 2. 2019

⁷⁴ Rozsudek NSS č. j. 1 As 83/2013-60 ze dne 4. 12. 2013

oprávněné odepření výpovědi apod. na straně označené osoby zabrání zjištění skutečností odůvodňujících zahájení trestupkového řízení proti konkrétní osobě, jde k tíži provozovatele vozidla. Tomu samozřejmě musí předcházet reálná snaha správního orgánu o ztotožnění osoby podezřelé z přestupku, má-li k tomu správní orgán nezbytné indicie. Nicméně tato „pátrací“ povinnost neplatí (respektive je oslabena) tam, kde se ukáže, že krok provozovatele, spočívající v označení osoby údajného řidiče, je pouhou procesní obstrukcí bez reálného obsahu.“⁷⁵

4.3.11 Nerespektování signálu k zastavení

Oblast, která je z hlediska judikatury zastoupena nejřídčeji. V rámci vypořádání námitek, že řidič nezastavil vozidlo, neboť tak nemohl učinit bezpečně, kdy byl již blízko křižovatky, řízené světelnými signály, je použitelný např. Rozsudek NSS č. j. 7 As 86/2014-27 ze dne 24. 07. 2014: *„dikce § 70 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu oproti dikci § 70 odst. 2 písm. d) téhož zákona neumožňuje, a tedy i neukládá, správnímu orgánu povinnost uvážít, zda při rozsvícení červeného světelného signálu byl žalobce již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit a smí proto pokračovat v jízdě. Je tomu tak proto, že zákon počítá se zahájením brzdícího manévru v okamžiku rozsvícení žlutého signalizačního světla a nikoliv až světla červeného... každý řidič si musí být vědom toho, že při průjezdu křižovatkou nebo i před tím může dojít ke změně světelné signalizace. Musí proto být připraven na tuto změnu adekvátně a bezprostředně reagovat. Změna zeleného světla (Volno!) na žluté světlo (Pozor!) a na následující červené světlo (Stůj!) není nic neobvyklého ani nahodilého. Jde o zcela běžnou dopravní situaci. Řidič ji musí předvídat a tomu musí přizpůsobit způsob a rychlost jízdy (průjezdu křižovatkou).“⁷⁶*

Příkladem lze uvést např. z rozsudku KS v Brně: „Každý účastník silničního provozu si přitom musí být vědom toho, že při průjezdu křižovatkou nebo i předtím může dojít ke změně světelné signalizace. Musí být proto připraven na tuto změnu adekvátně a bezprostředně reagovat. Změna zeleného světla na žluté světlo a následující červené světlo není nic neobvyklého a nahodilého. Jde o zcela běžnou dopravní situaci. Řidič ji musí předvídat a tomu musí přizpůsobit způsob a rychlost jízdy. Ačkoliv tedy krajský soud nezpochybňuje, že v rámci reality silničního provozu je z pohledu řidiče mnohdy obtížně vyhodnotit ve zlomku vteřiny možnost bezpečného zastavení vozidla, a to v reakci na

⁷⁵ Rozsudek NSS č. j. 1 As 301/2016-58 ze dne 09. 02. 2017

⁷⁶ Rozsudek NSS č. j. 7 As 86/2014-27 ze dne 24. 07. 2014

rozsvícení světelného signálu "POZOR", nelze výše uvedenou zákonnou výjimku interpretovat způsobem, že řidič může v zásadě pokračovat v jízdě, pokud se na světelném zařízení doposud nerozsvítil signál s červeným světlem "STŮJ".⁷⁷

4.3.12 Krajní nouze

Jako často uváděná námitka, zejména ve vztahu k měření rychlosti, je situace, kdy osoba řidiče údajně jednala v krajní nouzi. Ve většině žalob proti rozhodnutí správních orgánů je avizován jako důvod nepříznivý, život ohrožující zdravotní stav osoby blízké, spolujezdce atd. Judikatura je v dané otázce zcela jednotná, kdy vychází z podmínek, stanovených pro naplnění této okolnosti, vylučující protiprávnost (viz podkapitola 3.2.2). Rekapitulací problematiky může být např. Usnesení NSS č. j. 2 As 225/2022-39 ze dne 20. 12. 2023: *„krajský soud postupoval v souladu s relevantní judikaturou, podle níž je-li tvrzeným důvodem krajní nouze zdraví nebo život ohrožující stav spolujezdce, může být překročení nejvyšší dovolené rychlosti považováno za jednání v krajní nouzi pouze za situace, kdy se nemocný nachází na odlehlém místě, kde není signál mobilního telefonu, kde není možnost přivolat lékařskou službu, když se záchranná služba z důvodu odlehlosti nemůže na místo dostat včas, či jedná-li se o újmu na zdraví bezprostředně ohrožující život.“*⁷⁸

⁷⁷ Rozsudek KS v Brně č. j. 32 A 11/2019-31 ze dne 31. 5. 2021

⁷⁸ Usnesení NSS č. j. 2 As 225/2022-39 ze dne 20. 12. 2023

5 Diskuse a doporučení

5.1 Vyhodnocení výsledků

V následující části práce budou vyhodnoceny výsledky provedeného výzkumu, a to ve vzájemných souvislostech s přihlédnutím k cílům práce. Současně dojde ke zodpovězení výzkumných otázek.

Analýzou judikatury, která se neustále rozšiřuje, kdy reaguje na aktuální problematiku bezpečnosti silničního provozu, v návaznosti na vyhodnocení provedených rozhovorů, lze konstatovat, že v současné době existuje dostatek judikatury použitelné v aplikační praxi projednávání dopravních přestupků.

5.1.1 Vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti

Z analýzy získaných statistických dat sledovaného subjektu a provedených rozhovorů vyplývá, že vývoj počtu dopravních přestupků měl v globálu ve sledovaném období stoupající tendenci. Nelze ale opomenout specifikum let 2020-2022, a to pandemii Covidu-19, která měla bezpochyby na celkové počty přestupků v předchozích letech (roky 2020 a 2021) zásadní vliv.

V oblasti objektivní odpovědnosti provozovatele (parkování) je ve sledovaném období nárůst v roce 2022 oproti roku 2019 téměř 50 %. V rámci rozhovorů bylo navíc zjištěno, že tento trend pokračuje, kdy v roce 2023 se počet přestupků, zjištěný automatizovaným technickým prostředkem, nadále zvyšoval. Tento nárůst lze přičítat provozování druhého monitorovacího vozidla v „zónovém parkování“ právě v roce 2023.

V oblastech dopravních přestupků, nesouvisejících se zónovým parkováním, byl vývoj poměrně konstantní, až v posledním roce sledovaného období došlo k mírnému nárůstu počtu přestupků. Současně je vhodné uvést, že z provedených rozhovorů vyplynulo, že v roce 2023 byl zaznamenán mírný pokles počtu oznámených přestupků, což lze označit za vývoj pozitivní ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu a obecně tak ke zlepšení kvality života.

Obsahová analýza provedených polostrukturovaných rozhovorů nepotvrdila statistikou zjištěný závěr, že vývoj četnosti dopravních přestupků zkoumaného subjektu ve sledovaném období byl stoupající (s výjimkou zónového parkování). Tato skutečnost je ovlivněna zřejmě charakteristikou respondentů, kdy dva z nich pracují na pozici referenta

ODP pouze 1,5 roku, vedoucí oddělení pouze 0,5 roku. Respondenti tedy hodnotili víceméně poslední 2 roky. S ohledem na fluktuaci zaměstnanců v posledních několika letech, byl omezen výběr respondentů.

Ke zmapování vývoje počtu dopravních přestupků jsou nicméně vhodnější statistická data, neboť se jedná o údaje objektivní, respondenti hodnotí spíše subjektivně.

5.1.2 Vývoj dopravních přestupků z ekonomického hlediska

Z hlediska částek, vybraných za pokuty ve sledovaném období, lze konstatovat, že i zde je zřejmý nárůst, který je opět způsoben zvýšením počtu přestupků, souvisejících s parkováním. Částky, vybrané na pokutách za parkování se významně zvýšily v posledních dvou letech sledovaného období. Tento trend lze očekávat i v dalších letech s ohledem na nárůst dopravy a nedostatek parkovacích kapacit ve městě, přičemž současně byla v r. 2023 navýšena „základní částka“ ve výzvě provozovateli, jak vyplynulo z rozhovorů. S ohledem na bezpečnost silničního provozu se v případě parkování jedná o přestupky, vykazující menší společenskou nebezpečnost, nemající ve většině případů zásadní vliv na bezpečnost silničního provozu, přesto je potřeba jim věnovat pozornost.

Naopak za přestupky mimo tuto oblast bylo na pokutách vybráno nejméně v roce 2022, kde pokles oproti předchozímu roku lze označit za markantní. V dané oblasti nelze predikovat vývoj, neboť zpřísnění pokut za přestupky dle novely zákona o silničním provozu může vést ke zvýšení, na druhou stranu k ukázněnějšímu chování řidičů, a tedy snížení oznamovaných přestupků a vybraných částek.

5.1.3 Vývoj dopravních přestupků z hlediska skutkových podstat

Jak vyplynulo ze statistického šetření zkoumaného subjektu, na území města České Budějovice ve sledovaném období zcela jednoznačně převažovaly přestupky, spočívající v nesprávném parkování. Poměr mezi těmito přestupky a přestupky, které nesouvisí s objektivní odpovědností, resp. parkováním, je cca 4:1, jedná se tedy o převahu markantní. Rovněž v rámci rozhovoru hovořili všichni respondenti o nárůstu a převaze počtu těchto přestupků.

Druhou nejpočetnější skupinou tvoří přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, tj. řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo JNL. Tyto přestupky uvedli pouze tři respondenti, kteří současně vyslovili názor, že skutkovou

podstatu by bylo možno rozdělit na „podskupiny“ dle zjištěné hodnoty alkoholu. K tomuto blíže v podkapitole 5.2.2.

Dále ze statistiky vyplynula mírná převaha přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) téhož zákona. Tyto údaje jsou v souladu s výsledky provedených rozhovorů, kdy přestupek, spočívající v odmítnutí lékařského vyšetření ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem či JNL, uvedli tři respondenti, jeden respondent se vyjádřil obecně, že jsou více oznamovány „bodované“ přestupky, kam zmíněná skutková podstata rovněž spadá.

Přestupek dle ustanovení § § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu, jakožto často oznamované protiprávní jednání, vnímají všichni dotázaní respondenti, ačkoliv ve statistikách ve sledovaném období nepřevažuje. Vliv může mít evidentní nárůst v posledním sledovaném roce, tj. v roce 2022.

Přestupky, související s překročením nejvyšší dovolené rychlosti byly respondenty specifikovány ve čtyřech případech. Shoda panovala u všech ohledně spojitosti těchto přestupků s nejčastěji uplatňovanými námitkami.

S ohledem na provedené rozhovory, kde respondenti často zmiňují přestupky „dopravní nehoda“, se jeví jako vhodné poznamenat, že ze statistiky tyto přestupky nelze specifikovat. Dopravní nehodě zpravidla předchází porušení nějaké konkrétní povinnosti, kdy tuto není možno jednoznačně definovat (může se jednat např. o nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě, nerespektování signálu „Stůj!“, nesprávné vyhýbání, jízda v protisměru...) a na základě údajů pak vyfiltrovat.

5.1.4 Potenciál novely zákona o silničním provozu

K novele zákona o silničním provozu po provedení výzkumu lze uvést následující. Z analýzy novely a obsahové analýzy rozhovorů je možno vytvořit premisu, že nastalé změny by měly mít z větší části pozitivní dopad. Novela v řadě ustanovení reagovala na ustálenou judikaturu, zohlednila potřebu zvýšení bezpečnosti silničního provozu, nezanedbatelné je rovněž ekonomické hledisko. Výše sankcí za přestupky v dopravě nebyly již poplatné současné době, k jejich změně nedošlo více než 20 let, a to od r. 2001, kdy vstoupilo v účinnost původní znění zákona.

Dříve, než autorka práce přistoupí ke konstrukci návrhů a doporučení, považuje za vhodné shrnout pozitiva, která mají potenciál zmírnit problémy, spojené s projednáváním dopravních přestupků, ev. snížit jejich počet a tím zlepšit situaci v silničním provozu.

Jak vyplynulo z rozhovorů, pozitivně je vnímána možnost získat řidičské oprávnění již v 17 letech. Řízení s mentorem a současně zkušební doba pro začínající řidiče by mohlo znamenat „výchovu“ nové (zodpovědnější, ukázněnější) generace řidičů.

Zadržení řidičského průkazu na místě, ať fyzicky či tzv. „fickí“ v případě jeho nepředložení řidičem, by mohlo v řadě případů odradit přestupce od obstrukčních taktik.

Možnost navýšit výši pokuty u příkazu, vydávaného provozovateli za přestupek dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, a to až na pětinasobek horní hranice, má nepopiratelný potenciál lépe postihovat provozovatele, kteří se totožného protiprávního jednání dopouští opakovaně.

Rovněž možné zvýšení rychlostního limitu na vybraných úsecích dálnic až na 150 km/h lze označit za přínosné. Někteří respondenti jsou ovšem skeptičtí k případnému dokazování přestupků v případě využití telematiky.

Z hlediska skutkových podstat přestupků je zřejmé, že novela cílí právě na přestupky, které jsou i na území zkoumaného subjektu nejpálčivější. Prostředky, kterými se má zlepšení situace realizovat, jsou zvýšení správních trestů pokut a zákazů řízení. Lze tedy konstatovat, že novela zákona o silničním provozu má potenciál jak z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tak i z hlediska ekonomického.

5.2 Doporučení a návrhy

Následující doporučení a návrhy budou vycházet především z analýzy provedených rozhovorů a rovněž rozboru judikatury. Některé se týkají opatření, která mohou být realizována bez dalšího ze strany samosprávy, jiné by musely projít cestou legislativního procesu, z iniciativy správních orgánů, resp. orgánu kraje.

5.2.1 Parkování

Jako již bylo řečeno, přestupky spojené s parkováním patří mezi méně závažné, bezpečnost silničního provozu ohrožují spíše nepřímo, ovlivňují spíše plynulost dopravy ve městě. Organizaci dopravy vč. vytvoření dostatečné kapacity parkovacích míst pro obyvatele jednotlivých lokalit by ale měla regionální politika věnovat pozornost.

Prostředky, získané za dopravní přestupky lze zcela jistě považovat za významný zdroj rozpočtu města. Ze statistiky je zřejmé, že ve sledovaném období se pohybovaly v řádech desítek milionů korun ročně. Rozvojové záměry místní samosprávy by měly zahrnovat investice části takto získaných prostředků do zlepšení dopravní infrastruktury,

např. výstavba obchvatů města, parkovacích domů, eventuálně instalace kamer na světelné křižovatky, statických radarů atd.

5.2.2 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu

V inkriminované problematice lze najít prostor pro diskusi a případnou detailnější právní úpravu, jak vyplynulo z rozhovorů, kdy zároveň není pochyb o tom, že nulová tolerance alkoholu u řidičů je zcela na místě.

Skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu⁷⁹ by bylo možné rozdělit, a to ve vztahu k prokázané hodnotě alkoholu u řidiče. Vodítkem by mohla být stádia intoxikace v krvi specifikována odborníky, a jejich vliv na chování řidiče. V úvahu by přicházelo rozdělení dvojí: a) subklinické stadium (tj. rozmezí 0,2 ‰ - 0,5 ‰), které se nevyznačuje žádnými příznaky nebo lehkou euforií, b) euforické stadium (tj. rozmezí 0,5 ‰ - 1 ‰) s příznaky jako jsou: lehká euforie, vzestup sebedůvěry, odstranění zábran, mírná porucha svalové koordinace, prodloužení reakčního času, snížení pozornosti.⁸⁰

Dle této diferenciaci by vznikly dvě skutkové podstaty uvedeného přestupku, spjaté s jiným rozsahem správních trestů. Represivní složka správního trestání by zůstala zachována, tresty by ale byly adekvátnější povaze protiprávního jednání.

5.2.3 Překračování rychlosti

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (současně ruku v ruce se zavedením bodového systému) lze označit za přestupky nejčastěji spojené s obstrukcemi v řízení a nejsložitějšími námitkami. Tento závěr je podložen provedenou analýzou judikatury i uskutečněných rozhovorů.

S ohledem na extrémní počet judikátů, které řeší celou baterii námitek, jejichž výčet uvedli respondenti, lze konstatovat, že správní orgány již v současné chvíli mají dostatek „metodiky“ pro stanovení rozsahu a způsobu dokazování, odůvodňování rozhodnutí ve věci i vypořádání námitek.

⁷⁹ pozn. autorky: v původním znění písm. b) zákona o silničním provozu

⁸⁰ Toxikologické informační středisko. *Alkohol*. In: tis-cz.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: <https://www.tis-cz.cz/index.php/informace-pro-verejnost/alkohol>.

Doporučením, které z výzkumu vyplynulo, a to s ohledem na počet přestupků, souvisejících s překračováním nejvyšší dovolené rychlosti, je možná realizace úsekového měření na území města České Budějovice, ve vybraných lokalitách.

Další návrh pramení ze zjištění, že jsou podávána neúplná podání. Toto by měl zákon reflektovat, kdy pokud byl podatel prokazatelně poučen o náležitostech podání, neměl by správní orgán povinnost jej následně vyzývat k doplnění neúplného podání.

5.2.4 Nerespektování světelných signálů

Nerespektování světelných signálů „Stůj!“ a „Pozor!“ jsou přestupky, vykazující vysoký stupeň společenské nebezpečnosti, což reflektovala i novela zákona o silničním provozu. Zde je vhodné poznamenat, že přestupky, spáchané ve správním obvodu města České Budějovice se na celorepublikovém průměru v roce 2022 podílely celými 4 %, což není rozhodně číslo zanedbatelné. Problémem je nedostatečné věnování pozornosti této problematice ze strany vedení města. Vzhledem k tomu, že se jedná o protiprávní jednání, které lze řešit v režimu objektivní odpovědnosti, nenese s sebou projednávání těchto přestupků extrémní administrativní zátěž v porovnání s přínosem k bezpečnosti provozu. Vysoké jsou pouze počáteční náklady na instalaci systému a softwarového vybavení, případně personální zajištění (navýšení počtu referentů oddělení, nicméně pro administraci výzev není vyžadována zvláštní odborná způsobilost a tedy lze počítat s nižšími mzdovými náklady – nižší platový stupeň).

V této práci není dostatek prostoru na výpočet návratnosti investice při zavedení monitorovacího systému k detekci jízdy na červenou/žlutou na nejvíce problematických křižovatkách. Nejednalo by se ale o složité výpočty, pokud by byly k dispozici statistiky počtu těchto přestupků, zjištěné např. provedením několikadenního zkušebního monitoringu. Je tomu tak mj. proto, že novela zákona o silničním provozu u těchto přestupků stanovila pevnou částku pokuty, resp. výzvy provozovateli, tím, že ji vymezila ve výši ½ dolní hranice příkazu na místě za daný přestupek. V případě „jízdy na červenou/žlutou“ se jedná o částku výzvy provozovateli ve výši 2.250 Kč. Instalace kamer s detekcí průjezdu by mohla snížit průjezd řidičů na červený signál „Stůj!“, při němž hrozí především riziko nehod s nárazem z boku vozidla, což s sebou nese velmi vážná zranění.

5.2.5 Řízení vozidla bez řidičských oprávnění

Jak bylo řečeno v kapitole 3. 4. 4, existují de facto tři skupiny osob, které mohou řídit vozidlo bez příslušné skupiny řidičských oprávnění. Pokud bychom proti sobě postavili tyto tři skupiny, je na první pohled zřejmé, že větší společenskou nebezpečnost vykazuje jednání osob první skupiny, tj. těch, které nikdy držiteli řidičských oprávnění nebyly. Vzhledem k tomu, že u nich zcela absentuje odborná příprava, neprokázaly zdravotní způsobilost. Jejich možný negativní vliv při řízení motorového vozidla na bezpečnost silničního provozu je mnohem markantnější než u osob ve druhé či třetí skupině. Přesto zákon tyto dva úhly pohledu, resp. různou míru společenské nebezpečnosti, nerozlišuje a skutková podstata přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu zahrnuje všechny skupiny, včetně totožných správních trestů a bodového hodnocení. Tři z dotázaných respondentů spatřují v předmětné oblasti prostor pro zamyšlení a diskusi.

Návrhy na změny zákona mohou podávat krajská zastupitelstva, tam je potřeba směřovat případné připomínky skrze nadřízený správní orgán, stejně jako podnět, uvedený v podkapitole 5.2.2.

5.2.6 Mimořádné snížení zákazu činnosti

Možnost mimořádně snížit zákaz činnosti pod dolní hranici zákonné sazby, která se otevřela novelou zákona o silničním provozu, považují tři respondenti za negativní. Tento institut se bude moci uplatnit zcela výjimečně, jako je tomu u mimořádného snížení pokuty, a to v případě, kdy by zákaz činnosti byl vzhledem k poměrům pachatele v určené délce nepřiměřeně přísný. Problematický je zde neurčitý právní pojem „poměr pachatele“. Pro některého obviněného to může být např. péče o nemocného rodiče, výkon povolání, cesty do práce, doprava dětí do školy z odlehlého bydliště... Bude tak velmi složité identifikovat případné zneužití pravomoci konkrétní úřední osoby při aplikaci tohoto mimořádného institutu. Nelze opomenout, že zákaz řízení motorových vozidel je ukládán za závažné přestupky a každý by měl dopředu zvážit případné důsledky svého protiprávního jednání, zejména je-li v situaci, kdy je pro něj držení řidičských oprávnění nezbytně nutné. Pokud se dopustí dopravního přestupku, musí počítat s uložením správního trestu dle zákona, vč. zákazu činnosti.

Jak vyplynulo z rozhovorů, výše uložené pokuty je pro obviněné často až podružnou záležitostí. Účastníci řízení v drtivé většině projevují eminentní zájem na

ponechání řidičského oprávnění. Je tedy otázkou, zda markantní zvýšení pokut za přestupky a současně možnost uložit zákaz činnosti pod dolní hranici zákonné sazby, je tou správnou cestou, a bude ve výsledku znamenat ukázněnější chování řidičů.

Zřejmě až aplikace v praxi ukáže, zda bylo vhodné zakotvit toto ustanovení do novely zákona silničním provozu.

6 Závěr

Projednávání dopravních přestupků je jednou z oblastí, kde je uplatňována veřejná moc, vykonávaná v rámci přenesené působnosti pověřenými obcemi. Výkon veřejné správy tak bezpochyby souvisí se zaměřením studijního oboru.

Po provedeném výzkumu není pochyb o tom, že novela zákona o silničním provozu znamená významný krok ke zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. Novela byla připravována několik let se zapojením odborníků, což se projevilo v její vysoké kvalitě. Dílčí nedostatky odhalí až praxe v průběhu následujících let a je předpoklad, že na ně bude zákonodárci ev. reagováno. Návrhy, nastíněné respondenty, budou předloženy k případnému posouzení odvolacímu správnímu orgánu, který může navrhnout jejich vtělení do další novely zákona o silničním provozu.

Současně se díky bohaté judikatuře zmenšil manévrovací prostor pro obstrukční jednání účastníků řízení o dopravních přestupcích a zlepšily se podmínky pro projednávání přestupků správními orgány. V řízení o dopravních přestupcích je již minimum oblastí, které by se daly označit jako právní vakuum, kde správní orgány tápou při rozhodování. Vznášené námítky se víceméně opakují a s pomocí rozsudků NSS nemají správní orgány problém se s nimi adekvátně vypořádat.

Zároveň tato práce souvisí s rozvojem regionu, neboť poukazuje na jeden z indikátorů kvality života, konkrétně pak oblast bezpečnosti, a to na komunikacích města České Budějovice a okolí. Obyvatelé České republiky, kteří uvažují o životě v konkrétním regionu, městě či vesnici, se velmi často kromě úrovně zdravotnictví, školství, ovzduší, zajímají o tuto oblast života. Není překvapivé, že například možnosti parkování jakožto jeden z ukazatelů kvality života, nabývají na síle, jsou pro občany jakýmsi subjektivním „měřítkem kvality“. S pokrokem, modernizací společnosti a růstem blahobytu neoddelitelně souvisí mj. nárůst počtu dopravních prostředků, čemuž nejsou ulice našich měst kapacitně přizpůsobena. Strategické rozvojové plány by měly tuto skutečnost zohledňovat, stejně jako bezpečné stezky pro cyklisty a trasy pro pěší. V době dokončování této práce byl na území zkoumaného subjektu zprovozněn parkovací dům s kapacitou 495 automobilů a 76 jízdních kol. Má sloužit především k parkování pro občany, kteří do města přijíždějí do zaměstnání nebo do školy. Stavba byla umístěna v okrajové části města, ale v příjemné docházkové vzdálenosti do centra a současně

v blízkosti zastávky MHD. Rozvojový potenciál takovému kroku nelze upřít, stejně jako avizované stavby dalších parkovacích domů.⁸¹

Velká část veřejnosti apeluje rovněž na bezpečnost křižovatek a snižování rychlosti v místech, kde dochází k dopravním nehodám. Jako pilotní projekt lze v rámci působnosti ORP České Budějovice označit úsekové měření, k jehož spuštění dojde v průběhu měsíce března 2024, a to na základě veřejnoprávní smlouvy města České Budějovice s obcí Srubec. Úsekové rychloměry budou umístěny především u základní školy, kde mají zvýšit bezpečnost zejména nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, tj. nezletilých chodců. Současně se delší dobu v politických kuloárech hovoří o možném úsekovém měření přímo na území města České Budějovice, lze tedy očekávat jednání k tomuto tématu v rámci zasedání zastupitelstva města. Předkládaná práce by mohla svým obsahem sloužit jako obhajoba pro takový počín, neboť dokládá ne příliš optimální stav.

Tato práce nabízí vzhled do problematiky nejčastěji páchaných dopravních přestupků obecně v ČR obecně, současně zevrubně mapuje situaci na území města České Budějovice. Mohla by být podpůrným argumentem pro diskusi ohledně opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na území města, zejména v oblastech dopravních přestupků, jejichž výčet je uveden v předcházejících kapitolách.

Závěrem lze říci, že téma dopravních přestupků je problematika stále aktuální, občany i politickými reprezentanty hojně diskutovaná. Dotýká se téměř každého, neboť řidičský průkaz vlastní cca 60 % populace České republiky, což je přibližně ¾ dospělých, registrováno je u nás kolem 6 milionů vozidel.⁸²

Občané města chtějí funkční, logicky uspořádané a udržované komunikace, dostatek parkovacích míst, ale především se chtějí cítit bezpečně a komfortně na ulicích města, v němž žijí, pracují, kde chodí do školy jejich děti.

⁸¹ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *Co se právě děje*. In: c-budejovice.cz [online]. © 2024 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://www.c-budejovice.cz/ceske-budejovice-maji-novy-parkovaci-dum-stromovka>.

⁸² ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze*. In: czso.cz[online]. © 2024 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=statistiky#katalog=all>

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Literární zdroje

- 1) DRÁBKOVÁ, T., *Doručování ve správním řízení se zaměřením na elektronické formy komunikace*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 200 s. ISBN 978-80-7552-723-3.
- 2) FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. *Správní právo trestní*. Praha: Leges, 2017. 304 s. ISBN 978-80-7502-219-6.
- 3) HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné: obecná část*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. 223 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7.
- 4) HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. 398 s. ISBN 978-80-7502-365-0.
- 5) KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
- 6) KUČEROVÁ, H., HORZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Komentátor. 960 s. ISBN 978-80-7502-383-4.
- 7) MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 287 s. ISBN 978-80-7478-489-7.
- 8) MISHRA, S. B.; ALOK, S. *Handbook of Research Methodology. A Compendium for Scholars & Researchers*. Delhi: Educreation Publishing, 2022. 162 s. ISBN: 978-1-5457-0340-3.
- 9) OCHRANA, F. *Metodologie, metody a metodika vědeckého výzkumu*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2019. 148 s. ISBN 978-80-246-4200-0.
- 10) POTĚŠIL, L., FRUMAROVÁ K., GLASER L., et al. *Vzory podání a úkonů podle správního řádu s vysvětlivkami*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2020. Praktik (Leges). 295 s. ISBN 978-80-7502-437-4.
- 11) PRŮCHA, P. *Správní řád: s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1. 7. 2017*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. 519 s. ISBN 978-80-7502-202-8.

12) STEHLÍK, V., HAMULÁK O., PETR M. *Právo Evropské unie: ústavní základy a vnitřní trh*. Praha: Leges, 2017. Student (Leges). 356 s. ISBN 978-80-7502-277-6.

13) VETEŠNÍK, P., JEMELKA L., POTĚŠIL L., et al. *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). 813 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

7.2 Legislativní dokumenty

1. ČESKÁ REPUBLIKA. Ústavní zákon České národní rady ze dne 16. prosince 1992 Usnesení předsednictva České národní rady č. 1 Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1., s. 3-16. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/constitution.html>.
2. ČESKÁ REPUBLIKA. Ústavní zákon České národní rady ze dne 16. prosince 1992 Usnesení předsednictva České národní rady č. 2 Listina základních práv a svobod. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1., s. 17-23. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>.
3. ČESKO. Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2023, sněmovní tisk 366/0, s. 33. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>.
4. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=250&r=2016>.
5. ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 174, s. 9782-9827. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=500&r=2004>.

7.3 Elektronické zdroje

- BEARMAN, M. *Focus on Methodology: Eliciting rich data: A practical approach to writing semi-structured interview schedules*. In: *Focus on Health Professional Education: A Multi-Professional Journal* [online]. 28. 11. 2019 [cit. 2023-08-07]. Dostupné z: <https://fohpe.org/FoHPE/article/view/387>.

- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Města a obce*. In: czso.cz[online]. © 2023 [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xc/mesta_a_obce.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze*. In: czso.cz[online]. © 2024 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=statistiky#katalog=all>
- MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *Co se právě děje*. In: c-budejovice.cz [online]. © 2023 [cit. 2024-03-04]. Dostupné z: <https://www.c-budejovice.cz/ceske-budejovice-maji-novy-parkovaci-dum-stromovka>.
- MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *Žádost o informace dle zákona 106/1999*. In: c-budejovice.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-08]. Dostupné z: <https://www.c-budejovice.cz/zadost-o-informace-dle-zakona-1061999>.
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx*. In: mdcr.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/>.
- MŮJ PRÁVNÍK. *Přestupek: odpovědnost pachatele, správní tresty a přestupkové řízení*. In: Mujpravnik.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-26]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/prestupek/>.
- POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti*. In: policie.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.
- ŠVARC, J. *Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit*. In: Psychiatrie pro praxi.cz [online]. 01. 11. 2014 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: https://www.psychiatriepropraxi.cz/artkey/psy-201403-0008_Alkohol_a_drogy_pri_rizeni_motoroveho_vozidla_a_posouzeni_schopnosti_je_ridit.php
- TOXIKOLOGICKÉ INFORMAČNÍ STŘEDISKO. *Alkohol*. In: tis-cz.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: <https://www.tis-cz.cz/index.php/informace-pro-verejnost/alkohol>
- URBÁNEK, V. *SDA: V ČR bylo v roce 2022 registrováno celkem 8,75 milionů motorových vozidel*. In: Kurzy.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/aktuality/102178-sda-v-cr-bylo-v-roce-2022-registrovano-celkem-875-milionu-motorovych-vozidel>

z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/694444-sda-v-cr-bylo-v-roce-2022-registrovano-celkem-8-75-milionu-motorovych-vozidel-pocet-osobaku-se/>.

- VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Programové prohlášení vlády*. In: vlada.cz [online]. 01. 03. 2023 [cit. 2023-09-01]. <https://www.vlada.cz/cz/programove-prohlaseni-vlady-193547/#doprava>.
- ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. In: zakonyprolidi.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>.
- ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. In: zakonyprolidi.cz [online]. © 2023 [cit. 2023-08-24]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=361%2F2000>

7.4 Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování práce využity tyto materiály:

- KASTLOVÁ, E. *Obstrukce v řízení o dopravních přestupcích: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. 57 s. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

7.5 Použitá judikatura

- Rozsudek rozšířeného senátu NSS č. j. 4 As 113/2018-39 ze dne 22. 04. 2021
- Usnesení Ústavního soudu č. j. IV. ÚS 3891/18-1 ze dne 26. 2. 2019
- Usnesení Ústavního soudu č. j. III. ÚS 1319/2017 ze dne 20. 06. 2017
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 4/2009-53 ze dne 06. 03. 2009
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 83/2013-60 ze dne 4. 12. 2013
- Rozsudek NSS č. j. 4 As 118/2013-61 ze dne 21. 02. 2014
- Rozsudek NSS č. j. 7 As 86/2014-27 ze dne 24. 07. 2014
- Rozsudek NSS č. j. 8 As 56/2014-24 ze dne 08. 09. 2014
- Rozsudek NSS č. j. 10 As 251/2014-53 ze dne 13. 08. 2015
- Rozsudek NSS č. j. 10 As 113/2014-71 ze dne 14. 01. 2016

- Rozsudek NSS č. j. 4 As 40/2016-39 ze dne 30. 03. 2016
- Rozsudek NSS č. j. 6 As 90/2016-19 ze dne 09. 06. 2016
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 301/2016-58 ze dne 09. 02. 2017
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 461/2017 ze dne 31. 05. 2018
- Rozsudek NSS č. j. 9 As 151/2018-24 ze dne 5. 12. 2019
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 485/2019-36 ze dne 16. 04. 2020
- Rozsudek NSS č. j. 18 A 14/2019-32 ze dne 21. 04. 2020
- Rozsudek NSS č. j. 9 As 90/2020-30 ze dne 11. 06. 2020
- Rozsudek NSS č. j. 3 As 72/2018-34 ze dne 16. 07. 2020
- Rozsudek KS v Brně č. j. 32 A 11/2019-31 ze dne 31. 5. 2021
- Rozsudek NSS č. j. 1 As 308/2020-72 ze dne 09. 12. 2021
- Rozsudek NSS č. j. 10 As 182/2020-38 ze dne 18. 01. 2022
- Rozsudek NSS č. j. 4 As 444/2019-38 ze dne 18. 5. 2022
- Rozsudek NSS č. j. 5 As 396/2020-32 ze dne 09. 01. 2023
- Usnesení NSS č. j. 2 As 225/2022-39 ze dne 20. 12. 2023
- Rozsudek KS v Ústí nad Labem č. j. 75 A 11/2017-26 ze dne 06. 11. 2019

8 Seznam tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 – pokuty: 1. a 2. pásmo	40
Tabulka 2 – pokuty: 3. a 4. pásmo	41
Tabulka 3 – přehled délky zákazu činnosti před a po novele	43
Tabulka 4 – přehled délky zákazu činnosti před a po novele	44
Tabulka 5 – bodový systém po novele.....	45
Tabulka 6 - statistika počtu přestupků	51
Tabulka 7 - způsob vyřízení přestupků.....	53
Tabulka 8 - způsob vyřízení, souhrn.....	54
Tabulka 9 – počty přestupků dle skutkových podstat.....	55
Tabulka 10 – počty pokut	57
Tabulka 11 – částky za pokuty	57
Tabulka 12 – způsob ukončení odvolacího řízení	58
Tabulka 13 – počty oznámených přestupků provozovatele (výzvy)	59
Tabulka 14 - ekonomická data k výzvě provozovateli	60

8.2 Seznam grafů

Graf 1 – počet oznámených přestupků	51
Graf 2 – přehled ukazatelů přestupkového řízení MMCB.....	52
Graf 3 – procentuální vyjádření způsobu vyřízení přestupků.....	53
Graf 4 – grafické znázornění projednaných a neprojednaných přestupků.....	54
Graf 5 – procentuální vyjádření podílu jednotlivých skutkových podstat 2019-2022	56
Graf 6 – celkový počet podaných odvolání	58
Graf 7 – výzvy provozovateli dle fází	59
Graf 8 – vybrané částky "výzva provozovateli"	60

8.3 Seznam použitých zkratek

ALK – alkohol

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

Č. Budějovice – České Budějovice

EU – Evropská unie

JNL – jiná návyková látka

KS – krajský soud

KÚ – krajský úřad

MMCB – Magistrát města České Budějovice

MP – Městská policie

NA – nákladní automobil

NSS – nejvyšší správní soud

OA – osobní automobil

ODP – oddělení dopravních přestupků

ORP – obec s rozšířenou působností

ORV – osvědčení o registraci vozidla

OÚO – oprávněná úřední osoba

ŘP – řidičský průkaz

Správní řád – Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

ÚS – ústavní soud

ÚSC – územně samosprávný celek

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

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla – Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

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

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

ZTP – zdravotně a tělesně postižená

9 Přílohy

Příloha 1 – vzor Příkazu bez odůvodnění	94
Příloha 2 – vzor Usnesení o odložení věci	96
Příloha 3 – vzor Výzva k doplnění podání	98
Příloha 4 – vzor Výzva provozovateli	99
Příloha 5 – Seznam obcí v působnosti ORP České Budějovice	102
Příloha 6 – Žádost o poskytnutí informace dle z. 106/1999 Sb.	103
Příloha 7 – Sdělení – statistiky přestupků.....	104
Příloha 8 – Rozhovory	107

Příloha 1 – vzor Příkazu bez odůvodnění



Magistrát města České Budějovice

Správní odbor
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice

Magistrát města České Budějovice
správní odbor, oddělení dopravních přestupků
pracoviště Jeronýmova I
370 92 České Budějovice

Internet: <http://www.c-budejovice.cz/>
Tel. ústředna: 386 805 111

_____, nar. _____
370 01 České Budějovice

Značka:	Vyřizuje:	Tel.:	E-mail:	Datum:
Č. j.: SO/_____/2023	Bc. Eva Kastlová	386 805 025	KastlovaE@c-budejovice.cz	15. 02. 2023
Spr. pf. _____/2023/Kas				

PŘÍKAZ

Magistrát města České Budějovice, správní odbor, oddělení dopravních přestupků (dále jen „správní orgán“), jako věcně a místně příslušný podle ustanovení § 124 odst. 5 písm. k) a § 125e odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 60 a § 62 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ve znění pozdějších předpisů, vydal dle § 90 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a § 150 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), tento příkaz:

_____, nar. _____, bytem _____, 370 10 České Budějovice

je vinen,

že dne 05. 01. 2023 v době kolem 15:06 hodin po pozemní komunikaci v obci Planá, silnice I/3, směrem od Českých Budějovic na Kamenný Újezd, řídil motorové vozidlo Škoda Octavia, registrační značky _____, kdy uvedenému vozidlu byla u domu č. p. 70 rychloměrem LaserCam, obsluhovaným proškoleným policistou, naměřena rychlost 96 km/h. Při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ± 3 km/h byla jako nejnižší skutečná rychlost naměřena rychlost jízdy 93 km/h, a to v úseku, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. Překročil tedy nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 43 km/h,

tedy

při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o více než 40 km/h,

čímž se z nedbalosti dopustil

přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 zákona o silničním provozu porušením povinností stanovené v § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu.

Za spáchání uvedeného přestupku se obviněnému ukládá:

- I. podle § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu a v souladu s § 35 písm. b), § 37 písm. a), c) zákona o odpovědnosti za přestupky **pokuta ve výši 5.000 Kč,**
- II. podle § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu a v souladu s § 35 písm. c), § 37 písm. a), c), f) a § 47 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, **zákaz činnosti** spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel **na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí,**
- III. dle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky, § 79 odst. 5 správního řádu, v souladu s ustanovením § 150 odst. 4 správního řádu, a dle vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, povinnost **nahradit náklady** spojené s projednáním přestupku ve výši **1.000 Kč.**

Příloha 1 – vzor Příkazu bez odůvodnění, str. 2

Č. j.: SO/ 2023

Dle § 46 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky jsou pokuta a náklady řízení splatné **do 30 dnů** ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Pokutu a náklady řízení lze uhradit v pokladně Magistrátu města České Budějovice, náměstí Přemysla Otakara II. 1/1, poštovní poukázkou nebo převodem na účet Magistrátu města České Budějovice č. 0004209282/0800, **variabilní symbol 89001234523**.

Jelikož tento příkaz není vydáván jako první úkon v řízení o výše uvedeném přestupku, neobsahuje odůvodnění (§ 150 odst. 1 správního řádu).

Poučení:

Dle § 150 odst. 3 správního řádu může ten, jemuž se povinnost ukládá, podat proti příkazu odpor ve lhůtě **8 dnů** ode dne oznámení příkazu. Podáním odporu se příkaz ruší a řízení pokračuje, to neplatí, byl-li podán nepřipustný nebo opožděný odpor. Správní orgán vyrozumí podatele o podání nepřipustného nebo opožděného odporu. Lhůty pro vydání rozhodnutí začínají znovu běžet dnem podání odporu. Zpětvzetí odporu není přípustné. Odpor se podává u správního orgánu, který příkaz vydal (u Magistrátu města České Budějovice, správního odboru, oddělení dopravních přestupků).

Dle § 37 odst. 2 správního řádu musí být z podání patrné, kdo je činí, které věci se týká a co se navrhuje. Fyzická osoba uvede v podání jméno, příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu, popřípadě jinou adresu pro doručování podle § 19 odst. 3. Podání musí obsahovat označení správního orgánu, jemuž je určeno, další náležitosti, které stanoví zákon, a podpis osoby, která je činí.

Příkaz, proti němuž nebyl podán odpor, se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

V souladu s § 94a odst. 2 zákona o silničním provozu je držitel řidičského průkazu povinen odevzdat řidičský průkaz příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností **do 5 pracovních dnů** ode dne, kdy nabylo právní moci rozhodnutí, kterým mu byl vysloven správní trest zákazu řízení motorových vozidel.

Po uplynutí správního trestu zákazu řízení motorových vozidel je nutné v souladu s ustanovením § 102 zákona o silničním provozu požádat o vrácení řidičských oprávnění, jestliže obviněný hodlá řídit motorové vozidlo. Od výkonu zbytku zákazu činnosti lze po uplynutí poloviny doby výkonu tohoto správního trestu upustit (na základě podaného návrhu), jestliže pachatel přestupku způsobem svého života prokáže, že její další výkon není potřebný.



Ing. Jan Kostík
Vedoucí správního odboru
Magistrát města České Budějovice



Příloha 2 – vzor Usnesení o odložení věci



Magistrát města České Budějovice

Správní odbor
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice



Toto rozhodnutí nabylo právní moc
dne 8. 08. 2023
podpis

Magistrát města České Budějovice
správní odbor, oddělení dopravních přestupků
pracoviště Jeronýmova 1
370 92 České Budějovice

- Zde -

Internet: <http://www.c-budejovice.cz/>
Tel. ústředna: 386 805 111

Značka:	Vyřizuje:	Tel.:	E-mail:	Datum:
Č. j.: SO/...../2023	Bc. Eva Kastlová	386 805 025	KastlovaE@c-budejovice.cz	08. 08. 2023
Spr. př. /2023/Kas				

USNESENÍ

Magistrát města České Budějovice, správní odbor, oddělení dopravních přestupků (dále jen „správní orgán“) jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 84 odst. 1 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změnách zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), dle ustanovení § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a podle ustanovení § 60 odst. 1 a § 62 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s ustanovením § 76 odst. 1 písm. j) zákona odpovědnosti za přestupky

o d k l á d á

věc podezřelého [redacted], IČ: [redacted], se sídlem [redacted], který se měl dopustit přestupku dle ustanovení § 83a odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, porušením ustanovení § 38 odst. 1 písm. e) tohoto zákona, tím, že dne 20. 03. 2023 v 12:30 hodin v obci Borek, ul. Pražská, u č. p. 152, provozoval motorové vozidlo [redacted], rz [redacted], na němž nebyla platná technická kontrola (platnost technické prohlídky skončila dne 25. 06. 2022),

neboť o skutku již bylo pravomocně rozhodnuto.

O d ů v o d n ě n í

Správnímu orgánu bylo dne 29. 03. 2023 předáno Policií ČR, KŘPJĚK, dopravním inspektorátem České Budějovice pod č. j.: [redacted] oznámení o podezření ze spáchání výše uvedeného přestupku, kterého se měl dopustit podezřelý jakožto fyzická podnikající osoba jednáním popsaným ve výrokové části tohoto usnesení.

Z oznámení dále vyplývá, že podezřelý se měl stejným skutkem jakožto fyzická osoba (řidič) dopustit přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a to porušením § 5 odst. 1 písm. a) tohoto zákona, kdy uvedený přestupek byl projednán příkazem na místě Policií České republiky. Podezřelému byl uložen správní trest pokuty ve výši 300 Kč, kterou na místě uhradil – vydán blok na pokutu na místě zaplacenou č. [redacted], série AS/2019.

Nelze přehlédnout soulad mezi popisem skutku na pokutovém bloku, konkrétní skutkové okolnosti se týkají stejné osoby, jsou neoddelitelně spjaty v čase a místě. Podezřelý byl jakožto řidič vozidla

Příloha 2 – vzor Usnesení o odložení věci, str. 2

Č. j.: SO/ /2023
Spr. př.: /2023/Kas


policisty sankcionován za to, že dne 20. 03. 2023 v 12:30 hodin, obec Borek, ul. Pražská, u č. p. 152, řídil vozidlo, rz , na němž byla neplatná technická prohlídka. Skutek je tedy shodný v časovém okamžiku a na totožném místě. Jednání podezřelého se tedy v podstatných rysech shoduje z hlediska obou skutkových podstat.

Správní orgán shledal, že s ohledem na zásadu ne bis in idem nelze projednat přestupek podezřelého. Zásada ne bis in idem – tedy právo nebýt souzen nebo potrestán dvakrát za týž čin – je na ústavní úrovni zakotvena v čl. 40 odst. 5 Listiny základních práv a svobod (dále jen "Listina"). Povinnost ctít uvedenou zásadu dále plyne z mezinárodních závazků České republiky, zejména z čl. 4 odst. 1 Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, podle nějž nikdo nemůže být stíhán nebo potrestán v trestním řízení podléhajícím pravomoci téhož státu za trestný čin, za který již byl osvobozen nebo odsouzen konečným rozsudkem podle zákona a trestního řádu tohoto státu". Ačkoliv uvedená ustanovení hovoří pouze o "trestním stíhání" či "trestním řízení", danou zásadu je třeba vztáhnout i na řízení o přestupcích a o správních deliktech, jak judikoval opakovaně Nejvyšší správní soud (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005 č. j. A 6/2003-44, ze dne 11. 1. 2012 č. j. 1 As 125/2011-163, nebo ze dne 3. 6. 2015 č. j. 6 As 106/2014-25).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem bylo rozhodnuto předmětnou věc podle ustanovení § 76 odst. 1 písm. j) zákona o odpovědnosti za přestupky odložit tak, jak uvedeno ve výrokové části tohoto usnesení.

Poučení:

Proti tomuto usnesení se podle ustanovení § 76 odst. 5 správního řádu nelze odvolat. V souladu s ustanovením § 76 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky se toto usnesení pouze poznamenává do spisu.


Bc. Eva Kastlová
Referent odboru správního
Oprávněná úřední osoba



Příloha 3 – vzor Výzva k doplnění podání



Magistrát města České Budějovice

Správní odbor
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice

Magistrát města České Budějovice
správní odbor, oddělení dopravních přestupků
pracoviště Jeronýmova 1
370 92 České Budějovice

Internet: <http://www.c-budejovice.cz/>
Tel. ústředna: 386 805 111

[redacted], nar. [redacted]
[redacted], 370 01 č. Budějovice
Zástupce:
Mgr. [redacted], advokát
[redacted], Praha 10

Značka:	Vyřizuje:	Tel.:	E-mail:	Datum:
Č. j.: SO/[redacted]/2023	Bc. Eva Kastlová	386 805 025	KastlovaE@c-budejovice.cz	09. 08. 2023
Spr. př. [redacted]/2023/Kas				

VÝZVA

Magistrát města České Budějovice, správní odbor, oddělení dopravních přestupků (dále jen „správní orgán“), Vás v souladu s ustanovením § 37 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)

v y z ý v á

k odstranění nedostatků odvolání proti rozhodnutí o přestupku č. j. SO/[redacted]/2023, Spr. př.: [redacted]/2023/Kas, které správní orgán obdržel dne 07. 08. 2023 a stanovuje lhůtu pro odstranění vad podání do 5 dnů ode dne doručení této výzvy.

Dle § 37 odst. 2 správního řádu musí být z podání patrné, kdo je činí, které věci se týká a *co se navrhuje*. Fyzická osoba uvede v podání jméno, příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu. Dle § 82 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky musí odvolání obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, *v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřování rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo*. Není-li v odvolání uvedeno, v jakém rozsahu odvolatel rozhodnutí napadá, platí, že se domáhá zrušení celého rozhodnutí.

Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. Pokud odvolání směřuje jen proti některému výroku rozhodnutí nebo proti vedlejšímu ustanovení výroku, které tvoří nedílný celek s ostatními, a pokud tím nemůže být způsobena újma některému z účastníků, nabývá zbytek výrokové části právní moci, umožňuje-li to povaha věci.

Předložené podání neobsahuje předepsané náležitosti a je nutno jej doplnit o kurzívou uvedené náležitosti. Magistrát města České Budějovice proto určil lhůtu k odstranění vad podání. Nebude-li odvolání ve stanovené lhůtě doplněno, bude mít správní orgán za to, že se odvolatel domáhá zrušení celého rozhodnutí, a napadá jej v celém rozsahu.

MAGISTRÁT MĚSTA
ČESKÉ BUDĚJOVICE
správní odbor
oddělení dopravních přestupků
-7-

Otisk úředního razítka


Bc. Eva Kastlová
referent odboru správního
Magistrátu města České Budějovice
oprávněná úřední osoba

Příloha 4 – vzor Výzva provozovateli



Magistrát města České Budějovice

Správní odbor
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice

Magistrát města České Budějovice
správní odbor, oddělení dopravních přestupků
pracoviště Jeronýmova 1
370 92 České Budějovice

Internet: <http://www.c-budejovice.cz/>
Tel. ústředna: 386 805 111

Č. j.; značka:	Vyřizuje:	Tel.:	E-mail:	Datum:
Č. j.: SO/ /2023				
Spr. př. /2023/Kas	Bc. Eva Kastlová	386 805 025	KastlovaE@c-budejovice.cz	03. 09. 2023

VÝZVA

Magistrát města České Budějovice, Správní odbor, oddělení dopravních přestupků, jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 124 odst. 5 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a podle ustanovení § 60 odst. 1 a § 62 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, tímto ve smyslu ustanovení § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu vyzývá provozovatele vozidla tovární značky **Renault**, registrační značky [REDACTED], kterým je

[REDACTED], nar. [REDACTED], bytem [REDACTED], 370 08 České Budějovice

k zaplacení určené částky ve výši 400 Kč.

Určená částka je splatná do 30 dnů ode dne doručení této výzvy, přičemž lhůta začíná běžet dnem následujícím po dni doručení výzvy. Za datum splatnosti se považuje poslední den lhůty.

Určenou částku uhradte převodem na účet Magistrátu města České Budějovice č. 0004209282/0800, **variabilní symbol 8400148622**, poštovní poukázkou, nebo v hotovosti v pokladně Magistrátu města České Budějovice, náměstí Přemysla Otakara II. 1/1 (věnujte laskavě pozornost tomu, aby byla v dané lhůtě tato částka připsána na zmíněný účet).

Popis skutku a označení přestupku

Dle oznámení Městské policie České Budějovice, vedené pod č. j. MP/1111/23-ZK, bylo strážníky Městské policie Č. Budějovice zjištěno, že dne 30. 08. 2023 v 09:48 hodin stálo motorové vozidlo tovární značky Renault, rz [REDACTED], v obci České Budějovice, ul. K. Chocholy, u domu č. p. 6, a to na chodníku, přestože to není v daném místě povoleno příslušnou dopravní značkou. Tímto jednáním neznámý řidič naplnil skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu porušením povinnosti stanovené v § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu.

Protože uvedený přestupek lze v souladu s právním předpisem projednat uložením pokuty příkazem na místě, totožnost řidiče není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku, a jsou splněny i podmínky podle § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu, je výzva k úhradě finanční částky ve výši 400 Kč podle § 125h odst. 1 a 2 tohoto zákona právně podložena. **Uvedené přestupkové jednání a zaplacení stanovené částky nemá za následek zápis bodů do evidenční karty řidiče.**

P o u č e n í:

Je-li určená částka uhrazena nejpozději v den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností věc odloží. V opačném případě obecní úřad s rozšířenou působností pokračuje v šetření přestupku. Je-li určená částka uhrazena po dni splatnosti, obecní úřad ji bezodkladně vrátí provozovateli vozidla a pokračuje v šetření přestupku. Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který jej vyzval k úhradě určené částky, písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, a to ve lhůtě podle ustanovení § 125h odst. 3 zákona o silničním provozu (tj. do 30 dnů ode

Str. 1

Příloha 4 – vzor Výzva provozovateli, str. 2

Č. j.: SO. /2023

dne doručení výzvy). Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení. K podání vysvětlení můžete využít přiložený formulář. Jestliže provozovatel vozidla nejpozději v den splatnosti neuhradí určenou částku ani nesdělí MMČB údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, bude správní orgán pokračovat v šetření přestupku.

Dle ustanovení § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu. Dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Za přestupek podle odstavce 1 lze uložit pokutu. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyšuje 10.000 Kč.

Část II. – předvolání

V případě, že provozovatel určenou částku ve stanovené lhůtě neuhradí, ani nesdělí písemně údaje o totožnosti řidiče vozidla v době zjištění přestupku, je povinen se podle ustanovení § 59 a § 137 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, dne 18. 10. 2023 v 09:00 hod. dostavit do budovy Magistrátu města České Budějovice, správní odbor, oddělení dopravních přestupků, ul. Jeronýmova 1, 3. poschodí, číslo dveří 419, a podat v uvedené věci vysvětlení.

- Podle § 137 odst. 2 správního řádu je každý povinen podat správnímu orgánu vysvětlení k prověření oznámení, ostatních podnětů a vlastních zjištění, která by mohla být důvodem k zahájení řízení z moci úřední. Podání vysvětlení může odepřít ten, kdo by jím způsobil sobě nebo osobě blízké (ustanovení § 22 zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník) nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt.
- Předvolaný je podle § 59 správního řádu povinen dostavit se včas na určené místo; nemůže-li tak ze závažných důvodů učinit, je povinen bezodkladně se omluvit správnímu orgánu s uvedením důvodů. Za závažné důvody není považováno plnění pracovních povinností.
- Na osobě podávající vysvětlení nelze požadovat vysvětlení o utajovaných informacích chráněných zvláštním zákonem, které je povinná zachovat v tajnosti, ledaže byla této povinnosti příslušným orgánem zproštěna a dále nelze požadovat vysvětlení též tehdy, jestliže by svým podáním vysvětlení porušila státem uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže byla této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěna.
- Podle ustanovení § 137 odst. 2 správního řádu tomu, kdo bezdůvodně odepře podat vysvětlení, může správní orgán uložit pořádkovou pokutu až do výše 5.000 Kč.

Pokud se provozovatel vozidla anebo řidič k podání vysvětlení nedostaví, správní orgán bude dále postupovat v souladu s ustanovením § 125f zákona o silničním provozu, kdy v souladu s ustanovením § 76 odst. 1 písm. k) zákona o odpovědnosti za přestupky výše uvedený přestupek nezjištěného řidiče odloží, a o přestupku provozovatele dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, spočívající v porušení § 10 odst. 3 tohoto zákona, rozhodne příkazem.

**MAGISTRÁT MĚSTA
ČESKÉ BUDĚJOVICE**
správní odbor
oddělení dopravních přestupků
-7-

Bc. Eva Kastlová
oprávněná úřední osoba



Příloha 4 – vzor Výzva provozovateli, str. 3

Č. j.: SO/██/2023

Vysvětlení dle § 137 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Já, níže podepsaný provozovatel dále uvedeného vozidla, podávám tímto ve smyslu ustanovení § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu, na základě výzvy Magistrátu města České Budějovice, správního odboru, výše uvedeného č. j., následující vysvětlení k přestupku, který byl spáchán tím,

že dne 30. 08. 2023 v 09:48 hodin stálo motorové vozidlo tovární značky Renault, rz █████, v obci České Budějovice, ul. K. Chochoły, u domu č. p. 6, a to na chodníku, přestože to není v daném místě povoleno příslušnou dopravní značkou.

Řidičem vozidla, který se dopustil výše uvedeného jednání, byl:

Jméno:

Příjmení:

Datum narození:

Adresa trvalého pobytu:

Obec:

Část obce:

Ulice a č. p.:

PSČ:

Tel.:

Dne:

Doručovací adresa (pokud se liší od trvalého pobytu):

Obec:

Část obce:

Ulice a č. p.:

PSČ:

Tel.:

Podpis:

OBCE V PŮSOBNOSTI SO ORP ČESKÉ BUDĚJOVICE

- | | | |
|------------------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1. Adamov | 26. Hluboká nad Vltavou | 53. Planá |
| 2. Borek | 27. Homole | 54. Plav |
| 3. Borovnice | 28. Hosín | 55. Radošovice |
| 4. Boršov nad Vltavou | 29. Hradce | 56. Roudné |
| 5. Bošilec | 30. Hrdějovice | 57. Rudolfov |
| 6. Branišov | 31. Hůry | 58. Římov |
| 7. Břehov | 32. Hvozdec | 59. Sedlec |
| 8. Chotýčany | 33. Jankov | 60. Srubec |
| 9. Čakov | 34. Jivno | 61. Staré Hodějovice |
| 10. Čejkovice | 35. Kamenný Újezd | 62. Strážkovice |
| 11. České Budějovice | 36. Komařice | 63. Strýčice |
| 12. Dasný | 37. Kvítkovice | 64. Střížov |
| 13. Dívčice | 38. Lednice | 65. Ševětín |
| 14. Dobrá Voda u Českých Budějovic | 39. Libín | 66. Štěpánovice |
| 15. Doubravice | 40. Libnič | 67. Úsilné |
| 16. Doudleby | 41. Lipí | 68. Včelná |
| 17. Drahotěšice | 42. Lišov | 69. Vidov |
| 18. Dříteň | 43. Litvínovice | 70. Vitín |
| 19. Dubičné | 44. Mazelov | 71. Vlkov |
| 20. Dubné | 45. Mokřý Lom | 72. Vrábče |
| 21. Dynín | 46. Mydlovary | 73. Vráto |
| 22. Habří | 47. Nákří | 74. Záboří |
| 23. Heřmaň | 48. Nedabyle | 75. Zahájí |
| 24. Hlavatce | 49. Neplachov | 76. Závraty |
| 25. Hlincová Hora | 50. Nová Ves | 77. Zliv |
| | 51. Olešník | 78. Zvíkov |
| | 52. Pištín | 79. Žabovřesky |

Příloha 6 – Žádost o poskytnutí informace dle z. 106/1999 Sb.

Žádost o poskytnutí informace

podle zákona o svobodném přístupu k informacím (106/1999 Sb.)

Statutárnímu městu České Budějovice
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice

V souladu se zákonem o svobodném přístupu k informacím žádám o poskytnutí těchto informací:

Údaje ze statistiky dopravních přestupků, projednaných magistrátem města České Budějovice, správní odbor, oddělení dopravních přestupků, a to v období let 2019-2022, konkrétně údaje za každý rok, takto:

Přestupky, nesouvisející s parkováním:

- 1) celkový počet došlých oznámení (z. 168/1999, z. 56/2001, z. 361/2000)
- 2) z celkového počtu odloženo + postoupeno + zastaveno
- 3) počet projednaných přestupků (z toho příkazem na místě / příkazem / ve správním řízení)
- 4) z celkového počtu „převedeno do dalšího roku“
- 5) vývoj těchto přestupků v jednotlivých letech (pouze počty): § 125c/1f)2, § 125c/1f)3, § 125c/1f)4, § 125c/1f)5, § 125c/1e)1, § 125c/1b), § 125c/1d), alkohol nebo JNL u cyklistů: § 125c/1b), c) (vč. elektrokoloběžek a elektrokol...)
- 6) uložené pokuty v jednotlivých letech – počet, v jaké částce (zapláceno x předáno do vymáhání)
- 7) počet podaných odvolání proti R (z toho potvrzeno ev. změněno x zrušeno a vráceno k novému projednání x zastaveno)
- 8) počty uložení správního trestu zákazu řízení

Přestupky, související s parkováním (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla → výzvy)

- 1) celkový počet došlých oznámení
- 2) počet výzev, zaplacených provozovatelem ve lhůtě + zaplacená celková částka
- 3) počet výzev, zaplacených po předvolání konkrétním řidičem + zaplacená částka
- 4) počet výzev, převedených do správního řízení + zaplacená celková částka

Počty oprávněných úředních osob k projednávání dopravních přestupků (celkový počet + z toho „pouze“ na výzvy/VPV/parkování)

Údaje o žadateli – fyzické osobě:¹

Jméno a příjmení: Bc. Eva Kastlová

Datum narození: 22. 12. 1975

Adresa místa trvalého pobytu: tř. 28. října 1593/3, 370 01 České Budějovice

IDDS: 5skmk79

V Č. Budějovicích dne 08. 08. 2023

podpis žadatele:]

¹ Struktura údajů vychází z § 14 odst. 2 zákona o svobodném přístupu k informacím (106/1999 Sb.).

Příloha 7 – Sdělení – statistiky přestupků



Magistrát města České Budějovice

Správní odbor
nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1
370 92 České Budějovice

Magistrát města České Budějovice

správní odbor
pracoviště Jeronýmova 1
370 92 České Budějovice

Internet: <http://www.c-budejovice.cz/>
Tel. ústředna: 386 805 111

Eva Kastlová
tř. 28. října 1593/3
370 01 České Budějovice

Značka:	Vyřizuje:	Tel.:	E-mail:	Datum:
Info dle 106/2023/Kas	Ing. Jan Kostík	386 805 025	KostikJ@c-budejovice.cz	17. 08. 2023

Sdělení

Na základě žádosti o poskytnutí informací dle z. 106/1999 Sb. ze dne 08. 08. 2023 Vám předávám údaje ze statistiky Oddělení dopravních přestupků Správního odboru za požadované období let 2019-2022.

**MAGISTRÁT MĚSTA
ČESKÉ BUDĚJOVICE**
správní odbor
oddělení dopravních přestupků
-7-

Ing. Jan Kostík
Vedoucí správního odboru

Příloha:
Tabulka ze statistiky ODP SO 2019-2022

Rozdělovník:
1x Eva Kastlová – osobní převzetí

Příloha 7 – sdělení – statistiky přestupků, str. 2

Příloha k informaci podle z. 106/1999 Sb.

Č. j. Info dle 106/2023/Kas

PŘESTUPKY OSTATNÍ (MIMO VÝZVY PROVOZOVATELI)

Základní údaje

	2019	2020	2021	2022
Oznámeno	4393	4055	4067	5423
Z toho odloženo	1504	1131	1201	2052
Z toho postoupeno	17	49	73	64

Fáze projednání přestupků

	2019	2020	2021	2022
Celkem	2872	2875	2793	3307
Příkaz na místě	272	316	356	452
Příkaz	1377	932	1091	1143
Správní řízení	84	75	99	88
Převedeno	1146	1548	1570	1461

Přestupky dle skutkových podstat

	2019	2020	2021	2022
§ 125c / 1 f) 2	38	85	56	32
§ 125c / 1 f) 3	79	133	53	56
§ 125c / 1 f) 4	102	155	61	112
§ 125c / 1 f) 5	33	34	30	31
§ 125c / 1 e) 1	49	100	97	114
§ 125c / 1 b)	196	169	197	195
§ 125c / 1 d)	52	110	109	135
Cyklisté § 125c/1b),c)	21	20	19	32

Uložené správní tresty

	2019	2020	2021	2022
Celkem	2840	1918	1512	1666
Celková částka	12.088.750	10.103.600	12.051.200	9.977.500
Zaplaceno	7.710.393	6.510.072	7.443.675	5.739.478
Předáno do vymáhání	447	424	420	332
Zákazy řízení	292	415	424	482

Podaná odvolání

	2019	2020	2021	2022
Celkový počet	53	48	40	25
Potvrzeno	29	32	28	23
Zrušeno/vráceno	17	13	9	1
Zastaveno	7	4	3	1

Příloha 7 – sdělení – statistiky přestupků, str. 3

*Příloha k informaci podle z. 106/1999 Sb.
Č. j. Info dle 106/2023/Kas*

PŘESTUPKY, SOUVISEJÍCÍ S PARKOVÁNÍM

	2019	2020	2021	2022
Oznámeno	7483	9080	12625	13364
Zaplacené výzvy	3569	4839	7114	8206
PnM – řidič	580	533	675	483
Správní řízení	481	336	629	923

Částky

	2019	2020	2021	2022
Zaplacené výzvy	1.076.500	1.456.600	2.098.900	2.247.100
Příkazy na místě	167.900	76.900	221.400	164.250
Příkaz provozovateli	1.162.700	591.700	1.897.400	1.974.400

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE – počty oprávněných úředních osob

	2019	2020	2021	2022
Počet OÚO	16	16	18	18
Z toho pouze na „výzvy“	4	4	6	5

Z roku 2018 do roku 2019 bylo převedeno 681 případů + 127 parkování (netýká se zónového parkování, které se začalo v r. 2018 teprve povolna realizovat, a tedy se nepřevádělo v dané oblasti nic.

Příloha 8 – Rozhovory

Rozhovory s pracovníky ODP

Respondent 1

Otázka 1: jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpověď: „přibližně rok a půl“.

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních přestupků za dobu Vašeho působení?

Odpověď: „podle mě počet přestupků klesá, s výjimkou výzev, ale obstrukce jsou častější, složitější“.

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpověď: „vadná podání, podjatost, požadavky na výsledch policistů, problémy s doručováním, třeba zřízení datové schránky v průběhu řízení, nedoložené omluvy z jednání. Obecně tohle často aplikují zástupci“.

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpověď: „určitě, hlavně NSS. Nejvíce u přestupků, souvisejících s rychlostí.“

Otázka 5: jak byste hodnotil/a vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: „nejvíce asi stoupají přestupky, související s parkováním a mírně se snížil počet přestupků, souvisejících s překročením nejvyšší dovolené rychlosti, předjíždění“.

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpověď: „pokud pomineme parkování, tak určitě překročení rychlosti, dopravní nehody, nerespektování červené nebo žluté, propadlá technická prohlídka, předjíždění, alkohol, řízení bez řidičských oprávnění, telefonování, minimálně jsou oznamovány přestupky, související s nevyhovujícím technickým stavem vozidla“.

Otázka 7: jaké námítky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíce problematické?

Odpověď: „ty, co souvisí s rychlostí, způsob měření, záměna řidiče, provést návod k obsluze jako důkaz, chybějící materiální stránka přestupku, krajní nouze“.

Doplňující otázka: myslíte si, že námitek přibývá nebo ubývá?

Odpověď: „přibývá“.

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona o silničním provozu? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpověď: „jako pozitivní hodnotím řidičské oprávnění na osobní vozidlo od 17 let, řízení s mentorem a zkušební dobu pro začátečníky... U výzev souhlasím s navýšením až na pětinásobek, někteří si opravdu z pokuty 2.500 Kč za několik „parkovaček“ vůbec nic nedělali. Možnost zvýšit rychlost na dálnici na 150 km/h taky fajn, ale je to potřeba dobře ošetřit značkami ... Elektronický systém raději ne, řidiči by pak tvrdili, že tam ta 150 zrovna svítla a byl by problém s dokazováním. A pak některé věci, které mi v novele chybí, nebo vadí. U přestupku řízení bez řidičského oprávnění se nerozlišuje, jestli ta osoba někdy oprávnění měla nebo vůbec ne, popřípadě má „béčko“, ale nemá B+E. Když si někdo „jen neodblokuje“ ŘO po skončení zákazu řízení, měl by asi dostat mírnější trest. Stejně tak u jízdy pod vlivem alkoholu se mi zdá zákaz řízení na 6 měsíců třeba u hodnoty 0,02 promile zbytečně přísný. Každopádně nulová tolerance musí zůstat zachovaná... Na druhou stranu má správní orgán teď možnost snížit zákaz řízení pod dolní hranici, což nebylo, to nepovažuji vůbec za šťastné řešení. Obviněným až tak nevadí ta uložená pokuta, citelný je ten zákaz, to je pro ně skutečný trest. Podle mě to bude zneužitelné... A v zákoně chybí u strážníků městské policie projednat možnost některých přestupků příkazem na místě, třeba nepředložení dokladů“.

Respondent 2

Otázka 1: jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpověď: „na správním odboru pracuji 5 let na pozici referenta konajícího správní řízení“.

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních přestupků za dobu Vašeho působení?

Odpověď: „po počátečním velkém nárůstu, kdy se lidi naučili parkovat, nastal pokles a následně nárůst postupným doplněním vozového parku o další vozidlo. Kdybych měl zhodnotit vývoj projednávání dopravních přestupků, nastal zde zlom kdy došlo v souvislosti s jednáním na KÚ ke sjednocení, kdy vydávané rozhodnutí reflektují požadavky krajského úřadu. Tudiž se snížil počet podávaných odporů a odvolání proti vydaným rozhodnutím“.

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpověď: „nejčastější je podávání neúplných podání, tzn. Neúplné údaje k identifikaci fyzických osob nebo uvádění cizinců, kteří jsou následně uváděni jako zemřelé osoby. Sdělení fiktivního řidiče“.

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpověď: „ano, musíme využívat, opíráme se hlavně o rozsudky NSS a KS“.

Otázka 5: jak byste hodnotil vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: „hlavně v r. 2023 jsme pocítili nárůst s ohledem na zavedení druhého monitorovacího vozidla v březnu 2023, kdy nárůst případů byl až o 60 %“.

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpověď: „co se týče parkovacích zón, tak nejčastěji jsou to přestupkové jednání provozovatele vozidla. V případě, že je oznámen řidič, tak jsou to přestupky fyzických nebo právnických osob“.

Otázka 7: jaké námitky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíce problematické?

Odpověď: „jsou vznášeny námitky jednak proti materiální stránce věci, jednak proti formální stránce věci. U toho materiálního: nemám zapláceno, vždyť se tak moc nestalo. A co se týká materiální stránky, že se přestupek nestal“.

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona o silničním provozu? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpověď: „po velmi krátké době její účinnosti se jeví velmi dobré možnost udělování u chronických neplatičů až 5násobek sankce při vydávání příkazu u výzev... Dále určitě bude přínosná možnost fikce doručení výzvy do zahraničí po 30 dnech. Jakož i započtení uhrazené částky výzvy do příkazu provozovateli, který ji uhradil po splatnosti. Takže vesměs novelu vnímám doposud jako pozitivní“.

Respondent 3

Otázka 1. jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpověď: „zhruba rok a půl jako referentka dopravních přestupků“.

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních přestupků za dobu Vašeho působení?

Odpověď: „já si myslím, že oznámení chodí míň, ale parkovaček bude určitě víc“.

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpověď: „myslím si, že ty, kde mají obvinění zástupce jsou to jednoznačně neúplná nebo vadná podání. To je hodně nepříjemné a taky nepochopitelné, když v každém řízení

vyzýváte toho stejného advokáta, aby uvedl odvolací důvody... Často ještě zkoušejí uplatňovat požadavky na výslech policistů, námitky podjatosti, ničím nepodložené omluvy z jednání, tvrdí, že jsou na dovolené nebo nemocní. Obecně se obstrukce hodně objevují u rychlostí, červené, předjíždění, telefonování, prostě celkově u bodovaných přestupků. Hlavně se tím snaží řízení prodlužovat“.

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpověď: *„často jí využívám u jízdy na červenou, telefonování nebo rychlostí, hlavně rozsudky Nejvyššího správního soudu, a považuji ji za prospěšnou“.*

Otázka 5: jak byste hodnotil/a vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: *„jak už jsem říkala, určitě je víc výzev – parkování, a podle mě taky jízdy na červenou nebo žlutou. Naopak se snížil počet přestupků, souvisejících s překročením rychlosti, které oznamovala městská policie, takže tady ve městě. Jinak u těch ostatních to je přibližně pořád stejné“.*

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpověď: *„myslím si, že kromě parkování asi překročení rychlosti, spíš poslední dobou mimo obec než v obci, jízda na červenou/žlutou, odmítačky, řízení vozidla bez řidičských oprávnění, telefonování za jízdy“.*

Doplňující otázka: Co třeba cyklisti a koloběžky, taky projednáváte?

Odpověď: *„projednáváme, jedná se spíš o cyklisty, hlavně na chodníku, pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek“.*

Otázka 7: jaké námitky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíce problematické?

Odpověď: *„myslím si, že hlavně co se týče materiální stránky, u rychlostí nebo odmítaček, tam hlavně námitka, resp. se ještě odkazují na krajní nouzi, u rychlostí taky chybné měření, záměna řidiče, u jízdy na červenou námitka, že by řidič nestihl bezpečně zastavit“.*

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona o silničním provozu? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpověď: *„protože je hodně přestupků, které souvisejí s parkováním, kde figurují ti stejní provozovatelé, je pozitivní možnost navýšit pokutu provozovateli až na pětinasobek. Řidičák tzv. na zkoušku si myslím, že je taky dobrý, mladí řidiči se musí vyjezdit a hlavně naučit chovat tolerantně v provozu. Naopak negativní je podle mě zrušení zákazu činnosti*

u seniorů bez předloženého potvrzení o lékařské prohlídce, bude se s tím švindlovat, a podvádět, potvrzení se budou antidatovat. Přitom tady vidáme často seniory jako viníky dopravních nehod, měla by se jim taky věnovat pozornost, jako začínajícím řidičům... Nebo třeba u neřidičů, kteří si neodblokovali řidičské oprávnění by možná mohl být trest mírnější než u těch, co řidičák nikdy vůbec neměli... A ještě je určitý prostor u řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Máme tady nulovou toleranci, což je podle mého názoru v pořádku, ale dolní hranici správních trestů bych u hodnoty do 0,3 promile snížila, ostatně body jsou až nad tuhle hodnotu, tak by to bylo logické ... Naopak přibyla možnost snížit zákaz řízení pod dolní hranici, s čímž absolutně nesouhlasím, ten zákaz je výchovnější, pokuta nemá takový efekt“.

Respondent 4

Otázka 1: jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpoověď: *„na správním odboru pracuji něco málo přes dvacet let jako referent, kde projednávám dopravní přestupky“.*

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních PŘ za dobu Vašeho působení?

Odpoověď: *„Obecně se častěji oznamují přestupky, které jsou spojené se zápisem do bodového systému. A právě od zavedení bodového systému. S nebodovanými přestupky většinou řidiči souhlasí a jsou vyřešeny příkazem na místě“.*

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpoověď: *„podle mě zpochybňování výsledku měření u rychlosti jednoznačně, spolu s návodem k obsluze nebo provedení výsledku policistů anebo záměna řidiče, to je někdy problém... Obstrukcí je ale obecně čím dál tím méně, protože byly směřovány hlavně k dosažení prekluze a od účinnosti nového zákona o přestupcích jsou na projednání celkem až tři roky, takže pomalu ztratily smysl... Zástupci skoro pořád posílají neúplná podání, to je nepříjemné zdržování, a rozhodně záměr, jsou to advokáti, náležitosti podání (hlavně u odvolání) samozřejmě znají“.*

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpoověď: *„tak z judikatury nejspíš hlavně rozsudky Nejvyššího správního soudu“.*

Otázka 5: jak byste hodnotil vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: „mám pocit, že co do počtu, oznámení dopravních přestupků klesá, tedy s výjimkou parkování. Tam je tendence určitě stoupající, hlavně u VPV, od té doby, co jezdí po městě druhé parkovací auto“.

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpověď: „určitě parkování, překročení rychlosti, jízda na červenou nebo žlutou, od jara do podzimu často taky cyklisti nebo koloběžkáři pod vlivem alkoholu, často i s nehodou, neřidiči, neplatná technická, nepřeepsané vozidlo po změně majitele“.

Otázka 7: jaké námitky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíc problematické?

Odpověď: „zpochybňování výsledku měření u rychlosti jednoznačně, ale už je na to dost judikatury, takže jsou většinou neopodstatněné. U žluté pak údajná nemožnost bezpečně zastavit vozidlo. Obecně nenaplněná materiální stránka, někdy ještě krajní nouze“. Sem tam někdo zpochybňuje fikci doručení“.

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpověď: „Okamžité zadržení ŘP u přestupku § 125c/1f)2 je určitě pozitivní, obvinění většinou nepraktikují obstrukce, když mají ŘP zadržený. Zákonodárci mohli ještě rozlišit víc skutkových podstat u neřidičů, jako úplní nebo mají blokaci po zákazu; a taky u alkoholu, když body jsou až od 0,3 promile, ale tresty už od 0,01... U některých přestupků bude nově platit 2x a dost, ale některé jsou tak nebezpečné, že to není úplně vhodné. Třeba jízda v protisměru nebo couvání na dálnici, vjíždění na železniční přejezd, když je to zakázáno apod. U takových přestupků většinou dojde k nehodě a fatálním následkům... a zákaz tam bude spojen až s nějakým zraněním, to není moc výchovné a preventivní... Zvýšení rychlosti v některých úsecích dálnic na 150 km/h by možná zvýšilo plynulost provozu, ale při využití telematiky a přechodném zvýšení by mohly nastat problémy s dokazováním... takže aplikace v praxi ukáže, zda to je pozitivum nebo ne“.

Respondent 5

Otázka 1: jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpověď: „9 let pracuji jako referent majetkových přestupků, půl roku jako vedoucí ODP“.

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních přestupků za dobu Vašeho působení?

Odpověď: „*tak za ten půlrok, to není moc dlouhá doba, můžu porovnat s Agendiem (pozn. autorky = evidenční systém) nebo z doslechu od kolegů, že ten nápad se snížil proti dřívějšímu. Co se týká ještě toho vývoje, tak si myslím, že k tomu přispělo, co se týká těch aktivních spisů, rovnoměrnější rozdělování té agendy z hlediska náročnosti či množství*“.

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpověď: „*typicky to jsou požadavky zmocněnců, kdy v podstatě vyžadují provedení výslechu policistů v případech, kde to není třeba. Mnohdy se setkáváme s požadavkem provést důkaz manuálem k rychloměru. A samozřejmě jejich oblíbené podané blanketní podání, blanketní odvolání, nepodepsané podání apod.*“.

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpověď: „*tak prospěšnost judikatury, to je jasně dáno. A už v návaznosti na činnost těch zmocněnců se využíváme judikatura, která se týká doručování, dokazování a podání jednotlivých. U těch důkazů zejména judikáty, které se týkají provedení nebo neprovedení důkazů nebo důkazní minimum pro daný typ přestupku. A co se týká podání, tak to už je celkem prosouzeno a vtěleno do správního řádu*“.

Otázka 5: jak byste hodnotil vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: *tak z hlediska četnosti můžu zhodnotit za ten půl rok, že konstantní nápad je co se týče dopravních nehod, řízení bez ŘO, naopak v návaznosti na počasí. Měření rychlosti a vážení, přes zimu toho bylo méně, teď (mám na mysli polovinu února) to naopak začíná přibývat*“.

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpověď: „*tak co se týká té četnosti, paradoxně přes zimu byla hodně technická oproti těm samozřejmě běžně oznamovaným přestupkům, nehody bez ohledu na počasí konstantní, ty jsou ale časté. Alkohol za volantem, „e) jedničky“, odmítačky*“.

Otázka 7: jaké námitky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíce problematické?

Odpověď: „*záměna osob řidiče, zrovna dneska jsme řešili, dál typicky kontrola úseku měření před jeho realizací (zakrytá značka, chyběla...).* Výsledek měření, další vděčné téma pro zmocněnce, kdy dle jejich názoru ten výstup nemůže být relevantní. Co se týká ještě

dalších námitek, často používají zmocněnci námitku, že v daném jednání absentuje materiální znak, nikoho jsem neohrozil, silnice byla volná, nemohlo dojít k spáchání přestupku výjimečně krajní nouzi, nicméně tu uplatňují jak v řízení o dopravním přestupku, tak i u přestupku majetkového“.

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona o silničním provozu? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpověď: *„tak začal bych asi tím z mého pohledu negativním. Nešťastné je podle mě ustanovení o prolomení spodní hranice zákazu řízení motorových vozidel. Ještě zatím jsme se neseekali přímo s touhle námitkou za první dva měsíce účinnosti, nicméně krajský úřad už má nějaké rozhodnutí. Tam si myslím, že měli ponechat tu jasně danou spodní hranici... musíme to odůvodnit, proč jsme nešli pod spodní hranici, stejný problém bude mít krajský úřad, který se bude vypořádávat s námitkou v rámci odvolacího řízení v tom tématu. Naopak to pozitivní vidím, začněme u toho nejjednoduššího, u výzev, v podstatě do teď měli řidiči tady srandu po městě v tom ohledu, že vlastně za 30 pokračujících skutků mohli obdržet max. horní hranici 2.500 Kč. Už teď se zvedá po novu od 2.000 Kč do 5.000 Kč, při pokračujícím jednání je tam možnost uložit pětinasobek. Další velkou výhodou vidím v podstatě u odložení či zastavení přestupku, co se týká pokračujících skutků u výzev. Máme 30denní lhůtu, po kterou ještě budeme spojovat, resp. já si to tak vykládám: od prvního dne, 30 dnů, spojíme do jednoho rozhodnutí (příkazu) a můžeme uložit už až ten pětinasobek ... a další měsíc to samé. Takže tam vidím velkou výhodou téhle úpravy ve vymýcení tohoto nešvaru, jak jsem popsal. A pak samozřejmě mláďi vpřed ŘP na zkoušku, to je velká věc pro mladé řidiče. Bodový systém se zpřehlednil: 2, 4, 6 je naprosto jednoznačné, jednoduché. Krátkodobě si myslím, že než řidiči naplní svoje bodová konta, tak bude to projednávání svižnější, ke konci pololetí odhaduju, případně během toho prvního roku, až narazí na ten strop, se budou daleko víc bránit. Takže vlastně ten zákaz, který u řady přestupků odpadl, bude v časovém horizontu si myslím do jednoho roku dohnán tím samotným bodovým stropem, kdy ten postih je samozřejmě razantnější, ne jeden rok, bez poloviny“.*

Respondent 6

Otázka 1: jak dlouho pracujete na správním odboru? Na jaké pozici?

Odpověď: *„na SO pracuji zhruba 25 let, z toho 13 let na pozici vedoucího odboru“.*

Otázka 2: jak byste stručně zhodnotil/a vývoj agendy projednávání dopravních přestupků za dobu Vašeho působení?

Odpověď: „postupně se samozřejmě ta agenda vyvíjí směrem ke zpřísnování těch jednotlivých přestupků, ke zpřísnování jejich detekce. Víceméně, v současné době se nás nejvíc dotýkají případy zejména nesprávného parkování, řízení bez řidičského oprávnění, jízdy na červenou, nedovolené překročení rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Naopak v menší míře se projevují případy nepřipoutání za jízdy, zákazu předjíždění a podobných přestupků. Co se týká těch nejčastějších případů toho nesprávného parkování v rámci území města Českých Budějovic, je to v podstatě spojeno s detekcí zónového parkování, které u nás bylo uvedeno do činnosti od konce r. 2018 v roce 2023 byla detekce posílena o druhé detekční vozidlo, které funguje nezávisle na tom prvním, které je tady od roku 2018 detekuje neuhrazené parkované v jednotlivých zónách města. Samozřejmě, tím je dáno i to, že projednáváme víc těch nebodovaných přestupků jako přestupků, za které se ukládají body. Co se týká kvality zpracování těch přestupku, postupně se rok od roku zvyšuje, ať už vzhledem ke zkvalitnění činnosti řekněme v návaznosti na judikaturu správních soudů, v návaznosti na lepší možnosti metodického vedení ze strany nadřízených orgánů, ale samozřejmě i co do kvality personální“.

Otázka 3: které obstrukční taktiky jsou dle Vašich zkušeností nejčastější?

Odpověď: „zcela určitě to v minulosti byly námitky podjatosti, v současné době jsou to spíš neúplná nebo nedokonalá podání ze strany účastníků řízení, nedůvodné návrhy na výslechy svědků, zejména policistů, kteří projednávali přestupek na místě, v neposlední řadě z hlediska přestupků na úseku odpovědnosti provozovatele vozidla je to ohlášení těch neexistujících nebo fiktivních řidičů motorových vozidel“.

Otázka 4: využíváte ve své práci judikaturu? Jakou? Považujete jí za prospěšnou?

Odpověď: „zcela určitě, zejména je to judikatura Nejvyššího správního soudu a jednotlivých krajských soudů. Přispěla ke zjednodušení naší práce i k jejímu zkvalitnění“.

Otázka 5: jak byste hodnotil vývoj dopravních přestupků z hlediska četnosti?

Odpověď: „počet dopravních přestupků se rok od roku zvyšuje, jak už jsem říkal, v rámci Českých Budějovic je to dáno i zřízením zónového parkování a posilováním kontroly. Z hlediska těch případů v Covidových letech 2020-2021, tam byl znatelný pokles přestupků, nicméně jsme si to naopak vynahradili v letech následujících, kdy naopak

k tomu výraznému zvýšení dopravních přestupků na území města Českých Budějovic a v jeho územní působnosti došlo“.

Doplňující otázka: Z hlediska počtu co ty výzvy provozovatele, nebo ty přestupky, zjištěné tím parkovacím autíčkem, tam nárůst byl?

Odpoověď: *„tím, že nám fungují dvě detekční vozidla, došlo k postupnému nárůstu oznamovaných případů i ta částka určená provozovatelům vozidle se zvýšila, vliv na to mělo i samotné zvýšení té základní částky ze 300 Kč na 400 Kč v roce 2023“.*

Otázka 6: které přestupky (dle skutkové podstaty nebo právní kvalifikace) jsou dle Vaší zkušenosti nejčastěji oznamovány?

Odpoověď: *„samozřejmě, nejčastěji jsou oznamovány případy překročení povolené rychlosti jízdy, případy jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek a s tím spojených odmítnutí provedení lékařského vyšetření, dále jízda na červenou, v neposlední řadě potom dopravní nehody, kterých určitě na území města Českých Budějovic v posledních letech nestalo málo.“*

Otázka 7: jaké námitky v řízení jsou vznášeny nejčastěji, ev. jsou podle Vás nejvíce problematické?

Odpoověď: *„řekl bych, že v současné době je nejvíce namítána absence materiální stránky, celkem paradoxně, přestože ta materiální stránka je v drtivé většině přestupkových případů zřejmá. Pak jsou to námitky, zejména u měření rychlosti, na nesprávný postup policistů při měření, závadu měřicích zařízení apod. samozřejmě též výmluvy na nemožnost bezpečně zastavit vozidlo před křižovatkou před signálem Stůj nebo před signálem žluté barvy“.*

Otázka 8: jaký je Váš názor na novelu zákona o silničním provozu? Co by podle Vás mohla přinést pozitivního a naopak?

Odpoověď: *„novelu zákona vnímám víceméně pozitivně, určitě kvituji institut zadržení ŘP tzv. fikcí. Myslím si, že pro mladší zájemce o řízení motorových vozidel se příznivě jeví i tzv. mentorství, tzn. řízení za přítomnosti mentora ve vozidle. Samozřejmě, zvýšení výměry trestů vzhledem k tomu, že v mnoha případech řidiči ty tresty nerespektují, by mohlo přinést pozitivní účinek. Nicméně se zvýšením výměry těch trestů jde ruku v ruce i sofistikovanější obrana pachatelů, resp. větší počet těch přestupků je řešeno prostřednictvím právní pomoci advokátních kanceláří“.*