

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE
BODOVÉ HODNOCENÍ, PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH
ZÁKONEM O SILNIČNÍM PROVOZU

Zpracoval: Petr Jan Bakeš, BA (Hons)

Plzeň, 2016

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ
KATEDRA SPRÁVNÍHO PRÁVA

DIPLOMOVÁ PRÁCE
BODOVÉ HODNOCENÍ, PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH
ZÁKONEM O SILNIČNÍM PROVOZU

Zpracoval: Petr Jan Bakeš, BA (Hons)

Studijní program: Právo a právní věda

Studijní obor: Právo

Vedoucí diplomové práce: JUDr. et PhDr. Petr Kuchynka, Ph.D.

Katedra správního práva

Plzeň, 2016

Prohlášení

„Prohlašuji na svou čest, že jsem tuto diplomovou práci na téma Bodové hodnocení, porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu zpracoval sám, s využitím pramenů v práci uvedených“

V Plzni dne 25. března 2016

.....
Petr Jan Bakeš, BA (Hons)

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu mé diplomové práce panu JUDr. et PhDr. Petru Kuchynkovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky, jichž se mi od něj dostalo, dále bych rád touto cestou poděkoval za ochotu a vstřícnost, se kterou k nám studentům během studia přistupoval.

Rád bych rovněž touto cestou poděkoval své rodině, zejména manželce Romance a dětem Aničce a Honzíkovi, kteří v rámci mého studia prokazovali často nevšední trpělivost a porozumění.

OBSAH

1. ÚVOD.....	1
2. REGISTR ŘIDIČŮ, BODOVÉ HODNOCENÍ ŘIDIČE, ÚČEL A SMYSL	2
2.1 Krátké historické ohlédnutí.....	2
2.2 Řidič a registr řidičů	2
2.3 Bodové hodnocení řidiče, účel a smysl.....	7
3. KRÁTKÝ HISTORICKÝ EXKURS	10
3.1 Bodové hodnocení v České republice – jedná se opravdu o novinku?	10
3.2 Bodové hodnocení v Evropě.....	12
4. PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM, SE KTERÝMI JE SPOJEN ZÁZNAM BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE	13
4.1 Obecně o vybraných povinnostech řidiče	13
4.2 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání	15
5. ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝ MECHANISMUS PROVEDENÍ ZÁZNAMU BODŮ, PRÁVNÍ DŮSLEDKY DOSAŽENÍ CELKOVÉHO POČTU 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE, ODEČÍTÁNÍ BODŮ	17
5.1 Mechanismus provedení záznamu bodů	18
5.2 Právní důsledky dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče	25
5.3 Odečítání bodů v bodovém hodnocení řidiče	27
6. ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝ MECHANISMUS POZBYTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ V DŮSLEDKU DOSAŽENÍ 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE, POROVNÁNÍ S DALŠÍMI ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝMI ZPŮSOBY POZBYTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ	31
6.1 Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče.....	31
6.2 Porovnání s dalšími zákonem předvídanými způsoby pozbytí řidičského oprávnění	37
7. MOŽNOSTI OBRANY ŘIDIČE PŘED NESPRÁVNÝM ZÁZNAMEM BODŮ, ŘÍZENÍ O NÁMITKÁCH O POČTU BODŮ ZA PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM	40
7.1 Možnost obrany řidiče před nesprávným záznamem bodů.....	40
7.2 Řízení o námitkách o počtu bodů za porušení stanovených zákonem	43
7.2.1 Podání námitek	43
7.2.2 Řízení o námitkách před správním orgánem.....	48
7.2.3 Dokazování a hodnocení způsobilosti podkladů pro záznam bodů	55
7.2.4 Rozhodnutí v řízení o námitkách	64
8. VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ PO UPLYNUTÍ 12 MĚSÍCŮ OD JEHO POZBYTÍ V DŮSLEDKU DOSAŽENÍ 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE	69
9. ÚVAHY DE LEGE FERENDA.....	72
10. ZÁVĚR	75
11. PRAMENY	78

1. ÚVOD

Předmětem této diplomové práce je popsat způsob bodového hodnocení řidiče za porušení vybraných povinností řidičů motorových vozidel a upozornit na další následky spojené dovršením určitého počtu bodů v bodovém hodnocení řidiče. Práce si neklade za cíl podat vyčerpávající popis bodového hodnocení, ale má bodové hodnocení spíše přiblížit a upozornit na vybrané problémy s ním spojené. Práce nemá být jen teoretickým pojednáním, ale má na konkrétních reáliích ukázat složitost problematiky, které je obsažena v několika málo ustanoveních zákona o silničním provozu. Kusé informace o bodovém hodnocení a jeho důsledcích lze nalézt pouze v odborném motoristickém tisku, či komentářových zněních zákona o silničním provozu.

Téma své diplomové práce jsem si zvolil s ohledem na to, že bodové hodnocení řidiče se týká prakticky každého motoristy a jeho důsledky jsou v konečném důsledku totožné, jako výkon sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel uložených soudem, či správním orgánem. Přesto, že byl bodový systém zaveden již v roce 2006, překvapivě mnoho řidičů si jeho důsledky dodnes neuvědomuje a svým jednáním se často dostávají do obtížně řešitelných situací vrcholících pozbytím řidičského oprávnění. Ačkoliv má být bodové hodnocení nástrojem prevence před opakovaným pácháním vybraných přestupků, často se stává pastí na řidiče, kdy zejména pro řidiče profesionály může mít tzv. „vybodování“ dalekosáhlé důsledky jak v osobním, tak profesním životě.

V diplomové práci podrobím jisté kritice stávající právní úpravu bodového hodnocení řidiče, spolu s jistou nežádoucí nesystémovostí v souvislosti s bodovým hodnocením řidičů. Pokusím se poukázat na problémy s určitou mírou „pružnosti“ formulací vybraných povinností řidiče, spojených se záznamem bodů, ve vztahu ke skutkovým podstatám přestupků popsanych v ust. § 125c zákona o silničním provozu, které mohou vést až k odpočtu záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Diplomová práce reflektuje na právní stav ke dni 30. 09. 2015

2. REGISTR ŘIDIČŮ, BODOVÉ HODNOCENÍ ŘIDIČE, ÚČEL A SMYSL

2.1 Krátké historické ohlédnutí

Automobil je jednou z neodmyslitelných součástí každodenního života moderní společnosti. V českých zemích je rozvoj automobilismu spojen s Libereckým textilním podnikatelem Theodorem Liebegem, který v roce 1892 vyjel jako první na české silnice¹.

Mezi první normativní akty v českých zemích patří takzvaný Tereziánský patent z roku 1778, který byl vydán za vlády Marie Terezie. Upravuje pravomoci silničního personálu, který se staral o údržbu silnic. Platil nejprve na státních silnicích, později i na zemských a okresních. V roce 1875 vstoupila v platnost vyhláška o jízdě silničními parostrojí. Navazující místodržitelské nařízení z roku 1900 určovalo požadavky na vozidla a jejich označení, jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy, např. k rychlosti jízdy v uzavřené obci, zde bylo mimo jiné v § 23 normováno, že *„rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu.“*²

Tradice právních předpisů upravující provoz na pozemních komunikacích sahá do 18 století. V současné době jsou základními prameny, které normují chování účastníků silničního provozu, zejména pak řidičů a to:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění,
- zákon č. 247/2000Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v platném znění,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění,
- zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění.

2.2 Řidič a registr řidičů

Pro provoz každého dopravního prostředku je zásadní jeho řízení. Řízení dopravního prostředku představuje proces, který bychom mohli definovat jako nepřetržité dynamické reagování na množství podnětů za současného nastolení

¹ Štemberk, Jan. Automobilista v zajetí reality. Praha: Karolinum, 2008, s. 13

² Svátek, Zdeněk. Z historie pravidel silničního provozu, příloha Metodického zpravodaje autoškol, BESIP, 2003

optimální rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – pozemní komunikací - dopravní situací - dalšími účastníky silničního provozu. Řidič je přitom determinován svým zdravotním stavem, osobnostními vlastnostmi, schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a zkušenostmi, jako i morálními vlastnostmi, kam patří především sebekázeň, respektování pravidel, ohleduplnost a obecné dodržování zásad slušného chování.³

Z historických i současných právních pramenů upravujících silniční dopravu je zřejmé, že ústředním subjektem práv a povinností je řidič. Legální definici řidiče nalezneme v ust. § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění, kde zákonodárce normuje, že: „řidičem je účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“ Údaje o tom, kdo se smí, či nesmí účastnit silničního provozu, jako řidič motorového vozidla, evidují informační systémy veřejné správy.⁴

Veřejná správa v souvislosti s evidencí řidičů disponuje Registrem řidičů, který vedou obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Informace z tohoto registru jsou následně předávány do Centrálního registru řidičů, jehož správcem je Ministerstvo dopravy ČR.⁵

Registr řidičů je informačním systémem veřejné správy, který vede údaje o řidičích, kteří jsou držiteli toho kterého řidičského oprávnění, nebo kteří byli držiteli řidičského oprávnění a eviduje i celou řadu dalších informací o osobách, v souvislosti s dopravními agendami. Jedná se o agendový registr ve smyslu zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech v platném znění, který obsahuje údaje potřebné pro správu agend řidičů, ve kterém jsou evidovány tyto údaje:

- a) osobní údaje o řidiči uvedené v řidičském průkazu a v mezinárodním řidičském průkazu,
- b) evidenci vydaných řidičských průkazů,
- c) evidenci skupin vozidel, pro které byla udělena řidičská oprávnění,
- d) evidenci vydaných mezinárodních řidičských průkazů,
- e) evidenci řidičských průkazů vydaných výměnou za řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz členského státu,

³ Havlík, Karel, Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, s. 13,14

⁴ § 3 odst. 1 zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy v platném znění

⁵ § 119 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

- f) evidenci odevzdaných řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,
- g) evidenci spáchaných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- h) záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů,
- i) údaje o odnětí řidičských oprávnění pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a jejich navrácení,
- j) údaje o zákazech činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel uložených soudem za spáchané trestné činy nebo správním orgánem za spáchané přestupky, o přiměřených omezeních spočívajících ve zdržení se řízení motorových vozidel uložených v trestním řízení a údaje o zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby,
- k) evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,
- l) evidenci vyrobených a nevydaných tiskopisů mezinárodních řidičských průkazů a vyrobených a nevydaných tiskopisů potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu,
- m) evidenci vydaných řidičských průkazů za průkazy ztracené, zničené nebo neupotřebitelné,
- n) údaje o pozbytí řidičského oprávnění a údaje o vrácení řidičského oprávnění,
- o) údaje o pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku dosažením počtu 12 bodů v bodovém hodnocení, jedná-li se o řidiče, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem,
- p) evidenci vydaných průkazů profesní způsobilosti řidiče podle zvláštního právního předpisu,
- q) evidenci vydaných osvědčení pro učitele výuky a výcviku podle zvláštního právního předpisu,
- r) záznamy o účasti na pravidelném školení řidičů,

- s) údaje o exekučním příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění doručeném správci registru řidičů.

Zákonodárce tímto způsobem taxativně uvádí výčet údajů, které v registru řidiče mají být evidovány.⁶ Funkce registru řidičů směřuje zejména k naplnění souhrnu činností spočívajících ve výkonu vymezeného okruhu vzájemně souvisejících činností v rámci působnosti orgánu veřejné moci na úseku řidičských průkazů.⁷ Nicméně registr řidičů vedle své hlavní agendové funkce plní i funkci represivní a v omezené míře pak i funkci preventivní.

Represivní funkce registru řidičů spočívá zejména v tom, že v registru řidičů se evidují přestupky spáchané proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů, spolu s údaji o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné a zdravotní způsobilosti a údaji o zákazech činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel a dalších omezeních. V registru řidiče, jsou v registru evidovány prakticky všechny přestupky, kterých se řidič v souvislosti s řízením motorového vozidla dopustil⁸, dále zákazy činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, včetně přiměřených opatření spočívajících v omezení spočívajících ve zdržení se řízení motorových vozidel. Tyto informace jsou v registru řidiče vedeny bez omezení doby jejich evidování. Paradoxně je tak na pachatele přestupků v silniční dopravě pohlíženo mnohem přísněji, neboť v souvislosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu není právními předpisy pamatováno na zahlazení přestupku po uplynutí určité doby. Zákonodárce přitom v ust. § 106 Trestního zákoníku počítá s fikcí neodsouzení po zahlazení trestu, což zákon o přestupcích, zákon o provozu na pozemních komunikacích, ani zákon o základních registrech a ostatně ani jiný právní předpis aplikovatelný do dopravní agendy nezná. Tedy informace o přestupcích, či trestech spočívajících v zákazu činnosti se i nadále objevují ve výpisech z evidenční karty řidiče, bez ohledu na plynutí času.⁹ Správní orgány pak v rámci správního trestání zvažují i předchozí protiprávní jednání řidičů, která jsou vedena v registru řidičů. V souvislosti s evidencí přestupků je třeba zmínit, že zákonodárce zcela neodůvodněně normuje rozdílný přístup k pachatelům

⁶ § 119 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

⁷ §2 písm. d) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy v platném znění

⁸ §120 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

⁹ § 128 odst. 1,2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

přestupků, jež byly projednány v blokovém řízení, kdy pro ně stanovuje jiný režim, než ten, který je uveden v ust. §§ 119 odst. 2 písm. g) a 120 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť v ust. § 128 odst. 3 tohoto zákona normuje, že „*Oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, za který byla uložena pokuta vyšší než 1 000 Kč nebo za který lze uložit body v bodovém hodnocení řidičů, jsou orgány policie, Vojenské policie nebo obecní policie povinny zaslat do pěti pracovních dnů po projednání přestupku příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.*“

Z toho příkazu pramení jistá nesystémovost, kdy se nabízí otázka, zda je vůbec blokové řízení postaveno na roveň standardnímu řízení před správním orgánem a zda není tímto založen zcela neodůvodněný dvojitý přístup k pachatelům přestupků v dopravě. Tímto způsobem může být založena zcela neodůvodněná nerovnováha v přístupu k pachatelům přestupků, kdy pachatelé, kteří se podvolí neformálnímu projednání přestupku v blokovém řízení a pokud toto jednání nebude spojeno se záznamem bodů, budou zvýhodněni tím, že jim jejich protiprávní jednání v budoucnu nebude přičteno k tíži, s ohledem na to, že informace o uložení pokuty bude absentovat v registru řidiče. Zatímco pachatelé, kteří ať již ze své vůle, nebo proto, že orgány zmocněné k projednání přestupků v blokovém řízení k blokovému řízení nepřistoupili a jsou znevýhodněni do té míry, že zákonodárce nestanoví žádný limit pokuty, od kterého se záznamy o přestupcích vedou, platí tedy, že se zapisují všechny přestupky, bez ohledu na výši pokuty, či to, zda jsou spojeny se záznamem bodů.¹⁰

Preventivní funkce registru řidičů pak spočívá zejména v evidování počtu bodů v bodovém hodnocení řidiče, kdy zákonodárce taxativně normuje jakým způsobem¹¹ a za jaké jednání¹² jsou záznamy bodů prováděny. Řidič pak má možnost se seznámit z Výpisu z bodového hodnocení se svým aktuálním bodovým skóre. Bohužel preventivní funkce registru řidičů stojí a padá s aktivitou řidiče, což je dáno absencí příkazu zákonodárce zpravit řidiče o počtu dosažených

¹⁰Pozn. autora: právní úprava účinná před 1. červencem 2006 evidenci přestupků výrazně omezovala, jelikož byly evidovány pouze přestupky, za něž byla uložena pokuta vyšší než 2.000,- Kč, současné znění takový limit nestanoví, s výjimkou právě v ust. § 128 odst. 3, kdy je stanoven jiný režim oznamování pokuty v blokovém řízení s pokutou do výše 1.000,-Kč čímž je založena zcela nesystémová nerovnost v přístupu k pachatelům přestupků.

¹¹ § 123 b zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

¹² Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

bodů v bodovém hodnocení řidiče. Podle mého názoru je velkou chybou a selháním zákonodárce, že nepamatoval na uložení takové povinnosti obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, neboť je zcela v souladu se zásadami dobré správy, informovat řidiče o jeho bodovém skóre. Mělo by se tak dít, zejména s ohledem na zákonem předvídaný mechanismus provedení záznamu bodů, bez faktického vědomí řidiče.¹³ Z vlastní zkušenosti mohu říci, že se objevují jisté výjimky a to Městský úřad Kopřivnice a Městský úřad Hořice. Tyto úřady vedoucí registr řidiče v případě, že řidič dosáhne hranice 7 bodů, o této skutečnosti dotčeného řidiče písemně vyrozumí. Nicméně se jedná o zcela ojedinělý jev, který podle mého názoru je korektním jednáním a zcela koresponduje s úlohou veřejné správy. Tento názor je podporován i současnou rozhodovací praxí Nejvyššího správního soudu, která konstatuje, že bodové hodnocení řidiče je „specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů.“¹⁴ Je tedy zjevné, že pokud má být skutečně naplňována preventivní funkce registru řidičů, pak je nezbytné ze strany evidenčních orgánů obeznámit řidiče s jeho bodovým skóre, jelikož preventivní funkce registru řidičů tkví právě v tom, že řidiči je známo, kolik bodů má zapsáno v registru řidiče a je tak veden k nápravě svého chování, neboť je tak zdůrazněna hrozba odnětí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

2.3 Bodové hodnocení řidiče, účel a smysl

Bodové hodnocení řidiče bylo zavedeno do právního řádu ČR dnem 1. 8. 2006, na základě zákona č. 411/2005Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Bodové hodnocení řidiče je institut hodnocení chování účastníků silničního provozu, který dopadá prakticky jen na jednání řidičů motorových vozidel. Má se jednat o preventivní výchovný prostředek, kdy je dopředu zřejmé, jaké jednání bodově hodnoceno je a které nikoliv.

¹³ 123b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁴ Srov. Rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2009, č. j. 2 As 19/2009 - 93,

Smyslem bodového hodnocení je předcházení porušování zákona řidičem motorového vozidla pod hrozbou pozbytí řidičského oprávnění, což je zřejmé z ust. §123a Zákona o silničním provozu, kde zákonodárce normuje: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.*“

Účelem bodového hodnocení je odradit a odstrašit potencionální pachatele přestupků od takového jednání, které je potencionálně nebezpečné pro ostatní účastníky silničního provozu a je způsobilé navodit situaci, při které může docházet k úmrtí, či škodám na zdraví a majetku.¹⁵ Dále je účelem bodového hodnocení eliminovat ty neukázněné řidiče motorových vozidel, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, čímž se stávají nespolehlivými k řízení motorových vozidel.¹⁶ Nejvyšší správní soud např. v rozsudku ze dne 24. 10. 2013, č. j. 4 As 102/2013 - 38, rezultuje, že „*funkce bodového systému zavedeného zákonem o silničním provozu obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány body do určité výše. Tyto body přitom nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, nýbrž pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. Za spáchaný přestupek nebo trestný čin je tak řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň, jde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, je mu zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pozbývá řidič své řidičské oprávnění. Zákon o silničním provozu v příloze upravuje taxativní výčet protiprávních jednání a počtů bodů za tato jednání. Počet bodů za určité jednání je stanoven fixně, tedy nelze uplatnit správní uvážení*

¹⁵ Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým byl změněn zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁶ §123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

ohledně počtu bodů, které budou zaznamenány; stejně tak nelze zaznamenat počet bodů za jednání, které není v příloze uvedeno. “

Bohužel účel a smysl těchto opatření zcela nesystémově nedopadá na všechny řidiče, nýbrž jen na jednu skupinu účastníků silničního provozu a to řidiče motorových vozidel.¹⁷ Na ostatní účastníky silničního provozu, než řidiče motorových vozidel, zákonodárce zcela neodůvodněně pohlíží mnohem shovívavěji, ačkoliv i oni, v souvislosti s provozem tramvají, jízdních kol, potahových vozíků, atp. jsou způsobilý svým nezákonným jednáním založit situace zcela srovnatelné s těmi, které může navodit řidič motorového vozidla. Tedy je zcela neodůvodněně zaveden dvojitý přístup k pachatelům přestupků v dopravě, kteří je spáchali coby řidiči motorových vozidel a těmi, co je spáchali jako řidiči jiných, než motorových vozidel. Přitom střet vozidla např. s cyklistou, jedoucím na kole v rozporu se signálem červeného světla „Stůj“ značící pro cyklistu, stejně jako pro ostatní účastníky silničního provozu, zastavit vozidlo před dopravní značkou příčná čára souvislá a kde taková čára není, před světelným signalizačním zařízením,¹⁸ může mít stejně fatální následky pro všechny zúčastněné, stejně tak střet s tramvají, potahovým vozíkem, jezdcem na zvířeti, útvarem chodců, apod. Důsledky mohou být srovnatelné, jako by došlo ke střetu s jiným motorovým vozidlem.

Za první čtvrtletí roku 2015 bylo policií ČR vyšetřováno celkem 17.129 dopravních nehod, z toho řidiči nemotorových vozidel zapříčinili 200 dopravních nehod, chodci pak zapříčinili 281 dopravních nehod, a jiní účastníci dopravních nehod, než chodci a řidiči nemotorových vozidel, zapříčinili 152 dopravních nehod. V souvislosti s dopravními nehodami zapříčiněnými řidiči motorových vozidel zemřelo 109 osob, jiní účastníci silničního provozu zapříčinili smrt v 10 případech.¹⁹ Je tedy zřejmé, že i jiné osoby, než řidiči motorových vozidel, jsou schopni v důsledku porušení právních povinností při účasti na silničním provozu způsobit nejen škodlivé následky v podobě vzniku škody, ale dokonce zapříčinit smrt a to hned v 10 případech. Tedy zákonodárce by měl pamatovat i na jednání ostatních účastníků silničního provozu obdobným způsobem, jako pamatuje na jednání řidičů motorových vozidel.

¹⁷ §123b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁸ Srov. § 70 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu

¹⁹ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>

Dlužno podotknout, že záznam bodů za přestupky nedopadá ani na všechny řidiče motorových vozidel. Zásadně se záznamy bodů za přestupky do registru řidičů neudělují řidičům, kteří jsou příslušníky zpravodajských služeb.²⁰ Tuto nesystémovost lze ospravedlnit jistou atypičností výkonu tohoto povolání, kdy veřejným zájmem ospravedlňujícím jistou nerovnováhu může být právě utajení příslušnosti těchto řidičů ke zpravodajské službě, kdy je nežádoucí, aby existovaly seznamy takovýchto osob, mimo zpravodajské služby.

3. KRÁTKÝ HISTORICKÝ EXKURS

Ačkoliv bylo bodové hodnocení řidičů zavedeno do právního řádu ČR až 1. 8. 2006, nejedná se o žádnou novinku.

3.1 Bodové hodnocení v České republice – jedná se opravdu o novinku?

Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 22. října 1951 U.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu v ust. § 82 odst. 1 a 2 normovala, že *“S řidičským průkazem je spojena vložka s deseti útržky; bez této vložky je řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky postupně odejme okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti, dopustí-li se držitel řidičského průkazu vážného přestupku v silničním provozu. Za vážný přestupek v silničním provozu se považuje přestupek, kterým řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních uživatelů veřejných silnic. Okresní národní výbor odejme útržek vložky k řidičskému průkazu také tehdy, zjistí-li, že držitel řidičského průkazu se dopouští opětovně přestupků v silničním provozu. Orgán, který útržek odejme, poznamená v kmenové části vložky datum a označení přestupků. S posledním útržkem se odebere i řidičský průkaz; orgán, který řidičský průkaz odebral, vydá o tom řidiči potvrzení, na které může řidič dojet do domovského stanoviště vozidla. Odebraný řidičský průkaz zašle orgán okresnímu národnímu výboru, který jej vydal.“* V ust. § 90 odst. 1 tohoto právního předpisu pak bylo normováno že: *„Řidičské povolení odejme okresní národní výbor navždy, jestliže byl řidičský průkaz odebrán již třikrát podle ustanovení odstavce 2.“* V § 90 odst. 2 pak nalezneme jako důvod odnětí řidičského oprávnění: *“byly odebrány všechny útržky vložky řidičského průkazu,”* tento právní předpis neměl dlouhého trvání a byl účinný do 30. 6.

²⁰ §123c odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

1953.²¹ Způsob evidování přestupků pak ještě přežíval v obdobné podobě vyhlášky Ministerstva Národní bezpečnosti ze dne 30. června 1953 č. 196/1953 Ú. I., o provozu na silnicích, tento právní předpis byl účinný do 31. 8. 1956.²²

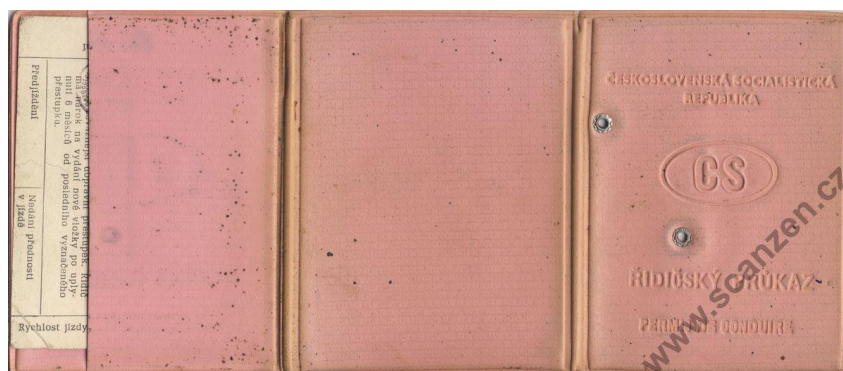
Nynější bodové hodnocení je obdobou předchozího principu, jen s tím rozdílem, že se vše děje zákonem předvídaným způsobem, což reflektuje na čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR, ve spojení s čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, neboť řidič motorového vozidla již předem ví, které jednání je zařazeno do bodového hodnocení a kolik bodů za porušení té které povinnosti mu bude přičteno, což je zřejmé zejména z Přílohy zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Předchozí způsob odnímání útržků měl mnohem praktičtější dopady na řidiče motorových vozidel a tramvají, s ohledem na to, že z počtu útržků bylo zřejmé, zda řidiči hrozí, či nehrozí odnětí řidičského povolení (oprávnění).

Držitelé tzv. růžových řidičských průkazů (typ 1 vydaných po 1. 7. 1964) jistě pamatují tzv. „kupony“. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, podle § 10 normuje zavedení „vločky“ (kartička rozměrů asi 5×8 cm), na jejímž okraji byly uvedeny některé typy závažných přestupků (nedovolené stání, nedání přednosti, rychlá jízda atd.). Při spáchání přestupku byla vločka v příslušném místě proštípnuta nebo označena. Nárok na vydání nové, čisté vločky vznikl 6 měsíců po spáchání posledního vyznačeného přestupku.²³ Důsledky záznamu ve vločce vyhláška neuvádí. Úprava bodového hodnocení, tedy s jistým časovým odstupem, navazuje na předchozí právní úpravu, kterou bylo sledování opakovaného páčání přestupků vybraným porušením právních povinností řidiče. (Obr. 1, 2)

²¹ [http://www.zakonyprolidi.cz/cs/rocnik/1951, 12. 12. 2015, 16:30hod.](http://www.zakonyprolidi.cz/cs/rocnik/1951,12.12.2015,16:30hod)

²² <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=27365&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>, 12. 12. 2015, 16:40hod.

²³ <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=87&r=1964>, 12. 12. 2015, 17:30hod.



Obr. 1 – vnější strana řidičského průkazu z roku 1975, kde je patrné místo pro uložení Vložky k řidičskému průkazu.



Obr. 2 – vložka k řidičskému průkazu, ze které je patrné sledované jednání uvedené po obvodu kuponu, spolu s označeným protiprávním jednáním řidiče v části „jiný přestupek“

3.2 Bodové hodnocení v Evropě

Jak již bylo uvedeno výše, Česká republika se zavedením bodového hodnocení řidičů dnem 1. července 2006 připojila k zemím, kde tento výchovný prostředek chování řidičů, za pomoci předem stanoveného bodování, je uplatňován. V zásadě systém bodového hodnocení v Evropských zemích funguje na dvou různých principech a to principu přičítání trestných bodů do určité výše, či odčítání trestných bodů od určitého bodového stavu. Při dosažení, určitého předem stanoveného počtu bodů, dochází k předvídanému následku. Následky jsou různé, povinným doškolení řidiče počínaje, přes speciální rehabilitační kursy řidiče, až po odejmutí řidičského oprávnění, spolu s povinností před jeho znovunabytím se podrobit speciální psychodiagnostickému a medicinskému vyšetření a jejich vzájemným kombinacím.²⁴

²⁴ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s.52, Bodový systém pro řidiče je pokrok, nikoli všelék 07. 11. 2015 18:53hod., <http://archiv.ihned.cz/c1-15354730-bodovy-system-pro-ridice-je-pokrok-nikoli-vselek>

Stát Evropy	Rok zavedení BS	Počet bodů	Přičítání/odečítání	Stát Evropy	Rok zavedení BS	Počet bodů	Přičítání/odečítání
Německo	1974	18	přičítání	Lucembursko	2002	12	odečítání
Francie	1992	12	odečítání	Itálie	2003	20	odečítání
Polsko	1993	21	odečítání	Lotyšsko	2004	16	odečítání
Řecko	1993	25	přičítání	Maďarsko	2004	18	přičítání
Velká Británie	1995	12	přičítání	Malta	2004	12	přičítání
Chorvatsko	1996	7	odečítání	Norsko	2004	12	přičítání
Slovinsko	1998	18	přičítání	Dánsko	2005	3 (3x)*	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání	Rakousko	2005	3 (3x)	přičítání
Irsko	2001	12	přičítání	Španělsko	2006	12	přičítání
Kypr	2001	12	přičítání	Česká republika	2006	12	přičítání

* systém známý jako "tříkrát a dost".

Tab. 1 – bodové hodnocení řidiče v systému Evropských zemí²⁵

Z tabulky zavedení bodového hodnocení systémů v Evropských zemích je patrný rok zavedení bodového hodnocení, princip fungování a celková výše bodů v rámci toho kterého bodového systému.

4. PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM, SE KTERÝMI JE SPOJEN ZÁZNAM BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE

4.1 Obecně o vybraných povinnostech řidiče

Vybrané povinnosti řidiče, jejichž porušení je sledováno a spojeno se záznamem bodů v dobovém hodnocení řidiče, nalezneme v Příloze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání (dále jen Přehled jednání). S platností a účinností zákona č. 411/2005 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích a zaveden bodový systém bylo pamatováno na 40 vybraných povinností řidiče, které byly tímto způsobem sledovány. Novelou zákona o silničním provozu č. 133/2011 Sb. došlo k podstatnému omezení bodově hodnoceného jednání a nyní čítá „pouhých“ 27 popisů jednání, která jsou roztržiděna do kategorií podle počtu bodů. Prakticky je roztržiděno do kategorií 2, 3, 4, 5 a 7 bodových jednání. Přehled jednání na rozdíl od předchozí právní úpravy neobsahuje jednání, které by bylo členěno do kategorií hodnocených 1 nebo 6 body.

²⁵Bodový systém v Evropě a v České republice, 07. 11. 2015, 19:15hod. , <http://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

Většina sledovaného jednání má svůj odraz v příslušné skutkové podstatě přestupku podle § 125c odst. 1 písm. a) až j) zákona o silničním provozu. Zajímavé je, že celá řada jednání obsažených v Přehledu jednání dopadá na přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, který nemá svou speciální skutkovou podstatu. Takovéto jednání je typicky zařazeno v kategorii 3, 4 a 5 bodově hodnocených jednání, které přestože na něj nedopadá speciální skutková podstata přestupku, je tedy poměrně přísně bodově hodnoceno. Souhrnná skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu dopadá na jiné jednání, než na to, které je uvedeno pod písmeny a) až j) ust. § 125c zákona o silničním provozu, kde jsou uvedeny přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, dříve obsažené v ust. § 22 zákona o přestupcích. S ohledem na to, že jsou pokuty, v kombinaci se zákazem činnosti, ukládány prakticky v šesti pásmech a přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu lze pokutovat pokutami nejnižšími, je bodové hodnocení v tomto ohledu značně nevyvážené.²⁶ Typicky do kategorie přestupků spadajících pod souhrnnou skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu dopadá jednání spočívající v ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého (hodnoceno 5 body); ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání (hodnoceno 5 body); při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky (hodnoceno 4 body); nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě (hodnoceno 4 body); porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 (hodnoceno 4 body); nezastavení před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit (hodnoceno 3 body); porušení povinnosti být připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu (hodnoceno 3 body).²⁷

Z výčtu jednání je zřejmé, že dopadá na jednání řidiče, které je obtížně uchopitelné, s ohledem na to, že pro správné určení individualizovaného jednání přestupce je třeba nejprve překonat neurčité právní pojmy jako je „ohrožení“,

²⁶ § 125c odst. 4 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²⁷ Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

„neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí“, „nedání přednosti“, atp. V naznačených případech je třeba nejprve neurčitý právní pojem vyložit, následně jej aplikovat na jednání přestupce, což v praxi v rámci zpravidla neformálního projednání přestupku v blokovém řízení může být velmi problematické. Pokud orgán veřejné moci, vedoucí sankční řízení, velmi precizně nevymezí vlastní porušení pravidla chování řidiče a precizně nepopíše vlastní jednání přestupce, je velmi pravděpodobné, že řidiči motorového vozidla může být přičteno jednání, kterého se reálně ani nemusel dopustit. Přitom nízká sankce za přestupek v přestupci zcela oprávněně může vzbuzovat dojem, že jeho jednání je bagatelním jednáním, které není spojeno se záznamem bodů a přitom opak je pravdou. Toto je možné demonstrovat na pokutovém bloku ze dne 6. 5. 2011, kterým byl přestupce potrestán za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích v platném znění (obdoba dnešního přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu), kdy na pokutovém bloku chybí údaj o vlastním individualizovaném jednání pachatele přestupku, přesto na základě tohoto pokutového bloku a oznámení o uložení pokuty, na kterém už vlastní individualizované jednání vyznačeno bylo, byl přestupci přičten 1 bod, na základě kterého dovršil celkového počtu 12 bodů. Takováto praxe orgánů oprávněných řešit přestupky v blokovém řízení byla a stále je celkem běžná.

Série AF / 2009 F 1305089
Jméno a příjmení
Rodné číslo / datum narození
Bydliště
Pokuta uložena za přestupek dle § 22 odst. 1 písm. l)
zák. č. 1200/110
Totožnost ověřena AP
Doba, místo a popis přestupkového jednání
6.5. 10,30 Mladou Bz
GT9-476 TRANSIT
Celková výše uložené pokuty 1200 Kč
v MĚSTO Mladá Boleslav dne 6.5. 2011
Podpis přestupce
Neplatí jako stráženská

Obr. 3 – pokutový blok s neurčitým popisem přestupku

4.2 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Jak bylo naznačeno výše, nyní platné znění zákona o silničním provozu ve své příloze obsahuje taxativní výčet protiprávních jednání řidiče, které podléhá

bodovému hodnocení a uvádí i příslušný počet bodů, které se za takovéto jednání v registru řidiče evidují.

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobivé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	
nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát	

přednost v jízdě	
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	

Příloha zákona o silničním provozu byla do stávající podoby změna s účinností od 1. 8. 2011 zákonem č. 133/2011 Sb., a dále zákonem č. 233/2013 Sb., došlo k některým dílčím úpravám formulací popisu protiprávních jednání řidiče do stávající podoby.

5. ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝ MECHANISMUS PROVEDENÍ ZÁZNAMU BODŮ, PRÁVNÍ DŮSLEDKY DOSAŽENÍ CELKOVÉHO POČTU 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE, ODEČÍTÁNÍ BODŮ

Výše bylo podáno, že bodové hodnocení dopadá zásadně na řidiče motorových vozidel. Motorová vozidla jsou zákonodárcem definována v ust. § 2 písm. g) zákona o silničním provozu, jako nekolejová vozidla poháněná vlastní pohonnou jednotkou a trolejbusy. Jiným řidičům, než řidičům řídicích nekolejové

vozidlo s vlastní pohonnou jednotkou vozidel a řidičům trolejbusů nelze body za jejich protiprávní jednání zaznamenat.

5.1 Mechanismus provedení záznamu bodů

Způsob započítávání bodů v bodovém hodnocení řidiče nalezneme v hlavě V. zákona o silničním provozu v ust. §§ 123b a 123c.

Podle § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu „*řidiči motorového vozidla, kterému byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek, sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin, nebo jehož trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno nebo u něhož bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání, a přestupek, jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, jednání mající znaky přestupku anebo trestný čin, za který mu byl uložen trest nebo pro nějž bylo trestní řízení vedeno, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.*“ Z normativního textu uvedeného v ust. § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu je patrné, že se body zaznamenávají a evidují v registru řidičů. Základní podmínkou existence záznamu bodů je existence pravomocného rozhodnutí nebo rozsudku, z něhož je zřejmé, že za protiprávní jednání zařazené do bodového hodnocení byla uložena sankce. Jedná se tedy o jediné hmotně právní pravidlo pro záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče. Projevuje se ovšem jistá nedůslednost zákonodárce, jelikož podle mého názoru je pravděpodobné, že nebyla-li uložena sankce za jednání, byť existuje výrok o vině, nemůže takový rozsudek vést k záznamu bodů. Takovouto situaci si dovedu představit za situace, kdy dojde k upuštění od trestu, což v trestním řízení je možné. V souvislosti s přestupky toto možné není, neboť podle § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu nelze upustit od potrestání za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Bodový systém však nedopadá na případy upuštění od potrestání podle § 46 až 48 Trestního zákoníku, resp. upuštění od uložení trestního opatření mladistvému podle § 11 až 14 Zákona o soudnictví ve věcech mládeže. Nemožnost záznamu bodu bude platit, s ohledem na normativní text, i v případě schválení narovnání a podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 309 a násl. Trestního řádu, což je v mých očích rovněž

neodůvodněný dvojí přístup k pachatelům trestných činů, v souvislosti s bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Podle § 123b odst. 2 zákona o silničním provozu „*záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin, nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno*

- a) oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení,*
- b) rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku, nebo*
- c) rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin,*
- d) rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání.“*

Z tohoto ustanovení vyplývá zejména základní pravidlo o zpětném záznamu bodů a to ke dni právní moci rozhodnutí, které bylo podkladem pro záznam bodů. O provedení záznamu bodů se nevede žádné správní řízení. Při provedení záznamu bodů není vydáno žádné správní rozhodnutí. Rozhodnutí o oprávněnosti provedení záznamu bodů je vydáno až v případě, kdy postižený řidič zpochybňuje oprávněnost provedení záznamu bodů námitkami.²⁸ Lhůty zde uvedené jsou pořádkovými lhůtami, s jejichž nedodržením zákonodárce nespojuje prakticky žádné negativní důsledky pro správní orgán. Zákonodárce poněkud překvapivě uvádí taxativní výčet podkladů, na základě kterých je možné provést záznam bodů. Nicméně v praxi jsem se setkal např. se zasláním stejnopisu rozhodnutí soudu druhého stupně o zamítnutí odvolání s textem oznamujícím nabytí právní moci, se kterým zákonodárce nespojuje povinnost provést záznam bodů. Jelikož zákonodárce nespojuje žádné právní důsledky s dalšími typy rozhodnutí orgánů veřejné moci, je otázkou, nakolik jsou takováto rozhodnutí, kromě svého adresáta,

²⁸ Srov. § 123f odst. 1 ve spojení s ust. § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu

závazné i pro další orgány veřejné moci. Dalším problémem může být skutečnost, že zákonodárce prakticky neklade žádné požadavky na to, co přesně má vyplývat z Oznámení, či Rozhodnutí nebo Rozsudku, aby tyto podklady byly způsobilé pro záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče (*obr. č. 2*). S ohledem na to, že záznamy bodů jsou spojeny s identifikací protiprávního jednání řidiče, nikoliv podle právní kvalifikace, či zákonného pojmenování přestupku, či trestného činu, nýbrž podle popisu vlastního porušení právní povinnosti řidiče, bude tedy zcela jistě třeba, aby Oznámení, či Rozsudek, či Rozhodnutí obsahovalo zejména nezaměnitelné označení adresáta Rozhodnutí, popis protiprávního jednání, spolu s údaji o uložení sankce za toto jednání a údaj o nabytí právní moci. Nejvyšší správní soud ve svém Rozsudku ze dne 24. 08. 2010, čj. 5 As 39/2010 – 76, rezultuje, že *„Oznámení policie, na základě kterých je prováděno hodnocení dosaženého počtu bodů (§ 123b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), poskytuje správnímu orgánu pouze určitou informaci o věci; nelze však z něj bez dalšího vycházet v případech, vyskytnou-li se v řízení pochybnosti o údajích zde zaznamenaných. K dokazování průběhu událostí popsanych v úředním záznamu je proto třeba v takovém případě vyžádat další důkazy prokazující skutečnosti zde uvedené, např. část pokutového bloku prokazující, že přestupek byl v blokovém řízení projednán. Tento záznam sám o sobě však nemůže být důkazem, na základě něhož by správní orgán bez dalšího vzal za prokázané, že se stěžovatel přestupku dopustil, že byl projednán v blokovém řízení a že existuje právní podklad pro provedení záznamu v registru řidičů.“* Lze tedy dospět k závěru, že Oznámení policie o uložení pokuty se poněkud vymyká z výčtu podkladů pro provedení záznamu bodů a je toliko podkladem pro provedení záznamu bodů do doby, než bude nastolena pochybnost o správnosti záznamu bodů, zaznamenaných na základě tohoto Oznámení (*Obr. 4*). V případě nastolení pochybností o správnosti záznamu bodů provedených na základě Oznámení o uložení pokuty bude třeba ze strany evidenčního správního orgánu dále prokázat oprávněnost záznamu bodů dalšími důkazy, ze kterých bude zřejmé naplnění hmotně právní podmínky podle § 125b odst. 1 zákona o silničním provozu. Nejvyšší správní soud rovněž v Rozsudku ze dne 04. 09. 2012, čj. 7 As 94/2012 – 20 rezultoval, že *„pokutový blok (§ 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) není způsobilý podklad pro záznam bodů do registru (§ 123b zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), není-li na něm přestupek jako konkrétní, individualizované jednání vůbec vymezen.“* Zákonodárce poněkud

překvapivě rezignoval na vyčerpávající právní úpravu, na což nutně reagují soudy svou rozhodovací činností. Nejvyšší správní soud svou rozhodovací činností modifikuje a zpřesňuje zákonná ustanovení zákona o silničním provozu, což podle mého názoru není zcela korektní, zejména s ohledem na to, že tak není zajištěna předvídatelnost práva. Pokud soudy svou rozhodovací činností ex post zpřesňují a prakticky dotvářejí a normují činnost správních orgánů, není tedy zcela zajištěna předvídatelnost rozhodování správních orgánů, ale dochází k tomu, že pramenem práva se současně stávají i soudní rozhodnutí. Současně tak nabývá ještě absurdnějších rozměrů právní zásada „neznalost zákona neomlouvá“, kterou za takovéto situace nelze rozumně naplňovat. Ostatně i Ústavní soud si všiml poněkud nepřehledné situace v právním řádu ČR, když rezultuje „*orientace adresáta právní normy v právním řádu se bez použití přístrojů informačních technologií stává zcela nemožnou. Přitom je zřejmé, že bez možnosti používání těchto systémů se dnes již v právním řádu České republiky nelze vyznat, a tak se problematizuje uplatnění obecné zásady právní, podle které neznalost zákona neomlouvá*“²⁹. Do budoucna by jistě prospěla zcela jednoznačná normotvorba, ze které by byl adresátům právní normy naprosto zřejmý způsob a mechanismus provedení záznamu bodů, včetně toho, jaké konkrétní požadavky jsou kladeny na formu a obsah podkladů pro záznam bodů.

ČESKÁ REPUBLIKA
 Státní jednotka policie Plzeňského kraje
 Správní odbor Rokycany
 Správní inspektorát
 Šumavského 29, 327 01 Rokycany
 IČO: 186924798-2014-030806
 Městský úřad Nýřany
 Datum: Rokycany 21.11.2014

Oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení
 dle § 123b odst. 3 - § 128 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších změn

Ridič mot. vozidla: ANO
 Státní příslušnost: Česká republika
 Místo narození: PLZEŇ
 CE

18.11.2014 v 17:30 hod.
 Rokycany Ulice: Zeyerova
 uliční
 číslo motorového vozidla: OA
 značka: CITROËN BERLINGO 7 stav: PROVOZOVANÉ

skutku: vjíždění na železniční přejezd, když byla dávana výstraha dvěma červenými přerušovanými světly a přejezdového zabezpečovacího zařízení

ná rychlost: Naměřená rychlost: Rychlost po odečtu:
 dle § 29 odst. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších změn a dopustil se tak přestupku dle § 125c
 písm. f) bod 9. zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších změn.
 uvedená jednání muji byla dne 18.11.2014 udělena bloková pokuta ve výši 500 Kč.
 listových bloků: FD/2013 D0141986
 ku na pokutu na místě nezaplaceno:

ř orgán prap. Jan Fuchs
 (hodnost, jméno, příjmení)
 ověřil a npor. Bc. Tomáš Mertl (21.11.2014, 13:38:25)
 (hodnost, jméno, příjmení, datum, čas)
 74 335 250

Obr. 4 – Oznámení o uložení pokuty, na základě kterého jsou evidovány body

²⁹ Nález Ústavního soudu Pl. ÚS. 77/2006 z 15. února 2007 (37/2007 Sb. N 30/44 SbNU 349)

Podle § 123b odst. 3 zákona o silničním provozu „oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doručí

- a) *policie nebo obecní policie, jde-li o oznámení uvedené v odstavci 2 písm. a), a to do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty v blokovém řízení,*
- b) *orgán, který uložil sankci za přešupek, sankci za jednání vojáka označené za přešupek ve zvláštním právním předpise anebo trest za kázeňský přešupek v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. b), a to do*
 1. *5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo*
 2. *5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení,*
- c) *soud nebo státní zástupce, který rozhodl v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. c) a d), a to do*
 1. *5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo*
 2. *5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení. “*

Tato kazuistická právní úprava stanoví lhůty pro plnění oznamovací povinnosti příslušných orgánů, včetně pořádkových lhůt, v návaznosti na odstavec předchozí. Oznamovací povinnost dopadá zásadně na orgán, který protiprávní jednání v příslušném sankčním řízení projednal v prvním stupni a to i v případě, že ve věci proběhlo u druhostupňového orgánu řízení o řádném opravném prostředku. Zajímavá a těžko odůvodnitelná je speciální lhůta určená orgánům policie a obecní policie uvedená v bodu a), ačkoliv i jiné orgány mohou projednat přešupek v blokovém řízení, např. orgány vojenské policie nebo správní orgány pověřených obcí.³⁰

Podle § 123b odst. 4 zákona o silničním provozu „oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 se považují za doručena dnem, kdy je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obdrží. Není-li rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci, považuje se za nedoručené. Místo rozhodnutí lze doručit

³⁰ Srov. § 86 písm. a) zákona o přestupcích ve spojení s ust. § 9 zákona o Vojenské policii

oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, které má být doručeno. Neobsahuje-li oznámení podle věty třetí údaje potřebné k provedení záznamu do registru řidičů, obecní úřad obce s rozšířenou působností požádá o doručení rozhodnutí.“ Toto ustanovení obsahuje pravidla pro řádné zaznamenávání bodů po doručení podkladů pro záznam bodů. Zajímavé je založení právní fikce nedoručení rozhodnutí, pokud takové rozhodnutí neobsahuje doložku právní moci. Požadavky na vyznačení nabytí právní moci souvisí patrně s pravidlem vyjádřeným v ust. § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu, že se body zaznamenávají zpětně ke dni nabytí právní moci rozhodnutí, které je podkladem pro záznam bodů.

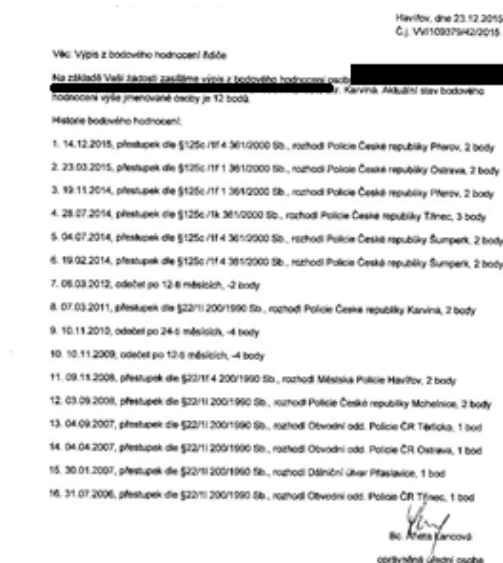
Podle § 123b odst. 7 zákona o silničním provozu *„jde-li o řidiče, který je příslušníkem zpravodajské služby, odstavce 1 až 4 se nepoužijí.*“ Ustanovení prakticky normuje, že na řidiče, kteří jsou příslušníky zpravodajských služeb, se vůbec nevztahují ustanovení o bodovém hodnocení řidiče, neboť jim nelze body zaznamenat, nemohou se tedy uplatnit, ani další související ustanovení. Zpravodajskými službami jsou bezpečnostní informační služba, Úřad pro zahraniční styky a informace a Vojenské zpravodajství.³¹

Podle § 123c odst. 1 zákona o silničním provozu *„Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.*“ Bodový systém je postaven na přičítání bodů. Každý řidič do něho vstupuje s bodovým skóre „0“ bodů, teprve na základě projednání protiprávního jednání řidiče, které je zařazeno do bodového hodnocení a za něž mu byla pravomocným rozhodnutím uložena sankce, se řidiči motorového vozidla, či trolejbusu podle § 123b odst. 1 zaznamená příslušný počet bodů. Z této normy je patrné, že nejvyšší možný počet bodů je 12 bodů, vyšší počet bodů nelze zaznamenat. Nicméně ve výpise z bodového hodnocení řidiče nezřídka kdy nalezneme součet bodů vyšší než 12 bodů, ačkoliv zákonodárce zcela jednoznačně normuje, že se body zaznamenávají pouze do celkové výše 12 bodů. (Obr. 5). Ačkoliv samotný záznam bodů je pouze opatřením administrativně-evidenční povahy, pozbytí řidičského oprávnění, jako právní následek dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, je sankcí „sui generis“ za speciální recidivu srovnatelnou s odnětím řidičského oprávnění podle jiného právního předpisu ve smyslu ust. § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.³² Podle §

³¹ <http://www.uzsi.cz/cz/zpravodajske-sluzby.html>, 06. 01. 2016 v 08:34hod., srov. zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky

³² Stanovisko trestního kolegia nejvyššího soudu ze dne 27. 10. 2010, spis. zn.: Tpjn 302/2010, nebo KS v Plzni rozsudek ze dne 29. 9. 2012, čj.: 17A 25/2012-24

123b odst. 5 ve spojení s ust. § 121 zákona o silničním provozu dává možnost řidiči na jeho žádost poskytnout výdej dat z registru řidičů, což zahrnuje i vydání výpisu z bodového hodnocení řidiče.



Obr. 5 – výpis z bodového hodnocení řidiče (pozn. autora: Ačkoliv je prezentováno, že stav bodové hodnocení řidiče je 12 bodů, není to pravdou, prostou početní operací zjistíme, že je zaevidováno ve skutečnosti 13 bodů. Za povšimnutí stojí reálné naplňování zákonného odpočtu bodů, které je zřejmé z položek 10, 9 a 7 výpisu).

Podle § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu „dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.“. Zákodárce v této normě ukládá zaznamenat pouze příslušný počet bodů za takové jednání, které je postižitelné nejprísnějším postihem v případech sankčního řízení, tedy zákonodárce nečiní žádných rozdílů mezi jednočinným a vícečinným souběhem jednání zařazeného do bodového hodnocení řidiče. Před novelou zákona o silničním provozu obsaženou v zákoně č. 133/2011 Sb. platila zásada, že se body za jednotlivá jednání počítají. V současné době platí zásada, že se přičítají body jen za nejzávažnější jednání, které je spojeno s bodovým hodnocením, což prakticky navazuje na zásady uvedené v ust. § 43 a násl. trestního zákoníku pro ukládání souhrnného a úhrnného trestu.

5.2 Právní důsledky dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče

Při dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče dopadají na řidiče tyto důsledky:

- 1) pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu,
- 2) pozbytí práva řídit motorová vozidla na území ČR na dobu 12 měsíců podle § 123c odst. 7 Zákona o silničním provozu,
- 3) založení právní povinnosti odevzdat řidičský průkaz a mezinárodní řidičský průkaz podle § 123c odst. 3 ve spojení s odst. 5 pod sankcí pokuty za spáchání přestupku na úseku státní správy a samosprávy podle § 46 odst. 1 zákona o přestupcích.

Pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu je mocenským projevem veřejné moci, kdy je takto reagováno na zákonem předvídanou situaci poté, co je řidiči opakovaně uložena sankce za přestupek, či trestný čin, za opakované jednání, které je taxativně vyjmenováno v Přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Pozbytí řidičského oprávnění je tak sankcí sui generis za speciální recidivu spočívajícím v soustavném porušování vybraných povinností řidiče. Toto opatření je de facto trvalým opatřením, s ohledem na nezbytnost požádat o navrácení řidičského oprávnění podle § 123d odst. 1 zákona o silničním provozu. Pokud řidič znovu nesplní požadavky podle § 123d, resp. podle § 101 a §102 zákona o silničním provozu. Takový řidič je v rovnocenném postavení jako neřidič, který nikdy o řidičské oprávnění nepožádal a nemá žádné řidičské zkušenosti.

Pozbytí práva řidiče, jež je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným státem než ČR řídit motorová vozidla na území ČR na dobu 12 měsíců je dočasným opatřením, které může trvat maximálně 12 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu. Jde tedy o zásadní rozdíl mezi odnětím řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 a pozbytím práva řídit motorová vozidla podle § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu. Zákonodárce na držitele cizozemských řidičských průkazů prakticky neklade žádné požadavky, co musí učinit po uplynutí 12 měsíců, poté, co strpěl omezení spočívající v suspendaci jeho práva řídit motorová vozidla. S ohledem na absenci jakékoliv právní úpravy lze dospět k závěru, že řidiči v tomto případě již není administrativně bráněno v řízení motorového vozidla na území ČR. Takovýto

údaj je v registru řidiče revidován a řidič podléhá novému bodovému hodnocení řidiče podle § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu.

V obou těchto případech však nerespektování skutečnosti, že řidič nesmí řídit minimálně po dobu 12 měsíců na území ČR motorová vozidla, je způsobilé založit trestní odpovědnost za přečin podle 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, neboť takové jednání vykazuje znaky maření nebo podstatného ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že řidič vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl. Účelem trestněprávní ochrany ve smyslu tohoto ustanovení trestního zákoníku a s přihlédnutím k smyslu bodového hodnocení, je celospolečenský zájem na tom, aby nebyla vykonávána určitá činnost osobou, již byl výkon této činnosti rozhodnutím orgánu moci soudní, či výkonné zakázán, či osobou, která v důsledku uložené sankce ztratila způsobilost tuto činnost vykonávat.³³

Pozbytí řidičského oprávnění může mít, ale i celou řadu dalších dopadů např. založení práva pojistitele na úhradu vyplacené částky pojistného plnění, které poskytl za způsobenou škodu řidičem, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 10 odst. 1 písm. c) zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v platném znění, v případě, že řidič pozbyl právo řídit motorové vozidlo.

Jak již bylo uvedeno, založením právní povinnosti odevzdat řidičský průkaz je sledováno zamezení, aby neřidič nemohl navenek deklarovat řidičským průkazem, že je držitelem řidičského oprávnění. Nesplnění této povinnosti je stíháno sankcí v podobě možnosti uložit pokutu za spáchání přestupku podle § 46 odst. 1 zákona o přestupcích. Zákonodárce pak na skutečnost, že řidič neodevzdá řidičský průkaz, pamatuje i oprávněním policistů podle § 118b zákona o silničním provozu z důvodu podle § 118a odst. 1 písm. g) případně h) tohoto zákona.

Dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče je spojeno s právními důsledky i pro správní orgány. Dosažením 12 bodů je de facto aktivován zákonem předvídaný mechanismus souboru činností uvedených zejména v ust. § 123c zákona o silničním provozu, které správní orgán musí naplnit, aby mohlo dojít

³³ Srov. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn.: 15 Tdo 876/2013, ze dne 18.9.2013
Obdobně o cizozemských řidičských průkazech i Usnesení Nejvyššího soudu České republiky
sp. zn.: 7 Tdo 1511/2011-24

k zákonem předvídanému pozbytí řídičského oprávnění, resp. suspendace práva řídit motorové vozidlo na území ČR. Zákonodárce přitom na správní orgán, jemuž je propůjčena veřejná moc, klade nároky uplatňovat svou veřejnou moc jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon.³⁴ Což může vyvolávat jisté obtíže, či procesní „peripetie“ na straně správního orgánu v okamžiku, kdy zákonodárce nebyl zcela přesný, nebo neposkytl dostatečnou právní úpravu.

5.3 Odečítání bodů v bodovém hodnocení řidiče

Odečítání bodů je zákonem předvídaný prvek pozitivní motivace a výchovného působení na řidiče, aby se nadále vyvaroval opakovaného páchání protiprávního jednání, které je bodovým hodnocením sledováno.

Podle § 123e odst. 1 zákona o silničním provozu *„řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení*

- a) *po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,*
- b) *po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),*
- c) *po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body.*

K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.“ Ustanovení normuje úřední povinnost odečíst stanovený počet bodů, pokud jsou naplněna zde uvedená kritéria. Podmínkou odečítání bodů je, že řidič nebyl po stanovenou dobu pravomocně postižen za jednání, které je spojeno s bodovým hodnocením řidiče. Toto ustanovení poněkud změkčuje samotné bodové hodnocení, neboť připouští postih za jiné jednání, než to, které je spojeno se záznamem bodů a nepamatuje na situace, kdy řidič sice spáchá bodově hodnocené jednání, nicméně do uplynutí stanovené doby není pravomocně potrestán. K odpočtu bodů dochází z úřední povinnosti bez toho, aby řidič projevil

³⁴ Srov. čl. 2 odst. 2 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků

jakoukoli aktivitu. Po dvanácti měsících od posledního pravomocného postihu dochází k odpočtu 4 bodů, po dalších 12 měsících, bez pravomocného postihu, dochází rovněž k odpočtu 4 bodů, po uplynutí doby celkem 3 let, bez pravomocného postihu za bodově hodnocené jednání, dojde k odečtení zbývajících bodů na stav „0“ bodů. Tento postup nelze aplikovat za situace, kdy řidič již dosáhl celkového počtu 12 bodů, neboť by ust. § 123c zákona o silničním provozu ztratilo svůj smysl.³⁵ Obdobně na celý problém pohlíží nejvyšší správní soud, když ve svém rozsudku ze dne 3.5.2011, čj.: 8 As 23/2010-89 rezultoval, že *„Negativním důsledkem opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních komunikacích je dosažení 12 bodů a pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (§ 123c zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu). K opětovnému nabytí této způsobilosti může dojít pouze postupem dle § 123d tohoto zákona, tedy uplynutím jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění a prokázáním, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti. Takto získaných bodů se již řidič nemůže zbavit řádným chováním, s nímž počítá § 123e odst. 1 uvedeného zákona, byť by v důsledku odkladného účinku podání námitek proti záznamu o dosažení 12 bodů nadále disponoval řidičským oprávněním.“*

Podle § 123e odst. 2 zákona o silničním provozu *„řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o*

- a) přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí, nebo*
- b) podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, pokud v trestním řízení, ve kterém se pokračovalo, nedošlo k odsouzení řidiče pro trestný čin, který spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení.“*

Zrušení pravomocného rozhodnutí, či rozsudku přichází v úvahu jen v rámci mimořádných opravných prostředků, resp. dozorčích prostředků, které poskytuje právní předpis. Zrušení rozhodnutí o přestupku pak rovněž přichází v úvahu soudem, na základě podání „správní“ žaloby podle § 65 a násl. SŘS. Došlo-li ke zrušení pravomocného rozsudku nebo rozhodnutí o přestupku, musí být body zaznamenané na základě těchto rozhodnutí veřejné moci zrušeny, neboť odpadl titul pro jejich záznam. Byť to není výslovně uvedeno, zcela zřejmě se uplatní tato právní úprava i na situace, kdy dojde ke zrušení pokutového bloku vydaného v rámci neformálního blokového řízení podle § 84 a násl. zákona o přestupcích.

³⁵ Srov. stanovisko VOP ze dne 18. 11. 2008 čj.: 6085/2008/VOP/MK

Zákonodárce v tomto usnesení pak pamatuje na situaci, kdy se obviněný, či podezřelý neosvědčil a bylo tedy pokračováno v trestním řízení, ale následně nedošlo k vydání odsuzujícího rozsudku. Pokud by k odsuzujícímu rozsudku došlo, body již zaznamenané bylo třeba i nadále evidovat. Jde o zajímavou situaci a poměrně silný projev prevence bodového systému, neboť řidič je k řádnému chování a nápravě motivován nejen tím, že v podmíněném odložení návrhu na potrestání, resp. zastavení trestního stíhání, může být pokračováno a je tak veden k tomu, aby v uložené zkušební době vedl řádný život a nedopouštěl se přestupků a trestných činů, ale dokonce v případě, že se řidič osvědčí, mu budou odečteny již zaznamenané body a současně může dojít i k zákonnému odpočtu bodů podle § 123e odst. 1 zákona o silničním provozu. V tomto případě dochází k odpočtu bodů ex tunc, tj. od samého počátku, na rozdíl od odst. 1.

Podle § 123e odst. 3 zákona o silničním provozu *„po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nebo ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, během které se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů podle odstavce 1.“* Zákonodárce nepřekročitelně normuje, že lhůty pro odečet bodů neběží po dobu výkonu trestu, či sankce zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel a dále v situacích, kdy se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel. Zákonodárce jednoznačně vymezil situace, které způsobují, že neplyne doba pro odpočet bodů uvedená v 1 odstavci této právní normy, nicméně tímto způsobem došlo k opomenutí situací, kdy sice došlo k podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, ale řidič se nezavázal zdržet se řízení motorových vozidel, stejně tak zůstala zcela opomenuta situace, kdy je řidič odsouzen k trestu odnětí svobody a není mu uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a stejně tak zákonodárce nepamatuje na situace, kdy je řidič zadržen řidičský průkaz podle § 118b res. § 118c zákona o silničním provozu, nemůže řídit motorová vozidla, a přesto mu plyne doba pro zákonný odpočet bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Podle § 123e odst. 4 zákona o silničním provozu *„příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž provede záznam v registru řidičů o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů řidiči, který podal písemnou žádost o odečtení bodů a*

- a) *doložil žádost potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu⁴), které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a*
- b) *neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů*
ohodnocená méně než 6 body.“

Zákonodárce v tomto ustanovení normuje další způsob odpočtu bodů, který nestojí na plynutí času, ani odpadnutí právní skutečnosti, nýbrž na proaktivním přístupu samotného řidiče, který má možnost tím, že se sám aktivně a na vlastní náklady podrobí určité zákonem předepsané formě zdokonalení odborné způsobilosti řidiče podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. V tomto případě dochází k odpočtu bodů nikoliv z úřední povinnosti, ale na žádost samotného řidiče. Omezení dosáhnout odpočtu bodů představuje samotné bodové skóre, kdy zákonodárce vymezuje, že se body odečtou řidiči, který ke dni ukončení školení bezpečné jízdy neměl zaznamenáno více jak 10 bodů. Dalším kritériem je závažnost sledovaného protiprávního jednání, které může být hodnoceno maximálně 6 body.

Aby bylo možné body odečíst, je třeba splnit podmínky uvedené v písm. a) a b) kumulativně. Pokud by v řízení vyšlo najevo, že podmínky pro odečet bodů splněny nejsou, správní orgán by postupoval podle § 51 odst. 23 SŘ a žádost řidiče o odpočet bodů by zamítl.

Podle § 123e odst. 5 zákona o silničním provozu *„příslušný úřad obce s rozšířenou působností provede záznam o odečtení bodů ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy, a to nejpozději do 3 pracovních dnů od podání žádosti. Příslušný úřad obce s rozšířenou působností může provést záznam o odečtení bodů řidiči na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy pouze jednou za kalendářní rok.“* Toto ustanovení především stanoví lhůty, které musí správní orgán při odečítání bodů dodržet. Je zde zakotveno omezení pro možnost opakovaného odečítání bodů na základě potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy a to pouze jedenkrát za kalendářní rok. V zásadě, tedy fakticky nic nebrání tomu, aby poučený řidič dosáhl opakovaně odpočtu bodů bezprostředně po sobě, pakliže na základě potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy požádá o odpočet bodů v prosinci a následně v lednu následujícího roku, čímž reálně bude naplněn

požadavek zákonodárce, nicméně mezi jednotlivými odpočty bodů uplyne pouhý měsíc.

Podle § 123e odst. 6 zákona o silničním provozu „*odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.*“ Toto ustanovení v této podobě ukládá naprosto nadbytečnou povinnost, která ani prakticky není naplňována. Oznamovat řidiči odečet všech 12 bodů je nesmyslné, jelikož k takové situaci prakticky nemůže dojít, s ohledem na ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu, jelikož dosažení 12 bodů s sebou nese toliko plynutí doby, po jejímž uplynutí dochází k odnětí řidičského oprávnění. V případě navrácení řidičského oprávnění je řidič podroben novému bodovému hodnocení podle § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu. Nicméně i tato skutečnost je řidiči nepochybně známa, neboť o navrácení řidičského oprávnění musí sám požádat a tím tak iniciovat řízení, jehož výsledkem je autoritativní rozhodnutí o navrácení řidičských oprávnění. Teprve následně, po nabytí právní moci rozhodnutí, je řidiči vydán řidičský průkaz. Ustanovení by snad mělo smysl za předpokladu, že by byla jinak formulována oznamovací povinnost správního orgánu, např. při odpočtu všech bodů, nebo dosažení 0 bodů.

6. ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝ MECHANISMUS POZBYTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ V DŮSLEDKU DOSAŽENÍ 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE, POROVNÁNÍ S DALŠÍMI ZÁKONEM PŘEDVÍDANÝMI ZPŮSOBY POZBYTÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ

Jak bylo naznačeno výše, bodové hodnocení řidičů je preventivně represivním opatřením, jehož cílem je ochrana vybraných zájmů vyjádřených v příloze zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jako represivní prostředek svého druhu pak v případě dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče nastupuje autoritativní odnětí řidičského oprávnění zákonem předvídaným mechanismem.

6.1 Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče

Podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu „*příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.*“ Tato norma upravuje postup obecního úřadu obce s rozšířenou působností vůči řidiči, který dovršil celkového počtu 12 bodů a je držitelem řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu vydaného Českou republikou. Na držitele cizozemských řidičských průkazů se vztahuje speciální právní úprava podle § 123s odst. 7 zákona o silničním provozu. Dosažením 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče vzniká příslušnému správnímu orgánu povinnost neprodleně písemně, nebo elektronickou cestou, popřípadě i prostřednictvím datové schránky, oznámit řidiči dosažení 12 bodů a současně jej vyzvat, aby do 5 pracovních dnů odevzdal řidičský průkaz a pokud mu byl vydán mezinárodní řidičský průkaz, pak i tento řidičský průkaz. Zajímavá je tato norma s ohledem na to, že normuje písemnou formu, případně elektronickou formu oznámení, ačkoliv si nelze představit jinou formu oznámení, než písemnou, s ohledem na požadavek, aby se tuto informaci řidič měl možnost dozvědět, jelikož s doručením tohoto oznámení jsou spojeny další právní účinky (Obr. 6). Podle mého názoru není ani možná jiná forma oznámení, než písemná, s ohledem na skutečnost, že až s doručením oznámení jsou spojovány další právní následky. Jednak pozbytí řidičského oprávnění, které nastává spolu s marným uplynutím lhůty pro podání námitek podle § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu, resp. uplynutím pěti pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo oznámení doručeno. Dalším právním následkem je založení právní povinnosti odevzdat řidičský průkaz, resp. mezinárodní řidičský průkaz tak, jak má na mysli zákonodárce v ust. § 94a odst. 2 ve spojení s ust. § 94 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Z těchto důvodů nelze například seznámit řidiče se skutečností o dosažení 12 bodů pouhým ústním vyhlášením, jelikož pak by byl běh lhůt postaven na značně nejisté skutečnosti.

S doručením oznámení o dosažení 12 bodů řidiči a s uplynutím pěti pracovních dnů od doručení oznámení pak zákonodárce spojuje nejvýznamnější právní důsledky a to pozbytí řidičského oprávnění, kterým řidič disponuje. Na tento mocenský projev je třeba aplikovat vedle tohoto ustanovení zejména

ustanovení § 19 a § 20 a dále ustanovení § 40 ve spojení s ust. § 177 Správního řádu, neboť zákon o silničním provozu nemá speciální normy, které by tuto problematiku řešily.

Po odevzdání řidičského průkazu správní orgán postupuje obdobně jako podle ust. § 113 odst. 5 zákona o silničním provozu a vydá řidiči potvrzení o odevzdání řidičského průkazu.

Za velmi výrazný nedostatek právní úpravy považují jednak skutečnost, že zákonodárce neuložil správnímu orgánu povinnost informovat řidiče o provedení záznamu bodů, resp. dosažení jistého bodového skóre a to předtím, než dosáhl celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, čímž je výrazně potlačena preventivní funkce vlastního bodového hodnocení. Neoznámením změny stavu bodového hodnocení řidiče je podle mého názoru velmi citelně zeslaben preventivní účinek celého bodového hodnocení řidiče, neboť řidič je konfrontován až s okolností, že dosáhl celkového počtu 12 bodů, což zpravidla vede k tomu, že řidič podá námitky, čímž se snaží odvrátit poměrně citelný zásah rovnající se trestu, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel.

Za další výrazný nedostatek předmětné právní úpravy vnímám skutečnost, že zákonodárce prakticky nenormuje žádné požadavky na to, jaké má mít Oznámení o dosažení 12 bodů náležitosti. Jeho neformální podoba je podle mého názoru značně matoucí, jelikož z neformálního přípisu správního orgánu se nepoddává zásadní důsledek pro řidiče a to skutečnost pozbytí řidičského oprávnění, což je svým důsledkem rovno zákazu činnosti, spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel. Může tak dojít k založení trestí odpovědnosti za spáchání přečinu podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, jen proto, že adresát neformálního přípisu dostatečně nevěnuje pozornost textu na oznámení, nebo textu zcela neporozumí. Podle stanoviska trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 27. 10. 2010, sp. zn. Tpjn 302/2010, usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 9. 2012, sp. zn. 8 Tdo 951/2012) se úkon správního orgánu spočívající v oznámení a výzvě podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb.“), považuje za rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 tr. zákoníku. Bohužel samotné oznámení je zcela neformální a ve svém adresátu nutně nemusí vzbudit dostatečný respekt, s ohledem na to, že zde absentují atributy rozhodnutí, na základě jehož doručení došlo ke zrušení jeho práva řídit motorová vozidla. Oznámení neobsahuje ani žádné poučení o možných

právních důsledcích spojených s řízením motorového vozidla poté, co dojde k pozbytí řidičského oprávnění.

Podle § 123c odst. 4 zákona o silničním provozu „*příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a ministerstvu.*“ V tomto odstavci je normován postup správního orgánu ve vztahu k řidičům, kteří dosáhnou 12 bodů a jsou držiteli cizozemských řidičských průkazů. Samotné důsledky dosažení 12 bodů pro držitele cizozemských řidičských průkazů jsou uvedeny až v ust. § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu. Problémem v daném případě může být, že není zcela zřejmé, který správní orgán má působnost při provedení záznamu bodů, neboť z ust. § 120 odst. 1 zákona o silničním provozu se poddává, že toto ustanovení se vztahuje na držitele „řidičských průkazů“, což je legislativní zkratka pro držitele řidičských průkazů vydaných Českou republikou. Zákonodárce přitom důsledně rozlišuje mezi držiteli řidičských průkazů, držiteli řidičských průkazů členského státu a držiteli řidičských průkazů vydaných cizím státem, srov. ust. § 123c odst. 7 a ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu. Za daných okolností není zřejmé, že je možné použít pravidlo podle § 120 odst. 1 věta poslední zákona o silničním provozu, kterým je založena příslušnost podle místa, kde byl poprvé spáchán přešůpek, neboť analogii lze užívat jen ve prospěch pachatele a nikoliv v jeho neprospěch a záznam bodů bude jistě postupem v neprospěch pachatele dopravního přešůpku, který je cizozemcem.³⁶

Podle § 123c odst. 5 zákona o silničním provozu „*řidič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit.*“ Zákonodárce zde normuje povinnost řidiče splnit výzvu správního orgánu odevzdat řidičský průkaz, a pokud mu byl vydán mezinárodní řidičský průkaz, tak odevzdat i ten. Je zde jednoznačně normována povinnost odevzdat řidičský průkaz, který je osvědčením o tom, že jeho držitel je držitelem zde vyznačených řidičských oprávnění.³⁷

Podle § 123c odst. 6 zákona o silničním provozu „*pro odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu podle odstavce 3 platí*

³⁶ Knapp, Viktor. Teorie práva, 1 vydání. Praha: C.H. Beck, 1995, s.172

³⁷ Srov. § 104 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu.

obdobně § 113 odst. 5.“ O odevzdání řidičského průkazu a popřípadě i mezinárodního řidičského průkazu vydá příslušný správní orgán doklad o jeho odevzdání.

Podle § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu „dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.“ Tato právní norma, je speciální k právní normě uvedené v ustanovení § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu a dopadá výhradně na řidiče, kteří mají řidičský průkaz, resp. mezinárodní řidičský průkaz vydaný jiným státem, než Českou republikou. Držiteli cizozemského řidičského průkazu nevzniká povinnost odevzdat řidičský průkaz a nezanikají mu jeho řidičská oprávnění udělená cizím státem, dochází pouze k dočasné suspendaci práva řídit motorová vozidla na území ČR a to na dobu 12 měsíců ode dne dosažení 12 bodů. Reálně tedy dochází k suspendaci řidičského oprávnění na území ČR ještě předtím, než se má možnost řidič dozvědět o tom, že právo řídit motorová vozidla na území ČR mu dočasně zaniklo.

Tato právní úprava má z mého pohledu dva zásadní nedostatky, jednak je zde zcela neodůvodněná nerovnováha v právech řidičů, kteří disponují řidičským průkazem vydaným v ČR a řidičů, kteří mají vydaný řidičský průkaz jiným státem, jelikož tito řidiči nemohou docílit odkladu suspendace svého práva řídit motorová vozidla na území ČR podáním námitek. Tím je zjevně znevýhodněn řidič jen proto, že je držitelem cizozemského řidičského průkazu. Druhým problémem je, že tato právní úprava zavádí zcela neodůvodněný dvojí přístup i k občanům ČR. I občané ČR, mají nezřídka cizozemské řidičské průkazy s ohledem na to, že dlouhodobě pracují např. v zemích evropského společenství. Tento dvojí přístup k řidičům, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného cizím státem je podle mého názoru v kolizi s čl. 1, Listiny základních práv a svobod, neboť zcela neodůvodněně mají řidiči, držitelé řidičského oprávnění vydaného ČR, možnost podat námitky proti záznamu bodů, kterým dosáhli celkového počtu 12 bodů, což má za následek odklad pozbytí řidičského oprávnění, resp. práva řídit motorová vozidla, zatímco držitelé řidičských průkazů vydaných jiným státem než ČR a to bez ohledu na to, jakého státu jsou občany,

takové oprávnění nemají. Jsou tak zaváděny neodůvodněné rozdíly nejen mezi občany ČR, ale i mezi lidmi obecně, jen z důvodu vydání řidičského průkazu v jiném státě, než v ČR.

Podle § 123c odst. 8 zákona o silničním provozu „*lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.*“ Toto ustanovení upravuje, od kdy nastávají následky suspendace práva řídit motorová vozidla na území ČR pro držitele jiných, než v ČR vydaných řidičských průkazů. Toto ustanovení je velmi nepraktické, jelikož vytváří podmínky pro spáchání přinejmenším přestupků podle § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu, neboť řidič pozbude řidičské oprávnění ještě předtím, než se o takové skutečnosti bude mít možnost dozvědět způsobem podle § 123 c odst. 3 zákona o silničním provozu a nemá tedy možnost předejít tomu, aby neřídil motorové vozidlo v době, kdy již nemá oprávnění řídit motorové vozidlo na území ČR.



Obr. 6 – Oznámení o dosažení 12 bodů, výzva k odevzdání řidičského průkazu určená tuzemskému držiteli řidičského průkazu. (pozn. autora: za povšimnutí stojí poučení správního orgánu o možnosti podat námítky, nicméně zde zcela absentuje jakékoliv poučení o právních důsledcích odnětí řidičského oprávnění, zejména okolnost, že řízením motorového vozidla poté, co řidič pozbyl řidičské oprávnění, může založit trestní odpovědnost za trestný čin)

Pozbytí řidičského oprávnění je tedy sankcí sui generis za speciální recidivu řidiče spočívající v soustavném porušování vybraných povinností řidiče uvedených v příloze zákona o silničním provozu. Podle zprávy Ministerstva dopravy ČR – Informace o stavu bodového systému v České republice: „*Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v prosinci 2015 (stav k 31. 12. 2015) v centrálním registru řidičů evidováno 539 277 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Takový řidič má tedy na svém kontě alespoň jeden bod. Toto množství řidičů odpovídá 8,05 % všech registrovaných řidičů, tzn. každý cca 12. řidič je bodovaný. Celkem bylo k 31. 12. 2015 evidováno 39 507 dvanáctibodových řidičů, což je 7,33 % bodovaných řidičů a 0,59 % všech registrovaných řidičů. Z celkového počtu dvanáctibodových řidičů bylo evidováno 36 851 (93,28 %) mužů a 2 656 (6,72 %) žen.*“³⁸ Je tedy zjevné, že pozbytí řidičského průkazu v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení není tak masové, jak by se mohlo, na první pohled v rámci poměrně silné medializace, zdát.

6.2 Porovnání s dalšími zákonem předvídanými způsoby pozbytí řidičského oprávnění

Zákonodárce pamatuje v zákoně o silničním provozu v ust. §§ 94a a následující i na další způsob pozbytí řidičského oprávnění řidičem a to z důvodů, které rovněž souvisí s nekázní řidičů, rovněž i s dalšími důvody.

Podle § 94a odst. 1 „*Držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, kterým bylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel nebo kterým bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se držitel řidičského oprávnění zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.*“

Ustanovení § 94a odst. 1 upravuje odnětí řidičského oprávnění jakožto mocenský projev orgánů veřejné moci na základě uložení sankce, či trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení vozidel. Pozbytí řidičského oprávnění je v tomto případě vázáno na nabytí právní moci rozhodnutí orgánu veřejné moci. Pozbytí

³⁸ <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/B709D32A-2889-4DEB-B0C1-1F97D43B2547/0/Bodovaniridici2015.pdf>, 14. 2. 2016 10:40hod.

řidičského oprávnění nastává vždy dnem nabytí právní moci příslušného rozhodnutí. Řidič má tak povinnost podle § 94a odst. 2 zákona o silničním provozu odevzdat řidičský průkaz, podle § 113 odst. 5 zákona o silničním provozu pak příslušný obecní úřad vydá osobě, která odevzdala řidičský průkaz potvrzení o jeho odevzdání.

Zákonodárce bohužel výslovně neřeší, co nastane zejména v případě uložení sankce zákazu činnosti v přestupkovém řízení, když řidič napadne pravomocné rozhodnutí správního orgánu žalobou ve správním soudnictví. Podle § 83 zákona o přestupcích „*požádá-li účastník, který podal návrh na přezkoumání rozhodnutí o přestupku soudem, o odložení výkonu rozhodnutí, správní orgán jeho žádosti vyhoví.*“. Toto ustanovení zákona o přestupcích však nedává jednoznačnou odpověď na to, zda dojde i k odložení pozbytí řidičského oprávnění, neboť výkon rozhodnutí dopadá spíše do majetkové sféry řidiče, s ohledem na skutečnost, že on sám nemá možnost jakkoliv ovlivnit pozbytí, či nepozbytí svého řidičského oprávnění. Jelikož zákonodárce na takovou praktickou eventualitu nepamatuje, je třeba opět z judikatury dovodit, že v daném případě dochází k sistaci rozhodnutí, kterým byla uložena sankce zákazu činnosti. Pravomocné rozhodnutí sice nadále existuje, nicméně v zájmu předcházení škodlivých zásahů do subjektivních práv řidiče odejmutá řidičská oprávnění řidiče zůstávají i nadále zachována.³⁹ Poněkud paradoxně pak působí, že okolnost napadení správního rozhodnutí žalobou a přiznání odkladného účinku dopadá toliko na výkon rozhodnutí, nikoliv již na další právní důsledky, jako je záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče. Bez ohledu na přiznání odkladného účinku výkonu sankce je záznam bodů za přestupek spáchaný takovým jednáním zapsán do registru řidiče, pokud byl spáchán jednáním, se kterým zákonodárce spojuje záznamem bodů podle § 123b odst. 1, ačkoliv samotné následky uložení sankce jsou odloženy.⁴⁰ Zajímavé je, že řidič může pozbyt řidičské oprávnění ze dvou

³⁹ Podle nálezu Ústavního soudu ze dne 30. 9. 2008, sp. zn. II ÚS 1260/07, „*Účelem institutu odložení vykonatelnosti správního rozhodnutí je minimalizace škodlivých následků, tj. zásahů do subjektivních práv osob v důsledku vydaného správního rozhodnutí. V konkrétním případě obecné soudy pochybily, vycházely-li z názoru, že pro naplnění objektivní stránky trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, dostačuje existence nikoli nicotného správního rozhodnutí, které je ovšem toliko formálně v právní moci, zatímco jeho účinnost, resp. vykonatelnost byla odložena. Tím umožnily pokračování v zásahu do osobní svobody stěžovatele podle čl. 8 odst. 1 Listiny základních práv a svobod (dále jen Listina) a nedostály povinnosti, kterou jim ukládá čl. 4 Ústavy ČR.*“

⁴⁰ Podle rozsudku NSS ze dne 29. 01. 2015, čj. 6 As 263/2014 – 33, „*Ustanovení § 83 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, podle něhož musí správní orgán vyhovět žádosti o odložení výkonu rozhodnutí, jestliže účastník podal návrh na přezkoumání rozhodnutí o přestupku soudem, dopadá pouze na exekuční proveditelnost rozhodnutí, nikoliv na záznam bodů do registru řidičů.*“

různých příčin a to nejprve podle § 94a odst. 1 zákona o silničním provozu v důsledku uložení sankce, či trestu zákazu činnosti a pak následně i v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu, pokud na základě rozhodnutí orgánu veřejné moci dosáhl celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče.⁴¹

Vedle pozbytí řidičského oprávnění zákonodárce v ust. § 95 zákona o silničním provozu pamatuje na pozastavení řidičského oprávnění. Toto opatření se velmi blíží odnětí řidičského oprávnění, neboť má ty samé právní důsledky, řidič nesmí řídit motorová vozidla. Na rozdíl od odnětí řidičského oprávnění je pozastavení řidičského oprávnění opatřením předběžným, které je realizováno podle § 61 Správního řádu. Toto opatření směřuje k zatímnímu omezení práva řídit motorová vozidla v případech, kdy to vyžaduje veřejný zájem na zatímním zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Takováto situace připadá v úvahu jen ve výjimečných případech, například tehdy, když je u řidiče dáno důvodné podezření, že pozbyl zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Bude se typicky jednat o situace, kdy vyjde najevo, že řidič je závislý na požívání alkoholu, či jiných návykových látek, trpí epilepsií, atp. V takových případech je třeba podle § 96 zákona o silničním provozu přezkoumání zdravotní způsobilosti. Stejně tak je možné aplikovat pozastavení řidičského oprávnění z důvodu důvodného podezření na ztrátu odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. V takovém případě nastupuje mechanismus podle § 97 zákona o silničním provozu vedoucí k přezkoušení odborné způsobilosti řidiče.

Pozastavení řidičského oprávnění, stejně jako pozbytí řidičského oprávnění ať již v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, nebo proto, že byl řidiči vysloven trest, či sankce zákazu činnosti, mají za následek, že řidič nesmí řídit motorová vozidla.

V souvislosti s touto problematikou pak stojí za zmínku pozastavení řidičského oprávnění řidiče podle § 71a exekučního řádu, který je důsledkem neplnění vyživovací povinnosti na nezletilé dítě. Exekuční příkaz k pozastavení řidičského oprávnění povinného může exekutor vydat pouze tehdy, jestliže je v

Záznam bodů spadá mezi tzv. jiné právní účinky rozhodnutí ve smyslu § 74 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

⁴¹ Podle rozsudku KS Ústí n/ L., ze dne 01. 10. 2014, čj. 15 A 20/2014 – 23, „Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, předpokládá situaci, že řidič může pozbytí řidičské oprávnění na základě pravomocného rozhodnutí vydaného správním orgánem, jímž bude uložen zákaz činnosti (§ 94a odst. 1 citovaného zákona), a následně v důsledku tohoto rozhodnutí může pozbytí řidičské oprávnění i podle bodového systému (§ 123c odst. 3 citovaného zákona). Počátky dob, od nichž řidič pozbývá řidičské oprávnění, se určují nezávisle na sobě.“

exekuci vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě. Exekuční příkaz se doručí orgánu, který vede registr řidičů podle zvláštního právního předpisu, oprávněnému a povinnému. Orgánu, který vede registr řidičů, nesmí být exekuční příkaz doručen dříve, než povinnému. Dnem doručení exekučního příkazu povinnému se povinnému pozastavuje řidičské oprávnění udělené podle zvláštního právního předpisu. Po dobu pozastavení řidičského oprávnění držitel řidičského oprávnění nesmí řídit motorová vozidla. Exekuční příkaz se povinnému doručuje do vlastních rukou. Toto opatření není mocenským projevem orgánu veřejné moci, nýbrž jedním ze způsobů donucení k plnění povinností rodiče vůči nezletilému, s ohledem na právo dítěte podílet se na životní úrovni svých rodičů.

7. MOŽNOSTI OBRANY ŘIDIČE PŘED NESPRÁVNÝM ZÁZNAMEM BODŮ, ŘÍZENÍ O NÁMITKÁCH O POČTU BODŮ ZA PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM

O zaznamenávání bodů do registru řidiče se nevede správní řízení a nevydává se o něm správní rozhodnutí. Zákonodárce nemá žádnou povinnost oznámit řidiči provedení záznamu bodů za ten který přestupek. Řidič tedy v průběhu provádění záznamu bodů nemá možnost se k prováděnému záznamu bodů vyjádřit a prakticky mu i zabránit. Zákonodárce proto upravil mechanismus, jak se může řidič proti záznamu bodů bránit a to podáním námitek.

Podání námitek řidičem je ve své podstatě projevem práva na soudní a jinou právní ochranu podle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

7.1 Možnost obrany řidiče před nesprávným záznamem bodů

Podle § 123f odst. 1 zákona o silničním provozu „*nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.*“ Jak bylo naznačeno výše, záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče se provádí prakticky bez toho, aby řidič věděl o tom, že mu je záznam bodů proveden. Okolnost, že dosáhl celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, se dozví z neformálního připsu správního orgánu. Jedinou možností, jak se účinně bránit zákonem předvídaným následkům spočívající v odnětí řidičského oprávnění uplynutím 5 pracovních dní od doručení oznámení, je podat námitky. Zákonodárce bohužel nestanoví žádné formální, ani

obsahové náležitost námitek řidiče. Je tedy třeba vyjít z ust. §§ 44 a 45 správního řádu a námitky řidiče vnímat jako žádost o přezkoumání záznamu bodů za ten který přestupek. Lhůta pro podání námitek není jakkoliv upravena. Příslušný úřad námitky posoudí a shledá-li je důvodnými, postupuje podle § 123f odst. 2 tak, že provede opravu sporného záznamu bodů v registru řidič.

Podle § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu „*shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.*“ Pokud shledá správní orgán námitky důvodnými, provede ve lhůtě deseti pracovních dnů opravu v zaznamenaných bodech. Ačkoliv to právní úprava neuvádí, opravy se provádí s právními účinky ex tunc, tj. ke dni provedení záznamu bodů, což má zejména význam pro případnou aplikaci postupů podle § 123e odst. 1, na základě kterých může dojít k zákonnému odpočtu bodů v důsledku plynutí doby od posledního bodovaného přestupku. O provedené opravě bodů se žadatel pouze písemně vyrozumí, ve věci se nevydává správní rozhodnutí, ačkoliv sama oprava záznamu bodů je přinejmenším z materiálního hlediska rozhodnutím správního orgánu, neboť došlo ke změně práv a případně i povinností žadatele. Nepovažuje-li správní orgán námitky za důvodné, postupuje podle § 123f odst.3.

Podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu „*shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.*“ Zde zákonodárce kogentně ukládá správnímu orgánu, v případě neshledá-li námitky žadatele důvodnými, zamítnout je rozhodnutím, přičemž z výrokové části napadeného rozhodnutí se musí poddávat zamítnutí námitek a současně potvrzení provedeného záznamu bodů. Logicky pak může následovat postup podle § 81 Správního řádu a v případě neúspěchu v odvolacím řízení může být využit i soudní přezkum rozhodnutí správního orgánu o zamítnutí námitek a potvrzení sporného záznamu bodů.

Podle § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu „*podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.*“ Tato právní norma je speciální

k ust. § 123f odst. 1, zákona o silničním provozu, neboť normuje počítání lhůt po dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, ve spojení s ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu. Námitky proti dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, musejí být doručeny správnímu orgánu ve lhůtě 5 pracovních dní od doručení oznámení o dosažení 12 bodů, aby měly zamýšlené právní následky „odvalení“ doby pozbytí řidičského oprávnění, až do doby, než nabude právní moci rozhodnutí příslušného správního orgánu o zamítnutí námitek a potvrzení sporného záznamu, kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Zákonodárce normuje zcela zřejmě, že důsledky „odvalení“ doby pozbytí řidičského oprávnění mohou nastat po splnění dvou základních podmínek, jednou je podání námitek proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, druhou nezbytnou podmínkou je okolnost podání námitek před uplynutím doby pro pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3. Je tedy zřejmé, že „odvalení“ doby pozbytí řidičského oprávnění není možné docílit podáním námitek, proti kterémukoliv záznamu bodů, nýbrž jen proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo 12 bodů, v bodovém hodnocení řidiče. Tato okolnost pak zajisté může vést ke zcela nadbytečnému podání námitek, jelikož v okamžiku, kdy řidič nesouhlasí s jiným záznamem bodů, musí brojit i proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, neboť by nedosáhl suspendace pozbytí řidičského oprávnění do doby projednání jeho žádosti. Nebylo-li námitkám proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče vyhověno, po právní moci takového rozhodnutí doplyne přerušená doba pro pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu. Konstrukce této právní normy není podle mého názoru příliš zdařilá, neboť není zcela zřejmé, kdy v případě neúspěšných námitek pozbude řidič své řidičské oprávnění. Nelze rozumně požadovat po řidiči, aby v případě, že od podání námitek do doby, kdy došlo k nabytí právní moci rozhodnutí, uplynula řada měsíců, či let aby sám správně určil okamžik, kdy pozbyl řidičská oprávnění a nesmí řídit motorová vozidla. Zde by měl zákonodárce určit dobu pozbytí řidičského oprávnění zcela kogentně, například spolu s nabytím právní moci rozhodnutí, kterým byly námitky žadatele zamítnuty a sporný záznam bodů potvrzen, s ohledem na nutnost zcela jednoznačně vymezit dobu, kdy k pozbytí řidičského oprávnění má dojít. Řidič poté, co mezi podáním námitek a nabytím právní moci rozhodnutí o námitkách

uplyne delší časový úsek, nebude schopen bezpečně určit, jaká doba pro pozbytí řidičského oprávnění má uplynout.⁴²

Toto ustanovení se neuplatní v případech, kdy cizozemský řidič dosáhl na území ČR celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, neboť tato osoba ztratila právo k řízení motorových vozidel na území ČR již s dnem nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož podkladě dosáhla celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, což je zřejmé z ust. § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu.

7.2 Řízení o námitkách o počtu bodů za porušení stanovených zákonem

Řízení o námitkách je podle mého názoru nejnáročnější agendou správních orgánů, v souvislosti s vedením agend řidičů, jelikož na správní orgány klade poměrně specifické požadavky stran výkladu právních předpisů a intelektuální činnosti v souvislosti s hodnocením vznesených námitek. V řízení o námitkách postupují správní orgány zejména podle § 123f odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu ve spojení s částí druhou Správního řádu a za použití ust. § 177 Správního řádu. V této části se autor soustředí zejména na řízení o námitkách v souvislosti s dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, neboť takovéto řízení je nejčastějším typem řízení o námitkách, s ohledem na to, že teprve reálná hrozba pozbytí řidičského oprávnění přiměje řidiče zabývat se skutečnostmi, nakolik jsou záznamy v registru řidičů správné. Autor se přidrží spíše praktických aspektů námitkového řízení.

7.2.1 Podání námitek

Nejprve si dovolím krátké shrnutí: řidiči, jenž bylo doručeno Oznámení o dosažení 12 bodů v bodového hodnocení řidiče, spolu s výzvou k odevzdání řidičského průkazu podle § 123c odst. 3 počne plynou lhůta 5 pracovních dní, ve kterých může podat podle § 123f odst. 4 námitky proti kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Námitky musejí být doručeny příslušnému správnímu orgánu do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno Oznámení o dosažení 12 bodů, spolu s výzvou k odevzdání řidičského průkazu, aby podání námitek mělo ten důsledek, že dojde k přerušení doby pro pozbytí řidičského

⁴² Podle rozsudku KS v Plzni ze dne 27. 09. 2012, čj. 17 A 25/2012 – 24, „K odvrácení následku pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dojde na základě § 123f odst. 4 téhož zákona pouze tehdy, pokud jsou námitky proti provedenému záznamu doručeny příslušnému obecnímu úřadu do 5 pracovních dnů ode dne, v němž bylo žalobci oznámení doručeno. Námitky je nutné v této lhůtě správnímu orgánu doručit, okamžik jejich podání není rozhodný.“

oprávnění. Tedy podáním námitek zůstane zachováno řidiči jeho řidičské oprávnění a to do doby, než bude pravomocně rozhodnuto o vznesených námitkách. Zákonodárce neklade prakticky žádné formální, ani obsahové náležitosti na podání řidiče, kterým napadá záznam bodů za přestupek, kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Konstrukce námitek by tedy primárně měla vycházet z ust. § 37 Správního řádu a mělo by být zřejmé, kdo je činí, které věci se týká a co se navrhuje. Tedy námitky řidiče by měly obsahovat zejména adresáta, tedy ten který obecní úřad obce s rozšířenou působností. Dále by měly obsahovat nezaměnitelné označení řidiče jeho jméno, příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu, případně i uvedení adresy pro doručování. Podatel musí vymezit okruh otázek, které budou předmětem řízení, jednak s ohledem na ust § 123f odst. 4, kdy je normováno, že jen podání námitek proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, má za právní následek přerušování lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění (Obr. 7). Žadatel by tedy měl učinit sporným jednak záznam bodů za přestupek, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu a současně by měl napadnout námitkami i ostatní záznamy bodů, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 123f odst. 1, zákona o silničním provozu. Pokud by žadatel neučinil některé záznamy bodů předmětem řízení o námitkách, správní orgán by logicky zkoumal jen to, co podatel považoval za sporné. Jelikož jsou námitky svou povahou spíše žádostí podle § 45 Správního řádu, musí podání námitek obsahovat informace o tom, co žadatel žádá, nebo co navrhuje. Současně musí být podání podepsáno žadatelem. Toto jsou základní náležitosti, které by mělo podání námitek obsahovat. Zákonodárce na podání podle § 37 ve spojení s ust. § 45 Správního řádu, na rozdíl např. od odvolání podle § 82 odst. 2 Správního řádu neklade požadavek na odůvodnění, tedy námitky nemusí obsahovat důvody podání. Nicméně přesto, že zákonodárce neklade požadavek na žadatele, aby podání námitek odůvodnil, je vhodné tak učinit, aby správní orgán projednávající námitky důvody znal a mohl kvalifikovaně přistoupit k posouzení námitek. Samotný správní orgán by pak v případě, že mu jsou doručeny námitky, které neobsahují důvody podání námitek, měl neprodleně vyzvat žadatele, aby námitky doplnil a vyjevil, v čem konkrétně spatřuje nesprávnost záznamu bodů za ten který přestupek, neboť se podání podle § 37 odst. 1 Správního řádu posuzují podle svého skutečného obsahu. Pokud důvody podání námitek nejsou správnímu

orgánu známy, stěží mohou být námitky podrobeny přezkoumání z hlediska jejich důvodnosti. To ostatně úzce souvisí s důvodem pro zamítnutí námitek, kdy zákonodárce zcela jednoznačně ukládá zamítnout neodůvodněné (spíše neodůvodně) námitky a potvrdit provedený záznam bodů. Pokud námitky nebudou odůvodněny, resp. správnímu orgánu nebudou známy věcné důvody podání námitek, jednotlivé záznamy bodů správní orgán přezkoumá pouze z hlediska jejich správnosti co do četnosti bodů, zda to které jednání odpovídá příloze zákona o silničním provozu, zda disponují pro ten který záznam zákonem předvídaným podkladem, na základě kterého záznam podle § 123b odst. 2 zákona o silničním provozu provedli.

Pokud žadatel sdělí věcné důvody podání námitek, správní orgán se musí s těmito důvody vypořádat a takto založené pochybnosti o správnosti záznamu bodů v rámci řízení o námitkách vyvrátit, nebo důvodům podání námitek přisvědčit a sporný záznam bodů opravit. Stran samotných důvodů podání námitek musí být řidič velmi obezřetný, jelikož nelze učinit předmětem řízení o námitkách skutečnosti, které nepřísluší hodnotit správnímu orgánu, který vede příslušný registr řidiče. Judikatura soudů se ustálila na tom, že „správní orgány nebyly oprávněny hodnotit skutkové okolnosti týkající se přestupku, neboť jim nepřísluší rozhodovat o přestupcích a kompetence dané jim zákonem jsou zcela jiné. V řízení o jednotlivých přestupcích proti bezpečnosti silničního provozu je projednáváno, zda se stal skutek definovaný zákonem o přestupcích, či v jiném právním předpisu, jako přestupek a zda byl řidič obviněn z jeho spáchání jeho pachatelem, případně další okolnosti související s naplněním skutkové podstaty přestupku (zavinění atd.). Takový úsudek si správní orgány, které provádějí záznam bodů, nejsou oprávněny učinit, nemohou v rámci řízení o námitkách pokutu zrušit.“⁴³ Předmětem řízení o námitkách tedy nemohou být otázky skutkové a právní, které se týkají přestupku, které bylo pravomocně skončeno a které správní orgán vedoucí řízení o námitkách sám nevydal, neboť jej nemůže zrušit. Soudní judikatura se rovněž ustálila na tom, co typicky může být předmětem řízení o námitkách a to námitky ve smyslu, že řidič žádný přestupek vůbec nespáchal, přesto mu byly v registru řidičů zaznamenány body, příp. že ke spáchání přestupku z jeho strany sice došlo, nicméně byl mu zaznamenán nesprávný (vyšší) počet bodů.⁴⁴ Osobně se domnívám, že důvodů k podání

⁴³ Srov. rozsudek NSS ze dne 21. 03. 2012, čj. 1 5 As 118/2011 - 103

⁴⁴ Srov. Rozsudek NSS ze dne 6. 8. 2009 č. j. 9 As 96/2008 - 44

námitek ve smyslu že řidiči byl zaznamenán vyšší počet bodů, než měl být, v současné době mnoho nebude, neboť záznamy bodů jsou automatizované do té míry, že po zadání právní kvalifikace je v příslušném registru vyznačen počet bodů. Jediným problémem mohou být záznamy bodů za přestupky do roku 2012, kdy bylo bodově hodnoceno jednání 1 bodem za nerespektování příkazové a zákazové značky a policisté hojně oznamovali porušení povinností podle § 4 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu tím způsobem, že řidiči nerespektovali svislou dopravní značku P6 - Stůj, dej přednost v jízdě, která v policistech evokovala dojem, že se jednalo o příkazovou dopravní značku, ačkoliv se jedná o značku upravující přednost v jízdě. V současné době je pak možné se nejčastěji setkat s nesprávným záznamem bodů za přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 a 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, kdy správní orgán poměrně často vyhodnotí, že tyto přestupky jsou bodově hodnoceny, ačkoliv tomu tak být nemusí, neboť zákonodárce se záznamem bodů v souvislosti s přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 spojuje pouze překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec, tedy porušení povinností řidiče nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost v obci a mimo obec v řádu do 5 km, resp. do 10 km v hodině, není bodově hodnoceno. Správní orgán pak poměrně často vyznačí záznam bodů podle § 125c odst. 1 písm. b), ačkoliv zákonodárce spojuje provedení záznamu bodů jen s řízením vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem, tedy přestupky spočívající v tom, že řidič byl ovlivněn v nižších hodnotách nejsou důvodem k záznamu bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Námítka typu, že řidič nebyl účastníkem řízení o přestupku, mohou přicházet v úvahu snad za okolnosti, že řidiči byly odcizeny doklady a v následné době byly jeho personálie zneužity, v souvislosti s projednáním přestupku. Samotná taková okolnost je jednak důvodem pro obnovu řízení v řízení o přestupku, současně zakládá skutkovou podstatu trestného činu, resp. přečinu poškozování cizích práv dle § 209 trestního zákoníku.⁴⁵ Judikatura soudů však

⁴⁵ Podle usnesení rozšířeného senátu NSS č. j. 1 As 21/2010-65, „I. Obnova řízení na žádost účastníka podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu z roku 2004 přichází v úvahu u přestupku,

postupem doby konstituuje nový důvod pro podání námitek, v souvislosti se samotným výkonem veřejné moci a to že podklady, které má správní orgán k dispozici neposkytují dostatečnou oporu záznamu bodů za přestupek. S tím souvisí i to, že jediným způsobem, jak brojit proti nesprávnému záznamu bodů, nemusí být jen vznesení námitek proti záznamu bodů.⁴⁶

Dalším způsobem, jak se domáhat provedení odpočtu bodů jsou prostředky auto kontroly činnosti správních orgánů podle Správního řádu, případně domáhání se obnovy řízení a to jak ve správním řízení. Nejběžnějším způsobem řidiče, jakým je možné zvrátit záznam bodů, vedle podání námitek je i podání podnětu k přezkumnému řízení podle § 94 Správního řádu, případně využití mimořádného opravného prostředku - podání žádosti o obnovu řízení podle § 100 Správního řádu. Řidič tedy není výslovně odkázán na činnost příslušného správního orgánu vedoucí registr řidičů, ale může sám iniciovat opravné řízení a v případě úspěchu dosáhne odpočtu bodů, bez ohledu na to, jak správní orgán podané námitky hodnotí, neboť odpadne hmotně právní podmínka pro záznam bodů podle § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu.

Lze tedy obecně shrnout, že podání, kterým je brojeno proti záznamu bodů, by mělo tedy vedle náležitostí podle § 37 ve spojení s ust. § 45 Správního řádu obsahovat i věcné důvody podání námitek a to zpravidla v podobě nastolení pochybností o zákonnosti, správnosti, či úplnosti podkladů, na základě kterých byl záznam bodů proveden a současně jasného vymezení, které záznamy bodů jsou napadeny, zejména s ohledem na možnost přerušování doby pro pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu.

který byl vyřízen v blokovém řízení postupem podle § 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, jen v případě, že žadatel neudělil souhlas s uložení pokuty v blokovém řízení. II. Rozhodnutí o odvolání proti rozhodnutí o zamítnutí žádosti o obnovu správního řízení podléhá soudnímu přezkumu (§ 65 odst. 1 s. ř. s.).“

⁴⁶Podle rozsudku NSS ze dne 24. 08. 2010, čj. 5 As 39/2010 – 76, „Oznámení policie, na základě kterých je prováděno hodnocení dosaženého počtu bodů (§ 123b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu), poskytuje správnímu orgánu pouze určitou informaci o věci; nelze však z něj bez dalšího vycházet v případech, vyskytnou-li se v řízení pochybnosti o údajích zde zaznamenaných. K dokazování průběhu událostí popsanych v úředním záznamu je proto třeba v takovém případě vyžádat další důkazy prokazující skutečnosti zde uvedené, např. část pokutového bloku prokazující, že přestupek byl v blokovém řízení projednán. Tento záznam sám o sobě však nemůže být důkazem, na základě něhož by správní orgán bez dalšího vzal za prokázané, že se stěžovatel přestupku dopustil, že byl projednán v blokovém řízení a že existuje právní podklad pro provedení záznamu v registru řidičů.“



Obr. 7 - Námitky proti záznamu bodů podané žadatelem, ze kterých je patrné kdo námitky podává (začerněno), jakému orgánu jsou adresovány. Z námitek lze seznat, že brojí zejména proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo celkového počtu bodů a že je brojeno i proti ostatním záznamům bodů.

Správní řád neklade zvláštní požadavky na způsob a formu podání žádosti, nicméně zákon o provozu na pozemních komunikacích v ust. § 117 normuje, že „Žádosti a oznámení podle § 92 až 94, § 98 až 102, § 108 až 112, § 114 až 116, § 123d, 123e a 123f může podat žadatel nebo držitel řidičského oprávnění i poštou nebo elektronickou formou. V takovém případě musí být podpis žadatele nebo držitele řidičského oprávnění na žádosti nebo oznámení úředně ověřen nebo ověřen podle zvláštního právního předpisu. Doklad totožnosti žadatel nebo držitel řidičského oprávnění nepřikládá.“ Tedy vedle podání námitek způsoby uvedenými v ust. § 37 odst. 4 Správního řádu „písemně, ústně do protokolu nebo v elektronické podobě podepsané uznávaným elektronickým podpisem“ je možné podat námitky i písemně, prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, přičemž v takovém případě jsou na žadatele kladeny zákonodárcem vyšší nároky, v podobě legalizace žádosti, tedy úředního ověření, že listinu vlastnoručně podepsal žadatel.

7.2.2 Řízení o námitkách před správním orgánem

Zákon o silničním provozu pro řízení o námitkách neobsahuje vlastní procesní pravidla, v ust. § 1 zákona o silničním provozu nalezneme vymezení předmětu právní úpravy, ze kterého se poddává, že předmětem není postup orgánů moci v oblasti veřejné správy, je tedy třeba v řízení o námitkách proti záznamu

bodů v registru řidiče postupovat podle Správního řádu. Řízení o námitkách je zahájeno dnem, kdy žádost, resp. návrh řidiče došel věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.⁴⁷ Velmi důležité je doručit žádost věcně i místně příslušnému správnímu orgánu, neboť jen ve lhůtě 5 pracovních dní má podání námitek proti záznamu bodů, kterým bylo dosaženo 12 bodů následek v podobě přerušeni lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu.

Správní orgán po doručení námitek v souladu s ust. § 17 Správního řádu vede spis, který obsahuje zejména podání, protokoly, důkazní prostředky, písemná vyhotovení rozhodnutí, apod. Součástí spisu pak musí být spisový pořádek s uvedením soupisu všech součástí spisu s uvedením data, kdy byly do spisu vloženy.

Jak bylo podáno výše řízení o námitkách je prakticky řízením o žádosti, či návrhu podle § 44 Správního řádu, nicméně správní orgány poněkud přeceňují řízení o námitkách a dostatečně si neuvědomují, že žadatel je „dominus litis“ a řízením disponuje přinejmenším do té míry, že je svým právním jednáním zahájí a stejně tak jej může zpětvzetím námitek ukončit, či dosáhnout jeho přerušeni. Správní orgány povětšinou oznamují žadateli zahájení správního řízení podle § 47 odst. 1, kdy jej považují za „pouhého“ účastníka správního řízení, ačkoliv je žadatelem, tedy tím, kdo vlastní řízení inicioval a zcela nepochybně mu je známo, že řízení je zahájeno, neboť jej sám inicioval, tím, že doručil žádost místně a věcně příslušnému správnímu orgánu, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 44 odst. 1 Správního řádu (Obr. 8).

⁴⁷ Srov. § 37 odst. 6 ve spojení s ust. § 44 odst. 1 Správního řádu

VÁŠ DOPIS Č. J.:
ZE (AN): 23.12.2011
NÁŠ Č. J.: M00P1166/E-Sub/2015-13
NÁŠ IP. M.: N00142015-Sub
POČTYŠTĚ DOŠLO: 3
VYŘIZUJE: Helena Kubanková
TEL.: 596 803 193
FAX: 596 803 330
E-MAIL: kubankova.helena@havirov-city.cz
DATUM: 08.02.2016

zastupuje:
Petr J. Barák, BA (Hisse)
Národnost: "SRB"
183 00 Praha 9
ID slovesy skríny: 83584

Oznámení zahájení správního řízení a seznámení s podklady

Magistrát města Havířova, odbor vnútra a živnostenský úrad, jako příslušný obecni úrad v zastúpení (zále je správním orgánem) dle ustanovení § 124 odst. 5 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zále je základem a silništním provozem), v souladu s ustanovením § 43 odst. 1 zákona č. 100/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (zále je správním řádem),

* * * * *

jako účastníka řízení zahájil správní řízení ve věci námitek proti provedení záznamu bodů v registru řidičů dle ustanovení § 123f odst. 1 zákona o silništním provozu.
Toto řízení bylo zahájeno na základě podání námitek proti záznamu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Žádost byla správním orgánem doručena dne 23.12.2011 (veřejně pod č. j. M00P1166/E/2015).

Účastník řízení má právo zvolit si zmocněnce, přičemž musí být udělen písemně nebo ústně do protokolu. V síle věci může ani účastník řízení ustanovit pouze jednoho zmocněnce podle ustanovení § 33 odst. 1 správního řádu.

Podle ustanovení § 38 odst. 1 a odst. 4 správního řádu má účastník právo nahlízet do správního spisu, právo pořizovat si z něj výpisy a přepis na to, aby správní orgán mohl za účelem správního postupu dle platného zveřejnění poskytnout kopie spisu nebo jeho částí.

Každý, kdo prohlásí, že neovláá jazyk, jímž se vede jednání, má právo na tlumočnickou pomoc v rozsahu stanoviska podle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu.

Operativní úřední vnútra pro větší počet řízení je zveřejněna v záložce tohoto dopisu.

Správní orgán Vás jakožto zmocněnce účastníka správního řízení ve věci námitek proti provedení záznamu bodů v registru řidičů dle ustanovení § 123f odst. 1 zákona o silništním provozu.

* * * * *

s tím, že shromáždil podklady jednotlivých námenní přetupků pro záznam bodů, zále bylo skvěleno řízením řízení. V souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu má právo před vyhlášením rozhodnutí seznámit se s podklady pro vydání rozhodnutí a vyjádřit se k nim.

IČO: 00297488
DIČ: CZ00297488

TEL: 596 803 111
FAX: 596 803 330

E-mail: posta@havirov-city.cz
ID slovesy skríny: 726636

Obr. 8 – Oznámení o zahájení řízení spolu s výzvou k seznámení se s podklady. Správní orgán v oznámení o zahájení řízení zaměřuje řízení z úřední povinnosti s řízením o žádosti. Dává najevo účastníku řízení zahájení řízení, ačkoliv řízení inicioval účastník sám, a tedy bylo zahájeno podle § 44 odst. 1 SR v den, kdy došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.

Tím, že správní orgán pokládá řízení o námítkách za řízení vedené z úřední povinnosti, sám komplikuje procesní postup, neboť se přidávají další okolnosti, které mohou přispět k „procesním peripetiím“ pokud žadatel sleduje podáním námitek jen oddálení zákonem předvídaného pozbytí řidičského oprávnění jako následek opakovaného porušování povinností řidiče. Žadatel se pak v takovém případě naskytá dobrý odvolací důvod, spočívající v nezákonnosti vedení řízení před prvostupňovým správním orgánem. Prvním a zásadním problémem může být to, kdy bylo řízení zahájeno. Podle § 37 odst. 6 ve spojení s ust. § 44 odst. 1 Správního řádu je řízení zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Pokud však správní orgán postupuje

výše naznačeným způsobem, je řízení zahájeno již v jiném okamžiku, než správní orgán oznámil zahájení řízení účastníku řízení.⁴⁸

Správní orgán podání hodnotí podle jeho skutečného obsahu, zejména s přihlédnutím k tomu, zda z námitek se poddávají relevantní informace, ve smyslu, aby mohl správní orgán objektivně přezkoumat správnost záznamu bodů a mohl rozhodnout, zda žádost není zjevně právně nepřijatelná. Pokud podání vykazuje nějaké vady, nebo není-li jasné, co podatel žádá, čeho se domáhá, správní orgán postupuje podle § 37 odst. 3 ve spojení s ust. § 45 odst. 2 Správního řádu a pomůže podateli vady a nedostatky odstranit a současně jej poučí o následcích neodstranění vad. V případě, že podání neobsahuje žádné vady, správní orgán zpravidla podrobí provedené záznamy bodů přezkoumání, jak ve vztahu k námitkám žadatele, tak i ve vztahu zákonnosti a správnosti. Shledá-li námitky žadatele oprávněné, postupuje podle § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu a nejpozději do 10 pracovních dní ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidiče a neprodleně písemně vyrozumí žadatele o provedené opravě. Zajímavé je, že oprava záznamu bodů se v takovém případě neděje formou rozhodnutí, ačkoliv z materiálního hlediska nepochybně oprava počtu stanovených bodů v registru řidiče je rozhodnutím správního orgánu. A tedy by tomu měla odpovídat i forma rozhodnutí správního orgánu, s ohledem na to, že jeho činností došlo v určité věci ke změně práva nebo povinnosti jmenovitě určené osoby, tak jak má na mysli ust. § 9 Správního řádu.

V případě, že správní orgán neshledal žádné důvody k postupu podle § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu, pak správní orgán zpravidla vyzve účastníka řízení podle § 36 odst. 3 Správního řádu, aby případně uplatnil své právo vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí, a současně jej poučí podle § 36 odst. 1 a 2 Správního řádu o právu činit návrhy na dokazování a vyjádřit v řízení své stanovisko a současně i poskytne přiměřenou lhůtu do kdy tak může činit (Obr. 9). Správní orgán by měl současně poučit žadatele o materii jeho procesních práv počínaje možností zastoupení a konče právem navrhnout důkazy po celou dobu řízení, až do vydání rozhodnutí.

⁴⁸ § 46 odst. 1 Správního řádu



Sp. zn. S-MHMP 38974/2016 Cj. MHMP 1227/16.6 Vyřizuje / telefon Datum
Ivana Dittrichová / 236005981 20.01.2016

Věc: Vyrozměnění

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností, v rámci výkonu státní správy v přenesené působnosti podle § 31 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, jako příslušný správní orgán podle ust. § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 361/2000 Sb.“) k prověření záznamů v registru bodů o počtech bodů dosažených řidiči v bodovém hodnocení a o odepisu bodů, a podle § 124 odst. 5 písm. li) zákona č. 361/2000 Sb. příslušný k projednání námitek a ruhočovství se síci záznamů o počtu řídicím dosažených bodů v bodovém hodnocení obdržel dne 15.01.2016 Vaše písemné námítky proti prováděným záznamům bodů.

Vzhledem k tomu, že Vaše námítky byly Magistrátu hl. m. Prahy doručeny ve lhůtě 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení, byli listy pro poskytnutí náležitě upraveny se přeráží. V důsledku podání námitek jste prozatím nepořádně řídké upravené a nemáte posuzovat poskytnutí odepisu svých řídicích průkazů.

Správní orgán Vám v souladu s ust. § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb. vyrozumívá o možnosti vyjádřit se k podkladům pro vydání ruhočnosti, a to do 5ti pracovních dnů ode dne doručení tohoto vyrozumění osobně do protokolu nebo ve stejné lhůtě můžete zaslat své vyjádření písemně na adresu nadepsaného správního orgánu.

Do protokolu se můžete vyjádřit na pracovišti MHMP v budově Business Centrum Vyšehrad, Na Pankráci 1685/17,19, Praha 4, 6. patr., jedací místnost č. 6.066, v době pondělí - čtvrtek od 09:00 hod. do 13:00 hod. nebo od 13:00 hod. do 14:30 hod.

Oprávněná úřední osoba:
Bc. Ivana Dittrichová
metodička správního řízení

Sídlo: Město Prahy, nám. 2. 110 01 Praha 1
Pozvánka: Na Pankráci 1685/17,19, Praha 4
tel: 236 001 111, fax: 236 067 145
e-mail: posta@praha.cz

Stránka 1 z 1

Obr. 9 – Vyrozměnění správního orgánu o možnosti vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí. Správní orgán vyrozměňuje žadatele o právu vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí, nicméně mu neposkytuje nepoučení o jeho dalších procesních právech. Na jednu stranu tak správní orgán dbá na to, aby byla naplněna zásada součinnosti správního orgánu s účastníky řízení naplňující povinnost správního orgánu postupovat v řízení v úzké součinnosti s občany a organizacemi a dát jim vždy příležitost, aby mohli svá práva a zájmy účinně hájit, zejména se vyjádřit k podkladům rozhodnutí a uplatnit své návrhy, a současně opomíjí zásadu zákonnosti, když správní orgán rezignoval na svou poučovací povinnost podle § 4 odst. 2 SR.

Teprve v rámci vlastního seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí má možnost žadatel argumentačně rozvinout své námítky, neboť až dosud mu nebylo reálně zřejmé, na základě jakých podkladů správní orgán zaznamenal jednotlivé záznamy bodů. Žadatel má nejen možnost sám nahlédnout na listiny podle § 123b odst. 2 zákona o silničním provozu, na základě kterých mu měly být provedeny záznamy bodů, ale má jedinečnou možnost namítnout, že samotná oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení, podle § 123b odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu nejsou důkazem o tom, že se žadatel dopustil

přestupku takovým jednáním, které je spojeno se záznamem bodů, neboť to které Oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení není schopno samo o sobě osvědčit, že byla naplněna jediná hmotně právní podmínka pro záznam bodů vyjádřená v ust. § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu, jelikož Oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení není rozhodnutím orgánu veřejné moci, nýbrž „pouhým“ úředním záznamem o činnosti orgánů policie a v žádném případě tak není doložena existence pravomocného rozhodnutí, že za jednání, které je uvedeno v příloze zákona o silničním provozu, byla uložena sankce. Správní orgán by měl sám, již poté, co v rámci řízení o námitkách zjistí, že došlo k provedení záznamu bodů, sice na základě zákonem předvídaného dokladu v podobě Oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, obstarat příslušné pokutové bloky, na které je v Oznámení odkazováno, jednak proto, aby sám z úřední povinnosti zjistil, zda je na místě postupovat podle § 123f odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích a provést opravu záznamu bodů a současně, aby opatřil doklady, které autoritativně určují, že řidič konkrétním jednáním spáchal přestupek, za který byl sankcionován.⁴⁹ Tím se vracíme zpět k náležitostem námitek, pokud žadatel v námitkách nepředloží žádné tvrzení, kterým by nastolil pochybnosti správnosti záznamu bodů a případně je v řízení o námitkách i nadále pasivní, není možné rozumně očekávat, že správní orgán sám bude svou činností dotvářet vůli žadatele, jelikož je to právě žadatel, který svou vůlí určí předmět své žádosti a rozsah, v jakém mají být záznamy bodů za přestupky přezkoumány.

Žadatel tedy v rámci seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí, by měl projevit značnou invenci a ve vztahu k podkladům pro vydání rozhodnutí a měl by být velmi konkrétní a předestřít přinejmenším rozumná tvrzení o tom, proč pokládá záznamy bodů za přestupky za neoprávněné a v čem neoprávněnost, potažmo nezákonnost, konkrétně spatřuje. Bude pak na správním orgánu vyvrátit tvrzení žadatele důkazy, které obstaral, neboť řízení o námitkách se poněkud vymyká klasickému řízení o žádosti, či o jiném návrhu právě tím, že žadatel nemá prakticky možnost jakkoliv ovlivnit činnost orgánů veřejné moci stran správnosti a úplnosti vyhotovování jejích rozhodnutí, či úředních postupů a důkazy, zejména pokutové bloky, obstarává sám správní orgán. Žadatel sám sice může ovlivnit, zda vznikne, či nevznikne pokutový blok, nicméně není schopen již ovlivnit to, zda orgány policie, jakožto úzce specializované orgány na projednávání přestupků,

⁴⁹ Srov. Rozsudek NSS ze dne 02.02.2012, č.j.: 5As 93/2011-59

neuveudou nesprávnou kvalifikaci porušení právní povinnosti řidiče, či jinak nezatíží rozhodnutí vydané v blokovém řízení jiným typem nezákonnosti. Žadatel zcela rozumně a v souladu s principem omezené důvěry ve veřejnou moc předpokládá, že vyhotovovaná rozhodnutí budou bezchybná a korektní, jelikož ne každý řidič je natolik zběhlý v právní problematice, aby byl schopen na místě určit nejen správnou skutkovou podstatu přestupku, ale současně k ní přiřadit i odpovídající porušení právní povinnosti řidiče. Zajímavý je v tomto ohledu názor Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 04. 12. 2013, čj. 6 As 67/2013 – 16. Nejvyšší správní soud zde totiž rezultuje, že *„Udělením souhlasu s projednáním skutků v blokovém řízení, jehož udělení žalobce nezpochybňuje, v souladu se zásadou vigilantibus iura žalobce převzal odpovědnost za skutečnost, že údaje uvedené na příslušných pokutových blocích souhlasí se zjištěným skutkovým stavem, že tento skutkový stav byl zjištěn úplně a zejména že zjištěnému skutkovému stavu odpovídá právní kvalifikace přestupkového jednání, za které byla žalobci udělena pokuta v blokovém řízení a uvedena na pokutových blocích...“* Takovéto nazírání NSS je pro řidičskou veřejnost „studenou“ sprchou, jelikož zavádí ještě větší asymetrii v právech a povinnostech občanů vůči veřejné moci. Na základě rozhodovací činnosti nejvyššího správního soudu lze uzavřít, že za chyby orgánů veřejné moci můžeme činit odpovědným samotného řidiče, jen proto, že přivolil k projednání přestupku v blokovém řízení, ačkoliv jeho možnosti přesvědčit se o zákonnosti a správnosti rozhodnutí vydaného v blokovém řízení jsou na místě projednání přestupku takřka nulové.

Okolnost, že proti rozhodnutí vydanému v blokovém řízení není žádného opravného prostředku a současně se i tato rozhodnutí vymykají soudnímu přezkumu, totiž způsobuje, že správní orgány jsou povinny svá rozhodnutí o záznamu bodu založit na skutečnostech, které jsou ve spisovém materiálu postaveny najisto. Najisto musí být tedy postaveno to, zda stěžovatel spáchal přestupek, za který lze body zaznamenat. Tím spíše se touto skutečností musí zabývat, byl-li přestupek uložen v řízení, v němž právní úprava nepřipouští dostatečnou právní ochranu v řízení správním, ale ani ve správním soudnictví. Otázkou, zda je, či není proti rozhodnutí o pokutě uložené v blokovém řízení přípustná žaloba, se nejvyšší správní soud opakovaně zabýval. V rozsudku ze dne 29. 12. 2004, čj. 6 As 49/2003 - 46, publ. pod č. 505/2005 Sb. NSS, Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že uložení pokuty v blokovém řízení je správním rozhodnutím ve smyslu § 65 odst. 1 s. ř. s. Z hlediska možnosti jeho přezkumu ve

správním soudnictví však konstatoval následující: „*Pokud soudní řád správní označuje za nepřipustnou žalobu proti správnímu rozhodnutí, vůči němuž žalobce nevyčerpal řádné opravné prostředky [§ 68 písm. a) s. ř. s.], tím spíše musí být nepřipustná žaloba proti rozhodnutí o uložení pokuty v blokovém řízení podle § 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, které bylo vydáno v důsledku souhlasu účastníka řízení a tedy jeho vědomého rozhodnutí, že přestupek nebude projednáván v řízení, jehož předmětem by bylo skutkové i právní posouzení jeho jednání*“. Podání námitek, kterými je iniciováno samotného řízení o námitkách je projevem práva žadatele na jinou právní ochranu ve smyslu čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, kterou mu má poskytnout samotný správní orgán, neboť není nikdo jiný, kdo by mu ochranu poskytl.

V rámci námitkového řízení jsou největším problémem právě pokutové bloky, neboť se jedná o výsledek neformálního přestupkového řízení, kdy pokutový blok tvoří předtištěné rozhodnutí formulářového typu, kam orgán oprávněný k projednání přestupku v blokovém řízení dopíše údaje podle předtištěných požadavků.⁵⁰ Ostatní typy podkladů jako jsou rozsudky soudů a správní rozhodnutí prakticky v rámci řízení o námitkách pravděpodobně nebudou činit žádné zásadní problémy, neboť z formalizovaných rozhodnutí soudů, či správních orgánů, resp. z výroků těchto rozhodnutí se zpravidla podává za jaké konkrétní protiprávní jednání a kdy byla uložena sankce a že rozhodnutí je pravomocné.

7.2.3 Dokazování a hodnocení způsobilosti podkladů pro záznam bodů

Smyslem a účelem dokazování v řízení o námitkách, je nejen naplňování zásady materiální pravdy vyjádřené v ust. § 3 správního řádu, ale také naplňování veřejného zájmu, kterým bezpochyby je, aby bylo zasahováno do objektivního práva řidiče reálnou hrozbou pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, jen ve skutečně odůvodněných důvodech.

K provedení důkazů v rámci řízení o námitkách lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy; Správní řád v ust. § 51 obsahuje demonstrativní výčet důkazních prostředků, který zahrnuje listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek. V rámci řízení o námitkách budou hrát

⁵⁰ § 84 odst. 3 ve spojení s ust. § 86 zákona o přestupcích

zásadní roli spíše listinné důkazy v podobě rozhodnutí orgánů veřejné moci a písemných námitek podaných žadatelem, případně účastnický výslech žadatele.

Správní orgán v řízení o námitkách ve fázi dokazování by měl prakticky svou pozornost zaměřit na samotná námitková tvrzení, resp. důvody podaných námitek žadatelem a ty pak hodnotit ve vztahu k samotným listinným důkazům, které nejčastěji tvoří pravomocná rozhodnutí orgánů veřejné moci. V řízení o námitkách se uplatňuje jak zásada projednávací a dispoziční, tak i zásada vyšetřovací, neboť žadatel by měl tvrdit důvody, jimiž zpochybňuje správnost provedení záznamu bodů za přestupky a důvody pro jejich zrušení, jinak se vystavuje riziku, že bude mít ve věci neúspěch a správní orgán by měl posléze na tvrzení žadatele reagovat v rámci dokazování.⁵¹

Dokazování se v rámci řízení o námitkách podle mého názoru rozpadá prakticky na tři etapy. První etapou je zjišťování, zda napadené námitky trpí řekněme zjevnou vadou nezákonnosti, či nesprávnosti. Zde si správní orgán prakticky bezprostředně po podání námitek učiní úsudek o tom, zda záznam bodů trpí vadou a je třeba přisvědčit tvrzeným důvodům žalobce a následně bude postupovat podle příkazu zákonodárce uvedeného v ust. § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu a bez dalšího přistoupí k opravě záznamu bodů. Tato etapa musí být zjevně ovládána zásadou projednávací a dispoziční, neboť si lez obtížně představit postup správního orgánu bez toho, aby bylo správnímu orgánu známo, jaké záznamy jsou napadeny, z jakých důvodů a čeho přesně se žadatel domáhá, neboť správní orgán záznamy bodů provedl poté, co mu byl doručen některý podklad předvídaný v ust. § 123b odst. 2 zákona o silničním provozu.

Další etapou dokazování bude zcela zřejmě postup podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu, kdy správní orgán rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam bodů potvrdí a to zpravidla pokud uplatněné námitky jsou považovány za zjevně nedůvodné, nebo žadatel netvrdí žádné skutečnosti, které by budily pochyby o správnosti záznamu bodů. Typicky takovým tvrzením budou tvrzení o tom, že pozbytí řidičského oprávnění v důsledku 12 bodů je pro žadatele likvidační, že si žadatel nebyl vědom toho, že přestupek, či trestný čin spáchal bodově hodnoceným jednáním, nebo to, že sice přestupek spáchal, ale policisté mu tvrdili, že projednání skutku v rámci sankčního řízení není spojeno se

⁵¹ Pozn. autora: důvody námitek by měli vymezovat předmět řízení obdobně jako žalobní důvody v případě žaloby tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 71 odst. 1 písm. d) a e) SŘS, jelikož v řízení o námitkách by nemělo dojít k tomu, že správní orgán překročí to, čeho se žadatele domáhá a „přisoudí“ mu více, či něco zcela jiného, než to co požadoval.

záznamem bodů, atp. Zde správní orgán bude postupovat podle § 71 Správního řádu, ve spojení s ust. § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu a vydá bez zbytečného odkladu rozhodnutí, kterým námitky zamítne a provedený záznam bodů potvrdí. I zde je řízení ovládáno zásadou projednávací a zásadou dispoziční, kdy bylo na žadateli, aby tvrdil takové okolnosti, které byly způsobilé založit pochybnosti o správnosti záznamu bodů. Na rozhodnutí, která jsou pravomocná a nebyla předeepsaným způsobem zrušena, je třeba pohlížet jako na bezvadná a svědčí jim tedy presumpce správnosti a zůstávají rozhodným podkladem pro zápis bodů do registru řidičů ve smyslu § 123a a násl. zákona o silničním provozu. Správní orgán vedoucí řízení o námitkách nemá možnost jakkoliv zrušit rozhodnutí, které sám nevydal. Nadto podle § 73 odst. 2 Správního řádu platí, že pravomocné rozhodnutí je závazné pro účastníky řízení, v němž bylo toto rozhodnutí vydáno, a pro všechny správní orgány. Obdobně to platí i o soudních rozhodnutích.⁵² To nás přivádí k poslední fázi v rámci dokazování.

Třetí a poslední etapou v rámci dokazování je skutečné ryzí dokazování, spojené s hodnocením důkazů, zejména s ohledem na to, zda rozhodnutí orgánů veřejné moci mohou obstát proti tvrzeným důvodům nezákonnosti, či nesprávnosti záznamu bodů. V této fázi dokazování dochází vedle zásady projednávací, i k uplatňování zásady vyšetřovací, kterou uplatňuje správní orgán. Správní orgán musí v této fázi dokazování prakticky vznesené námitky rozptýlit, či překonat provedením důkazů, nebo přisvědčit důvodům pro zrušení záznamu bodů. Výsledkem této fáze dokazování může být jak rozhodnutí podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu, tak i postup podle § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu, kdy dojde k provedení opravy záznamu bodů a současně dojde k předvídanému postupu podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu ve spojení s ust. § 67 a násl. Správního řádu k zamítnutí námitek a potvrzení ostatních záznamů bodů za současného autoritativního rozhodnutí o tom, že se určitý záznam bodů ruší, resp. opravuje. V této fázi dokazování je břemeno tvrzení důvodů nezákonnosti a nesprávnosti námitek na žadateli, zatímco břemeno dokazování nese správní orgán, neboť má povinnost podle § 2 odst. 4 ve spojení s ust. § 3 Správního řádu postupovat tak, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a vycházelo ze spolehlivě zjištěného stavu, a tedy naplňovalo zásady materiální pravdy.

⁵² Srov. např. § 54 odst. 6 SŘS

Správní orgán tedy ve třetí fázi dokazování prokazuje zejména, že námitky řidiče jsou liché, neboť z důkazů které opatřil, zpravidla z rozhodnutí orgánů veřejné moci, se poddávají informace, ze kterých je možné bezpečně a nadevší pochybnost uzavřít, že se řidič dopustil jednání, které je spojeno se záznamem bodů, byl za takové jednání pravomocně potrestán.

V rámci této etapy dokazování je největším problémem rozhodnutí vydané v blokovém řízení. Neboť provedení důkazů a jejich hodnocení kladou na správní orgán značné nároky, nejen po odborné a profesní, ale i intelektuální stránce. Jak víme z právní teorie, každé správní rozhodnutí, tedy i pokutový blok, musí splňovat určité požadavky, které je možné rozdělit do čtyř skupin: kompetenční, obsahové, formální a procedurální.⁵³ V případě pokutového bloku kompetenční náležitosti vyjadřují hmotněprávní působnost a pravomoc správního orgánu k vydání aktu. Správní orgán musí být věcně a místně, též funkčně příslušný a musí jednat v mezích svých zákonných pravomocí.⁵⁴ Obsahové náležitosti pokutového bloku jsou stanoveny zákonem, popřípadě vyplývají i z obecných zásad práva.⁵⁵ Obsah správního aktu vyjadřuje projev vůle správního orgánu v konkrétní věci, který směřuje vůči jmenovitě uvedené osobě, v našem případě, řidiči resp. žadateli a sleduje zákonem stanovený účel.⁵⁶ Obsah každého správního aktu musí být určitý a srozumitelný.⁵⁷ Z aktu musí být zřejmé určení správního orgánu, který akt vydal, adresát, kterému je akt určen, určitá a jednoznačná vůle správního orgánu, zejména zamýšlené právní účinky a logičnost a nerozporuplnost aktu.⁵⁸ Pokutový blok z hlediska formálních požadavků musí naplňovat požadavek písemnosti.⁵⁹ Adresát správního rozhodnutí má právo na písemné vyhotovení rozhodnutí.⁶⁰ Z hlediska struktury má správní akt výrokovou část, odůvodnění i poučení.⁶¹ U blokové pokuty lze výrokovou část spatřovat v části pro vyznačení právní kvalifikace, odůvodnění lze spatřovat v popisu porušení právní povinnosti a vlastního přestupkového jednání (Obr. 10).

⁵³ Hendrych, D., a kol., Správní právo-obecná část, C. H. BECK, Praha, 2009 s. 217 a násl.

⁵⁴ srov. čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR, § 10 a násl. SŘ, § 52 a násl. zákona o přestupcích, § 86 zákona o přestupcích

⁵⁵ srov. zásadu „nullum crimen signe lege a nulla poena signe lege.“; § 85 odst. 4 věta druhá, zákona o přestupcích.

⁵⁶ Hendrych, D., a kol., Správní právo-obecná část, C. H. BECK, Praha, 2009 s. 219 a násl.

⁵⁷ srov. § 76 odst. 1 písm.a) SŘS

⁵⁸ Hendrych, D., a kol., Správní právo-obecná část, C. H. BECK, Praha, 2009 s. 221 a násl.

⁵⁹ § 67 odst. 2 SŘ

⁶⁰ srov. § 64 odst. 4 ve spojení s ust. § 38 SŘ

⁶¹ § 68 odst. 1 SŘ

Série: FD / 2013 číslo bloku: **D 0000000**

1. Jméno a příjmení _____

2. Rodné číslo / datum narození _____

3. Adresa místa pobytu _____

4. Totožnost ověřena _____

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis _____

6. Pokuta uložena za přestupek dle § _____ zák. č. _____ Sb., ve znění z. p. _____ Kč, slovy _____ Kč

7. Celková výše uložení pokuty _____ Kč, slovy _____ Kč

8. Proti uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrzení o zaplacení pokuty.

9. Souhlasím s projednáním přestupku v blokovém řízení, potvrzuj, že údaje uvedené na dvou částech bloku souhlasí, a potvrzuj převzetí částí A bloku dne _____ 20____ podpis přestupce _____

Obr. 10 – vzor rozhodnutí o přestupku v podobě bloku na pokutu, který je používán od r. 2013. U současných bloků na pokutu do značné míry splývá výroková část s odůvodněním. Za povšimnutí stojí poučení o tom, že se proti uložení nelze odvolat a také bezpodmínečný souhlas adresáta nejen s projednáním přestupku, ale i s potvrzením, že údaje uvedené na pokutovém bloku souhlasí. Je tedy zřejmá snaha skutečně přenést odpovědnost za případné právní, či formální vady na samotného účastníka řízení, který svým podpisem deklaruje správnost uvedených údajů, ačkoliv rozumně málo který řidič je schopen sám identifikovat porušení právní povinnosti a podřadit ji pod příslušnou skutkovou podstatu přestupku.

Zákonodárce prakticky neklade žádné procedurální požadavky na správní orgán při vydávání správního aktu v podobě pokutového bloku. Je totiž na uvážení správního orgánu, zda podezřelému z přestupku nabídne tuto formu projednání správního deliktu, či nikoliv. V případě, že se správní orgán rozhodne pro učinění „nabídky“ projednání přestupku v blokovém řízení, je z procedurálního hlediska nezbytné, aby účastník řízení s projednáním přestupku v blokovém řízení vyslovil souhlas, resp. vyjádřil ochotu zaplatit uloženou pokutu.⁶² Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 12. 2010, čj. 8 As 68/2010 – 81 „Rozhodnutí v blokovém řízení (§ 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) je vydáno vystavením pokutového bloku (bloku na pokutu na místě nezaplacenou) a jeho podpisem obviněným z přestupku“. Je tedy zřejmé, že správní orgán v rámci provádění důkazu rozhodnutím o přestupku, které představuje pokutový blok, musí zkoumat celou řadu aspektů, které vždy nemusí být zcela jednoznačné a přitom pro oprávněnost záznamu bodů mohou být velmi významné.

⁶² § 84 odst. 1 zákona o přestupcích

Prvotní otázku, kterou bude muset správní orgán rozřešit je, zda je adresátem rozhodnutí žadatel a zda jej z údajů uvedených na pokutovém bloku je možné bezpečně identifikovat. Současně bude muset správní orgán vyřešit otázku, zda rozhodnutí vydal nejen místně, ale i věcně příslušný orgán, tak jak má na mysli zákonodárce v ust. § 85 odst. 4 ve spojení s ust. § 86 zákona o přestupcích, a zda pokutový blok není nicotným správním aktem. Pokud správní orgán zjistí, že pokutový blok vykazuje v těchto ohledech vadu, měl by postupovat podle § 8 Správního řádu v rámci naplňování zásad dobré správy. Dalším zásadním problémem pro správní orgán bude vyložení všech znaků uvedených na pokutovém bloku v části pro popis přestupkového jednání kontextu uvedené právní kvalifikace přestupku a zjištění, zda byl přestupce potrestán za jednání, které je se záznamem bodů spojeno a kdy konkrétně k jednání došlo, s ohledem na plynutí doby pro odpočet bodů podle § 123e odst. 1 zákona o silničním provozu. Praktickou vlastností pokutového bloku je skutečnost, že pokutový blok zároveň slouží i jako doklad o zaplacení pokuty. Požadavek na srozumitelnost, určitost, nerozporuplnost a konzistenci jeho formy má své opodstatnění, s ohledem na skutečnost, že vyznačením předepsaných údajů na pokutovém bloku je uveden pachatel, je konkretizován přestupek a de facto et de iure poskytuje ochranou pachateli, aby za totéž jednání nebyl vícekrát postižen a aby jeho jednání nebylo případně zaměňováno za jiné. Obdobně na tuto problematiku pohlíží i odborná literatura. Podle odborné publikace Přestupkové řízení – JUDr. Jan Černý, doc. JUDr. Eva Hrozinková, PhD., JUDr. Helena Kučerová, PhD., LINDE Praha, a.s., 7. přepracované vydání k 1. 1. 2003, str. 108: *„Pokutový blok, který se vydá pachateli přestupku, je zvláštním druhem rozhodnutí o přestupku a dokladem o zaplacení pokuty. Vyznačení předepsaných údajů na pokutovém bloku uvádí pachatele, konkretizuje přestupek a je i ochranou pachatele, aby za totéž jednání nebyl případně bezprostředně vícekrát postižen. Řádně vyplněný pokutový blok může být použit pro eventuální následné přezkoumání rozhodnutí o uložení pokuty.“* Tedy, aby správní orgán mohl použít pokutový blok k dokazování, že záznam bodů za přestupek je oprávněný a byl proveden v souladu se zákonem, musí být pokutový blok po obsahové stránce natolik úplný, aby byly naplněny požadavky zákonodárce podle ust. § 85 odst. 4 věta druhá zákona o přestupcích, **komu, kdy a za jaký** přestupek byla pokuta v blokovém řízení uložena (Obr. 11). Pokutový blok tedy musí být přezkoumatelný a musí se z něho poddávat přestupkové jednání jednoznačným individualizovaným popisem a současně musí

být znaky uvedené na pokutovém bloku jednoznačně identifikovatelné. Současné musí být popis přestupkového jednání popsán natolik určitě, aby bylo možné přezkoumat, zda právní kvalifikace přestupku odpovídá popsanému jednání. Nejvyšší správní soud judikuje, že „pokutový blok (§ 84 a násl. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích) není způsobilý podklad pro záznam bodů do registru (§ 123b zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), není-li na něm přestupek jako konkrétní, individualizované jednání vůbec vymezen.“⁶³ Tento požadavek je velmi důležitý, neboť ne každé přestupkové jednání, kterým je naplněna skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, podle § 125c odst. 1 písm. b) nebo podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu s sebou nese záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče.



Obr. 11 – pokutový blok, který se ukázal nezpůsobilým podkladem pro záznam bodů. Z pokutového bloku nelze zjistit konkrétní právní kvalifikaci přestupku, ani seznat vlastní jednání přestupce. Pokutový blok vykazuje i další vady v podobě nenaplnění požadavků na otisk razítka se státním znakem, spolu s neuvedením jména a příjmení a funkce oprávněné úřední osoby.

Rozhodnutí o přestupku, které představuje pokutový blok pro formální, či obsahové vady nemusí za všech okolností být způsobilý podepřít sporný záznam bodů. Typickými vadami správních aktů jsou vady v důsledku nedostatku kompetence a nebo v jejich obsahu. Tyto vady se mohou vzájemně prostupovat nebo různě podmiňovat.⁶⁴ Správní orgán, s ohledem na zásadu presumpce správnosti aktů, podle níž jsou akty považovány za bezvadné, dokud nejsou stanoveným postupem opraveny nebo zrušeny, nemůže vadné rozhodnutí, které

⁶³ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 04. 09. 2012, čj. 7 As 94/2012 - 20

⁶⁴ Hendrych,D., a kol., Správní právo-obecná část, C.H.BECK, Praha, 2009 s. 223 a násl.

sám nevydal zrušit, nicméně je povinen rozhodnutí o záznamu bodů založit na skutečnostech, které jsou ve spisovém materiálu postaveny najisto. Najisto musí být tedy postaveno to, zda řidič spáchal přestupek, za který lze body zaznamenat.⁶⁵ (Obr. 12).

23. 2. 2010
Série UM / 2008 M 3464019 A 02-7-608 A
Dok na pokutu 500 Kč
slovy přestupkový blok
uloženou za přestupek dle § 23(1) zák. č. 200/1990 Sb.
ve znění pozdějších předpisů na místě
Jméno a příjmení
Rodné číslo / datum
Bydliště HAB
212 40
Ičtožnost ověřena
Doba, místo a popis přestupkového jednání: DNE 23.2.2010
V 23.30hod. na ul. MALEŠICKÁ č. 300 301940
JEL SPOZ. FORD SIERRA, ČERNÁ, KZ 7A3 7194
NEPOUŽIL BEZPEČNOSTNÍ PÁS, TÍM POKUSIL
VSTUPOVENÍ E 6/11/2000 A.Č. 361/2000 SB.
PRAHA dne 23.2.2010
A. NSTRŽIŇ 621574 SR41R JB
podpis a uvedením jména, příjmení
a funkce správné osoby
Stávající převzetí dílu „B“ pokutového bloku. Byl jsem poučen o způsobu
splacení pokuty a následcích nezaplacení. Dne 23.2.2010
odpis přestupce:
5100 MFI 6102 - verze 4. 8 Napsal jako sbrzenta.

Obr. 12 – pokutový blok, ze kterého jsou naopak naprosto zřejmé veškeré nezbytné informace k tomu, aby mohlo být pokutovým blokem najisto prokázáno, kdo, jakým jednáním spáchal přestupek a že popsané jednání jednoznačně odůvodňuje záznam bodů v registru řidiče.

Další skupinou vad pokutových bloků jsou nepodepsané pokutové bloky přestupcem, takový pokutový blok bude nepochybně paktem a nelze k němu naprosto přihlížet, neboť se judikatura NSS ustálila prakticky na tom, že bloková pokuta je uložena až okamžikem podpisu pokutového bloku přestupcem. NSS konstatoval, že nabytí právní moci rozhodnutí o uložení blokové pokuty nelze činit závislým na tak časově obtížně uchopitelném a nejistém okamžiku jako je ústní souhlas obviněného z přestupku, obzvláště za situace, kdy jde ve většině případů ve skutečnosti o pouhé vyjádření souhlasu s navrhovanou výší blokové pokuty.⁶⁶ (Obr. 13).

⁶⁵ Srov. rozsudek NSS 4.j.: 5 As 118/2011 - 103

⁶⁶ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29.12.2010, čj. 8 As 68/2010 - 81



Obr. 13 – pokutový blok, který nebyl prakticky vydán, jedná se o zdánlivé rozhodnutí, neboť jej přestupce nikdy nepodepsal a tedy nedošlo k jeho vydání.

Náležitostmi pokutového bloku se zabýval i Nejvyšší soud ČR v usnesení ze dne 12.4.2001, č.j. 21 Cdo 775/2000 a ze dne 12. 4. 2001 č.j. 21Cdo 776/2000), kdy rezultoval: „Rozhodnutí vydané v blokovém řízení musí mít obsahové a formální náležitosti vyplývající z ustanovení § 85 odst. 1, § 85 odst. 3 a § 85 odst. 4 věty druhé zákona o přestupcích.“ „Z ustanovení § 85 odst. 1 zákona o přestupcích vyplývá, že rozhodnutí v blokovém řízení mají podobu bloků k ukládání pokut (pokutových bloků), které vydává ministerstvo financí České republiky. Tyto bloky (přesně evidované) obsahují údaje (jejich rozsah musí korespondovat s požadavky na takové rozhodnutí zákonem stanovenými), jež příslušný správní orgán, jím pověřená osoba, popřípadě jiný orgán určený zákonem o přestupcích nebo jiným zákonem, uvádí do předepsaných částí bloku k ukládání pokut (a samozřejmě také bloku na pokutu na místě nezaplacenou). Uvedené vede k závěru, že rozhodnutí v blokovém řízení (bloky k ukládání pokut, včetně bloků na pokutu na místě nezaplacenou) mohou (a musí) být vydána jen formou bloků k ukládání pokut (pokutových bloků) obsahujících z hlediska formy takové údaje, které jsou, v souladu s požadavky na takové rozhodnutí zákonem stanovenými, uvedeny na blocích pro tyto účely vydávaných ministerstvem financí České republiky. Neuvedení všech, v souladu s požadavky na takové rozhodnutí zákonem stanovených a na bloku předtištěných, údajů pak znamená nenaplnění požadavku na formální obsah tohoto druhu rozhodnutí.“ „Rozhodnutí vydané v blokovém řízení (pokuta uložená v blokovém řízení) musí, aby se jednalo o správní rozhodnutí (rozhodnutí orgánu státní správy nebo samosprávy), obsahovat náležitosti, které jsou uvedeny v ustanovení § 85 odst. 4 věty druhé zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (ve znění pozdějších předpisů), a další

údaje, jak vyplývají z použití bloku k ukládání pokut, vydaného podle ustanovení § 85 odst. 1 tohoto zákona. Nemůže-li pachatel přestupku zaplatit pokutu na místě, musí rozhodnutí v blokovém řízení (blok na pokutu na místě nezaplacenou) obsahovat též poučení o způsobu zaplacení pokuty, o lhůtě její splatnosti a o následcích nezaplacení pokuty (§ 85 odst. 3 tohoto zákona).“

Jaké náležitosti mají mít rozhodnutí vydaná v blokovém řízení, by mělo být orgánům veřejné moci oprávněným projednávat přestupky v blokovém řízení dostatečně zřejmé, nejen z jejich úřední činnosti, neboť požadavky na to, jak má být pokutový blok vyplněn, jsou na pokutovém bloku prakticky předtištěny, ale také dostatečně se touto problematikou zabývaly soudy a dostatečným způsobem zpřesnily zákonné požadavky. Nemělo by tedy správním orgánům činit zvláštní obtíže vyhotovit rozhodnutí o přestupku v blokovém řízení v takové kvalitě, aby z něho bylo bezpečně seznatelné, jakým konkrétním jednáním byl přestupek spáchán. Domnívám se tedy, že je legitimní, aby v případě, že rozhodnutí o přestupku neposkytuje oporu pro záznam bodů, správní orgán záznam bodů v řízení o námitkách revidoval, neboť nepochybně je veřejným zájmem, aby byli pachatelé přestupků a to nejen těch dopravních, za své protiprávní jednání po zásluze potrestáni a případně jim byl proveden i záznam v příslušném registru. Tento sankční postup je dán do kompetence správních orgánů, na něž při této činnosti dopadají základní ústavní limity a principy. Potrestání pachatelů přestupků se tedy musí dít v souladu se zákony definovanými postupy, neboť státní orgány mohou postupovat pouze v mezích a způsoby, které stanoví zákon (viz čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR, potažmo čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod). Pokud se v rámci řízení o námitkách ukáže, že státní orgány nebyly s to dodržet zákonný postup, kam spadá i řádné vyplnění formuláře blokové pokuty podle zde předtištěných požadavků, je nezbytné z toho vyvodit patřičné důsledky a sporný záznam bodů revidovat. Tak se dostáváme prakticky do závěrečné fáze řízení o námitkách a to rozhodnutí správního orgánu.

7.2.4 Rozhodnutí v řízení o námitkách

V rámci řízení o námitkách připadají v úvahy dvě formy vydání rozhodnutí o námitkách, písemné a materiální. Materiální rozhodnutí správního orgánu podle § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu je realizováno při opravě záznamu bodů bezformálně a navenek se vůči adresátu projeví změnou počtu bodů v registru řidiče. Zákonodárce v tomto případě výslovně stanoví, že se

písemné rozhodnutí nevydává, ale správní orgán vyhotoví pouze písemné vyrozumění o provedené opravě počtu bodů, které je oznámeno účastníku řízení (Obr. 14). Toto samotné materiální rozhodnutí správního orgánu o provedení odpočtu bodů je konstitutivním rozhodnutím, neboť dojde k nové úpravě bodového hodnocení.



Obr. 14 – Oznámení správního orgánu o provedení odpočtu bodů

Zákonodárce rovněž předvídá v případě neodůvodněných námitek vydání autoritativního rozhodnutí o námitkách podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu, kterým jsou námitky zamítnuty a záznamy bodů potvrzeny. Zákonodárce kogentně normuje, že k zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamů musí dojít formalizovaným projevem vůle orgánu veřejné správy vrchnostenského charakteru v konkrétní věci. Rozhodnutí musí být písemné, což je projevem zásady písemnosti, kterou je správní řízení ovládáno.⁶⁷ Správní spis tvoří všechny dokumenty týkající se téže věci. Toto pravidlo se neuplatní pouze tehdy, stanoví-li zákon jinak. Na protokoly o výsleších svědků, byť nezákonně pořízené, se však žádná taková výjimka nevztahuje, tyto protokoly tak musí zůstat součástí spisu.⁶⁸

⁶⁷ Srov. § 17 a násl. Správního řádu

⁶⁸ Podle rozsudku NSS ze dne 31.3.2010, č.j. 1 Afs 58/2009-541

Autoritativní rozhodnutí správního orgánu o zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamu bodů je deklaratorním vrchnostenským projevem vůle orgánu veřejné správy, kterým je po jeho nabytí právní moci zcela modifikováno právo žadatele řídit motorová vozidla, což má své následky v rámci uplatnění opravných prostředků, neboť podání odvolání proti tomuto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozhodnutí o zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamů bodů musí mít náležitosti podle § 27 ve spojení s ust. § 67 a § 68 Správního řádu. Ve výrokové části rozhodnutí (enunciátu) správní orgán řeší, otázku která byla předmětem řízení o námitkách. Enunciát rozhodnutí o námitkách obsahuje vlastní deklaratorní prohlášení o zamítnutí námitek a současně prohlašuje správnost provedených záznamů bodů. Z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a jaké úvahy jej vedly k výroku rozhodnutí.⁶⁹ Zákonodárce rovněž předvídá, v případě neodůvodněných námitek, vydání autoritativního rozhodnutí o námitkách podle § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu, kterým jsou námitky zamítnuty a záznamy bodů potvrzeny. Zákonodárce kogentně normuje, že k zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamů musí dojít formalizovaným projevem vůle orgánu veřejné správy vrchnostenského charakteru v konkrétní věci. Rozhodnutí musí být písemné, což je projevem zásady písemnosti, kterou je správní řízení ovládáno.⁷⁰ Správní spis tvoří všechny dokumenty týkající se téže věci. Toto pravidlo se neuplatní pouze tehdy, stanoví-li zákon jinak. Na protokoly o výsledcích svědků, byť nezákonně pořízené, se však žádná taková výjimka nevztahuje, tyto protokoly tak musí zůstat součástí spisu.⁷¹ Autoritativní rozhodnutí správního orgánu o zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamu bodů je deklaratorním vrchnostenským projevem vůle orgánu veřejné správy, kterým po jeho nabytí právní moci zcela vymizí právo žadatele řídit motorová vozidla, což má své následky v rámci uplatnění opravných prostředků, neboť podání odvolání proti tomuto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozhodnutí

⁶⁹ Podle rozsudku NSS ze dne 24.6.2010, č.j. 9 As 66/2009-46

⁷⁰ Srov. § 17 a násl. Správního řádu

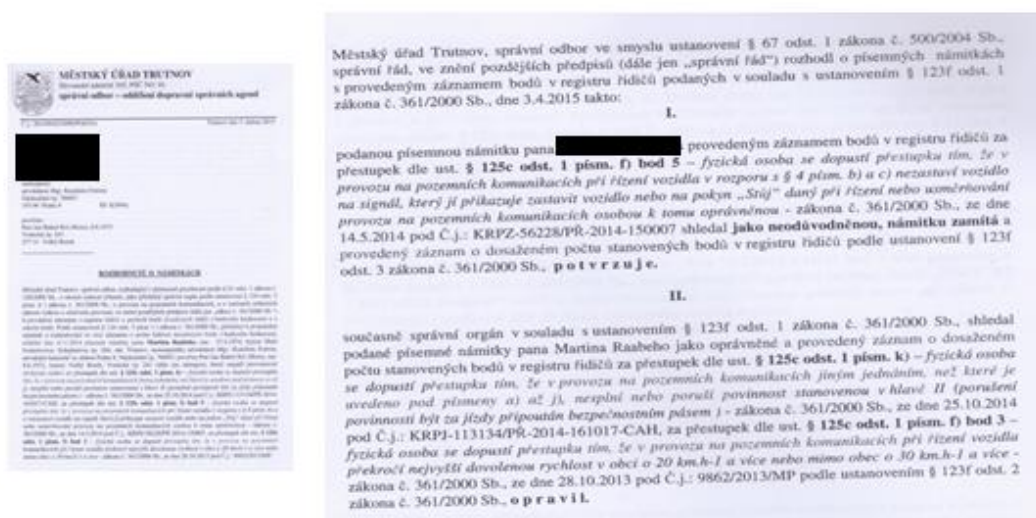
⁷¹ Podle rozsudku NSS ze dne 31.3.2010, č.j. 1 Afs 58/2009-541

o zamítnutí námitek a potvrzení provedených záznamů bodů musí mít náležitosti podle § 27 ve spojení s ust. § 67 a § 68 Správního řádu. Ve výrokové části rozhodnutí (enunciátu) správní orgán řeší, která byla předmětem řízení o námitkách. Enunciát rozhodnutí o námitkách obsahuje vlastní deklaratorní prohlášení o zamítnutí námitek a současně prohlašuje správnost provedených záznamů bodů. Z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a jaké úvahy jej vedly k výroku rozhodnutí.⁷²

Rozhodnutí správního orgánu musí být oznámeno účastníku řízení tak, jak má na mysli zákonodárce v ust. § 72 ve spojení s ust. §§ 19 a 20 ve spojení s ust. § 23 Správního řádu. Účastník řízení může brojit proti rozhodnutí správního orgánu odvoláním podle §§ 81 a 82 ve spojení s ust. § 37 odst. 2 Správního řádu. Podle § 85 má odvolání devolutivní účinky, což pro žadatele znamená, že je stále přerušena doba pro pozbytí řídičského oprávnění a to do doby, než ve věci rozhodne odvolací – druhostupňový správní orgán. V případě, že je odvolání podle § 90 odst. 5 zamítnuto a napadené rozhodnutí potvrzeno, doručením rozhodnutí o odvolání nabývá právní moci rozhodnutí prvostupňového správního orgánu a následně doplyne doba pro pozbytí řídičského oprávnění podle § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu, která byla přerušena podáním námitek podle § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu. Následně uplynutím přerušené doby pro pozbytí řídičského oprávnění řidič pozbývá svá řídičská oprávnění na dobu 12 měsíců. Žadatel sice může napadnout rozhodnutí odvolacího správního orgánu žalobou podle § § 65 a násl. Soudního řádu správního, nicméně podání žaloby jako takové nemá podle § 73 SŘS odkladný účinek. Teoreticky se žadatel může domáhat návrhem podle § 73 odst. 2 SŘS přiznání odkladného účinku v souvislosti s podáním žaloby, ale toto je velmi výjimečné opatření soudu, neboť dochází k prolomení pravomocného rozhodnutí orgánu veřejné správy a je na žalobci, aby v takovém případě prokázal nepřiměřený zásah, který mu hrozí,

⁷² Podle rozsudku NSS ze dne 24.6.2010, č.j. 9 As 66/2009-46

případně třetím osobám.⁷³ V souvislosti s vydáním rozhodnutí o zamítnutí námitek a potvrzení provedeného záznamu bodů je třeba zmínit, že správní orgán námítka autoritativně nutně vyřešit nemusí, neboť žadatel je „pánem“ řízení a tedy žádostí ve věci námitek disponuje do té míry, že má možnost v souladu s ust. § 45 odst. 4 Správního řádu vzít svou žádost zpět, případně omezit předmět řízení a to prakticky až do doby vydání prvostupňového rozhodnutí. Zákonodárce bohužel nepředpokládá situace a tedy ani nenormuje postup správního orgánu v případech, kdy některý záznam bodů bude zrušen a jiný naopak potvrzen. Správní orgán se tedy s takovou situací musí vypořádat za použití ust. § 124 odst. 5 a § 123f odst. 3 zákona o silničním provozu ve spojení s ust. § 67 a následujícími správního řádu. V enunciatu rozhodnutí o námitkách v takovém případě bude uveden výrok jednak o provedení opravy záznamu bodů a dále i další výrok o zamítnutí námitek proti jmenovitě uvedeným záznamům bodů a jejich potvrzení (Obr. 15).



Obr. 15 – Rozhodnutí správního orgánu, z jehož výrokové části lze seznat dva výroky, jednak výrok o potvrzení neodůvodněných námitek bodů a současně o opravě záznamu bodů za přešůpek.

⁷³ Srov. usnesení KS v Hradci Králové z 23. 10. 2003, sp. Zn. 52Ca 9/2003, publikovaného ve sbírce soudních rozhodnutí NSS po č. 87/2004

8. VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ PO UPLYNUTÍ 12 MĚSÍCŮ OD JEHO POZBYTÍ V DŮSLEDKU DOSAŽENÍ 12 BODŮ V BODOVÉM HODNOCENÍ ŘIDIČE

Podle zkušeností autora, řízení o námitkách končí odpočtem bodů v bodovém hodnocení řidiče v cca 57% případech, kterými se zabývala advokátní kancelář, jejímž je zaměstnancem. Jedná se o poměrně vysoké číslo a je zřejmé, že záznamy bodů jsou prováděny ne zcela korektně. V případech, kdy je žadatel v řízení o námitkách neúspěšný, nezbude mu, než se zdržet po dobu 12 měsíců řízení motorových vozidel, po jejím uplynutí se může „vybodovaný“ řidič domáhat navrácení řidičského oprávnění.

Podle § 123d odst. 1 zákona o silničním provozu, *řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3.* Zákonodárce zde zcela kogentně určuje lhůtu, po které může „vybodovaný“ řidič znovu žádat o navrácení řidičského oprávnění. Jedná se o speciální právní úpravu k ust. §§ 100 až 102 zákona o silničním provozu, kde je normován jednak postup při navrácení řidičského oprávnění, ale i ve vztahu k ust. § 82 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu, kde jsou pozitivně vymezeny podmínky, za kterých je možno udělit řidičské oprávnění.

Podle § 123d odst. 2 zákona o silničním provozu *byl-li řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti, pokud je uložena doba zákazu činnosti delší než doba podle odstavce 1.* Pravomocně uložený trest, či sankce zákazu činnosti má přímo podle § 94a zákona o silničním provozu za následek pozbytí řidičského oprávnění. Lhůta podle odstavce 1 běží bez ohledu na případný zákaz činnosti, neboť je možné, jak bylo vyloženo výše, pozbytí řidičské oprávnění prakticky současně z obou naznačených důvodů. Platí tedy, že žádat o navrácení řidičského oprávnění je možné až poté, co odpadnou oba důvody pro pozbytí práva na řízení motorových vozidel. Tedy pokud má uložen trest, či sankci delší než 12 měsíců, může požádat o navrácení řidičského oprávnění až po výkonu zákazu činnosti. Pokud je vedle zákazu činnosti uložen řidiči i nepodmíněný trest odnětí svobody, tak jeho výkon odkládá trest zákazu činnosti na dobu, kdy bude trest odnětí svobody vykonán.

V praxi to může znamenat, že pokud řidič skutkem, za který byl odsouzen k trestu odnětí svobody a současně mu byl uložen i trest zákazu činnosti, tak v době, kdy řidič bude vykonávat trest odnětí svobody, poplyne doba 12 měsíců, ve kterých nebude smět řídit motorová vozidla v důsledku dosažení 12 bodů. Po vykonání trestu odnětí svobody bude vykonán trest zákazu činnosti, což v konečném důsledku zcela stírá výchovné působení odnětí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Na trest odnětí svobody řidiče v případě výměry 12 a více měsíců nebude mít pozbytí řidičského oprávnění naprosto žádný dopad, zatímco následný výkon zákazu činnosti může ztížit jeho resocializaci, neboť požadavek na řízení motorových vozidel je předpokladem k výkonu většiny povolání.

Podle § 123d odst. 2 zákona o silničním provozu *žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření. Pro vrácení řidičského oprávnění platí přiměřeně § 101.* Žádost o vrácení řidičského oprávnění musí mít písemnou formu a podává se u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost musí obsahovat přílohu podle § 101 odst. 3 a 4 zákona o silničním provozu. Aby žádosti mohlo být vyhověno, musí žadatel prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o dopravně psychologickému vyšetření tak, jak má na mysli zákonodárce v ust. § 87a odst. 3 zákona o silničním provozu. V souvislosti s podáním žádosti o vrácení řidičského oprávnění se postupuje přiměřeně podle § 101 zákona o silničním provozu, obdobně jako je tomu u vrácení řidičského oprávnění odňatého pro ztrátu odborné způsobilosti. O žádosti se vydává rozhodnutí, jehož písemné vyhotovení lze za podmínek podle § 151 správního řádu nahradit vydáním řidičského průkazu.

Podle § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu *ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.* Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění jako důsledek dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče a jemuž je podle § 123d následně vráceno řidičské oprávnění, podléhá novému bodovému hodnocení a všech 12 zaznamenaných bodů se mu odečte.

Zákonodárce bohužel důsledně neřeší postup, co se stane po uplynutí doby 12 měsíců od pozbytí práva řídit motorová vozidla podle § 123c odst. 7 a 8 zákona o silničním provozu u řidičů, kteří nejsou držiteli českého řidičského průkazu, ale jsou držiteli řidičských průkazů vydaných cizím státem. Logicky by se nabízel postup podle § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu, nicméně u řidičů, držitelů cizozemských řidičských průkazů, správní orgány nemohou autoritativně rozhodovat o navrácení řidičských oprávnění, jelikož zákonodárce takovýto postup předvídá jen u držitelů řidičských oprávnění. Správní orgány tedy budou muset postupovat přiměřeně podle § 123e odst. 6 ve spojení s ust. § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu a chovat se k cizozemským řidičům obdobně jako k držitelům českých řidičských průkazů, s poukazem na čl. 1 Listiny základních práv a svobod, neboť nepochybně není možné dále bránit cizozemským řidičům v řízení motorových vozidel na území ČR.

Poznámka autora: Zákonem č. 48/2016 Sb., 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, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů účinným od 20. 02. 2016 došlo k celé řadě změn. S ohledem na téma práce autor upozorňuje na některé změny zákona o silničním provozu. Zákonodárce nově modifikoval požadavky v souvislosti s vrácením řidičského oprávnění podle § 102 odst. 6 zákona o silničním provozu. Nově musí žadatel namísto zdravotní způsobilosti prokazovat psychickou způsobilost. Nově podle § 119 odst. 2 písm. t) zákona o silničním provozu jsou v registru řidičů vedeny záznamy o provedených dopravně psychologických vyšetřeních.

V souvislosti s vrácením řidičského oprávnění podle § 123d odst. 3 zákona o silničním provozu zákonodárce nově normuje, že žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu a dále prokázání zdravotní a psychické způsobilosti. Pro vrácení řidičského oprávnění platí přiměřeně § 101. V souvislosti s podáním námitek proti záznamu bodů ust. § 123f odst. 4 nově zní takto: „*Podá-li řidič po dosažení*

celkového počtu 12 bodů námitky proti provedenému záznamu bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.“

Zákonodárce rovněž nově uvádí popis jednání, uvedeného v přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Zákonodárce hodnotí 5 body jednání, kterého se řidič dopustí tím: *„nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.“*

9. ÚVAHY DE LEGE FERENDA

V rámci samotné diplomové práce jsem se snažil průběžně reagovat na sporné příkazy zákonodárce a nedostatečnou právní úpravu.

S ohledem na nestabilitu právního prostředí, kdy novela stíhá novelu, poslední novela zákona o silničním provozu byla účinná ke dni 31. 12. 2015 a další již k 20. 02. 2016 by zákonem o silničním provozu výrazně prospělo, kdyby zákonodárce ke změnám přistupoval koncepčně a nikoliv živelně, tak jako tomu bylo doposud. Zákonodárce již v roce 2006 zavedl bodové hodnocení, nicméně na skutkové podstaty přestupků uvedené v ust. § 22 zákona o přestupcích aplikoval „nově“ bodově hodnocené jednání, ačkoliv zákon o přestupcích vznikl již v roce 1990 a trpěl řadou nedostatků právě ve skutkových podstatách přestupků. Dílem nechtěného se tak stalo, že řadu přestupkového jednání, které je bodově hodnoceno bylo a je stále možné projednat v neformálním blokovém řízení, kdy orgány vyhotovující pokutové bloky často ani nedostály zákonným požadavkům na to, jaké má mít pokutový blok náležitost. Tedy do dnešních dní přetrvává praxe postihování přestupků zbytkové skutkové podstaty podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu (dříve podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích) za jednání, které se neodráží v samotných skutkových podstatách přestupků uvedených v ust. § 125c odst. 1 písm. a) až j) zákona o silničním provozu, ačkoliv za jednání, které je bodově hodnoceno 4 či 5 body, je možné uložit blokovou pokutu a přitom samotné jednání nemá svou vlastní skutkovou podstatu přestupku. Řidič tedy prakticky nemůže dopředu předvídat, že

s porušením povinnosti řidiče je spojen závažný postih v podobě záznamu bodů, když ani nemá možnost dopředu zjistit, jaké typy jednání jsou sankcionovány. V rámci bodového hodnocení řidiče by tedy mělo každé protiprávní jednání, které je bodově hodnoceno, mít svou vlastní skutkovou podstatu přestupku, kdy by zákonodárce zcela jednoznačně deklaroval, že spáchání toho kterého přestupku s sebou nese pokutu, případně sankci zákazu činnosti a současně se do příslušného registru bodů zaznamená i určitý, předem definovaný počet bodů. Toto opatření by omezilo sporné záznamy bodů prakticky na minimum, jelikož by již jen uvedení zákonného pojmenování přestupku bylo dostatečným vodítkem k tomu, o jaký přestupek jde a zda je, či není bodově hodnocen. Zákonodárce by tak dal zcela zřetelně na srozuměnou, které jednání řidiče vnímá za natolik škodlivé, že vedle sankce normuje i záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Zákonodárce by měl rovněž opustit tradici blokového řízení v souvislosti s přestupky, jež podléhají bodovému hodnocení řidičů, neboť okolnost záznamu bodů za to které jednání signalizuje vyšší společenskou škodlivost jednání, tedy by takové jednání nemělo být předmětem řízení o přestupku v blokovém řízení, které historicky dopadalo na méně závažná jednání, kde nebylo třeba formalizovaného sankčního řízení. Zákonu o silničním provozu by rovněž prospělo, kdyby zákonodárce vnímal poněkud citlivěji i potřeby řidičské veřejnosti. Ještě dnes jsou v řadě případů důvodem pro pozbytí řidičského oprávnění i „1“ bodové přestupky, ačkoliv od takového přestupku uplynula již delší doba. Zákonodárce by měl zcela srozumitelně deklarovat, že plynutí času má vedle odpočtu bodů za následek i to, že záznamy bodů za přestupky spáchané před více než 5 lety jsou neúčinné a nemá se k nim přihlížet. Jistě není zájmem společnosti, aby docházelo k pozbytí řidičských oprávnění u řidičů, kteří zjevně hrozbou společnosti nejsou, jen se jednou za rok dopustí relativně banálního přestupku, např. v podobě nepřipoutání se bezpečnostním pásem v důsledku čehož, ovšem nedochází k zákonným odpočtům bodů. Bodovému hodnocení řidiče by mělo podléhat jednání, které je zjevně způsobilé zasáhnout zájmy společnosti výrazně, jako jsou jízda proti příkazu světelné signalizace „stůj“, nedání přednosti v jízdě, proti svislé dopravní značce „Stůj“ dej přednost v jízdě, vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, předjíždění v místech, kdy je to zakázáno, řízení pod vlivem alkoholu, řízení pod vlivem jiných návykových látek, nepodrobení se vyšetření podle zvláštního předpisu, zda řidič neřídí motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky,

agresivní jednání řidiče při řízení motorového vozidla v podobě, vybrždování, úmyslné spáchání dopravní nehody, vytlačení jiného účastníka silničního provozu z jízdního pruhu atp. Nedomnívám se, že je výchovné a společensky přijatelné trestat řidiče za to, že se nepřipoutá bezpečnostním pásem, nebo za to, že řidič pod vlivem tlaku zaměstnavatele nedodrží bezpečnostní přestávku, jelikož se zdržel někde v zácpě. Stejně tak není zcela rozumné trestat řidiče záznamem bodů za způsobení překážky v silničním provozu.

Silniční provoz je jedním z nejnebezpečnějších provozů, orgány veřejné moci by se měly zabývat spíše organizací silniční dopravy a preventivním působením na řidiče, zavedením řidičských oprávnění na zkoušku, či podmíněným odnětím řidičského oprávnění, pokud se řidič opakovaně dopustí závažného přestupku. Motoristická veřejnost by měla sama poněkud razantněji komunikovat, zejména s ministerstvem dopravy a ministerstvem vnitra a měla by dostat vyšší míru možností spoluvytvářet zejména dopravní politiku, jelikož silniční doprava je a pravděpodobně ještě dlouhou dobu bude fenoménem, kterého se chtě nechtě účastníme všichni, a je jedno, zda jsme v roli řidiče, cyklisty, či chodce.

10. ZÁVĚR

Předmětem této diplomové práce bylo popsat způsob bodového hodnocení řidiče za porušení vybraných povinností řidičů motorových vozidel a upozornit na další následky spojené s dovršením určitého počtu bodů v bodovém hodnocení řidiče. Tento cíl jsem podle mého názoru zcela naplnil.

V rámci samotné diplomové práce jsem prokázal, že myšlenka bodového hodnocení není ničím novým a má v našem právním řádu historickou obdobu. Jako sekundární cíle jsem si vytýčil poukázat na některé problémy v souvislosti s trestáním řidičů formou záznamu bodů za vybrané protiprávní jednání. Dostatečným způsobem jsem popsal způsob, jakým dochází k započítávání bodů, identifikoval jsem jednání řidiče, se kterým zákonodárce spojuje záznam bodů v bodovém hodnocení řidiče a současně jsem poukázal na jistou „gumovost“ zákona o provozu na pozemních komunikacích v souvislosti se zbytkovou podstatou přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, pro které neexistuje konkrétní skutková podstata přestupku a je možné pod tento přestupek podřadit různé jednání řidiče, které je spojeno se záznamem bodů. Rovněž jsem obecně pojednal o samotné rozhodovací praxi správních orgánů a na konkrétních příkladech demonstroval postup správních orgánů. Práce měla za cíl primárně popsat bodové hodnocení řidiče, nicméně se v souvislosti s tím nebylo možné vyhnout některým aspektům obrany řidiče před nesprávným, či neoprávněným záznamem bodů.

Smyslem a účelem bodového hodnocení má být ochrana společnosti před řidiči, kteří opakovaně porušují povinnosti řidiče tak závažným jednáním, že je toto jednání, vedle sankce za přestupek, spojeno i s dalším „postihem“ v podobě přičtení bodů v bodovém hodnocení řidiče. Opakované záznamy bodů mohou mít za následek pozbytí řidičského oprávnění. Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče je sankcí sui generis za opakované páchaní závažných přestupků v souvislosti s řízením motorového vozidla. Otázkou je, zda bodové hodnocení skutečně slouží svému cíli, neboť dosavadní právní úprava a některá bodově hodnocená jednání, alespoň z mého pohledu, nemají tak závažné dopady na společnost, že by měly být spojeny se záznamem bodů v bodovém hodnocení řidiče. V rámci úvah de lege ferenda jsem demonstroval možnosti, jak bodové hodnocení upravit tak, aby bylo přinejmenším předvídatelné pro řidiče a současně, aby byl odstraněn nedostatek oné „gumovosti“ jednotlivých popisů bodově hodnoceného jednání řidiče, které se

povětšinou neodráží v jednotlivých skutkových podstatách přestupků podle § 125c zákona o silničním provozu.

CONCLUSION

The subject of this diploma thesis is to describe the driver's penalty point system related to specific road traffic offences and to point out further consequences when accumulating points on the driving account in the driver's penalty point system. In my opinion, this intention has been fully accomplished.

In the diploma thesis itself I have proved, that the idea of driver's penalty point system is not new and has historic parallels in our legal system. As secondary intention I have defined to point out some difficulties in relation to the driver's punishment by means of recording points for selected lawless behaviour. In a sufficient manner I described the way of endorsing points, identified the driver's behaviour, which is connected to points endorsement by the legislator. Meanwhile I have also pointed out some „flexibility“ of the Road Traffic Act in relation to residual facts of the offences in compliance with § 125c art.1k of the Road Traffic Act, for which we cannot find the real facts of the offence and different ways of behaviour can be subordinated to this offence. In general, I have also dealt with the decision-making process of administrative bodies and gave examples how they proceed. Primarily, my intention was to describe the driver's penalty point system, however I could not avoid some aspects of driver's defence against improper or unjustified points endorsement.

The meaning and purpose of penalty points shall be the protection of society against drivers who repeatedly breach the responsibilities so seriously that such actions, in addition to the penalties for the offence, is also connected with another "sanction" in the form of adding the penalty points. Repeated records of penalty points on driver's licence may result in its disqualification. Loss of a driving license as a result of achievement of 12 penalty points by a driver is a sui generis sanction for repeated committing serious offences in connection with driving a motor vehicle. The question is whether penalty points actually serve their goal, since the relevant legislation and some driving offences, at least from my point of view, do not have such serious social impacts so that should be associated with a record of penalty points on the driver's licence. In the context of the considerations de lege ferenda I demonstrated ways of system of penalty point and its adjustment so that will be properly predictable for the drivers. I also

proposed how to remove the lack of ambiguity in the interpretation of the driver's behaviour, which results in the classification of the penalty points offence which largely reflect in the various constituent elements of offences according to § 125c of the Road Traffic Act.

11. PRAMENY

- Sbíрка rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2006 až 2015
- Vedral, J., Správní řád. Komentář. 2. vydání. Praha: Polygon, 2012
- Jemelka, L., Pondělíčková, K., Bohadlo, D. Správní řád. Komentář. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011
- Jemelka, L., Vetešník, K. Zákon o přestupcích. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013
- Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl, A. Zákon o silničním provozu. Komentář. 3. vydání. Praha: V. M. Production, 2013
- Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005
- Štemberk, Jan. Automobilista v zajetí reality. Praha: Karolinum, 2008,
- Knapp, Viktor. Teorie práva, 1 vydání. Praha: C.H. Beck, 1995

Další prameny:

- Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým byl změněn zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy v platném znění,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 247/2000Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v platném znění,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění,
- zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění.
- Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání,
- Svátek, Zdeněk. Z historie pravidel silničního provozu, příloha Metodického zpravodaje autoškol, BESIP, 2003

INTERNETOVÉ ZDROJE

1. <http://cspds.cz>
2. <http://archiv.ihned.cz>
3. <http://policie.cz>
4. <http://nss.cz>
5. <http://www.mfcr.cz>
6. <http://scanzen.cz>
7. <http://mdcr.cz>

ARCHIV AUTORA

Obrázky 3 až 15

Vnitřní předpisy upravující činnost Policie ČR

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. 1 Vnější strana ŘP, 1975
- Obr. 2 Vložka ŘP
- Obr. 3 Pokutový blok
- Obr. 4 Oznámení o uložení pokuty
- Obr. 5 Výpis bodového hodnocení řidiče
- Obr. 6 Oznámení o dosažení 12 bodů
- Obr. 7 Námitky proti záznamu bodů podané žadatelem
- Obr. 8 Oznámení o zahájení řízení
- Obr. 9 Vyrozumění správního orgánu
- Obr. 10 Vzor pokutového bloku
- Obr. 11 Pokutový blok – nezpůsobilý
- Obr. 12 Pokutový blok – způsobilý
- Obr. 13 Pokutový blok – nevydaný
- Obr. 14 Oznámení o odpočtu bodů
- Obr. 15 Rozhodnutí správního orgánu

SEZNAM TABULEK

- Tab. 1 Bodové hodnocení řidiče v systému Evropských zemí