

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Diplomová práce

**Správní trestání v oblasti dopravních přestupků s
analýzou užití správní diskrece**

Filip Hradický

Plzeň 2023

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Filip HRADICKÝ**
Osobní číslo: **R18M0496P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Správní trestání v oblasti dopravních přestupků s analýzou užití správní diskrece**
Zadávající katedra: **Katedra správního práva**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Právní úprava
3. Rozhodovací praxe soudů ČR
4. Skutkové podstaty dopravněsprávních přestupků
5. Sankce dopravních přestupků
6. Prostředky právní ochrany
7. Popis správního řízení
8. Institut správní diskrece
9. Analýza správní diskrece v praxi (dotazníkové šetření)
10. Závěr

Rozsah diplomové práce: **50**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.
- SKULOVÁ, Soňa. *Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu*. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6.
- FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. *Správní právo procesní*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
- BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
- POTĚŠIL, Lukáš. *Správní řád: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-804-7.

Vedoucí diplomové práce: **Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.**
Katedra správního práva

Datum zadání diplomové práce: **8. března 2022**

Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2023**



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



Prof. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 20. září 2022

Prohlášení

Tímto prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci na téma: Správní trestání v oblasti dopravních přestupků s analýzou užití správní diskrece zpracoval samostatně za využití pramenů a zdrojů, které byly v diplomové práci průběžně řádně citovány v poznámkách pod čarou s jejich následným uvedením v seznamu použitých pramenů a literatury.

V Plzni, březen 2023

Filip Hradický

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Prof. JUDr. Martinu Kopeckému, Csc., za jeho vstřícnost, ochotu a cenné rady, které mi v průběhu vypracování této diplomové práce uděloval. Rovněž bych chtěl poděkovat mé rodině a přátelům za jejich podporu a pochopení. V neposlední řadě nelze opomenout a poděkovat též policistům, kteří věnovali svůj čas a zúčastnili se dotazníkového šetření.

Obsah

Úvod	1
1 Právní úprava.....	3
1.1 Ústavní pořádek.....	3
1.2 Mezinárodní smlouvy.....	5
1.3 Právo Evropské unie.....	6
1.4 Zákonná právní úprava	8
1.4.1 Hmotněprávní úprava.....	8
1.4.2 Procesněprávní úprava	11
1.5 Podzákonná právní úprava	12
2 Vybraná judikatura soudů ČR.....	14
2.1 Judikatura Ústavního soudu	15
2.1.1 Měření rychlosti	16
2.1.2 Provozování motorového silničního vozidla.....	17
2.2 Judikatura Nejvyššího správního soudu	20
2.2.1 Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení za jízdy	20
2.2.2 Instalace stacionárních měřicích zařízení	22
2.3 Judikatura krajských soudů	24
2.3.1 Přednost chodce na přechodu.....	25
2.3.2 Přestupek provozovatele vozidla	26
3 Vybrané dopravní přestupky a jejich trestání	29
3.1 Použití antiradaru	30
3.2 Neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením	31
3.3 Vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno.....	32
3.4 Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky 34	
3.5 Předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno	35
4 Správní trestání dopravních přestupků.....	37
4.1 Řízení o přestupku.....	37
4.1.1 Postup před zahájením řízení	38
4.1.2 Postup v řízení.....	39
4.1.3 Ukončení přestupkového řízení	40
4.2 Příkaz.....	41
4.3 Příkaz na místě	42

4.4	Trestní řízení a hlavní trestné činy na úseku dopravy	43
4.5	Správní tresty.....	44
4.5.1	Napomenutí	45
4.5.2	Pokuta.....	46
4.5.3	Zákaz činnosti.....	47
4.5.4	Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty	48
4.5.5	Zveřejnění rozhodnutí o přestupku.....	49
4.6	Zásady pro ukládání správních trestů.....	50
4.7	Domluva	52
5	Opravné prostředky, dozorčí prostředky a soudní ochrana.....	53
5.1	Odvolání	53
5.2	Odpor.....	55
5.3	Rozklad.....	56
5.4	Obnova řízení	56
5.5	Přezkumné řízení	58
5.6	Námitky	59
5.7	Ochrana ve správním soudnictví	59
6	Institut správní diskrece a analýza jejího užití v praxi	62
6.1	Pojem správní diskrece.....	62
6.2	Hlediska správní diskrece.....	63
6.3	Přezkum správní diskrece.....	66
6.4	Dotazníkové šetření	68
6.4.1	Vyhodnocení otázky č. 1	69
6.4.2	Vyhodnocení otázky č. 2.....	69
6.4.3	Vyhodnocení otázky č. 3.....	70
6.4.4	Vyhodnocení otázky č. 4.....	71
6.4.5	Vyhodnocení otázky č. 5.....	72
6.4.6	Vyhodnocení otázky č. 6.....	72
6.4.7	Vyhodnocení otázky č. 7.....	73
6.4.8	Vyhodnocení otázky č. 8.....	73
6.4.9	Vyhodnocení otázky č. 9.....	74
6.4.10	Vyhodnocení otázky č. 10	75
	Závěr	76
	Resumé.....	79
	Seznam použitých zdrojů	80
	Knižní zdroje	80

Právní předpisy	81
Mezinárodní legislativní dokumenty	82
Judikatura	82
Odborné články	83
Internetové zdroje	84
Ostatní zdroje.....	84
Zkratky	85
Seznam grafů.....	86

Úvod

Téma mé diplomové práce jsem koncipoval a nazval jako „*Správní trestání dopravních přestupků s analýzou užití správní diskrece*“. Toto téma diplomové práce jsem zvolil z několika důvodů. S přihlédnutím ke skutečnosti, že dopravní přestupky představují nejčastěji páchanou skupinu přestupků, se jedná o aktuální téma, které se s ohledem na počet držitelů řidičského oprávnění týká poměrně velkého počtu osob. Mou volbu současně ovlivnil i osobní zájem týkající se nejen dopravního práva samotného, ale i automobilismu a dopravy. Doslovné znění tématu jsem zamýšlel tak, aby v něm byla zahrnuta analýza správní diskrece, neboť oblast dopravního práva se neodmyslitelně pojí s činností policie, která v rámci své činnosti tohoto institutu využívá v hojné míře. Z toho důvodu jsem věnoval část diplomové práce tomuto složitému institutu, jehož praktickou aplikaci zkoumám prostřednictvím otázek v dotazníkovém šetření, které jsem předložil policistům z odboru služby dopravní policie. Práce se kromě uvedené praktické části věnuje i teoretickým otázkám z oblasti dopravních přestupků, které často podkládám i přílehlavou judikaturou soudů. Dále se věnuji otázkám jednotlivých druhů správního řízení na úseku dopravy, opravným prostředkům, právní úpravě a práci současně prokládám svými úvahami a subjektivními názory.

Cílem této diplomové práce je v rozsahu pro ni stanoveném uceleně popsat oblast správního trestání dopravních přestupků a oblast správního uvážení s uvedením mých subjektivních názorů a vyhodnocením dotazníkového šetření.

V první kapitole se zabývám právní úpravou, kde představuji základní prameny, které se vztahují k popisovanému tématu. V souvislosti s tím uvádím nejen prameny tuzemské právní úpravy, nýbrž i právní úpravu mezinárodní. Vyčlenění právní úpravy do samostatné kapitoly jsem si dovolil provést zejména s ohledem na skutečnost, že prameny vztahující se k oblasti dopravního práva správního jsou, jako je tomu u většiny oblastí správního práva, značně roztříštěné. Z toho důvodu uvádím právní předpisy, které se užívají v souvislosti se správním právem na úseku dopravy nejčastěji.

Druhá kapitola se zabývá vybranou judikaturou soudů České republiky, která v čele s judikaturou Nejvyššího správního soudu značně usměrňuje a sjednocuje rozhodovací praxi správních orgánů. V souvislosti s jednotlivými

rozhodnutími soudů představuji vybranou judikaturu, kterou jsem vybral pro její praktický dopad na oblast dopravního práva.

Ve třetí kapitole uvádím vybrané skutkové podstaty některých dopravních přestupků. V souvislosti s tím prezentuji i statistiku Policie České republiky ohledně četnosti páchání uvedených dopravních přestupků za uplynulé období. Dále uvádím sankce, které za uvedené dopravní přestupky lze uložit spolu s mými kritickými názory.

Čtvrtá kapitola se týká správního trestání dopravních přestupků, kde uvádím jednotlivé druhy správního řízení, které mohou v rámci řízení o dopravních přestupcích nastat. Spolu s tím uvádím správní tresty, jež lze za dopravní přestupky uložit. Současně se ve stručnosti věnuji i trestnímu řízení, odlišnostem od správního řízení spolu s uvedením hlavních trestných činů na úseku dopravy.

Pátá kapitola je mimo soudní ochranu věnována též jednotlivým opravným a dozorčím prostředkům.

V rámci poslední kapitoly se zabývám institutem správní diskrece, kde vysvětluji samotný pojem, zohledňuji jednotlivá hlediska, která se při správním uvážení užívají. Neopomínám ani přezkum správního uvážení. Dále se v této kapitole věnuji mnou vytvořené analýze správní diskrece, pro kterou jsem se rozhodl zvolit dotazníkové šetření, jež jsem předložil příslušníkům Policie České republiky. V rámci této analýzy zkoumám názory a poznatky dopravních policistů plynoucích z plnění jejich každodenních povinností v souvislosti se správním trestáním. Zaměřuji se rovněž na subjektivní hlediska, která mohou ovlivnit konkrétní výši uložené správního trestu nebo druh zvoleného správního trestu. Otázky, které jsem zvolil se mi nepodařilo dohledat v žádné jiné studii, a tudíž tato diplomová práce může přinést zajímavé poznatky z praxe, které vedou policisty k jejich konečným rozhodnutím.

1 Právní úprava

Vzhledem k tomu, že správní právo obecně je právní odvětví nekodifikované, není žádným překvapením, že ani v případě správního práva v oblasti dopravních přestupků a jejich trestání tomu není jinak. V této kapitole přiblížím nejvýznamnější prameny právní úpravy, týkající se tématu správního trestání dopravních přestupků a dopravních přestupků samotných s jejich hierarchickým rozčleněním dle právní síly.

1.1 Ústavní pořádek

Již ze samotné nauky teorie práva plyne, dle kritéria právní síly, že normy nižší právní síly nesmí odporovat normám s vyšší právní silou.¹ Z toho lze logicky vyvodit, že zejména ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky (dále jen „Ústava“) a ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod (dále jen „Listina“) (v konečném důsledku samozřejmě i spolu s ostatními ústavními zákony) vymezí právním předpisům správního práva, obrazně řečeno hranice, které nesmí přesahovat či jim obsahově odporovat, tudíž právní normy odlišné od právních norem ústavních musí být v souladu s právními normami práva ústavního.² V této kapitole se blíže zabývám v rámci ústavního pořádku pouze dvěma ústavními předpisy, a sice Ústavou a Listinou. Zbylé ústavní právní předpisy jsem si dovolil záměrně opomenout, neboť svým obsahem oblast související s tématem mé diplomové práce neupravují v takové míře jako výše uvedené dva právní předpisy.

Ústava je právním předpisem významným především tím, že svým obsahem zahrnuje popis dělby moci s jejím rozdělením na moc výkonnou, zákonodárnou a moc soudní, stanoví vymezení úkolů státu, vzájemné vztahy společnosti a státní moci a provázanost ústavních orgánů. Pro účely této diplomové práce, tedy konkrétněji správního práva v oblasti správního trestání dopravních přestupků, lze spatřit obsahový význam Ústavy zejména ve zřízení a stanovení působnosti ministerstev a jiných správních úřadů, v podmínkách pro vydávání podzákonných právních předpisů.³ V případě podmínky zřízení ministerstev Ústava ve svém čl. 79 odst. 1 uvádí: „*Ministerstva a jiné správní úřady lze zřídit a jejich působnost*

¹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 50.

² KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 18-19.

³ Tamtéž, s. 19.

*stanovit pouze zákonem.*⁴, přičemž zde Ústava implicitně odkazuje na zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky (dále jen „kompetenční zákon“), který poskytuje ve svém ustanovení § 1 taxativní výčet ústředních orgánů státní správy, v jejichž čele je člen vlády, přičemž uvádí pro tuto diplomovou práci toliko významné Ministerstvo dopravy⁵, které svou činností podstatným způsobem ovlivňuje téma mé diplomové práce a jehož činnost s tímto tématem úzce souvisí. Z činností významných pro zadané téma diplomové práce, tedy správní trestání dopravních přestupků lze zmínit například tvorbu politiky tzv. bodového systému.

Jakožto druhý ústavně právní předpis uvedu Listinu, která stejně jako v případě Ústavy představuje svým obsahem pro tuto diplomovou práci v rámci ústavního pořádku podstatný význam. Listina poskytuje přehled základních hodnot společnosti v rámci našeho demokratického právního státu, poskytuje katalog základních lidských práv a jejich fundamentální zaručení, zaručuje postavení osob. Přínos pro oblast správního práva, potažmo pro oblast správního trestání dopravních přestupků lze spatřovat, mimo výše uvedené hodnoty, rovněž v určení zásad výkonu veřejné moci, které jsou obecnými pravidly pro výkon státní moci.⁶ Uvést si tak můžeme příkladmo zásadu enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí, jejíž zákonný podklad pramení z čl. 2 odst. 2 Listiny, který uvádí: „*Státní moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví.*“⁷ Listina tak zcela jasně určí, opačně oproti zásadě legální licence, že orgány státu mohou státní moc uplatňovat pouze na základě zákona a v jeho mezích. Obecně však lze říci, že pro účely této diplomové práce jsou nejvýznamnější ustanovení Listiny, která se pojí se základními lidskými právy a svobodami, jejichž uplatňování souvisí s výkonem veřejné správy v oblasti správního trestání, uvést si tak dále můžeme například její ustanovení čl. 4 odst. 1 – povinnosti mohou být ukládány na základě zákona a v jeho mezích, čl. 36 odst. 2 – právo na soudní přezkum rozhodnutí orgánu veřejné správy a čl. 36 odst. 3 – právo

⁴ Čl. 79 odst. 1 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky.

⁵ §1 bod č. 13 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky.

⁶ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 19.

⁷ Čl. 2 odst. 2 ústavního zákona č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod.

na náhradu škody způsobené nezákonným rozhodnutím soudu, jiného státního orgánu či orgánu veřejné správy nebo nesprávným úředním postupem.⁸

1.2 Mezinárodní smlouvy

Mezinárodní smlouvy jako pramen práva jsou pramenem zejména práva mezinárodního, přičemž se na základě vnitrostátní právní úpravy mohou stát i právními prameny vnitrostátními.⁹ Mezinárodní smlouvy, resp. závazná pravidla mezinárodního práva se stávají prameny práva prostřednictvím jejich inkorporace, transformace nebo adaptace.¹⁰

Současně je z ustanovení čl. 10 Ústavy patrné, že Česká republika je vázána veškerými vyhlášenými mezinárodními smlouvami s tím, že nelze opomenout jejich aplikační přednost před zákonem v případě vzájemného rozporu, jak stanoví zmíněné ustanovení „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*“¹¹

Vyjma mezinárodních smluv dle čl. 10 existují taktéž smlouvy, kterými se převádí určité pravomoce státu na mezinárodní organizace či instituce dle čl. 10a Ústavy, přičemž v případě těchto smluv je k jejich ratifikaci třeba souhlasu Parlamentu ČR, pakliže ústavní zákon nestanoví, že je takový souhlas třeba získat v referendu. Další skupinu mezinárodních smluv představují mezinárodní smlouvy, které jsou odlišné od smluv dle článků 10 a 10a Ústavy, přičemž práva a povinnosti z nich plynoucí se do tuzemského vnitrostátního právního řádu dostávají prostřednictvím transformace (nejčastěji prostřednictvím přijetí zákona)¹² či adaptace, kdy zákonodárce může zvolit úpravu, jenž naplňuje cíle stanovené mezinárodní smlouvou, přičemž obsahuje instituty přizpůsobené vnitrostátnímu právnímu řádu.¹³

⁸ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 19.

⁹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 80.

¹⁰ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 20.

¹¹ Čl. 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky.

¹² KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 20.

¹³ HENDRYCH, Dušan a kol. Správní právo: obecná část. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2. s. 49.

K pramenům mezinárodního přestupkového práva v oblasti dopravy lze uvést především: Úmluvu o lidských právech nebo Všeobecnou deklaraci lidských práv, jenž podobně jako normy ústavního práva upravují zejména lidská práva, dále je pro tuto oblast významné uvést Vídeňskou úmluvu o silničním provozu z roku 1968. Primárním účelem Vídeňské úmluvy o silničním provozu je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a sjednocení právní úpravy.¹⁴ Mezi další významné mezinárodní smlouvy řadíme Ženevské smlouvy, z nichž lze uvést např. Úmluvu o silničním provozu z roku 1949 a Evropskou úmluvu o silničních značkách z roku 1957.

1.3 Právo Evropské unie

S ohledem na členství České republiky v Evropské unii řadíme právo Evropské unie k pramenům správního práva. Právo Evropské unie tvoří konstitutivní prameny, do kterých řadíme zakládací smlouvy, smlouvy o přistoupení nových členských států a obecné zásady právního společenství, jenž ve svém souhrnu představují primární právo Evropského společenství.¹⁵ Je vhodné zmínit, že Evropský soudní dvůr přisuzuje konstitutivním pramenům nejvyšší právní sílu. Dalším pramenem práva jsou komunitární a unijní dohody, které uzavřelo Evropské společenství s mezinárodními organizacemi a státy. Dále to jsou komplementární dohody, které za účelem harmonizace právních řádů, uskutečnění vytyčených cílů zakládacími smlouvami nebo zjednodušení vzájemné spolupráce států mezi sebou uzavírají jednotlivé členské státy s tím, že z uzavírání komplementárních dohod nejsou vyloučeny ani nečlenské státy. Nelze opomenout ani sekundární právo EU, které sestává z obecných aktů orgánů Evropské unie a je tvořeno na základě a v mezích zakládacích smluv a obecných právních zásad. Sekundární právo dále dělíme na nařízení, směrnice, rozhodnutí, doporučení a posudky.¹⁶

Hlavní motivací sblížení právní úpravy na úrovni členských států Evropské unie je stále vysoká úmrtnost na silnicích v důsledku dopravních nehod a páchání dopravních přestupků. Prvotní evropskou právní úpravu sblížení předpisů lze najít

¹⁴ Preambule sdělení č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968.

¹⁵ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 21.

¹⁶ HENDRYCH, Dušan a kol. Správní právo: obecná část. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2. s. 53-56.

již v jedné ze zakládacích smluv – Maastrichtské smlouvě, která je dílčí částí Koncepce evropské dopravní politiky členských států. Dále lze uvést hlavu VI Lisabonské smlouvy a také článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie.¹⁷

Dalšími významnými dokumenty z oblasti dopravních přestupků a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích byly tzv. Bílá kniha z roku 2001, a Akční plán bezpečnosti silničního provozu pro roky 2003-2010, které spojoval stejný cíl. Oba dokumenty si kladly za cíl snížení tragických dopravních nehod a dopravních přestupků na evropských komunikacích o 50 % do roku 2010. Splnění cíle se mělo zajistit prostředky vedoucími ke zlepšení situace prostřednictvím zajištění dodržování pravidel týkajících se konzumace alkoholických nápojů za volantem, užívání bezpečnostních pásů a dodržování rychlosti.¹⁸ Tento cíl v Akčním plánu z roku 2003 sice nebyl ve stanovené lhůtě naplněn, nicméně i tak se podařilo dosáhnout snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. V následujícím výhledovém období pro roky 2011-2020 zveřejnila v roce 2011 Evropská Komise další Bílou knihu a posunula mezní termín pro snížení dopravních nehod o 50 % z původního roku 2010 na rok 2020. V rámci této bílé knihy stanovila cíle jako důslednější vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, což přirozeně zahrnuje i oblast správního trestání dopravních přestupků, zlepšení vzdělávání účastníků silničního provozu a další. Pro aktuální období Evropská Komise zveřejnila strategický akční plán pro období let 2021-2030, jenž pro zajištění lepší bezpečnosti a splnění výhledového cíle pro rok 2050, který Komise stanovila jakožto rok pro přiblížení se Evropské unie k nulovému počtu úmrtí na silnicích, stanovila prostředky jako například revizi směrnice o přeshraničním vymáhání pravidel silničního provozu, zavedení digitálních řidičských průkazů, projednání otázek ohledně maximálního povoleného obsahu alkoholu v krvi pro řidiče motorových vozidel a rozšíření systému eCall i pro jiná motorová vozidla nežli automobily.¹⁹

¹⁷ PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament* [online]. 2022, [cit. 2022-12-08]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>.

¹⁸ KOPECKÝ, Zdeněk, HOŘÍN, Jaroslav a PAVLÍČEK, Kamil. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. POLICISTA. 2009, 2009(1). ISSN 1211-7943. s. 8-11.

¹⁹ PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament* [online]. 2022 [cit. 2022-12-08]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>.

V rámci relevantních právních předpisů Evropské unie lze uvést například směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU ze dne 25. října 2011 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES a směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/1999 ze dne 19. října 2022 o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí.

1.4 Zákonná právní úprava

V rámci zákonné právní úpravy správních deliktů v oblasti dopravy a jejich trestání se setkáváme, spolu s podzákonnými právními předpisy, s nejpočetnějším druhem pramenů, které tuto oblast upravují. V zájmu zachování přehlednosti tuto podkapitolu člením na dvě části, a sice na část hmotněprávní úpravy přestupků a na procesněprávní úpravu přestupků na úseku dopravy. Vzhledem k mnohosti právních předpisů upravující tuto oblast opět uvedu právní předpisy, které svým významem značně převyšují předpisy ostatní i s ohledem na jejich častou aplikaci ze strany příslušníků PČR i běžných řidičů motorových vozidel.

1.4.1 Hmotněprávní úprava

Hlavním hmotněprávním předpisem týkajícím se dopravních přestupků je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Jedná se o právní předpis, který stanoví konkrétní práva a povinnosti řidičů a provozovatelů vozidel. Samotný předpis se člení na 7 částí, přičemž část první obsahuje 7 hlav. Mimo úvodní ustanovení stanoví zejména podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích, podmínky udělení řidičského oprávnění, druhy řidičských průkazů, úpravu registru řidičů, úpravu systému bodového hodnocení, skutkové podstaty přestupků.

Ve vztahu ke zmíněným přestupkům dle zákona o silničním provozu považuji za vhodné vysvětlit vztah tohoto právního předpisu k zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“). Dle mého názoru tento vztah v obecné rovině nejlépe vystihují JUDr. Bc. Pavel Vetešník a JUDr. Mgr. Luboš Jemelka, Ph.D., MBA v jejich komentáři k §1 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kdy uvádí: „*Zákon o*

přestupcích se vztahuje na všechny přestupky, pokud jiný zákon nestanoví jinak. Zákon o přestupcích je tak obecnou normou (ÚS II. ÚS 788/02) k jiným zákonům, obsahující jak hmotněprávní, tak procesněprávní úpravu přestupků, které jsou k zákonu o přestupcích úpravou zvláštní, a to na základě zásady lex specialis derogat legi generali, která znamená, že: „při střetu dvou ustanovení upravujících tutéž problematiku má přednost ustanovení upravující užší okruh věcí (ustanovení zvláštní, „lex specialis“) před ustanovením upravujícím širší problematiku (ustanovení obecné, „lex generalis“).“ (NSS 9 As 73/2010).“²⁰ V tomto případě tedy nelze než konstatovat, že zákon o silničním provozu skutečně upravuje užší okruh věcí než zákon o některých přestupcích a dle výše uvedeného splňuje podmínku pro zvláštní úpravu tzv. lex specialis.

Za zmínku nepochybně stojí uvést nedávno uskutečněnou novelizaci zákona o silničním provozu, která přinesla některé změny, ze kterých uvedu ty nejpodstatnější, jenž se dotýkají řidičů a provozovatelů vozidel nejvíce a které rovněž osobně považuji za nejpodstatnější. Novela zákona²¹ doplnila zákon o silničním provozu některými, v řadách řidičů velmi diskutovanými ustanoveními. Za jedno z nich lze považovat doplnění § 17 odstavcem 6 uvedeného zákona, jež stanoví novou povinnost řidičů motorových vozidel dodržet odstup při předjíždění cyklistů v minimální vzdálenosti alespoň 1,5 m od cyklisty a v místech s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 30 km/h v minimální vzdálenosti 1 m.²² Dle mého názoru se jedná o vcelku nešťastnou nově doplněnou povinnost, jejíž porušení bude v praxi velmi obtížně dokazováno. Vzhledem k poměrně nové právní úpravě této povinnosti si tak budeme muset počkat na ustálenou praxi týkající se dokazování porušení této povinnosti. Domnívám se, že jediným důkazním prostředkem takového porušení povinnosti bude pouhý tvrzený odhad vzdálenosti či znalecký posudek. Pakliže odhad vzdálenosti a znalecký posudek (jenž dle mého soudu bude i pro samotné soudní znalce poměrně náročný úkol ve vztahu k vyhotovení správného posudku) budou skutečně jedinými důkazními prostředky, pak se domnívám, že trestání porušení zákonné povinnosti řidičů při předjíždění

²⁰ JEMELKA, L., Vetešník P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9. s. 2.

²¹ Zákon č. 365/2021 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, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²² § 17 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

cyklistů bude předmětem četných správních řízení, která by v konečném důsledku mohla zatížit správní orgány, zejména s ohledem na častý výskyt cyklistů na silnicích v letních měsících.

Další podstatnou změnou uvedenou v příloze k zákonu o silničním provozu je nový bodový postih za neoprávněné stání s vozidlem na parkovacím místě určeném pro vozidla označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením s novým trestem zápisu 2 bodů do registru řidičů. Stejný bodový postih zákon nově stanoví pro případy neoprávněného použití parkovacího průkazu určeného osobám se zdravotním postižením jak při jízdě, tak stání.²³

Jako poslední změnu, kterou pokládám za důležitou je změna § 125g zákona o silničním provozu, kdy výše uvedeným novelizačním zákonem došlo k doplnění tohoto ustanovení o odstavec 2 a 3, kdy se zákonodárce zavedením nových pravidel týkajících se změny započítávání promlčecích dob u objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla snažil eliminovat cílené obstrukce, jejichž účelem bylo ponechání marného uplynutí promlčecí doby, v jehož důsledku nemohlo dojít k potrestání. Nově se tudíž doba, po kterou se vede řízení o přestupku řidiče, nezapočítává do běhu promlčecí lhůty pro přestupek provozovatele vozidla a naopak.²⁴

Zákon o silničním provozu je v současnosti předmětem častých diskusí jak z řad odborníků, tak z řad laické veřejnosti. Společným tématem pro obě skupiny je vládní návrh zákona, kterým se mění zákon o silničním provozu. Novela zákona se aktuálně v rámci legislativního procesu nachází v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR před druhým čtením. Plánované změny s účinností od 1.1.2024 zahrnují dvě velké změny, a sice změnu bodového systému a možnost řídit motorová vozidla skupiny B od 17 let pod dohledem tzv. mentora. Změny ohledně bodového systému mají za úkol zjednodušit bodový systém tím, že by měly existovat pouze 3 druhy bodových sazeb, kdy by se řidiči za spáchání přestupku udělovaly 6, 4 či 2 body. Důvodová zpráva k návrhu zákona zdůvodňuje nutnost změny bodového systému tím, že současný bodový systém platí již od roku 2006 s tím, že do současnosti v něm nebyly provedeny významnější koncepční změny. Dalším z důvodů nutnosti změny je nedostatečná míra dosahování vytyčených cílů

²³ Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

²⁴ § 125g odst. 2 a 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

na úseku bezpečnosti silničního provozu, přičemž jedním z faktorů ovlivňující tento neúspěch je nemožnost za současného bodového systému dostatečně postihnout ta nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu. Problém je spatřován rovněž v nemožnosti dostatečné individualizace trestu, který by pachatele dopravního přestupku odradil od budoucího protiprávního jednání. Dílčí změnou by rovněž mělo být umožnění mladým řidičům řídit motorová vozidla skupiny B pod dohledem tzv. mentora od 17 let do 18 let. Požadavky na mentora spočívají v jeho zkušenostech a bezúhonnosti a rovněž musí být zapsán v registru řidičů. Mladý řidič by směl mít zapsané maximálně 4 mentory. Pro mentora v době výkonu doprovodu budou platit obdobná pravidla jako kdyby byl sám řidičem. To v praxi znamená, že nesmí před jízdou, kdy bude provádět doprovod mentora požívat alkoholické ani jiné návykové látky, rovněž bude povinen se na vyzvání příslušníka PČR a jiných v zákoně specifikovaných složek podrobit vyšetření ke zjištění, zdali není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou. Zároveň bude muset na výzvu policisty a jiných oprávněných osob prokázat svou totožnost.²⁵

Mezi další hmotněprávní předpisy správního práva na úseku dopravy řadíme předpisy jako například zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

1.4.2 Procesněprávní úprava

Obecným procesněprávním předpisem pro projednání přestupku je zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“). Pakliže ovšem zvláštní zákon stanoví jinak, pak se užije právě onen zvláštní zákon. Správní řád obsahuje procesní ustanovení o správním řízení zejména ve své druhé části s názvem obecná ustanovení o správním řízení a v části třetí zvláštní ustanovení o správním řízení. Jak by se ovšem mohlo zdát, tak toto rozdělení v rámci správního řádu nevyjadřuje vztah vzájemné speciality a subsidiarity. Rozdělení na tyto části je výsledkem legislativně-technické metody úpravy tehdejšího vládního návrhu správního řádu

²⁵ Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>.

se snahou vyčlenit ustanovení, která se v praxi vyskytují častěji do části obecné a ustanovení vyskytující se v praxi méně častěji do části zvláštní.²⁶

Zvláštním právním předpisem procesního práva je přestupkový zákon. Z pohledu procesního práva správního je nejvýznamnější jeho část III. – řízení o přestupcích. Mimo jeho procesní ustanovení lze v tomto předpise nalézt i obecnou hmotněprávní úpravu přestupkového práva, kde zákon ve 4 paragrafech stručně vymezuje předmět úpravy, časovou, osobní a územní působnost. Dále v části druhé upravuje základy podmínky odpovědnosti za přestupek.²⁷ Přestože samotný zákon o odpovědnosti za přestupky nestanoví subsidiaritu správního řádu, tak ji lze dovodit z ustanovení § 1 odst. 1 a 2 správního řádu. Požadavek zvláštní zákonné úpravy přestupkového řízení je zapříčiněn odlišnými postupy při posuzování odpovědnosti za správní delikt trestní povahy a rozhodování o uložení trestu za něj. Jedná se o činnost, kterou lze připodobnit trestní justici, která je značně odlišná od činnosti správy zaměřující se na organizaci veřejných poměrů.²⁸

1.5 Podzákonná právní úprava

Zákonné zmocnění veřejné správy vydávat právní předpisy na základě a v mezích zákona, které provádějí zákony vyplývá z ustanovení čl. 78 a čl. 79 odst. 3 Ústavy a jedná se tak o nařizovací moc veřejné správy, která prostřednictvím této činnosti dotváří již platnou zákonnou právní úpravu. Veřejná správa vykonává tuto činnost proto, aby zpřesnila úpravu zákonnou. Na právotvornou činnost veřejné správy jsou kladeny obdobné podmínky jako na tvorbu zákonných právních předpisů. To v praxi znamená, že prováděcí právní předpisy veřejné správy nesmí upravovat konkrétní věci a musí být obecné. Právní předpisy vydávané veřejnou správou teorie označuje jako nařízení, čemuž platná úprava ne zcela přesně odpovídá. Vláda je oprávněna vydávat nařízení, ministerstva a jiné správní úřady vydávají vyhlášky a jiné, než správní úřady vydávají nařízení.²⁹ Veřejná správa ovšem s ohledem na výhradu zákona nemůže nařízením upravovat záležitosti, které byly vyhrazeny zákonu. V případě, že by veřejná správa porušila výhradu zákona a

²⁶ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 340.

²⁷ Tamtéž, s. 254.

²⁸ Tamtéž, s. 341.

²⁹ Tamtéž, s. 27.

svým předpisem upravila věc vyhrazenou zákonu, pak by se jednalo o protiústavní úpravu.³⁰

V oblasti dopravy se můžeme setkat s podzákonnou úpravou v podobě vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhlášky č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, vyhlášky č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel, nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a spoustou dalších.

³⁰ HENDRYCH, Dušan a kol. Správní právo: obecná část. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2. s. 68.

2 Vybraná judikatura soudů ČR

Přestože judikaturu v kontinentálním typu právní kultury neřadíme mezi prameny práva, některá rozhodnutí vyšších soudů mají quasiprecedenční význam.³¹ Tento význam judikatury potvrzuje svým nálezením Ústavní soud, který uvádí, že právní jistota a předvídatelnost výsledku soudního rozhodnutí posiluje důvěru v právo. Soudy nižších instancí jsou vázány nejen právním názorem nadřízeného soudu, nýbrž i svou vlastní předchozí ustálenou praxí tak, aby výsledek v dané věci byl pro účastníky řízení předvídatelný. S přihlédnutím k individualitě každé právní kauzy k tomu však nemusí docházet bezvýhradně vždy. Pokud soud dojde k jinému právnímu závěru, který se odchyluje od jeho předchozích závěrů, pak musí takové odchýlení náležitě odůvodnit. V případech, kdy by soud rozhodl na základě identických skutkových zjištění odlišným způsobem a popisované odchýlení přezkoumatelně neodůvodnil, pak by takové rozhodnutí zakládalo porušení ústavně chráněné právní jistoty a tím by porušil i ústavně zaručené právo na spravedlivý proces dle čl. 36 Listiny.³²

Počet soudních rozhodnutí v České republice každoročně přesahuje počet více jak 3.000.000 rozhodnutí, přičemž tento počet neustále roste. Odborná veřejnost se rovněž shoduje na rostoucím významu soudních rozhodnutí. Dle nauky teorie práva judikaturu formálně mezi prameny práva neřadíme, nicméně názory odborníků napříč právními profesemi se často liší. Někteří odborníci se domnívají, že se judikatura začíná stávat nepsaným pramenem práva. Důkazem toho, že se judikatuře přikládá v současnosti větší význam, než třeba před patnácti lety je skutečnost, že právní zástupci v porovnání s minulostí nyní mnohem častěji odkazují ve svých podáních na relevantní judikaturu s účelem podpořit svou argumentaci. Někteří právní zástupci dokonce považují podání bez odkazu na judikaturu za způsob zastupování svých klientů, který není zodpovědný.³³

Osobně se přikláním k názoru, který zastává tendenci růstu významu judikatury. Ze své několikaleté stáže v advokátní kanceláři jsem nabyl dojmu, že se podání na soud nepodložená judikaturou téměř nepodávají. Podání obsahující relevantní judikaturu, dle mého mají více nežli pouhý podpůrný charakter – do jisté

³¹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 73.

³² Nález Ústavního soudu ze dne 26.11.2002, sp. zn. II. ÚS 296/01.

³³ GRÍBKOVÁ, Petra. Judikatura jako fenomén. Právní prostor [online]. 2018 [cit. 2022-12-27]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/judikatura-jako-fenomén>.

míry považují přiložení judikatury, pakliže je skutečně přílehavá, za podání, které disponuje vyšší mírou přesvědčivosti. Dalším hlediskem, které si myslím, že růst významu judikatury významně podporuje je posílení právní jistoty, kdy veřejnost po předchozím studiu relevantní judikatury může důvodně očekávat pravděpodobný výsledek své kauzy a s ohledem na rychlý vývoj informačních technologií je judikatura v současnosti pro laickou veřejnost mnohem dostupnější než kdy dřív.

Judikatura kromě svého quasiprecedenčního významu zastává i tzv. soudcovské dotváření práva, kdy soud svým rozhodnutím dojde k řešení věci, které nemá oporu v zákoně ani v jeho nejširším jazykovém významu textu, kdy právní předpis obsahuje určitou obsahovou mezeru.³⁴

V této kapitole představím vybraná soudní rozhodnutí Ústavního soudu, Nejvyššího správního soudu a některá rozhodnutí soudů krajských. Uvedená rozhodnutí z oblasti správního práva na úseku dopravy jsem zvolil z důvodu jejich významnosti, praktičnosti, případných důsledků správního trestání a informovanosti pro řidiče.

2.1 Judikatura Ústavního soudu

Ústavní soud se v rámci své působnosti zabývá mimo ochranu ústavnosti taktéž zákonností aktů, které přezkoumává. Na veřejnou správu působí vykonáváním vlivu prostřednictvím svých právních názorů, přezkumem jejich zásahů, právních předpisů a rozhodnutí. Dále působí jako tzv. negativní zákonodárce, kdy v případě porušení ústavnosti právním předpisem veřejné správy takové předpisy ruší. Ve vztahu k veřejné správě má Ústavní soud některé pravomoci, kterými zasahuje do její činnosti. Jedná se například o pravomoc rozhodovat o zrušení podzákonných právních předpisů či jejich dílčích ustanovení, pokud jsou v rozporu s ústavním pořádkem nebo zákonem, pravomoc rozhodovat o ústavní stížnosti proti pravomocnému rozhodnutí, opatření a jinému zásahu orgánů veřejné moci do sféry ústavně zaručených základních práv a svobod. Dále se jedná o pravomoc rozhodovat o ústavních stížnostech orgánů územní

³⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27.03.2018, č.j. 22 Cdo 155/2018-387.

samosprávy proti nezákonnému zásahu státu a o pravomoc rozhodování kompetenčních sporů.³⁵

Ústavní soud ve svých rozhodnutích často opakovaně uvádí, že se neřadí do soustavy obecných soudů a není ani vrcholem jejich soustavy. Není ani řádnou odvolací instancí, a tudíž není v zásadě oprávněn zasahovat do provádění a hodnocení důkazů jako i ostatních záležitostí svěřených soustavě obecných soudů. K prolomení těchto a ostatních maxim, které v zásadě neopravňují Ústavní soud k zásahům do činnosti svěřených soudům obecné soustavy dochází v momentě, kdy soudy v rámci obecné soustavy na úkor stěžovatele vykročí z mezí stanovených právním rámcem ochrany ústavně garantovaných základních práv či svobod.³⁶

2.1.1 Měření rychlosti

Ústavní soud se v uvedené věci zabýval ústavní stížností stěžovatele, který se dopustil přestupku dle § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy na dálnici D1 překročil maximální povolenou rychlost 130 km/h o více než 50 km/h. Jeho výsledná naměřená rychlost činila po započtení odchylky 199 km/h. Stěžovatel napadal a zpochybňoval skutečnost, že dle správních rozhodnutí měla policie zjistit překročení maximální povolené rychlosti radarem, s tím, že všechny radary mají deklarovanou odchylku v přesnosti měření 3%, přičemž v jeho případě bylo použito zařízení digitálního rychloměru GESIG Travimo, které není z technického hlediska konstruováno jako radar, a proto se na něj nevztahuje tříprocentní odchylka přesnosti měření. Z toho důvodu stěžovatel tvrdil, že není zřejmé, jakou rychlostí se v uvedený okamžik měření vozidlo pohybovalo, což v důsledku mělo mít vliv na definování přestupku a uložení konkrétní sankce. Stěžovatel namítal, že při měření rychlosti došlo k postupu policie, které není žádným předpisem upraveno v důsledku užití měřicího zařízení, které není žádným předpisem povolené. Stěžovatel dále tvrdí, že zákonodárce měl povinnost určit konkrétní formu měření v příslušném právním předpise, neboť dle jeho názoru nepostačuje k provádění měření policií její pouhé oprávnění k této činnosti vyplývající ze zákona. Stěžovatel s ohledem na shora uvedené navrhl, aby Ústavní soud zrušil rozhodnutí Krajského soudu v Brně u nějž neměl ve věci plný úspěch, jímž mělo dojít k porušení jeho práva na spravedlivý proces dle čl. 36 Listiny

³⁵ HENDRYCH, Dušan a kol. Správní právo: obecná část. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2. s. 623-630.

³⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 31.03.2014, sp. zn. IV. ÚS 2221/13.

a k porušení čl. 2 odst. 2 Listiny, limitování státní moci, důsledkem čehož došlo k porušení práva na vlastnictví zakotvené v čl. 11 Listiny a aby rovněž zrušil větu první z ustanovení § 79a odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění: „*Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel.*“ Stěžovatel potřebu zrušení citované věty spatřoval v tom, že uvedené ustanovení zákona nedefinuje, zdali k měření má dojít za pomoci užití stacionárního či mobilního měřicího zařízení.³⁷

Ústavní soud dospěl k závěru, že předmětná ústavní stížnost je zjevně neopodstatněná. Z odůvodnění Ústavního soudu vyplývá, že právní norma má být dostatečně konkrétní, aby byla schopna popsat právní vztah nezaměnitelně, současně však musí být dostatečně abstraktní, aby obsáhla co nejširší okruh možných jednotlivostí právního vztahu. K namítané protiprávnosti postupu správních orgánů a správních soudů týkající se absence způsobu měření rychlosti v zákoně o silničním provozu Ústavní soud konstatuje, že s takovým tvrzením nesouhlasí, neboť stěžovatel de facto požaduje, aby zákony upravovaly fyzikální zákony, neboť v opačném případě je Ústavou vyloučeno oprávnění veřejné moci, aby uplatnila principy založené na fyzikálních zákonech. Ústavní soud nesouhlasí s tvrzením stěžovatele, že pokud není technické provedení zákonného zmocnění deklarováno v právní normě, pak tato skutečnost automaticky zakládá protiprávnost aplikace zákonného oprávnění státního orgánu. Specifikace metody měření rychlosti či přístroje je otázkou technickou a nikoliv právní, zároveň by taková úprava odporovala požadavku, aby právní normy upravovaly pouze právní vztahy adresátů právních předpisů. Ústavní soud uzavřel, že pro účely právních vztahů je dostačující stanovení povinnosti orgánům veřejné moci používat měřicí zařízení, které pracují s veličinami a jednotkami uvedenými v zákoně č. 505/1990 Sb., o metrologii. Na základě výše uvedeného Ústavní soud ústavní stížnost odmítl.³⁸

2.1.2 Provozování motorového silničního vozidla

V rámci této kauzy rozhodoval Ústavní soud o bagatelním sporu, týkajícím se dokazování provozování silničního vozidla a související úhrady povinného ručení. S ohledem na četnost ústavních stížností se stejným předmětem a rozpory v rozhodovací praxi obecných soudů došel Ústavní soud k závěru, s ohledem na skutečnost, že právní závěr soudu v uvedené věci neměl oporu v provedeném

³⁷ Usnesení Ústavního soudu ze dne 01.06.2011, sp. zn. IV. ÚS 868/11.

³⁸ Tamtéž.

dokazování a je natolik extrémní, že v jeho důsledku došlo k zásahu do práva stěžovatele na spravedlivý proces. Stěžovatel v rámci ústavní stížnosti napadl rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 sp. zn. 42 EC 87/2012, kterým stěžovateli uložil povinnost zaplatit vedlejšímu účastníkovi (České kanceláři pojistitelů) částku 1 690 Kč s příslušenstvím a náhradu nákladů řízení ve výši 6 427 Kč. V rámci řízení vedeného u Obvodního soudu se vedlejší účastník domáhal zaplacení částky 1 690 Kč s příslušenstvím s tvrzením, že dle § 15 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zjistil, že stěžovatel je vlastníkem osobního automobilu tovární značky AUDI, přičemž k vozidlu stěžovatele vedenému v centrálním registru vozidel nebylo od 27.08.2009 do 16.09.2009 uzavřeno pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla. Stěžovatel nárok neuznal s tím, že od 28.07.2009 bylo vozidlo přihlášeno a rovněž byl vydán technický průkaz a osvědčení o registraci podmíněně Magistrátem hlavního města Prahy tím, že podmínka ukládala stěžovateli provedení technické prohlídky a evidenční kontroly do 16 dnů, neboť vozidlo v dané době nemělo platnou technickou prohlídku z důvodu toho, že vozidlo bylo evidenčně vráceno do stavu “v převodu” a tudíž nebylo možné provádět žádné administrativní úkony spojené s registrem. Vozidlo tak nebylo provozuschopné, a tudíž nemohlo být provozováno na pozemních komunikacích, přičemž stěžovatel prováděl osobně na voze opravu na soukromém pozemku až do 5. ledna 2010, kdy vyhovělo technické prohlídce a následně bylo registrováno. Povinnost uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozováním vozidla byla dle stěžovatele v souladu s § 1 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti spojena s provozováním vozidla, a nikoliv s pouhým držením vozidla, které nebylo dočasně vyřazeno z evidence vozidel. Oproti tomu vedlejší účastník tvrdil, že provozování vozidla, v jehož důsledku vzniká provozovateli vozidla zákonná povinnost hradit povinné ručení, lze prokázat výpisem evidovaným registrem, což stěžovatel rozporoval.³⁹

Ústavní soud po posouzení okolností případu zvážil rozhodnutí Obvodního soudu pro Prahu 2. Obvodní soud uvedl, že přes stěžovatelovo tvrzení, že v rozhodné době, za které je požadováno zaplacení povinného ručení z důvodu provozování vozidla stěžovatele bez pojištění odpovědnosti, dané vozidlo neprovozoval a měl ho v garáži, ve které pracoval na opravě vozu. Toto tvrzení dle Obvodního soudu prokázáno nebylo a nelze učinit závěr, že vozidlo nebylo

³⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 31.03.2014, sp. zn. IV. ÚS 2221/13.

provozované z pouhé skutečnosti, že vozidlo nemělo v té době platnou technickou prohlídku. Ústavní soud uzavřel, že názor Obvodního soudu byl zcela nelogický a projevem libovůle, když došel k závěru a bral za prokázané, že vozidlo bylo provozováno pouze na základě skutečnosti, že stěžovatelovo vozidlo bylo v rozhodné době vedeno v registru. Ústavní soud se ztotožnil s názorem stěžovatele, kdy namítal, že registr údaj o tom, že se vozidlo provozuje neobsahuje a názor Obvodního soudu není založen ani na žádném zákonném ustanovení, které by obsahovalo nějakou fikci provozování vozidla v případě jeho pouhého vedení v registru, přičemž žádné takové ustanovení neexistuje. Povinnost uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti byla dle § 1 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti spojena s provozováním vozidla, respektive ponecháním vozidla na pozemní komunikaci, nikoli však s pouhým držením vozidla, které se na pozemní komunikaci nenachází. S ohledem na tyto skutečnosti Ústavní soud uzavřel, že rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 došlo k zásahu do práva stěžovatele na spravedlivý proces dle čl. 36 odst. 1 Listiny, v jehož důsledku rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 zrušil.⁴⁰

Uvedený náleží Ústavního soudu zmiňují z důvodu toho, že je jednak obecně považován za přelomový pro jeho sjednocení rozhodovací praxe obecných soudů a taktéž dle mého názoru přispěl k iniciaci zákona č. 293/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kdy důvodová zpráva k uvedenému novelizačnímu zákonu odkazuje na časté spory a potřebu dosažení jednoznačné právní úpravy, ze které bude nepochybně plynout, ve kterých případech je třeba splnit povinnost pojištění odpovědnosti. Přestože to důvodová zpráva explicitně neuvádí, tak se domnívám, že předmětný náleží Ústavního soudu významným způsobem upozornil na problém nejednotné rozhodovací praxe obecných soudů a taktéž ovlivnil iniciaci uvedené novely zákona o pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla v jeho ustanovení § 1 odst. 2, kdy doplnil odstavec 2 o písm. a), které nově stanoví povinnost uzavřít pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla i pro případ, kdy je vozidlo zapsáno do registru silničních vozidel.⁴¹

⁴⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 31.03.2014, sp. zn. IV. ÚS 2221/13.

⁴¹ Důvodová zpráva k zákonu č. 293/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů. Beck-online, [online] 2017 [cit. 2023-01-03]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview->

2.2 Judikatura Nejvyššího správního soudu

Oproti již zmíněnému Ústavnímu soudu řadíme Nejvyšší správní soud do obecné soustavy soudů ČR, přičemž se jedná o vrcholný soudní orgán ve správním soudnictví se sídlem v Brně. V rámci jeho věcné působnosti rozhoduje v záležitostech správního soudnictví v mezích jeho působnosti stanovené soudním řádem správním či zvláštním zákonem. Mezi jeho kompetence patří rozhodování o obnově řízení ve věcech politických hnutí a politických stran, v nichž rozhodoval právě onen Nejvyšší správní soud a rozhodování o kasačních stížnostech proti pravomocným rozhodnutím krajských soudů. Dále do jeho kompetencí řadíme přijímání stanovisek ve vztahu k rozhodovací praxi soudů ohledně konkrétně určitých druhů věcí, která nejsou právně závazná, nicméně s ohledem na postavení Nejvyššího správního soudu v rámci správního soudnictví tato stanoviska působí svou silou právní argumentace. Oproti stanoviskům dále přijímá usnesení ve vztahu k jednotlivým právním názorům ostatních soudů ve správním soudnictví, která právní závaznost mají a čímž ovlivňuje a usměrňuje rozhodovací praxi v rámci správního soudnictví. V neposlední řadě je tento soud soudem kárným pro soudce, státní zástupce a soudní exekutory na základě zákona č. 7/2002 Sb., o řízení ve věcech soudců, státních zástupců a soudních exekutorů.⁴²

2.2.1 Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení za jízdy

Nejvyšší správní soud se v této věci zabýval kasační stížností stěžovatele již brojil proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 26. 8. 2010, č. j. 57 Ca 26/2007-125, jímž Krajský soud zamítl stěžovatelovu žalobu proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 2. 4. 2007, č. j. MUVS 13146/2006/21/OSA/ KL. Dle rozhodnutí správního orgánu se stěžovatel dopustil spáchání přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, čímž porušil § 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu; ohrožení a omezení protijedoucího řidiče, který musel náhle změnit rychlost a směr jízdy, čímž porušil § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a v neposlední řadě držení

document.seam?documentId=oz5f6mrqge3v6mrzgnpwi6q&groupIndex=1&rowIndex=0&refSource=search

⁴² KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 482-483.

záznamové zařízení při řízení vozidla v ruce, čímž porušil § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu.⁴³

Tento rozsudek zmiňuji zejména z důvodu toho, že v něm Nejvyšší správní soud provedl výklad nejasného termínu, který pramení z § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu – záznamové zařízení. Přirozeně tedy neuvádím výsledek tohoto řízení, neboť s ohledem na významnost tohoto rozsudku spočívající právě ve výkladu uvedeného termínu je výsledek řízení v zásadě nepodstatný.

S ohledem na to, že termín záznamové zařízení není v právním řádu České republiky definován, konstatoval Nejvyšší správní soud, že je nutné vycházet při jeho výkladu z jeho obecného chápání ve společnosti. Jedná se tedy o jakýkoliv přístroj se záznamovou funkcí, jenž je produktem lidské činnosti (výrobek či zařízení), prostřednictvím kterého lze pořídit záznam, ať již zvukový, písemný, obrazový či jiný. Pro účely podřazení pod tento termín není rozhodné, zdali se jedná o záznam delšího děje (např. videozáznam) či konkrétního okamžiku (fotografie). Nejvyšší správní soud uvádí, že se v případě záznamového zařízení tak v praxi může jednat například o videokameru, diktafon, fotoaparát a jiné obdobné zařízení. Soud rovněž konstatuje, že účelem zákazu držení telefonního nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení je zamezit situacím, kdy dochází ke snížení řidičovy pozornosti vlivem ovládnutí jiného technického prostředku než vozidla samotného.⁴⁴

S předmětným zákazem držení výše uvedených zařízení za jízdy plně souhlasím stejně tak jako s nebezpečností spočívající ve snížení řidičovy pozornosti při řízení. Osobně však vnímám jako skutečně velkou chybu, že se Evropská unie soustředí spíše na regulaci emisí vypouštěných ze silničních vozidel než na regulaci dotykových palubních přístrojů v moderních automobilech. Z osobní zkušenosti si dovoluji tvrdit, že používání dotykových palubních přístrojů, které v současnosti lze nalézt ve většině nově vyrobených vozidel je stejně nebezpečné, z hlediska rozptýlení řidičovy pozornosti, ne-li nebezpečnější než držení či používání jakýchkoliv mobilních zařízení za jízdy. Osobně se přikláním k tomu, že používání dotykových palubních přístrojů je mnohem nebezpečnější nežli používání mobilního telefonu z vícero důvodů. Jednak jsou palubní přístroje nejčastěji umístěné ve středu přístrojové desky a řidič tak musí soustředit svůj pohled mírně

⁴³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.05.2011, č. j. 5 As 77/2010–156.

⁴⁴ Tamtéž.

doprava, aby mohl ovládat funkce vozu skrze dotykovou obrazovku, dále se jedná o mnohost funkcí, které jsou současně vyobrazeny na obrazovce a řidič se tak musí mnohem více soustředit, aby ovládal danou konkrétní požadovanou funkci. Řidiči tak nemohou spoléhat na hmat jako vjem, který je mnohem méně rozptylující od řízení než dotykové obrazovky. Absenci právní regulace dotykových obrazovek ve vozidlech na úrovni jak evropské, tak tuzemské tudíž osobně vnímám jako velký problém současnosti a rovněž za pokrytectví ze strany zákonodárce z toho důvodu, že trestá používání mobilních zařízení za jízdy, nicméně vědomě ignoruje problém v podobě dotykových palubních přístrojů, kterými leckdy řidiči musí ovládat základní funkce vozidla.

Pro zajímavost uvádím případ z Německa, kdy řidič vozu tovární značky Tesla, jenž je známá pro svůj palubní přístroj v podobě dotykového tabletu, havaroval v důsledku nastavování rychlosti stírání stěračů. Rychlost stírání přitom lze nastavit jen skrze dotykový tablet vozu, kdy řidič tak musel z pochopitelných důvodů učinit za jízdy a v důsledku snížené pozornosti způsobil dopravní nehodu. Německý krajský soud v Karlsruhe ve věci sp. zn. 1 Rb 36 Ss 832/19 ze dne 27. 3. 2020 uložil řidiči pokutu ve výši 200 EUR za porušení ustanovení § 23 odst. 1a StVO (Straßenverkehrs-Ordnung, v překladu zákon o pravidlech silničního provozu), které umožňuje řidiči vozidla užívat elektronické zařízení ke komunikaci, informovanosti či organizaci, pakliže zařízení není drženo v ruce a pokud se k ovládní používá buď funkce hlasového ovládní či je k jeho ovládní nutný krátký pohled, jenž řidič přizpůsobí vozovce, dopravní situaci, viditelnosti a povětrnostním podmínkám. Protiprávnost řidičova jednání dle německého krajského soudu spočívala v užívání elektronického zařízení způsobem, které významně rozptýlilo řidičovu pozornost od řízení.⁴⁵ Osobně se mi nepodařilo dohledat přílehou českou judikaturu, která by se dosud zabývala totožným předmětem řízení, nicméně je pouze otázkou času, kdy se obdobnou věcí budou muset zabývat i tuzemské soudy.

2.2.2 Instalace stacionárních měřících zařízení

V této věci se zabýval Nejvyšší správní soud kasační stížností stěžovatele, který byl uznán vinným ze spáchání správního deliktu rozhodnutím ze dne 4. 5.

⁴⁵ UŘIČAŘ, Miroslav a Alexandr LIOLIAS. Užívání elektronických zařízení během řízení motorového vozidla. Epravo.cz [online]. 2020 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/uzivani-elektronickych-zarizeni-behem-rizeni-motoroveho-vozidla-111801.html?mail>.

2017, č. j. MEST 58622/2017, kterým se dopustil deliktu provozovatele vozidla podle § 125 odst. 1 zákona o silničním provozu. Stěžovatel se v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu, jakožto provozovatel vozidla nezajistil, aby při užití vozidla byly dodržovány pravidla silničního provozu. V dané věci se jednalo o překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci Šternberk nezjištěným řidičem. Měřený úsek byl monitorován skrze automatizovaný technický prostředek užívaný bez obsluhy, přičemž naměřená rychlost činila 65 km/h, resp. 62 km/h po započtení přípustné odchylky měřicího zařízení. Nezjištěný řidič se tudíž dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Stěžovatel se rozhodl proti rozhodnutí odvolat ke Krajskému úřadu Olomouckého kraje, který Stěžovatelovo odvolání zamítl rozhodnutím č.j. KUOK 79798/2017. Stěžovatel se rozhodl napadnout rozhodnutí krajského úřadu žalobou v níž zpochybňoval s odkazem na přílehuovou judikaturu zákonnost prováděného měření na daném úseku v obci Šternberk. Zpochybnění spočívalo v námitce, že instalaci a nastavení prováděla třetí osoba – společnost M & T s.r.o., jenž měla být na výsledcích měření hmotně zainteresována, přičemž Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozsudkem ze dne 28. 2. 2018, č.j. 72 A 40/2017-24 stěžovateli nevyhověl s tím, že uvedená společnost nebyla s to ovlivnit výsledky a samotného měření se neúčastnila. Stěžovatel se proti rozsudku krajského soudu bránil kasační stížností, jíž odůvodnil nesprávným právním názorem krajského soudu dle § 103 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního. Stěžovatel namítal, že uvedená společnost je hmotně zainteresována na vybírání pokut tak, jak to popisuje judikatura Nejvyššího správního soudu.⁴⁶

Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost jako důvodnou. Dle své předchozí judikatury rovněž konstatoval, že s ohledem na ustanovení § 79a zákona o silničním provozu nelze po městské policii žádat, aby zaměstnávala techniky, kteří by prováděli instalaci a údržbu měřicích zařízení, z toho důvodu je přirozeně možné, aby si pro účely těchto služeb zajišťovala provedení takových úkonů třetími subjekty. Nicméně jak již dříve ve své judikatuře tento soud vyložil, tak není přípustné, aby z výsledků měření jakýmkoliv způsobem takový třetí subjekt profitoval v zájmu zachování objektivnosti prováděného měření. Předmětné měřicí zařízení bylo vlastnictvím uvedené společnosti, která měřicí zařízení městu Šternberk pronajímá. Nejvyšší správní soud spatřoval zásadní rozpor s jeho

⁴⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30.05.2018, č.j. 10 As 107/2018-36.

předchozí judikaturou v článku IX. smlouvy o nájmu, který se týká ceny nájmu za měřicí zařízení a určí, že cena je součtem dvou položek. První položkou byla pevná měsíční částka nájmu dvou zařízení v průměrné výši 99 100 Kč plus DPH, přičemž druhá položka (ve znění dodatku č. 2): „je stanovena v závislosti na míře využití pronajatého zařízení pro měření okamžité rychlosti a souvisejícího postupného snižování hodnoty pronajatého zařízení vyjadřujícího opotřebení při jeho provozu a s tím spojenými náklady pronajímatele na související služby, zajišťující funkčnost pronajatého zařízení, takto: Cena za jeden zaznamenaný přestupek odeslaný Městskou policií Šternberk Městskému úřadu Šternberk, odboru dopravy a silničního hospodářství, ke zpracování, je ve výši 65 Kč (slovy: šedesát pět korun českých). Město Šternberk se zavazuje zaslat vždy do 5 pracovních dnů od ukončení kalendářního měsíce počet výše uvedených přestupků společnosti M&T s. r.o.“⁴⁷ S ohledem na úplatu ve výši 65 Kč za každý odeslaný přestupek ve prospěch uvedené společnosti nelze konstatovat jinak, než že tato společnost skutečně hmotně zainteresována na výsledcích měření je. Nejvyšší správní soud uzavřel, že vzhledem k tomu, že instalaci programu i jeho aktualizaci a celkovou údržbu měřicího zařízení prováděl soukromý subjekt, jenž byl hmotně zainteresovaný na výsledcích měření, došlo k porušení § 79a zákona o silničním provozu. Nejvyšší správní soud rovněž uvádí, že způsob pronájmu měřicího zařízení uvedeným způsobem vzbuzuje důvodné pochybnosti o objektivitě přestupkového procesu a zákonnosti důkazů. Závěrem Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek krajského soudu spolu s rozhodnutím krajského úřadu.⁴⁸

2.3 Judikatura krajských soudů

Nestanoví-li zákon jinak, pak jsou krajské soudy prvoinstančními soudy ve správním soudnictví. Krajské soudy ve správním soudnictví jsou místně příslušné dle obvodu v němž se nachází sídlo správního orgánu, jenž vydal prvostupňové rozhodnutí ve věci nebo jinak zasáhl do právní sféry toho, kdo se domáhá ochrany. Věci důchodového pojištění a ostatní věci týkající se sociální povahy mají místní příslušnost určenou dle obvodu, kde má navrhovatel bydliště, sídlo, případně místem kde se zdržuje. Zvláštní, tzv. kauzální příslušnost zákon určil pro věci týkající se řízení o návrhu na zrušení služebního předpisu, kdy pro taková řízení je příslušný pouze Městský soud v Praze. Pro řízení o žalobě proti rozhodnutí, kterým

⁴⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30.05.2018, č.j. 10 As 107/2018-36.

⁴⁸ Tamtéž.

se umísťuje nebo povoluje stavba dopravní infrastruktury je příslušný Krajský soud v Ostravě.⁴⁹

2.3.1 Přednost chodce na přechodu

V posuzované věci se Krajský soud v Plzni zabýval věcí žalobce, který brojil podanou žalobou proti rozhodnutí žalovaného Krajského úřadu Karlovarského kraje, jenž jako odvolací správní orgán svým rozhodnutím ze dne 28. 4. 2014, č. j. 706/DS/14-3 potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary ze dne 5. 2. 2014, č. j. 2092/OD-P/14, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod šestý zákona o silničním provozu pro porušení § 5 odst. 2 písm. f) téhož zákona za což mu byla uložena pokuta ve výši 2.700 Kč a náhrada nákladů přestupkového řízení ve výši 1.000 Kč. Předmětem řízení byla dopravní nehoda, při které žalobce jedoucí osobním motorovým vozidlem přehlédl a srazil chodce na přechodu přední částí svého vozidla. Jednalo se o situaci, při které žalobce jel ulicí před přechodem pro chodce rychlostí odhadem 40 km/h na třetí rychlostní stupeň, přičemž zpomaloval z toho důvodu, že se za přechodem nachází nepřehledná křižovatka. Při přiblížení se k přechodu zahlédl žalobce mladíka, jenž stál na pravé vzdálenější straně chodníku od přechodu pro chodce, který se na žalobce v době jeho přiblížení se k přechodu delší dobu soustavně díval. Žalobce tvrdil, že se mu nezdálo, že by chtěl daný přechod pro chodce přecházet, pouze se díval jeho směrem, proto žalobce nijak nereagoval, ačkoliv dal nohu z plynu a brzdil motorem. Žalobce rovněž uvedl, že v momentě zpozorování mladíka byl ve větší vzdálenosti od přechodu a mladík tak mohl bezpečně přechod pro chodce přejít. Najednou mu ale mladík vběhl před vozidlo, žalobce zatroubil a pokoušel se mu vyhnout směrem doleva, přičemž po dobu manévru intenzivně brzdil. Žalobce tak narazil do mladíka přední částí vozidla, načež okamžitě vystoupil z vozidla, ohlásil dopravní nehodu policii a mladíkovi zabránil z místa odejít. Dle výpovědi žalobce měl mladík dostatek času na to, aby mohl bezpečně přejít vozovku po přechodu a pokud tak učinit chtěl, mohl tak učinit dříve. Za žalobcem rovněž nejelo žádné auto a dle jeho názoru mohl vozovku přejít i po projetí jeho vozidla. Dle výpovědi mladíka se v momentě, kdy ještě stál na chodníku, vozidlo žalobce nacházelo zhruba 20 m od přechodu. Mladík se díval na vozidlo, zdali mu zastaví a dá přednost. V okamžiku, kdy vozidlo bylo zhruba 10

⁴⁹ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 481.

m vzdálené od přechodu, řidič vozidla zpomalil. Z toho mladík usoudil, že mu žalobce umožňuje bezpečné přejetí chodníku a že zastaví, tudíž vkročil do vozovky. Po přechodu šel normálně a nikterak na něj nevběhl. Řidiči nedával žádné zvláštní znamení, že má v úmyslu vkročit na přechod, neboť doufal, že když stojí na kraji vozovky, tak pochopí, že má v úmyslu přejít přechod pro chodce. Před srážkou vozidla s jeho tělem stihl ujít zhruba 2-3 kroky.⁵⁰

Krajský soud shledal žalobu jako nedůvodnou. Z jeho odůvodnění vyplývá, že k tomu, aby řidič chodci umožnil bezpečné přejetí vozovky po přechodu, chodec nemusí nikterak zvedat ruku, ani žádným jiným způsobem dávat řidiči najevo, že má v úmyslu přejít vozovku. Nápadné sledování příjíždějícího vozidla ze strany chodce, na němž se jak žalobce, tak chodec shodli, lze dle soudu považovat za dostatečně zjevný úmysl chodce přejít vozovku po přechodu dle ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu. V okamžiku, kdy žalobce spatřil chodce na chodníku u přechodu, který soustavně sledoval blížící se vozidlo, bylo žalobcovou povinností umožnit chodci přejít přechod. Vzhledem k tomu, že chodec stihl ujít 2-3 kroky před jeho zasažením stranou žalobcova vozidla, je vyloučeno, že by chodec náhle vběhnul do vozovky na poslední chvíli. Příčina dopravní nehody spočívala v nesprávném vyhodnocení dopravní situace ze strany žalobce. Krajský soud ovšem konstatoval, že přednost chodců není absolutní ve všech případech, zejména se pak jedná o situace náhlého vběhnutí na přechod. Ze situace, kdy v těsné blízkosti přechodu stojí chodec, nelze činit závěr, že chodec přechod přejít nechce. To se vztahuje i na situace, kdy se řidič domnívá, že by chodec mohl stihnout přejít vozovku po přechodu před jeho vozidlem – chodcům taková povinnost stanovena není. S ohledem na ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu je zřejmé, že jsou chodci na přechodech chráněni a mají zde přednost s tím, že je řidiči nemohou ohrozit ani omezit, protože jsou řidiči povinni svá vozidla před přechodem případně i zastavit.⁵¹

2.3.2 Přestupek provozovatele vozidla

Krajský soud v Ústí nad Labem se v posuzované věci zabýval podanou žalobou, která navrhovala zrušení rozhodnutí žalovaného odvolacího správního orgánu Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 14. 2. 2014, č. j. 527/DS/2014, JID:25494/2014/KUUK/Ne,

⁵⁰ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 20.10.2014, č.j. 17 A 39/2014-45.

⁵¹ Tamtéž.

jímž krajský úřad potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Ústí nad Labem, odboru kontroly, ze dne 18.12.2013, č. j. MM/OK/PD/104243/13/R, jakožto orgánu prvního stupně. Žalobce podanou žalobou brojí proti rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, dle něhož se žalobce dopustil přestupku podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že nezajistil, jakožto provozovatel vozidla v rozporu s § 10 odst. 3 téhož zákona, aby při užití jím provozovaného vozidla byly dodržovány pravidla provozu na pozemních komunikacích a povinnosti řidiče. Ta byla porušena, když stacionárním radarem byla naměřena předmětnému vozidlu, po započtení odchylky, rychlost 65 km/h, čímž došlo k porušení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu. Žalobci byla tudíž uložena pokuta za porušení povinnosti dle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu pokuta ve výši 1 000 Kč spolu s povinností nahradit náklady řízení opět ve výši 1 000 Kč. Žalobci byla doručena výzva k úhradě určené částky na základě čehož tak neučinil a správnímu orgánu písemně sdělil totožnost řidiče, který vozidlo řídil. Přesto, že žalobce správnímu orgánu sdělil totožnost řidiče, který vozidlo v inkriminovanou dobu řídil, tak ze strany správního orgánu nedošlo ani k pokusu předvolat osobu, jejíž totožnost byla správnímu orgánu známa. Žalobce uvádí, že ustanovení §125f odst. 1 zákona o silničním provozu podmiňuje jeho užití předchozí bezvýslednou snahou o zjištění totožnosti pachatele přestupku, k čemuž v tomto případě nedošlo, s ohledem na písemné sdělení provozovatele ohledně totožnosti pachatele přestupku. Správní orgán svým přípisem soudu argumentoval tím, že mu z jeho úřední činnosti byla známá totožnost osoby, která byla provozovatelem označena za řidiče, resp. pachatele přestupku. Daná osoba byla správnímu orgánu známá tím, že činila časté obstrukce, kterými se snažila zmařit účel správního řízení. Žalobce dále namítal, že ve výzvě k uhrazení určené částky absentuje popis skutku, kdy jeho nedostatek spatřoval v obecném vymezení tím, že správní orgán pouze uvedl, že byla překročena rychlost v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec méně než 30 km/h. Žalobce souhlasí, že uvedené znaky takový přestupek splňuje, nicméně daná výzva k úhradě určené částky neobsahuje přesný popis skutku.⁵²

Krajský soud v Ústí nad Labem dospěl k názoru, že žaloba je důvodná. V odůvodnění jeho rozsudku uvedl souhlasně k námitce žalobce týkající se absence popisu skutku, že s ohledem na znění ustanovení § 125h odst. 4 zákona o silničním

⁵² Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 15.04.2015, č.j. 15 A 14/2015-35.

provozu musí předmětná výzva obsahovat i popis skutku a konstatovat, že předmětná výzva úplný popis skutku neobsahovala, tudíž ze strany správního orgánu nedošlo k respektování díkce uvedeného znění zákona. To ovšem dle soudu nemůže zakládat nezákonnost této výzvy, neboť i přes daný informační deficit taková výzva obsahovala dostatečně relevantní informace k tomu, aby provozovatel měl představu o tom, jaký přestupek byl spáchán. Krajský soud se dále zabýval otázkou, zdali byly splněny všechny podmínky pro uložení sankce za přestupek provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1. Soud shrnul, že k tomu, aby správní orgán mohl uložit tento trest, je dle zákona třeba, aby před projednáním přestupku provozovatele vozidla byly správním orgánem prvního stupně učiněny veškeré kroky ke zjištění pachatele přestupku. Správní orgán tudíž musí po pachateli aktivně pátrat, jsou-li dostupné dostatečné indicie vedoucí k identifikaci pachatele a nemůže se prostým způsobem spokojit s pouhou identifikací provozovatele vozidla. Přestože provozovatel vozidla poskytl správnímu orgánu totožnost řidiče vozidla, tak správní orgán nepřistoupil k předvolání této osoby z důvodu toho, že mu byla předmětná osoba známa z jeho úřední činnosti pro její časté obstrukční jednání v předchozích správních řízeních. Krajský soud k tomuto vyslovil, že správní orgán samozřejmě může dojít k závěru o bezúčelnosti výslechu určité osoby, která je mu z úřední činnosti známá pro obstrukční jednání, nicméně taková skutečnost musí mít svůj písemný podklad ve správním spise a rovněž musí být součástí obsahu odůvodnění rozhodnutí. Správní orgán tak měl povinnost uvést, z které konkrétní úřední činnosti je mu tato osoba známá, aby se o této skutečnosti mohli účastníci řízení dovědět a měli tak možnost na toto tvrzení patřičně reagovat a vyjádřit se k tomu. Daný postup byl tudíž shledán krajským soudem jako rozporný s ústavním zákazem překvapivých rozhodnutí vyplývajícím z čl. 38 odst. 2 věty první Listiny (viz náleží Ústavního soudu ze dne 31. 7. 2008, sp. zn. I. ÚS 777/07), resp. aby rozhodnutí bylo pro účastníky řízení předvídatelné. Krajský soud s ohledem na ustanovení § 78 odst. 1 a § 76 odst. 1 písm. b) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, napadené rozhodnutí zrušil.⁵³

⁵³ Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 15.04.2015, č.j. 15 A 14/2015-35.

3 Vybrané dopravní přestupky a jejich trestání

V první řadě považuji za vhodné vysvětlit pojem přestupku. Jeho definici lze najít v ustanovení § 5 přestupkového zákona, které stanoví: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ Přestupek jako pojem se vyznačuje více znaky, a sice znakem protiprávnosti, materiálním znakem, formálním znakem a kombinací pozitivního a negativního vymezení. Jeho materiální znak spočívá v označení za společensky škodlivý čin a jeho formální znak ve skutečnosti, že je takový čin v zákoně výslovně za přestupek označen, a který vykazuje znaky stanovené zákonem. Kombinace pozitivního a negativního vymezení je v zákonné definici přestupku zastoupena slovy „*nejde-li o trestný čin*“.⁵⁴ Definici samotného dopravního přestupku právní úprava nezná. Pro dopravní přestupky je ovšem příznačné, že je spojuje společný skupinový objekt, kterým je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, jež vyjadřuje zájem společnosti na ochraně života, zdraví osob a ochraně majetku.⁵⁵

Zákon o silničním provozu vymezuje jednotlivé skutkové podstaty dopravních přestupků v § 125c - § 125f. V této kapitole se s ohledem na jejich četnost věnuji pouze některým dopravním přestupkům, zejména těm nejnebezpečnějším a těm, které považuji za zajímavé. V souvislosti s jejich popisem v této kapitole obsáhnou i jejich trestání spolu s mými osobními poznámkami a domněnkami.

Dopravní přestupky jsou každoročně nejčastěji páchaným druhem přestupků v ČR. Před druhým nejčastěji páchaným druhem přestupků, kterými jsou přestupky proti majetku mají dopravní přestupky nepoměrný náskok. Ze statistických údajů Policie ČR si můžeme srovnat tyto dva druhy přestupků na údajích zveřejněných pro rok 2017, kdy Policie ČR eviduje 481 059 spáchaných dopravních přestupků a 104 787 přestupků proti majetku. Uvedené statistické údaje jasně znázorňují zřejmý nepoměr počtu spáchaných dopravních přestupků. Ze zveřejněných statistických údajů lze současně vyčíst klesající počet dopravních přestupků, kdy za 3 po sobě jdoucích letech byl evidován následující počet

⁵⁴ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 255.

⁵⁵ SKULOVÁ, Soňa. Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5. s. 23-24.

dopravních přestupků: 496 550 za rok 2016, 481 059 za rok 2017 a 467 315 za rok 2018.⁵⁶ Klesající počet dopravních přestupků lze dle mého názoru přisuzovat stále se zpřísnujícím pravidlům silničního provozu a stále častějším dopravním kontrolám činěným ze strany Policie ČR, která se tak snaží působit preventivně na všechny řidiče.

3.1 Použití antiradaru

Ustanovení týkající se užívání antiradarů v silničních motorových vozidlech lze nalézt v § 3 odst. 6 zákona o silničním provozu. Toto ustanovení zakazuje používat technické prostředky a zařízení, jenž znemožňují nebo ovlivňují funkci měřících zařízení, které jsou používány při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Zákon pro tyto technické prostředky a zařízení používá legislativní zkratku „antiradar“. Rovněž je vhodné uvést, že rozdělujeme antiradary na aktivní a pasivní. Funkce aktivních antiradarů spočívá v jejich možnosti narušit měření tak, že výsledný údaj o změřené rychlosti bude nepřesný či dokonce mohou měření absolutně vyrušit s tím, že rychlost nebude v důsledku užití aktivního antiradaru vůbec změřena. Funkcí pasivních antiradarů je detekovat a upozornit řidiče, že se v jeho blízkosti nachází radar, který měří rychlost. Zákaz používání aktivních antiradarů se vztahuje jak na technické prostředky zabudované, tak na technické prostředky přenosné. Výkladový problém v praxi nastává v souvislosti se slovním spojením v zákoně „znemožňují nebo ovlivňují funkci“ vztahující se k zařízením užívaným k měření rychlosti. Uvedený problém spočívá v tom, že zákon již dále nestanoví, zdali se znemožnění či ovlivnění funkce měřiče rychlosti vztahuje k jeho funkci technické či funkci kontrolní. Není ovšem pochyb o tom, že zákaz použití (aktivního) antiradaru se vztahuje na technickou funkci měřiče rychlosti, kdy dochází, jak bylo popsáno výše, k ovlivnění měřiče rychlosti tím, že jeho výsledky budou nepřesné nebo rychlost změřena vůbec nebude. Použitím pasivního antiradaru dochází k ovlivnění nebo znemožnění kontrolní funkce měřiče rychlosti, která spočívá v účelu, pro který je měřič rychlosti na pozemních komunikacích používán, tedy ke kontrole dodržování nejvyšší dovolené rychlosti.⁵⁷ Co se týče zákonnosti užívání pasivního antiradaru, je jeho užívání legální

⁵⁶ ZVEŘEJNĚNÉ INFORMACE 2019: Počty přestupků. Policie ČR [online]. 2019 [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2019-pocty-prestupku.aspx>.

⁵⁷ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 360.

s ohledem na skutečnost, že nikterak aktivně neruší ani neblokuje činnost měřičů rychlosti.⁵⁸ Pro účely zpřehlednění pouze zopakují, že zákaz užití antiradarů se s ohledem na výše uvedené vztahuje pouze na aktivní antiradary.

Tohoto dopravního přestupku se mohou dopustit jak osoby fyzické, tak osoby právnické a osoby fyzické podnikající. Osoby fyzické se tohoto dopravního přestupku mohou dopustit dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. j) zákona o silničním provozu, přičemž za takový přestupek lze uložit dle § 125c odst. 5 písm. d) pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Právnické osoby a podnikající fyzické osoby se přestupku mohou dopustit dle § 125d odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu s tím, že jim za tento přestupek lze uložit pokutu až do výše 100 000 Kč dle § 125d odst. 2 uvedeného zákona. Za tento přestupek se řidiči nepřičítá žádný bod v rámci bodového hodnocení řidiče.

3.2 Neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením

Na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením je osobám, které parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nedisponují, zakázáno zastavit i stát dle § 67 odst. 8 zákona o silničním provozu. Za velmi důležitou považují zmínku, že na parkovištích vyhrazených pro vozidla označená parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením platí výjimka z obecného pravidla týkajícího se vyhrazených parkovišť (tedy např. parkovišť vyhrazených pro konkrétní vozy, specifikované jejich registrační značkou) dle § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu, kdy na takto (obecně) vyhrazených parkovištích smí zastavit a stát kdokoliv po dobu tří minut, pakliže neomezí ostatní řidiče ani řidiče vozidel, pro něž je vozidlo vyhrazeno. Výjimka tří minut se tedy na parkovištích pro postižené osoby neuplatní.⁵⁹

Přestupku neoprávněného stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením se dopustí fyzická osoba, která na takovém parkovišti stojí bez příslušného oprávnění

⁵⁸ BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2. s. 58.

⁵⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 322-323.

podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 11 zákona o silničním provozu. Za tento přestupek lze fyzické osobě uložit pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč, podle § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu. Pakliže by osoba na takovém parkovacím místě pouze zastavila, pak by byla odpovědná za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a bylo by jí možno udělit pokutu od 1 500 Kč do 2 500 Kč podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu. Při neoprávněném parkování na vyhrazeném parkovišti pro postižené osoby je současně policista nebo strážník obecní policie oprávněn rozhodnout o odtahu vozidla na náklady jeho provozovatele podle § 27 odst. 5 zákona o silničním provozu. Za tento přestupek se rovněž řidiči přičtou 2 body.⁶⁰

Policisté⁶¹ ani strážníci obecní policie⁶² nesmí na vozidla, která jsou označena parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením umístit technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botičku).

Dle mého názoru by se výjimka tří minut, týkající se parkování na vyhrazeném parkovišti, měla uplatnit i na parkovišti vyhrazeném pro postižené osoby. Za předpokladu, že by osoba bez tohoto průkazu na daném parkovišti pro postižené parkovala a nikterak by tyto osoby neomezila, pak nevidím důvod, proč by se tato výjimka neměla vztahovat i na tato parkovací místa. Z pohledu zákonodárce mi přijde současná právní úprava bezdůvodně přísná. V konečném důsledku si dokonce dovolím tvrdit, že (obecně) vyhrazená parkoviště jsou v porovnání s vyhrazenými parkovišti pro postižené osoby daleko více vytížená a osobně vidím naprosto drtivou většinu vyhrazených parkovišť pro postižené osoby zpravidla nevyužitá. Rozhodně ovšem nechci, aby můj názor zněl neuctivě ve vztahu k postiženým osobám; jedná se pouze o mé subjektivní zhodnocení a porovnání vytíženosti uvedených dvou druhů vyhrazených parkovišť.

3.3 Vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno

Tohoto přestupku se může dopustit pouze fyzická osoba. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu se jej dopustí, když jedná v rozporu s § 29 odst. 1 zákona o silničním provozu, jež obsahuje taxativní výčet situací, kdy

⁶⁰ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 323-326.

⁶¹ § 36 odst. 4 písm. b) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

⁶² § 17a odst. 4 písm. b) zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii.

je zakázáno vjíždět na všechny typy železničních přejezdů.⁶³ Jedná se o případy, kdy je dávana výstraha dvěma červenými přerušovanými světly, kdy je dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, pokud se sklápějí či zdvihají závory, pokud je vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo pokud je slyšet jeho houkání či pískání, pokud dává znamení k zastavení zaměstnanec dráhy nebo pokud situace nedovoluje bezpečné přejetí železničního přejezdu. Vyjmenované zákazy vyplývají z přednosti drážního provozu před provozem na pozemních komunikacích při jejich vzájemném křížení podle § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Zákazy se vztahují nejen na řidiče motorových vozidel, ale i na řidiče vozidel nemotorových.⁶⁴

V souvislosti s velmi častými tragickými následky střetů vozidel s drážními vozidly je úprava sankcí pro pachatele poměrně přísná. Zákonodárce tím zřejmě chce upozornit řidiče na vysokou nebezpečnost takového přestupku. Za tento přestupek lze uložit dle ustanovení § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu pokutu od 2 500 Kč do 5 000 Kč s tím, že dle § 125c odst. 7 písm. c) zákona o silničním provozu lze příkazem na místě uložit pokutu do výše 2 500 Kč. Dále lze za tento přestupek uložit zákaz činnosti na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců podle § 125c odst. 6 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu. Současně se za tento dopravní přestupek přičte řidiči 7 bodů, jedná se tedy přestupek spadající do nejpřísnější bodově hodnocené kategorie současného bodového systému.⁶⁵

Osobně jsem toho názoru, že tento dopravní přestupek je mimořádně nebezpečný, a tudíž přísné sankce jsou zcela namístě. Jeho nebezpečnost spočívá ve skutečnosti, že drážní vozidla mají vzhledem ke své hmotnosti mnohem delší brzdnu dráhu a současně se nemají vzniklé překážce na kolejích jak vyhnout. Dále lze poukázat na skutečnost, že riziko střetu vozidla s drážním vozidlem spočívá v tom, že drážní vozidla mohou převážet velké množství osob. V případě vzniku nehody vozidla s takovým drážním vozidlem pak řidič vozidla ohrožuje mnohem větší počet osob, které se v drážním vozidle mohou nacházet, než kdyby havaroval

⁶³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6. s. 88.

⁶⁴ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 317.

⁶⁵ Tamtéž, s. 319.

s osobním vozidlem. Nehledě na to, že ve většině případů srážka vozidla s vozidlem drážním končí pro řidiče automobilu tragicky.

3.4 Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky

Přestupku řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu se může dopustit pouze řidič, tudíž jen fyzická osoba, kdy v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu řídí vozidlo či jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje či užití jiné návykové látky, pokud je stále pod jejich vlivem.⁶⁶

S ohledem na ust. § 5 odst. 2 písm. a) a b) zákona o silničním provozu, lze seznat, že v České republice platí zásada nulové tolerance alkoholu při řízení vozidel.

Za tento přestupek lze dle ust. 125c odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu uložit pokutu od 2 500 Kč do 20 000 Kč a dále zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Za tento přestupek se pachateli přičítá 7 bodů v rámci bodového systému.

Jak uvádí Nejvyšší správní soud, v praxi mohou nastat situace, kdy dojde ke zjištění přítomnosti malého množství alkoholu. Pro tyto případy je nutno se řídit metodikou Ministerstva dopravy č. j. 285/2009-160-OST, která stanoví, že pokud se dechovým analyzátozem naměří hodnota menší než 0,25 ‰ (g/kg), pak je třeba takový výsledek považovat za negativní. Pakliže se některým ze schválených analyzátořů alkoholu v dechu naměří hodnota vyšší než 0,24 ‰ (g/kg), pak pro správné stanovení právní kvalifikace přestupku je nutné vycházet z minimální prokazatelné hodnoty, ke které správní orgán dojde tak, že odečte od naměřené hodnoty hodnotu 0,24 promile.⁶⁷

S ohledem na sankce, které za tento přestupek lze uložit, lze opět tvrdit, že se jedná o společensky velmi nebezpečné protiprávní jednání. Domnívám se ovšem, že přísnost zákona je v tomto případě opět namístě. Jsem toho názoru, že v případě neexistence nulové tolerance alkoholu v ČR by možností řídit motorová vozidla pod vlivem alkoholu bylo v tuzemsku často zneužíváno, mimo jiné s ohledem na

⁶⁶ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 224-225.

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.02.2013, č.j. 9 As 135/2012-27.

skutečnost, že se Česká republika nechvalně pyšní světovým prvenstvím v konzumaci piva, která by případnému porušení nízké tolerance alkoholu v dechu pouze nasvědčovala. Současný stav je tak dle mého názoru zcela správný a rozhodně bych zásadu nulové tolerance nerušil. Zrušením nulové tolerance alkoholu by se dle mého soudu akorát docílilo zvýšení nehodovosti na tuzemských komunikacích a tím by přirozeně byla snížena bezpečnost na silnicích.

3.5 Předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno

Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že při řízení vozidla předjíždí jiné vozidlo v případech, kdy je takové předjíždění zakázáno buď obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Tato skutková podstata přestupku je nejčastěji postihovaným protiprávním jednáním řidičů vůbec.⁶⁸

Nejvyšší správní soud uvedl k vymezení objektu a k naplnění skutkové podstaty: „...objektem tohoto přestupku je ochrana zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jehož součástí je také zájem na předcházení dopravním nehodám a tedy i zájem na ochraně života, zdraví a majetku. K naplnění objektivní stránky tohoto přestupku se vzhledem k jeho ohrožovacímu charakteru nevyžaduje, aby uvedeným jednáním byl skutečně ohrožen něčí život, zdraví či majetek. Postačuje, že byl daným jednáním ohrožen zájem společnosti...“⁶⁹. Uvedeme-li si citovaný rozsudek na příkladu, pak plyne, že k tomu, aby potenciální pachatel naplnil skutkovou podstatu tohoto přestupku, bude stačit, aby třeba předjížděl vozidlo na nepřehledném úseku před horizontem kopce. K naplnění této skutkové podstaty tak dojde i v případě, že proti předjíždějícímu vozidlu nejede v protisměru žádné vozidlo. Tímto nebezpečným manévrem totiž ohrozil nejen sebe a předjížděné vozidlo, ale i samotný zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Dle obecné úpravy, kterou se ve smyslu § 61 odst. 1 zákona o silničním provozu myslí právě zákon o silničním provozu se zákazy týkající se předjíždění nacházejí v ust. § 17 odst. 5 téhož zákona a § 36 odst. 4 téhož zákona. Zákon o silničním provozu dále stanoví v § 61 odst. 2, že místní úpravou provozu na

⁶⁸ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4. s. 295-296.

⁶⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.01.2014, č.j. 6 As 110/2013–52.

pozemních komunikacích je jeho úprava provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Dle § 61 odst. 3 zákona o silničním provozu je přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích úprava provedená přenosnými dopravními značkami svislými, dopravními zařízeními a světelnými signály.

Za přešupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu lze fyzické osobě uložit pokutu od 5 000 Kč do 10 000 Kč podle § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku dle § 125c odst. 6 písm. b) téhož zákona. Za tento přešupek se pachateli přičítá 7 trestných bodů v rámci bodového hodnocení.

Zde si lze znovu povšimnout, že postih ze strany zákonodárce je poměrně striktní, což lze zhodnotit velmi kladně. Nebezpečné předjíždění, s ohledem na postupnou sílící agresivitu na našich silnicích, představuje stále častější fenomén. Domnívám se, že četnost páchání tohoto druhu přešupků lze snížit pouze posílením dopravních hlídek Policie ČR a obecní policie, zejména s využitím policejních vozidel v civilním provedení, kdy právě tímto civilním provedením policejních vozidel bude zvýšena ostražitost řidičů.

4 Správní trestání dopravních přestupků

Správní trestání představuje stíhání porušení právních norem, které s ohledem na jejich významnost, umožňují veřejné moci působit represivně vůči pachateli a za jeho jednání jej potrestat. Následný trest může mít funkci jak represivní, tak funkci preventivní a výchovnou a představuje novou povinnost, která pachateli způsobuje újmu. Veřejnoprávní postihy protiprávních jednání, kam právě správní trestání řadíme, nebývají pouhou výsadou soudních orgánů, neboť se na této činnosti v jisté míře podílejí i orgány správní a jedná se tak o výjimku z pravidla, kdy je trestní pravomoc svěřena pouze soudní moci. V České republice projednávají správní orgány přestupky v prvním stupni, případně i v druhém stupni, kdy plní funkci odvolacích orgánů. Pravomocná správní rozhodnutí je ovšem možno podrobit i soudnímu přezkumu. Správní trestání vykazuje některé shodné nebo alespoň podobné prvky s právem trestním. Těmi jsou například společné zásady, které se užívají i v trestním právu hmotném a trestním právu procesním.⁷⁰

System správního trestání vychází ze zásady oficiality, což znamená, že pokud se správní orgán dozví o skutečnostech, jež nasvědčují spáchání přestupku, je povinen zahájit řízení o přestupku. Jeho účelem je zajistit bezproblémový a bezporuchový chod veřejné správy.⁷¹

V následujících podkapitolách rozebírám jednotlivé druhy řízení, v rámci kterých dochází k naplnění samotného účelu správního trestání přestupků na úseku silniční dopravy.

4.1 Řízení o přestupku

Účelem přestupkového řízení je zjistit, zda se skutek, o němž se řízení vede, stal a zda daný skutek naplňuje znaky přestupku, zjistit kdo je pachatelem přestupku a okolnosti spáchání. Pakliže bude prokázáno, že daný skutek naplňuje znaky přestupku spolu s vyřešením výše uvedených otázek, pak se určí druh a výměra správního trestu, jenž bude uložen pachateli přestupku. Řízení o přestupku, nebo též nazývané jako přestupkové řízení je zvláštním druhem správního řízení. Hlavním právním pramenem přestupkového řízení je přestupkový zákon, který je

⁷⁰ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 243–246.

⁷¹ JEMELKA, L., Vetešník P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9. s. 2-3.

zvláštním právním předpisem vůči správnímu řádu. O poměr speciality se jedná zejména z toho důvodu, že právní úprava ve správním řádu není schopna dostatečně reflektovat všechna specifika a účel přestupkového řízení.⁷²

4.1.1 Postup před zahájením řízení

Účel postupu správního orgánu před zahájením řízení lze spatřovat v přijímání podnětů a jejich následném hodnocení, zda jsou splněny zákonné podmínky pro zahájení řízení či nikoliv. Pokud splněny zákonné podmínky pro zahájení řízení nejsou, pak správní orgán věc odloží. Správní orgán z přijatých podnětů zjišťuje, zda skutek, o kterém podnět pojednává, naplňuje znaky přestupku a kdo je podezřelý z jeho spáchání. Podněty přitom může získat na základě vlastní dozorové či kontrolní činnosti nebo rovněž od jiných subjektů. Pokud správní orgán zjistí, že skutek, který vyšetřuje nevykazuje znaky přestupku, nýbrž znaky trestného činu, pak je povinen předat věc příslušnému orgánu činnému v trestním řízení. Pokud správní orgán obdrží podnět, který je neúplný a nepředstavuje tak dostatečný podklad pro zahájení přestupkového řízení například z důvodu nedostatečného vylíčení rozhodných okolností a zároveň neshledá důvody k odložení věci, pak je jeho povinností chybějící podklady a informace doplnit. Doplnění informací a podkladů může učinit sám ještě před zahájením přestupkového řízení prostřednictvím vysvětlení podle § 137 správního řádu nebo zajištění důkazu podle § 138 správního řádu. Pokud správní orgán s ohledem na rozsah svých kompetencí nemá možnost prověřit veškeré skutečnosti uvedené v podnětu, pak může požádat o součinnost Policii České republiky nebo jiný správní orgán, aby došlo k provedení úkonů nezbytných k prověření takového oznámení. Orgány, které správní orgán požádal o součinnost, provedou potřebné úkony bez zbytečného odkladu. Pokud je správnímu orgánu zřejmé, že by přestupkové řízení nevedlo k potrestání pachatele nebo by mohlo dojít k nadbytečným nákladům spolu se zatížením správního orgánu, pak se přestupkové řízení nezahájí a věc odloží. Odložení věci dělíme dále na obligatorní a fakultativní, přičemž důvody obligatorního odložení věci upravuje ustanovení § 76 odst. 1, 2 a 4 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a fakultativní odložení věci upravuje § 76 odst. 5 téhož zákona. Rovněž považuji za důležité zmínit, že pokud se o totožném skutku vede trestní řízení, pak se

⁷² FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 416.

obligatorně správní řízení odloží. Pokud však trestní řízení skončí a nebude v rámci jeho řízení rozhodnuto, že se skutek nestal nebo že není trestným činem, pak takové odložení věci nezakládá překážku pro následné zahájení přestupkového řízení o tomtéž skutku.⁷³

4.1.2 Postup v řízení

Pokud zajištěné podklady o dopravním přestupku dostačují k tomu, aby daný přestupek byl projednán v řízení o přestupku, pak správní orgán může dle svého uvážení nařídit ve věci ústní jednání a současně k ústnímu jednání předvolá známé účastníky řízení spolu se svědky.⁷⁴ Účastník řízení musí být o svém právu žádat nařízení ústního jednání poučen. Zákon upravuje podmínky obligatorního nařízení ústního jednání. Jedná se o situace, kdy o nařízení ústního jednání požádá obviněný, pakliže je to nezbytné k uplatnění jeho práv; obligatorně se rovněž ústní jednání nařídí i bez žádosti obviněného, pokud je to nutné pro zjištění stavu věci; pakliže je obviněným mladistvý.⁷⁵

Řízení o přestupku se podle § 78 přestupkového zákona zahájí z moci úřední o každém přestupku, který zjistí, čímž je reflektována zásada legality, dle níž je správní orgán povinen stíhat všechny přestupky o nichž se dozví. Opakem zásady legality je v řízení o přestupku zásada oportunity, dle níž správní orgán pokračuje v řízení či jej dokončí, pakliže je dané řízení o přestupku účelné. Řízení se zahajuje doručením oznámení o zahájení řízení osobě podezřelé ze spáchání přestupku, případně prostřednictvím ústního vyhlášení oznámení o zahájení řízení. Řízení se ovšem nezahájí, pokud se zjistí překážky řízení a pokud se řízení již zahájilo, pak jej není možné dále vést. Zmiňovanými překážkami řízení jsou překážky *res iudicata* a překážka litispendence. Pro to, aby správní orgán mohl ve věci spolehlivě rozhodnout je nezbytné, aby měl s ohledem na zásadu materiální pravdy zjištěný skutkový stav, o kterém nebudou důvodné pochybnosti. Dále je správní orgán povinen zjistit veškeré okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu a i bez návrhu zjistit rozhodné okolnosti, které svědčí ve prospěch či neprospěch obviněného. Ke zjištění skutkového stavu správní orgán dochází prostřednictvím

⁷³ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 427-430.

⁷⁴ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1. s. 103.

⁷⁵ § 80 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

dokazování, které představuje souhrn úkolů příslušného správního orgánu prováděných z úřední povinnosti, spočívajících v dovozování relevantních skutečností, které slouží jako podklad pro rozhodnutí ve věci. Správní orgán může dle svého uvážení provést výslech obviněného, přičemž platí, že obviněný má právo nevyprávět a správní orgán jej nesmí nutit k výpovědi či doznání. O tomto jej rovněž musí správní orgán náležitě poučit. Postupovat ve věci bez zbytečných průtahů a dodržovat zákonem stanovené lhůty je jednou z fundamentálních povinností správního orgánu.⁷⁶

4.1.3 Ukončení přestupkového řízení

V rámci poslední fáze řízení o přestupku v prvním stupni může správní orgán dojít k různým zjištěním. Pokud obviněný není z přestupku uznán vinným například z důvodů, že skutek, o kterém se vedlo řízení není přestupkem, nebo se vůbec nestal, osoba obviněná nespáchala skutek, o němž se vedlo řízení nebo spáchání skutku nebylo obviněnému prokázáno, pak správní orgán vydá usnesení o zastavení řízení. Zastavit řízení ovšem správní orgán může i z jiných okolností, které podrobněji upravuje ustanovení § 86 přestupkového zákona. Na základě podkladů, důkazních prostředků a důkazů z nich vyvozených, které si v rámci řízení o přestupku správní orgán opatřil, může správní orgán rozhodnout ve věci samé, tedy meritorně. Rozhodne tak o vině obviněného, správním trestu či ochranném opatření, jež se mu za spáchání daného přestupku uloží. Rozhodnutí o přestupku má jak deklaratorní, tak konstitutivní povahu. V případě deklaratorní povahy je tomu tak, neboť deklaruje vinu obviněného ve vztahu ke spáchanému přestupku. Ve vztahu ke konstitutivní povaze meritorního rozhodnutí správního orgánu lze uvést, že disponuje touto povahou, neboť jeho prostřednictvím je obviněnému uložen správní trest či ochranné opatření, což v konečném důsledku zakládá novou povinnost, které se musí podrobit.⁷⁷ Proti rozhodnutí správního orgánu v prvním stupni se lze samozřejmě odvolat. Blíže se ovšem k opravným prostředkům vyjadřují v kapitole 5.

⁷⁶ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 430-433.

⁷⁷ Tamtéž, s. 434-435.

4.2 Příkaz

Vydání příkazu představuje zkrácenou formu řízení o přestupku a lze jím uložit správní tresty napomenutí, pokutu, zákaz činnosti a propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.⁷⁸ Příkaz je zvláštním druhem rozhodnutí, jehož prostřednictvím lze postihnout výše uvedené přestupky bez nařízení jednání. Jeho obecnou úpravu lze najít v § 150 Správního řádu, nicméně jeho zvláštní právní úprava je zakotvena v § 90 přestupkového zákona.⁷⁹

Vydání příkazu je podmíněno dostatečným skutkovým zjištěním, že se obviněný dopustil daného přestupku spolu s existencí spisového materiálu, jakožto podkladem pro vydání příkazu. Vydání příkazu je ovšem předmětem správního uvážení správního orgánu, zda příkaz vydá či zda zahájí klasické řízení o přestupku. Příkaz může být prvním úkonem v řízení a má stejné obsahové a formální náležitosti jako rozhodnutí o přestupku. Pokud není vydání příkazu prvním úkonem v řízení, pak nemusí obsahovat odůvodnění. Proti příkazu lze podat do osmi dnů odpor, přičemž včasné podané odpor má za následek automatické zrušení odporu a správní orgán následně pokračuje v klasickém řízení o přestupku.⁸⁰ Pakliže byl podán odpor proti příkazu, pak nelze obviněnému v navazujícím správním řízení uložit jiný druh správního trestu, než jaký mu byl uložen příkazem s výjimkou napomenutí nebo vyšší výměry správního trestu. Jedná se tak o zásadu zákazu *reformatio in peius*. To se ovšem neuplatní v případě, kdy správní orgán v řízení změní právní kvalifikaci daného skutku. Touto formou zkráceného řízení o přestupku nelze rozhodnout v řízení zahájeném se souhlasem osoby přímo postižené spácháním přestupku, o nároku v adhezním řízení anebo pokud má být uložen správní trest mladistvému nebo osobě s omezenou svéprávností.⁸¹

Pokud bychom si užití institutu příkazu v oblasti dopravních přestupků uvedli na příkladu, pak taková modelová situace může vypadat tak, že pokud obviněný spáchá dopravní přestupek a s jeho vyřízením v podobě příkazu na místě nebude souhlasit, pak předmětný přestupek projedná příslušný obecní úřad

⁷⁸ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 306.

⁷⁹ JEMELKA, L., Vetešník P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9. s. 734.

⁸⁰ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 440.

⁸¹ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 306.

s rozšířenou působností. Pakliže daný obecní úřad bude považovat skutkové zjištění spolu s dalšími podklady od policie týkající se řešeného dopravního přestupku za dostatečné a shledá-li, že provádět další dokazování není třeba, pak může rozhodnout o přestupku příkazem. Pokud proti němu obviněný nepodá odpor ve lhůtě osmi dnů, pak se příkaz stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.⁸²

4.3 Příkaz na místě

Příkaz na místě představuje na úseku správního trestání dopravních přestupků častěji užívaný druh příkazu, přičemž se jedná o zvláštní druh příkazu. Jeho zvláštní právní úpravu lze nalézt v ustanoveních § 91 a § 92 přestupkového zákona a jeho obecnou právní úpravu v ustanovení § 150 správního řádu. Příkazem na místě lze uložit pokutu až do výše 10 000 Kč. Tento institut je možno užít, pakliže nestačí domluva a obviněný souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku. Pokutu příkazem na místě může za přestupky podle § 91 odst. 2 písm. a) až e) přestupkového zákona uložit orgán Policie České republiky, orgán Vojenské policie a strážník obecní policie a další.⁸³ Obecní policie má však v případě projednání přestupků příkazem na místě dle silničního zákona oproti Policii České republiky značně omezené pravomoci. Ta tak může příkazem na místě projednat pouze přestupky porušení místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedovolené zastavení či stání vozidla na pozemní komunikaci, užití vyhrazeného jízdního pruhu neoprávněným subjektem, porušení pravidel pro chůzi, jízdu na nemotorových vozidlech, jízdu na zvířatech, vedení a hnaní zvířat nebo užívání osobního přepravníku, porušení povinnosti spolujezdce, který se může podílet na jízdě vozidla a přestupky dle § 125c odst. 1 písm. f) bodů 1, 3 až 6 a 8, 9 a 11 zákona o silničním provozu.⁸⁴

Pokud je příkazem ukládána pokuta nebo peněžitá záruka za splnění povinnosti, jenž má pro účely této diplomové práce dle § 124a zákona o silničním provozu formu kauce, pak obviněný obdrží příkazový blok. Po podpisu příkazového bloku obviněným se příkaz na místě stává pravomocným

⁸² Jak probíhá přestupkové řízení a jaká máte práva?. AZ LEGAL, advokátní kancelář [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://azlegal.cz/jak-probiha-prestupkove-řízení-a-jaka-máte-práva/>.

⁸³ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 441.

⁸⁴ § 124 odst. 13 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

a vykonatelným rozhodnutím. Pakliže obviněný nebude schopen z různých důvodů schopen peněžitou povinností uloženou příkazovým blokem splnit na místě, příkazový blok se mu vydá. Spolu s vydáním příkazového bloku v takovém případě se obviněný poučí o možnostech zaplacení peněžité povinnosti, o lhůtě v rámci níž peněžitou povinností musí splnit a o případných následcích neuhrazení peněžité povinnosti. Proti příkazu na místě není žádný řádný opravný prostředek přípustný. To ovšem nevylučuje užití přezkumného řízení či obnovy řízení, pakliže jsou splněny podmínky pro jejich užití.⁸⁵ Přezkumnému řízení a obnově řízení spolu s podmínkami jejich přípustnosti užití se věnuji v samostatné kapitole, kde vysvětluji vše s tím související.

Příkaz na místě je dle mého názoru z pohledu zákonodárce praktické a elegantní řešení zvláštního druhu přestupkového řízení. Vlivem existence příkazu na místě se zcela jistě významným způsobem odbřeměnilo správní orgány, které by v případě jeho neexistence byly, dle mého názoru, podstatně zatíženy. Tuto hypotézu potvrzuje statistika Policie ČR, která za rok 2018 eviduje 1 237 306 přestupků, přičemž z tohoto celkového počtu přestupků za daný rok vyřešila příkazem na místě celkem 499 639 přestupků.⁸⁶ Policie ČR tudíž zvládla vyřešit z celkového počtu evidovaných přestupků téměř polovinu přestupků, což není zcela zanedbatelné číslo a v konečném důsledku tak významně přispěla k prevenci přetížení správních orgánů.

4.4 Trestní řízení a hlavní trestné činy na úseku dopravy

S ohledem na téma mé diplomové práce se trestním řízením budu zabývat velmi okrajově. Zároveň jej ale zmiňuji, neboť jednoznačně souvisí s trestáním protiprávních jednání na úseku dopravy, a proto považuji za vhodné jej alespoň ve stručnosti zmínit.

Protiprávní jednání ze strany řidičů na úseku dopravy lze projednat s ohledem na míru závažnosti daného protiprávního jednání ve správním řízení nebo případně v trestním řízení. Protiprávní jednání vykazující nižší míru závažnosti jsou projednávána ve správním řízení, která vedou obecní úřady s rozšířenou působností či případně Policie ČR a obecní policie v rámci příkazního

⁸⁵ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEŘOVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 441.

⁸⁶ ZVEŘEJNĚNÉ INFORMACE 2019: Počty přestupků. Policie ČR [online] 2019 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2019-pocty-prestupku.aspx>.

řízení. Sankce ve správním řízení jsou mírnější, kdy nejpřísnější formou správního trestu ve smyslu zákona o silničním provozu je zákaz řízení motorových vozidel, zatímco v trestním řízení před soudem jsou projednávána závažnější protiprávní jednání, za která lze uložit nejpřísnější trest odnětí svobody. Rozdíl mezi tím, zda protiprávní jednání bude projednáno v trestním či správním řízení tkví v právní kvalifikaci daného skutku. Není ovšem výjimkou, kdy dochází mezi správními orgány a orgány činnými v trestním řízení ke kompetenčním sporům.⁸⁷

Rozdíl mezi tím, zda se v případě daného protiprávního jednání jedná o trestný čin nebo přestupek si můžeme uvést na následujícím příkladu. Z poznatků lékařské vědy dovodila judikatura limitní hodnotu 1 promile hladiny alkoholu v krvi pro určení toho, zda se pachatel dopustil trestného činu či přestupku.⁸⁸ Pakliže pachatelovi byla v souvislosti s řízením naměřena hodnota alkoholu v krvi, jež činila více než 1 promile, je odpovědný za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Pokud však jeho naměřená hodnota alkoholu v krvi bude činit méně než 1 promile, pak bude odpovědný za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu nebo za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu.

V této kapitole rovněž zmíním, že v rámci trestního práva jsou hlavními trestnými činy na úseku dopravy zejména ublížení na zdraví, těžká újma na zdraví, obecné ohrožení, ohrožení pod vlivem návykové látky a neposkytnutí pomoci.⁸⁹

4.5 Správní tresty

Přestože přestupkový zákon zmiňuje kromě trestů i ochranné opatření, tak se zabývat budu pouze správními tresty, neboť ochranná opatření se v řízeních o dopravních přestupcích neužívají.⁹⁰

Ukládání správních trestů za protiprávní jednání na úseku dopravy, tedy za porušení pravidel silničního provozu, si klade za cíl působit na pachatele dopravních přestupků represivně, preventivně a též výchovně. Preventivně a výchovně touto činností působí správní orgány nejen na samotného pachatele, nýbrž i vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Správní orgány by měly při

⁸⁷ BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2. s. 152.

⁸⁸ Usnesení Ústavního soudu ze dne 05.04.2011, sp. zn. I.ÚS 2632/10.

⁸⁹ BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2. s. 153.

⁹⁰ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1. s. 82.

ukládání správních trestů za dopravní přestupky dbát primárně ochrany zákonem chráněného zájmu, jímž je bezpečnost silničního provozu, a tudíž chránit ostatní ukázněné účastníky silničního provozu.⁹¹

Přestupkový zákon uvádí taxativní výčet správních trestů, které lze obecně uložit za přestupky, přičemž se konkrétně jedná o správní tresty napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty a zveřejnění rozhodnutí o přestupku.⁹² Přestože však tento právní předpis uvádí výše uvedený taxativní výčet správních trestů, v oblasti dopravních přestupků dle zákona o silničním provozu lze uložit za spáchaný přestupek pouze správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti a propadnutí věci nebo náhradní hodnoty. Bez ohledu na to, zda se dané správní tresty dle zákona o silničním provozu uložit mohou či nikoliv, je zmíním všechny. Ať z důvodu jejich dřívější možnosti ukládání či odůvodnění proč se uložit nemohou.

4.5.1 Napomenutí

Účelem tohoto správního trestu je upozornit pachatele přestupku na případný postih, který mu v případě jeho opakování daného protiprávního jednání hrozí.⁹³ Tento druh správního trestu je tím nejmírnějším správním trestem, který lze obecně za přestupek uložit. Jeho uložení je neslučitelné se současným uložením správního trestu pokuty. Lze jej ovšem uložit takřka za každý přestupek (vyjma zmíněné pokuty), pakliže to není zákonem vyloučeno.⁹⁴ To ovšem zákon o silničním provozu ve vztahu k přestupkům fyzických osob výslovně zakazuje.⁹⁵ Ve vztahu k přestupkům právnických a podnikajících fyzických osob a přestupkům provozovatele vozidla toto výslovně zákon nezakazuje, neboť v ustanovení § 125d odst. 2 a ustanovení § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu zákon používá formulaci, kdy uvádí, že za přestupky lze uložit pokutu v tam uvedených výších a současně nikterak explicitně uložení napomenutí nevylučuje. Z toho tudíž vyplývá, že jej za přestupky uvedených osob uložit lze.⁹⁶ Napomenutí se ovšem dříve za

⁹¹ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1. s. 75.

⁹² § 35 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

⁹³ § 45 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

⁹⁴ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 289.

⁹⁵ §125c odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

⁹⁶ NOVOPACKÝ, Daniel, VETEŠNÍK Pavel a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. Zákon o silničním provozu: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-494-1. s. 806.

méně závažné dopravní přestupky fyzických osob ukládat mohlo. Zákaz jeho ukládání dle zákona o silničním provozu zapříčinila teprve novela tohoto zákona v roce 2018.⁹⁷

Dříve byl tento správní trest užíván ve vztahu k přestupkům fyzických osob typicky pro postih seniorů, jenž svým jednáním zavinili dopravní nehodu nebo pro postih mladistvých, kteří nebyli výdělečně činní, a tudíž tento správní trest zohledňoval sociální postavení pachatelů dopravních přestupků. V praxi se ovšem jednalo o druh správního trestu, který nebyl příliš často využíván.⁹⁸

4.5.2 Pokuta

Pokuta představuje nejčastěji ukládaný správní trest za dopravní přestupky.⁹⁹ Konkrétní výši pokuty stanoví zvláštní zákon, pro účely mé diplomové práce tedy zákon o silničním provozu, nicméně pokud by zvláštní zákon takovou výši nestanovil, pak se dle § 46 odst. 1 přestupkového zákona uloží pokuta nepřevyšující 1 000 Kč. Toto ustanovení se však v praxi nevyužívá.¹⁰⁰

V zákoně o silničním provozu lze nalézt 2 způsoby vyjádření hranice sazby pokuty. Prvním případem je vyjádření hranice sazby pokuty prostřednictvím spodní i horní hranice pokuty, přičemž jako příklad si můžeme uvést ustanovení zákona, kdy se za přestupek uloží pokuta „od 25000 Kč do 50000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h)“¹⁰¹. Druhým případem je způsob, kdy zákon vyjádří pouze horní hranici pokuty. Jako příklad pro druhý případ lze uvést ustanovení zákona o výměře pokuty, kterou lze uložit příkazem na místě do „2000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k)“¹⁰². V případě druhém je výslovně stanovena pouze horní hranice pokuty. Její spodní hranici lze logicky dovodit podle spodní hranice stanovené za tentýž přestupek v jiném ustanovení

⁹⁷ Zákon č. 193/2018 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

⁹⁸ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1. s. 75-76.

⁹⁹ Tamtéž, s. 76.

¹⁰⁰ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 289.

¹⁰¹ § 125c odst. 5 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

¹⁰² § 125c odst. 7 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(v tomto případě dle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu). Jinými slovy, tento zákon vždy spodní hranici stanoví, někdy explicitně, jindy implicitně.

Splatnost pokuty činí 30 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, pakliže správní orgán nestanoví jinou lhůtu. Pokud pokuta není dle vykonatelného rozhodnutí o přestupku zaplácena, pak může být exekučně vymáhána vůči osobě, které byla pokuta uložena.¹⁰³

Nejvyšší pokutu dle zákona o silničním provozu lze příkazem na místě za dopravní přestupky uložit ve výši až 2 500 Kč.¹⁰⁴ Nejvyšší horní hranice pokuty za dopravní přestupky, kterou lze fyzickým osobám udělit činí podle § 125c odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu 50 000 Kč a právnickým a podnikajícím fyzickým osobám činí dle § 125d odst. 2 zákona o silničním provozu 100 000 Kč. To ovšem není v oblasti dopravních přestupků tou nejvyšší možnou pokutou. Například zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích umožňuje dle § 83a odst. 12 uložit právnickým osobám a podnikajícím fyzickým osobám pokutu až do výše 50 000 000 Kč.

Při určení konkrétní výměry pokuty se správní orgán řídí ustanovením § 37 přestupkového zákona, kdy orgán vyměřující pokutu musí zvážit tam uvedená zákonná hlediska, která v konečném důsledku promítne do konkrétní výše pokuty. Blíže se touto diskreční pravomocí zabývám v kapitole 6. Současně však za splnění podmínek v ustanovení § 44 přestupkového zákona lze výměru pokuty mimořádně snížit pod zákonem stanovenou dolní hranici pokuty.

4.5.3 Zákaz činnosti

Správní trest zákazu činnosti představuje druhou nejčastěji ukládanou sankci, jenž dle zákona o silničním provozu spočívá v zákazu řízení motorových vozidel. Zákaz řízení motorových vozidel představuje pro většinu řidičů zřejmě mnohem citelnější trest než pokuta, neboť početná skupina osob využívá řidičské oprávnění k výkonu své práce a představa uložení tohoto správního trestu by pro ně mohla představovat velké potíže spočívající v nemožnosti vykonávat své povolání. V konečném důsledku tak správní trest zákazu řízení motorových vozidel

¹⁰³ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 289.

¹⁰⁴ §125c odst. 7 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

má na mnohé řidiče, přirozeně i řidiče, kteří se řízením neživí, pozitivní preventivní účinek.¹⁰⁵

Tento správní trest je založen na zákazu činnosti, ke které je třeba veřejnoprávní oprávnění nebo kterou vykonává v pracovním či jiném obdobném poměru, po dobu vyměřenou správním orgánem. Dle § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu lze tuto sankci uložit na dobu maximálně dvou let. Správní orgán může po uplynutí poloviny doby, na niž byl zákaz činnosti uložen, na žádost pachatele, upustit od zbytku výkonu tohoto správního trestu. Učinit tak smí na základě splnění zákonných podmínek ze strany pachatele, kterou může být například dle § 47 odst. 5 přestupkového zákona zaplacení pokuty, která byla spolu se správním trestem zákazu řízení motorových vozidel uložena. Porušení vykonatelného rozhodnutí o přestupku, kterým byl pachateli uložen zákaz řízení motorových vozidel je trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.¹⁰⁶

4.5.4 Propadnutí věci nebo náhradní hodnoty

Správní trest propadnutí věci, jenž upravuje § 48 přestupkového zákona, lze uložit za jakýkoliv přestupek, pokud to zvláštní zákon výslovně nevyloučí.¹⁰⁷ Po uložení propadnutí věci se novým vlastníkem propadnuté věci stává stát. Tímto trestem lze postihnout pouze věc, jež náleží pachateli přestupku, a která byla užitá či určena ke spáchání přestupku, kterou pachatel získal jako odměnu za přestupek, nebo kterou pachatel nabyl za věc, jenž přestupkem získal. Správní trest propadnutí věci nelze uložit, pokud je hodnota věci v nápadném nepoměru k povaze přestupku.

Pokud to však vyžaduje bezpečnost osob, majetku či jiný obecný zájem, pak se k hodnotě věci nepřihlíží.¹⁰⁸

Touto věcí se zabýval v minulosti Městský soud v Praze, který posuzoval poměr propadnuté věci ve vztahu k dopravnímu přestupku. Propadnutou věcí bylo

¹⁰⁵ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1. s. 76.

¹⁰⁶ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 289-290.

¹⁰⁷ Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ministerstvo vnitra [online] 2022 [cit. 2023-03-09]. s. 44. Dostupné z: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewiqgoysjtF9AhUG8bsIHYsJCm4QFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2Fpruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx&usg=AOvVaw22_g0-iBjKZskckBnjcl2J.

¹⁰⁸ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 290.

vozidlo VW Golf s běžnou tržní hodnotou 50 000 Kč. Žalobce, jehož věc byla propadnuta byl podezřelý z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b), d) a k) zákona o silničním provozu a v podané žalobě tvrdil, že nebyly splněny podmínky k propadnutí věci podle § 48 přestupkového zákona. Městský soud v Praze přisvědčil žalobci, že pokud by byl podezřelý pouze z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, za nějž lze uložit pokutu od 2 000 Kč do 20 000 Kč, pak by zabránění vozidla bylo v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Vzhledem k tomu, že žalobce byl podezřelý i ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, za nějž lze uložit pokutu od 25 000 Kč do 50 000 Kč, pak se o nápadný nepoměr k povaze přestupku jednat nemůže. Aby se v daném případě mohlo jednat o nápadný nepoměr k povaze přestupku, pak by hodnota propadnutého vozidla musela výrazně převyšovat 100 000 Kč.¹⁰⁹

Pokud nejde rozhodnout o propadnutí věci, pak se s cílem odebrat pachateli přestupku výnos z protiprávní činnosti, užije správního trestu propadnutí náhradní hodnoty podle § 49 přestupkového zákona. Jedná se zejména o případy, kdy před uložením správního trestu propadnutí věci pachatel přestupku předmětnou věc zničí, poškodí, zcizí, zatají, učiní neupotřebitelnou nebo ji zutilkuje, nebo pokud jinak zmaří propadnutí věci. Za toto jednání mu lze uložit správní trest propadnutí náhradní hodnoty až do výše, jenž odpovídá hodnotě takové věci. Náhradní hodnota věci, o jejímž propadnutí nelze rozhodnout, se vyjádří jako ekvivalent peněžní hodnoty takové věci. Vlastníkem náhradní hodnoty se stane stát.¹¹⁰

4.5.5 Zveřejnění rozhodnutí o přestupku

V tomto případě se jedná o správní trest, který lze uložit pouze tehdy, pokud tak stanoví zvláštní zákon s tím, že jej lze uložit pouze právnické osobě a podnikající fyzické osobě.¹¹¹

S ohledem na primární zaměření této diplomové práce na správní trestání dopravních přestupku dle silničního zákona je vhodné uvést, že tento právní předpis uložení správního trestu zveřejnění rozhodnutí o přestupku v žádném svém ustanovení nestanoví. V širším slova smyslu však v oblasti dopravy tento správní

¹⁰⁹ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21.04.2021, č.j. 14 A 116/2020–34.

¹¹⁰ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 290.

¹¹¹ Tamtéž, s. 291.

trest lze uložit například za přešupek zprostředkovatele taxislužby, kterému byl v posledních pěti letech alespoň dvakrát uložen správní trest podle § 35 odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.¹¹²

Pakliže se zveřejnění rozhodnutí o přešupku uloží, pak se zveřejní výroková část rozhodnutí na úřední desce správního orgánu a na náklady pachatele ve sdělovacím prostředku, jenž vybere správní orgán. Zveřejnit jej tak pachatel může například v rozhlasu, tisku, televizi, obchodním věstníku či na internetu. Úkolem správního orgánu je rovněž v jeho rozhodnutí určit lhůtu, ve které musí dojít ke zveřejnění předmětného rozhodnutí. Tato lhůta nesmí být kratší než 2 měsíce a delší než 6 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí. V rámci této lhůty musí dojít ke zveřejnění rozhodnutí na úřední desce správního orgánu a ve sdělovacím prostředku. Výroková část rozhodnutí musí být zveřejněna na úřední desce správního orgánu po dobu alespoň 15 dnů a nejdéle 2 měsíců. Samotné zveřejněné rozhodnutí přitom nesmí obsahovat údaje, které by umožňovaly identifikaci jiné osoby než osoby pachatele. Rozhodnutí, kterým bylo zrušeno pravomocné rozhodnutí, jímž byl uložen správní trest zveřejnění rozhodnutí o přešupku se uveřejní tímž způsobem jako samotné rozhodnutí o přešupku. Exekuce zveřejnění rozhodnutí o přešupku probíhá náhradním výkonem či prostřednictvím ukládání opakovaných donucovacích pokut podle správního řádu.¹¹³

4.6 Zásady pro ukládání správních trestů

Obecné zásady pro ukládání správních trestů upravuje § 36 a násl. přešupkového zákona. Ve vztahu k určení druhu a výměry správního trestu správní orgán přihlédne zejména k hlediskům uvedeným v ustanovení § 37 přešupkového zákona, přičemž jak uvádí Nejvyšší správní soud, výčet hledisek v něm uvedených je pouze demonstrativní.¹¹⁴ Přešupkový zákon v ustanoveních § 38 - § 40 uvádí demonstrativní výčet hledisek pro určení povahy a závažnosti přešupku spolu s výčtem polehčujících a přitěžujících okolností. Vzhledem k úzké souvislosti těchto ustanovení se správním uvážením se však těmto zásadám věnuji blíže

¹¹² § 35 odst. 10 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

¹¹³ Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. Ministerstvo vnitra [online] 2022 [cit. 2023-03-09]. s. 45-46. Dostupné z: https://www.google.com/url?sa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewiggoysitf9AhUG8bsIHYSJCm4QFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2Fp_ruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx&usg=AOvVaw22_g0-iBjKZskckBnjcl2J.

¹¹⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.05.2021, č.j. 1 As 373/2020-40.

v kapitole 6.2 hlediska správní diskrece. Ve vztahu k zásadám pro ukládání správních trestů existují i zvláštní podmínky pro případy, kdy se ukládá správní trest za více přestupků, od uložení správního trestu se upustí podmíněně či nepodmíněně nebo se užije institutu mimořádného snížení výměry pokuty.

Pokud se ukládá správní trest za dva či více spáchaných přestupků ve společném řízení, pak se uloží správní trest podle ustanovení týkajícího se přestupku, který je nejpřísněji trestný. Pakliže jsou horní hranice pokut stejné, uloží se správní trest podle ustanovení, které se týká nejzávažnějšího přestupku. Správnímu orgánu rozhodujícímu o přestupku zákon současně ponechává k úvaze, zda zvýší sazbu pokuty či nikoliv. Horní hranici sazby pokuty nejpřísněji trestného přestupku může zvýšit až o jednu polovinu, přičemž takto vyměřená částka nesmí přesahovat součet horních hranic sazeb za jednotlivé přestupky, které jsou předmětem společného řízení. Správní orgán je oprávněn uložit spolu s vyměřeným trestem za nejpřísněji trestný přestupek, ať horní hranici sazby pokuty zvýší nebo ne, současně i jiný druh správního trestu, který by šlo uložit za některý z projednávaných přestupků.¹¹⁵

Od uložení správního trestu lze současně upustit, a to podmíněně či nepodmíněně. Těchto institutů však lze užít pouze, pokud to zvláštní zákon výslovně nevyloučí¹¹⁶. To však zákon o silničním provozu ve vztahu k aplikaci těchto institutů vůči přestupkům fyzických osob vylučuje v ustanovení § 125c odst. 9. Současně však zákon vůči přestupkům právnických a podnikajících fyzických osob aplikaci těchto institutů nevylučuje, a tudíž alespoň vůči těmto subjektům uvedené dva instituty užít lze.¹¹⁷ V případě podmíněného upuštění od uložení správního trestu lze tento institut využít, pokud s přihlédnutím k povaze a závažnosti přestupku, jímž byla způsobena majetková újma či jehož spácháním se pachatel bezdůvodně obohatil k nápravě pachatele stačí samotné projednání věci před správním orgánem. Pachatel však současně musí nahradit vzniklou majetkovou újmu či vydat bezdůvodné obohacení.¹¹⁸ Upustit od uložení správního

¹¹⁵ § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

¹¹⁶ Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ministerstvo vnitra [online] 2022 [cit. 2023-03-20]. s. 43. Dostupné z: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewiggoysitf9AhUG8bsIHYSJCM4QFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2Fpruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx&usg=AOvVaw22_g0-iBjKZskckBnjcl2J.

¹¹⁷ NOVOPACKÝ, Daniel, VETEŠNÍK Pavel a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. Zákon o silničním provozu: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-494-1. s. 806.

¹¹⁸ § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

trestu podle § 43 přestupkového zákona lze, pokud se o dvou a více přestupcích nekonalo společné řízení a pokud trest uložený za některý z přestupků lze považovat za odpovídající správnímu trestu, který by byl uložen, pokud by se o těchto přestupcích konalo společné řízení. Od uložení správního trestu lze současně upustit, pokud s přihlédnutím k závažnosti přestupku lze očekávat, že samotné projednání přestupku před správním orgánem postačí k nápravě pachatele.

Institut mimořádného snížení výměry pokuty lze užít, pokud s přihlédnutím k osobě pachatele a okolnostem případu lze očekávat, že jeho nápravy lze dosáhnout i uložením pokuty vyměřené pod dolní hranici sazby, kterou zákon stanoví. Dále lze tohoto institutu užít, pokud se ukládá pokuta za pokus přestupku, pokud by pokuta uložená dle dolní hranice sazby pokuty za přestupek stanovená zákonem byla v konkrétním případě pro pachatele nepřiměřeně přísná či pokud pachatel přestupek spáchal s úmyslem odvrátit útok či jiné nebezpečí, přičemž nesplnil podmínky pro okolnosti vylučující protiprávnost. Při užití tohoto institutu je ovšem nutné, aby snížená výměra pokuty činila alespoň jednu pětinu dolní hranice sazby pokuty stanovené zákonem.¹¹⁹ Současně je vhodné zmínit, že tohoto institutu lze užít pouze v případě, kdy zákon za přestupek spodní hranici pokuty výslovně uvádí, v opačném případě užití tohoto institutu logicky nepřipadá v úvahu.¹²⁰

4.7 Domluva

Domluvu záměrně neuvádím do podkapitoly týkající se správních trestů, neboť jím ani ve smyslu § 35 přestupkového zákona není. Jedná se o samostatný druh neformálního způsobu vyřízení přestupku. Lze ji uložit pouze neformálním ústním sdělením, jež se ani nezapisuje do evidence přestupků a přirozeně o ní tudíž není veden ani žádný jiný záznam. Její užití připadá v úvahu v případech, kdy míra společenské škodlivosti činu je tak nízká, že by uložení pokuty bylo s přihlédnutím k míře závažnosti přestupku nepřiměřené. Právní úprava připouští existenci tohoto institutu v ustanovení § 91 přestupkového zákona, kdy stanoví, že pokutu lze příkazem na místě uložit tehdy, pokud nestačí přestupek vyřídit domluvou.¹²¹

¹¹⁹ § 44 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

¹²⁰ JEMELKA, L., Vetešník P. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9. s. 356.

¹²¹ Tamtéž, s. 750.

5 Opravné prostředky, dozorčí prostředky a soudní ochrana

Veškerá správní rozhodnutí by měla být věcně správná a v souladu se zákonem. Někdy ovšem ze strany správního orgánu může dojít k pochybení, ať při aplikaci hmotného práva, procesního práva či aplikaci správního uvážení. Český právní řád pro tyto případy poskytuje systém právních prostředků, kterými lze zjednat nápravu, pokud je daný správní akt vadný. Všechny tyto prostředky mají svůj charakter a funkce a lze je aplikovat za splnění jejich zákonných podmínek. Obecně tyto prostředky lze dělit na prostředky opravné a prostředky dozorčí. V případě opravných prostředků se jedná o ochranu proti správním aktům, která je zcela odvislá od vůle účastníka řízení, což je projevem dispoziční zásady. Primárním účelem opravných prostředků je ochrana subjektivních práv účastníka řízení, který má za to, že mu bylo rozhodnutím správního orgánu do takových práv nezákonně či nesprávně zasaženo. Opravné prostředky dělíme na řádné a mimořádné. Dalšími prostředky jsou prostředky dozorčí, které oproti opravným prostředkům mají za úkol chránit zákonnost a veřejné zájmy. Oproti opravným prostředkům lze v případě dozorčích prostředků spatřovat odlišnost i v dispozici se zahájením řízení, kdy se v tomto případě řízení o dozorčích prostředcích zahajuje *ex officio*. Účastník řízení může ve vztahu k dozorčím prostředkům dát maximálně podnět k realizaci dozorčích prostředků. Po splnění zákonných podmínek se lze rovněž domáhat soudní ochrany.¹²²

5.1 Odvolání

Odvolání představuje nejčastěji využívaný řádný opravný prostředek proti rozhodnutím správních orgánů, jež dosud nenabýly právní moci. Řízení o odvolání je v dispozici účastníka řízení a současně se zahajuje jeho návrhem, přičemž účelem odvolání je poskytnutí ochrany jeho subjektivním právům. Vyčerpání řádných opravných prostředků má významný vliv na následnou soudní ochranu s ohledem na princip subsidiarity soudní ochrany ve správním soudnictví. Uplatnění řádných opravných prostředků je účastníkovým právem, a nikoliv jeho povinností, přičemž jeho právu odpovídá povinnost správního orgánu rozhodnout o podaném odvolání v odvolacím řízení. Přípustnost podání odvolání proti rozhodnutím správních

¹²² FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 313-315.

orgánů v prvním stupni je odrazem zásady dvojinstančnosti správního řízení, kdy ve věci nejprve rozhoduje správní orgán prvního stupně a následně po podání odvolání rozhoduje správní orgán druhého stupně, tedy správní orgán odvolací.¹²³

Podaným odvoláním lze namítat vady skutkové, právní i vady v řízení před orgánem prvního stupně. Rovněž jím lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, výrok samotný či jeho vedlejší ustanovení. Odvolání se podává u správního orgánu, který správní rozhodnutí vydal, přičemž platí, že za splnění zákonných podmínek může v rámci autoremedury podanému odvolání sám vyhovět. Lhůta pro odvolání činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Tento opravný prostředek má suspenzivní, tedy odkladný účinek, v jehož důsledku nenastává právní moc napadeného rozhodnutí, za současného splnění jeho včasného a přípustného podání. Spolu s odkladným účinkem právní moci pravidelně nastává i odklad vykonatelnosti, případně i jiných právních účinků rozhodnutí. Odkladný účinek však nemusí nastat vždy. Stát se tak může v případech, kdy to vyloučí zákon a rovněž kdy to vyloučí správní orgán, nicméně pokud odvolání tuto vlastnost nemá, pak tato skutečnost musí být uvedena v poučení daného rozhodnutí správního orgánu. Pokud o vyloučení odkladného účinku rozhodne sám správní orgán, pak tuto skutečnost musí uvést ve výrokové části předmětného rozhodnutí. Taková rozhodnutí, proti nimž podání odvolání nemá odkladný účinek, nazýváme předběžně vykonatelnými rozhodnutími. Odvolání je rovněž spojeno s dalším účinkem, jež se nazývá devolutivní účinek a který vyjadřuje skutečnost, že o podaném odvolání rozhoduje a přezkoumává jej nejbližší nadřízený správní orgán (pokud o odvolání nerozhodne správní orgán prvního stupně v rámci autoremedury). Pakliže odvolání nesměřuje pouze vůči některému výroku napadeného rozhodnutí nebo jeho vedlejšímu ustanovení, pak správní orgán přezkoumává celé napadené rozhodnutí. Správní orgán druhého stupně přezkoumává zákonnost napadeného rozhodnutí, tedy jeho soulad s právními předpisy. Současně se však zabývá i správností, nicméně tou se zabývá pouze v rozsahu námitek, které byly v podaném odvolání uvedeny. Hledisky správnosti rozhodnutí je vydání rozhodnutí, které splňuje požadavky vhodnosti, hospodárnosti, rozumnosti, účelnosti, přiměřenosti a další. Přezkum správnosti napadeného rozhodnutí ovšem nemusí být pouze v rozsahu uvedených námitek, správní orgán správnost může přezkoumat i nad

¹²³ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 315.

rámec námitek, které byly v podaném odvolání uvedeny, pakliže to vyžaduje veřejný zájem. Správní orgán může o odvolání rozhodnout několika způsoby. Pokud je odvolání opožděné či nepřípustné, pak jej zamítne; pokud zjistí že je odvolání v rozporu s právními předpisy či je nesprávné pak takové rozhodnutí či jeho část zruší a řízení zastaví, nebo rozhodnutí či jeho část zruší a věc vrátí prvoinstančnímu správnímu orgánu k novému projednání, nebo rozhodnutí či jeho část změní. Pokud odvolací správní orgán dojde k závěru, že odvolání není důvodné, pak jej zamítne a napadené rozhodnutí zruší.¹²⁴

5.2 Odpor

Dalším opravným prostředkem, který se řadí mezi řádné opravné prostředky je odpor, který se podává proti příkazu. V důsledku včasného podání odporu se vydaný příkaz ruší a řízení pokračuje v klasickém nezkráceném řízení. Pro podání odporu neplatí zásada zákazu *reformatio in peius* a správní orgán tak může v následném správním rozhodnutí zhoršit právní pozici osoby, jež podala odpor. V tomto ohledu tvoří výjimku ustanovení § 90 odst. 3 přestupkového zákona, kdy se podává odpor proti příkazu, kterým se rozhoduje o vině za přestupek a ukládá se správní trest. To stanoví, že obviněnému nelze v řízení uložit jiný druh správního trestu s výjimkou napomenutí nebo vyšší výměry správního trestu, než jaké mu byly uloženy příkazem. To ovšem neplatí, pokud správní orgán změní právní kvalifikaci skutku.¹²⁵

Lhůta pro podání odporu činí 8 dnů ode dne oznámení příkazu. Pokud byl podán nepřípustný odpor, pak je třeba osobu, jež předmětný odpor podala, vyzoomět o jeho nepřípustnosti. To stejné platí v případě podání opožděného odporu. Jeho zpětvzetí je nepřípustné a pro jeho podání platí, že se podává u správního orgánu, který příkaz vydal. Pokud se odpor nepodá, pak se příkaz stává po uplynutí výše uvedené lhůty pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.¹²⁶

O možnosti podat odpor musí být účastník řízení poučen v samotném příkazu spolu s uvedením lhůty pro jeho podání, od kterého dne počíná plynout lhůta pro jeho podání a u kterého správního orgánu se odpor podává. Vzhledem k tomu, že podáním odporu se příkaz *ex lege* ruší a řízení pokračuje, tak správní

¹²⁴ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 391-397.

¹²⁵ Tamtéž, s. 398.

¹²⁶ ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, [2020]. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7554-259-5. s. 160.

orgán o podaném odporu nikterak nerozhoduje, neboť tato skutečnost nastává přímo ze zákona. Důležité je ovšem zmínit, že ačkoliv podáním odporu řízení pokračuje, tak se mění počátek běhu lhůty pro vydání rozhodnutí, která se tak nově počítá ode dne podání odporu. Rovněž pro celistvost informací uvedu, že proti příkazu na místě není možné podat odpor.¹²⁷

5.3 Rozklad

V případě rozkladu se jedná o třetí, a tedy poslední řádný opravný prostředek, který se podává proti nepravomocnému rozhodnutí ústředního správního úřadu, ministra či vedoucího jiného ústředního správního úřadu. Takové rozhodnutí musí být vydáno v prvním stupni. Právní úpravu tohoto řádného opravného prostředku lze nalézt v ustanovení § 152 správního řádu. S ohledem na skutečnost, že o rozkladu rozhoduje sám ministr příslušného ústředního správního úřadu nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu, tak rozklad přirozeně nemá devolutivní účinek. Obě zmíněné osoby rozhodují o rozkladu na návrh rozkladové komise, která je tvořena odborníky, přičemž návrhem rozkladové komise nejsou vázány.¹²⁸

5.4 Obnova řízení

Obnova řízení na žádost účastníka řízení představuje mimořádný opravný prostředek, kterým lze ze zákonných důvodů rozhodnout o obnově řízení, které bylo ukončeno pravomocným rozhodnutím, zatímco v případě obnovy řízení z moci úřední se jedná o dozorčí prostředek.¹²⁹ Právní úpravu obnovy řízení lze nalézt v ustanovení § 100 správního řádu. O obnově řízení se rozhoduje na žádost účastníka řízení nebo *ex officio*. Pokud je o obnově řízení kladně rozhodnuto, pak se vede nové řízení. Novým rozhodnutím se původní rozhodnutí ruší a řízení o obnově vede správní orgán, jež ve věci rozhodl v posledním stupni. Tohoto mimořádného opravného prostředku se nemůže domáhat ta osoba, která mohla důvody obnovy řízení uplatnit v odvolacím řízení. Řízení před správním orgánem ukončené pravomocným rozhodnutím ve věci se na žádost účastníka řízení obnoví ze dvou důvodů. Prvním z nich je, pokud ve věci vyšly najevo dříve neznámé

¹²⁷ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 337-339.

¹²⁸ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 398.

¹²⁹ Tamtéž, s. 389.

skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v průběhu původního řízení a tyto nové skutečnosti jsou účastníkovi ku prospěchu a on nemohl tyto nové skutečnosti uplatnit v původním řízení anebo se zjistilo, že provedené důkazy byly nepravdivé. Druhým důvodem pro obnovu řízení na žádost účastníka je skutečnost, že rozhodnutí, které bylo podkladem rozhodnutí vydaného v řízení, které má být obnoveno, bylo zrušeno či změněno a pokud tyto skutečnosti, důkazy nebo rozhodnutí mohou odůvodňovat jiné řešení otázky, která byla předmětem rozhodování. V případě obnovy řízení *ex officio* se jedná o stejné důvody jako v případě důvodů obnovy řízení na žádost účastníka řízení, a kromě těchto dvou důvodů se řízení také obnoví, pokud se prokáže veřejný zájem k obnově řízení nebo pokud rozhodnutí bylo dosaženo trestným činem. Co se týče lhůt pro obnovu řízení na žádost účastníka, pak subjektivní lhůta činí 3 měsíce ode dne, kdy se o důvodu pro obnovu řízení dozvěděl a lhůta subjektivní činí nejpozději 3 roky ode dne právní moci rozhodnutí. Z moci úřední může ve tříleté lhůtě o obnově řízení rozhodnout správní orgán, který ve věci rozhodoval v posledním stupni, pokud existuje některý z důvodů obnovy na žádost a jestliže je na novém řízení veřejný zájem. V případě lhůty o obnově řízení, kdy bylo rozhodnutí dosaženo trestným činem, počíná tato lhůta běžet dnem následujícím po nabytí právní moci rozsudku. Pokud některému z účastníků řízení hrozí vážná újma či pokud je to ve veřejném zájmu, pak se žádosti o obnovu řízení přizná odkladný účinek.¹³⁰

Obnova řízení přichází v úvahu například v případě příkazu na místě, jak uvedl Nejvyšší správní soud „*Povaha blokového řízení tedy vylučuje, aby osoba, která udělila souhlas s projednáním v blokovém řízení, následně v žádosti o obnovu řízení [§ 100 odst. 1 písm. a) s. ř.] zpochybňovala závěry učiněné v tomto řízení a namítala, že přestupek nebyl spolehlivě zjištěn, případně že nebyl a nemohl být vůbec spáchán. Lze uzavřít, že obnova řízení o uložení pokuty v blokovém řízení podle ustanovení § 100 odst. 1 písm. a) s. ř. přichází v úvahu pouze tehdy, pokud žadatel zpochybní svůj souhlas s projednáním přestupku v blokovém řízení; to však v posuzované věci stěžovatel neučinil.*“¹³¹ Závěr Nejvyššího správního soudu lze uplatnit i ve vztahu k příkazu na místě dle nové právní úpravy.¹³²

¹³⁰ ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, [2020]. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7554-259-5. s. 118-120.

¹³¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16.01.2018, č.j. 8 As 108/2017-34.

¹³² Metodické doporučení - Vady příkazových bloků, jejich důsledky a jejich možná náprava. Ministerstvo vnitra [online] 2019 [cit. 2023-03-11]. s. 17. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/metodicke-doporuceni-vady-prikazovych-bloku-jejich-dusledky-a-jejich-mozna-naprava.aspx>.

5.5 Přezkumné řízení

V případě přezkumného řízení se jedná o dozorčí prostředek.¹³³ Jeho účelem je zjistit, zda bylo pravomocné správní rozhodnutí zákonné, nicméně je možné jej zahájit i v případě předběžně vykonatelného rozhodnutí nebo i v případě správních rozhodnutí, která dosud nenabyla právní moci. Pakliže správní rozhodnutí vydáno v souladu se zákonem není a dodrží se lhůta pro přezkum, pak se ono rozhodnutí buď změní nebo zruší. Subjektivní lhůta pro zahájení přezkumného řízení činí 2 měsíce ode dne, kdy se správní orgán dozvěděl o důvodu pro jeho zahájení, přičemž objektivní lhůta činí 1 rok. Pokud však přezkumné řízení probíhá i po uplynutí 15 měsíců ode dne právní moci rozhodnutí ve věci, řízení se usnesením zastaví. Obecnou úpravu přezkumného řízení lze nalézt v § 94 – § 99 správního řádu. Přezkumné řízení se zahajuje z moci úřední, přičemž podnět k přezkumnému řízení není návrhem ani žádostí k zahájení přezkumného řízení. V řízení rozhoduje správní orgán nadřízený správnímu orgánu, který přezkoumávané rozhodnutí vydal. Pakliže podnět k přezkumnému řízení podal účastník řízení, pak je možné, aby správní orgán, který rozhodnutí vydal, rozhodnul sám v rámci autoremedury.¹³⁴

Zvláštní právní úpravu lze nalézt v § 100 a § 101 přestupkového zákona. Ve vztahu k přestupkům se přezkumné řízení uplatní, pokud bylo zjištěno, že správní rozhodnutí, kterým bylo pravomocně rozhodnuto o přestupku ve skutečnosti vykazuje znaky trestného činu, pak se dané správní rozhodnutí zruší. Dále se jedná o případy, kdy bylo správní rozhodnutí vydáno přesto, že o daném skutku již bylo pravomocně rozhodnuto v trestním řízení tak, že se skutek nestal či jej nespáchal obviněný, pokud se nepodařilo obviněnému prokázat jeho spáchání, pokud bylo trestní stíhání podmíněně zastaveno, pokud bylo trestní stíhání zastaveno podmíněně na základě schválení narovnání, pokud bylo podmíněně odloženo podání návrhu na potrestání či pokud od stíhání mladistvého bylo odstoupeno. Přezkumným řízením lze rovněž přezkoumat příkaz na místě, a to nejpozději do 6 měsíců od právní moci příkazu na místě.¹³⁵

¹³³ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 341.

¹³⁴ ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, [2020]. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7554-259-5. s. 155-157.

¹³⁵ Tamtéž, 159-160.

5.6 Námitky

Námitky jsou specifickým řádným opravným prostředkem. Uplatní se pouze v případě exekučního správního řízení na nepeněžitě plnění. Jejich obecnou zákonnou úpravu stanoví § 117 správního řádu, který stanoví, že námitky lze podat proti usnesením nebo jiným úkonům exekučního správního orgánu, proti nimž nelze podat odvolání. Tento opravný prostředek se podává u exekučního správního orgánu s tím, že zákon lhůtu pro podání námitek nestanoví. Podání námitek lze však učinit pouze do okamžiku, než je usnesení nebo jiný úkon exekučního správního orgánu vykonán. Aktivně legitimovaným k podání námítka je povinný či jiná osoba, které plyne z úkonu exekučního správního orgánu určitá povinnost. O podaných námitkách rozhoduje správní orgán, vůči jehož usnesení podaná námitka směřuje.¹³⁶ Zvláštní právní úpravu lze spatřit v § 108 přestupkového zákona.

Zákon o silničním provozu se rovněž zmiňuje o námitkách ve vztahu k dopravním přestupkům, konkrétně k zápisu bodů v registru řidičů, a to konkrétně v § 123f. Ten stanoví, že pokud řidič se zápisem bodů do registru řidičů nesouhlasí, může proti tomu podat námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který je příslušný k provádění záznamu. Pakliže úřad obce s rozšířenou působností shledá námitky důvodnými, provede do 10 dnů opravu záznamu o dosaženém počtu bodů a řidiče o opravě záznamu vyrozumí. Pokud námitky ovšem shledá nedůvodnými, pak svým rozhodnutím námitky zamítne a záznam potvrdí. Pokud řidič dosáhne celkového počtu 12 bodů a proti záznamu bodů podá námitky, pak se přerušuje běh lhůt do dne, kdy obecní úřad s rozšířenou působností rozhodne o odůvodněnosti námitek podle § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu, jež stanoví povinnost řidiči odevzdat řidičský průkaz do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů, přičemž současně stanoví, že řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů od doručení předmětného oznámení.

5.7 Ochrana ve správním soudnictví

S ohledem na zakotvení principu soudní kontroly správních rozhodnutí v Listině se může každý, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech pravomocným rozhodnutím orgánu veřejné moci obrátit na příslušný soud, který přezkoumá

¹³⁶ FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. Správní právo procesní. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6. s. 339-340.

rozhodnutí správního orgánu ve správním soudnictví. V rámci soudní ochrany ve správním soudnictví poskytují soudy ochranu veřejným subjektivním právům.¹³⁷ Ve správním soudnictví tuto ochranu poskytují krajské soudy a Nejvyšší správní soud.¹³⁸

Pro účely této diplomové práce je v souvislosti s dopravními přestupky z pohledu zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „soudní řád správní“) nejvýznamnější jeho část týkající se řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, neboť se dle mého názoru jedná o nejčastěji užívanou žalobu v oblasti dopravních přestupků.

K podání žaloby proti rozhodnutí správního orgánu je aktivně legitimována osoba, která tvrdí, že v předcházejícím řízení byla rozhodnutím správního orgánu zkrácena na svých právech. Současně se může domáhat upuštění od uložení trestu nebo jeho snížení v zákonných mezích, k čemuž je soud oprávněn v rámci svého moderačního práva.¹³⁹ Primární podmínkou pro přípustnost žaloby je vyčerpání řádných opravných prostředků¹⁴⁰, které zákon k ochraně práv poskytuje, nicméně další podmínky přípustnosti žaloby stanoví soudní řád správní v § 68 písm. b) až e). Žaloba se podává proti správnímu orgánu, který rozhodl v posledním stupni či proti správnímu orgánu, na nějž přešla jeho působnost.¹⁴¹ Lhůta pro podání žaloby činí dva měsíce od doručení písemného vyhotovení rozhodnutí správního orgánu.¹⁴² Podání žaloby zpravidla nemá odkladný účinek, pokud soudní řád správní nebo zvláštní zákon nestanoví jinak. Soud ovšem může na návrh žalobce odkladný účinek, po předchozím vyjádření žalovaného správního orgánu, žalobě přiznat. Soud odkladný účinek podané žalobě přizná, pokud by výkon nebo jiné právní následky daného rozhodnutí představovaly pro žalobce nepoměrně větší újmu, než po přiznání odkladného účinku může vzniknout jiným osobám, a pokud přiznání odkladného účinku nebude v rozporu s důležitým veřejným zájmem.¹⁴³ Soud může rozhodnout tak, že podanou žalobu zamítne, pokud není důvodná. Pakliže podaná žaloba důvodná je, pak napadené rozhodnutí soud zruší. V případě dopravních přestupků může, jak bylo řečeno výše, upustit od uložení správního trestu či jej

¹³⁷ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. Správní právo procesní. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-34-9. s. 253-254.

¹³⁸ § 3 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹³⁹ § 65 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹⁴⁰ § 68 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹⁴¹ § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹⁴² § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹⁴³ § 73 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

snížit v zákonných mezích, pakliže je předmětné rozhodnutí správního orgánu zjevně nepřiměřené.¹⁴⁴ Žalobce by v tomto případě, pokud by ve věci nebyl úspěšný, mohl proti rozsudku krajského soudu za splnění zákonných podmínek přípustnosti brojit podáním mimořádného opravného prostředku - kasační stížností. Vzhledem k tomu, že ustanovení § 114 soudního řádu správního je poměrně restriktivní, tak by v tomto případě nešlo užít obnovy řízení. Ta by šla užít, pokud by se v souvislosti s dopravním přestupkem jednalo například o nezákonný zásah správního orgánu. Pro představu uvedu, že nezákonného zásahu v souvislosti s dopravním přestupkem se může dopustit například policista, kdy při zjištění přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 1 zákona o silničním provozu, spočívajícím v držení telefonního přístroje řidičem při jízdě, odejme řidiči předmětný telefon podle § 34 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, či jej vyzve k vydání telefonu dle § 34 odst. 1 písm. b) téhož zákona jakožto věci důležité pro řízení o přestupku, neboť se jedná o nápadný nepoměr věci k povaze přestupku.¹⁴⁵

¹⁴⁴ § 78 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

¹⁴⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2019, č.j. 5 As 203/2017–28.

6 Institut správní diskrece a analýza jejího užití v praxi

Správní diskrece, též nazývaná jako správní uvážení, je institut neoddělitelně spjatý se správním trestáním. S přihlédnutím k oblasti dopravních přestupků si lze v zákoně o silničním provozu všimnout, že užití tohoto institutu je pro jejich trestání naprosto příznačné. Přítomnost tohoto institutu v oblasti správního trestání je zřejmá již z ustanovení § 125c až 125f zákona o silničním provozu. Je vhodné zmínit, že správní uvážení se v tomto právním předpise neužívá pouze ve vztahu k dopravním přestupkům fyzických osob, nýbrž i právnických osob, podnikajících fyzických osob a provozovatelů vozidel.

V této kapitole se zprvu věnuji vysvětlení samotného pojmu, zkoumám hlediska, která se při aplikaci diskreční pravomoci užívají a závěrem se věnuji vyhodnocení dotazníkového šetření, které jsem předložil policistům z odboru služby dopravní policie. Dotazník je zaměřený na praktické otázky ve vztahu k užití správního uvážení.

6.1 Pojem správní diskrece

Přestože v zákonné úpravě legální definice správní diskrece absentuje, tak se právní teorie shoduje alespoň na její obecné charakteristice. Správní diskreci lze popsat jako zákonem konstituovanou volnost správního orgánu zvolit při řešení v konkrétním případě jedno z více právně možných rozhodnutí s tím, že samotná volná úvaha smí být založena pouze na základě zákona, respektive z něho vyvozené právní normy.¹⁴⁶

Samotná volná úvaha v rámci správního uvážení není ovšem absolutně neomezená. Správní diskrece může představovat možnost veřejné správy uvážít, zda nějaký úkon vůbec učiní například, zda zahájí řízení. Tento institut může rovněž představovat možnost volby užití prostředků. Současně se v rámci diskreční pravomoci můžeme často setkávat s neurčitými pojmy jako pojmy *závažné důvody*, *výjimečně* atp. Pokud zákon poskytne veřejné správě prostor pro uvážení, pak je aplikace tohoto institutu nejen jejím právem, ale i její povinností. O povinnost se jedná proto, aby bylo možné seznat jaké úvahy vedly správní orgán ke konkrétnímu rozhodnutí. Zákon omezuje veřejnou správu ve volnosti užití správního uvážení

¹⁴⁶ SKULOVÁ, Soňa. Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5. s. 105.

převážně prostřednictvím stanovení zákonných kritérií pro správní uvážení, jako je v případě přestupků například kritérium povahy a závažnosti přestupku pro určení konkrétní výměry a druhu správního trestu; pravidla o předvídatelnosti rozhodování; zákaz užívání nepřipustných kritérií při aplikaci správního uvážení, kterým může být například zákaz dvojího přičítání při rozhodování o druhu a výměře správního trestu; povinnost odůvodnění správního uvážení, aby bylo možné posoudit, čím se správní orgán při rozhodování řídil, pro možnost případného přezkumu takového uvážení a zákaz zneužít správní uvážení k jinému účelu, než k jakému zákon diskreční pravomoc v konkrétním případě správnímu orgánu svěřil.¹⁴⁷

Pokud by úkonem veřejné správy došlo k překročení zákonných mezí správního uvážení či správní uvážení zneužilo, pak by se jednalo o nezákonný úkon. Překročení neboli tzv. exces mezi správní diskrece dělíme na vnější a vnitřní. O exces vnější se jedná třeba, pokud se v rámci správního trestání uloží pokuta ve výši 15 000 Kč, ačkoliv zákon stanoví výši horní hranice pokuty do 10 000 Kč. V případě excesu vnitřního může modelová situace vypadat tak, že správní orgán v rámci správního trestání uloží za méně závažné jednání pokutu v její horní výměře. Oproti dvěma zmíněným excesům je rovněž nutno rozlišovat úkon správního orgánu, který užije institut správního uvážení v rámci zákonných mezí, ale nesprávným způsobem. Takový úkon či správní akt se nazývá věcně nesprávným. Správní akty, jež používají správní diskreci jsou za použití opravných či dozorčích prostředků přezkoumatelné. Přezkoumatelné jsou i ve správním soudnictví. O tom se však blíže zmiňuji v podkapitole 6.3 Přezkum správní diskrece.¹⁴⁸

Rovněž považuji za důležité zmínit, že zásady pro ukládání trestů, které vymezují zákonné meze pro ukládání správních trestů, a to nejen v případě dopravních přestupků, jsou upraveny v § 37 a násl. přestupkového zákona.

6.2 Hlediska správní diskrece

V rámci právního řádu České republiky neexistuje úprava správního uvážení v konkrétním právním předpise, která by komplexně a výslovně upravovala všechna existující hlediska, jimiž se musí správní orgán při aplikaci správního

¹⁴⁷ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 56-57.

¹⁴⁸ Tamtéž, s. 57-58.

uvážení zabývat. Jejich existence tím však přesto není zpochybňována, nicméně veškerá hlediska nejsou nikdy v konkrétním právním předpise explicitně stanovena ani vyjmenována. Existence tohoto jevu je zapříčiněna tím, že pokud by všechna hlediska vyjmenována byla, pak by systém právního řádu se svými hodnotami a komplexním systémem cílů, pravidel, účelů, principů a zásad postrádal smysl. Úkolem správního orgánu je aplikovat správní uvážení tak, aby v každém případě zvážil veškerá nejen výslovně v zákoně uvedená relevantní hlediska, ale rovněž i relevantní hlediska, která výslovně v zákoně uvedená nejsou. Oproti tomu je úkolem zákonodárce, aby předem zajistil systematický, ucelený a vnitřně nerozporný právní řád a aby hlediska a kritéria správního uvážení v právním řádu byla zřejmá a identifikovatelná. Další velmi významnou oblast pro správní uvážení představuje soudní judikatura. Jejím úkolem je poskytnout konkretizaci a zpřesňování formulace hledisek, jež správní diskreci činí méně rozpornou a současně však předvídatelnější. Vzhledem k tomu, že neexistuje právní předpis, který by komplexně upravoval veškerá možná hlediska pro správní diskreci, tak lze konstatovat, že jejich jednotlivé části lze porůznu dohledat napříč právním řádem, zejména pak v pramenech práva správního a ústavního. Identifikace a hledání jednotlivých hledisek pro konkrétní případy tudíž nebývá snadné, neboť pouze malá část z nich je za hlediska pro správní uvážení výslovně označována. Za zdroj hledisek pro správní uvážení lze obecně považovat i hlediska, jež v pramenech práva výslovně zakotvena nejsou a jejichž existenci tak musíme dovodit z jednotlivých pramenů práva. V praxi se tak může jednat například o obecně uznávané hodnoty a obecné právní principy.¹⁴⁹

Pro správnou aplikaci správního uvážení je tak nutné hledat aplikovatelná hlediska nejen v systému pramenů práva, potažmo v konkrétních právních normách upravujících příslušný druh hledisek správního uvážení, ale i v právních zásadách, obecných právních principech, principech dobré správy, účelech a cílech příslušné právní úpravy a hodnotách z nichž daná právní úprava vychází. S ohledem na četnost zdrojů hledisek příslušných pro správné užití správního uvážení je tak nutné uvažovat v každém konkrétním případě šířeji a zohlednit všechna aplikovatelná hlediska. Ve vztahu k usnadnění a naplnění úkolu správné aplikace správního uvážení ze strany správních orgánů by měly orgány moci výkonné vydávat vnitřní

¹⁴⁹ SKULOVÁ, Soňa. Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5. s. 120-122.

předpisy. Dále, jak bylo zmíněno výše, mohou s touto činností pomoci svou rozhodovací činností i soudy, kdy vlivem přesvědčivosti své judikatury sjednocují aplikační praxi tohoto institutu.¹⁵⁰

Ve vztahu k tématu mé diplomové práce, tedy správního trestání dopravních přestupků, zopakují, že zákonodárce upravil hlediska příslušná pro správní trestání (nejen) dopravních přestupků v § 37 a násl. přestupkového zákona. Nejvyšší správní soud se ve svém rozsudku vyjádřil ve vztahu ke zkoumání hledisek dle § 37 uvedeného zákona následovně: *„Výčet okolností, k nimž správní orgán při určování druhu a výměry správního trestu přihlíží, je demonstrativní. Správní orgán musí zhodnotit všechny relevantní okolnosti posuzovaného skutku, avšak není povinen se vyjadřovat ke všem okolnostem uvedeným v zákoně, nejsou-li v konkrétním případě dány (...). Není proto třeba, aby správní orgány vyčerpávajícím způsobem zkoumaly naplnění každého z nich (nebo jakéhokoliv myslitelného kritéria nad rámec výslovného demonstrativního výčtu). Účelem daného ustanovení je poskytnout správním orgánům kritéria k potřebné individualizaci ukládané sankce tak, aby nebyla arbitrární a pouze obecně odůvodněná.“¹⁵¹* Správní orgán je tak při ukládání druhu a výše správního trestu povinen přihlídnout k relevantním kritériím, jež příslušná ustanovení zmiňovaného zákona upravují, nicméně ta hlediska, která jsou pro daný konkrétní případ irelevantní, jejich neužití není nikterak povinen odůvodňovat. Správní orgán musí zvážit například přitěžující a polehčující okolnosti, konkrétní míru závažnosti a povahu přestupku a okolnosti daného přestupku. V návaznosti na výše uvedené se při aplikaci správní diskrece v oblasti dopravních přestupků tudíž nelze omezit na pouhé zkoumání hledisek v tomto zákoně uvedených, nýbrž je nutné zkoumat i hlediska, která plynou z jiných právních předpisů. V souvislosti s dopravními přestupky se tak bude správní orgán muset rovněž zabývat například otázkou samotného účelu potřeby existence právní úpravy silničního provozu – tím je zcela nepochybně účel zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a potřeba možnosti stíhat pachatele dopravních přestupků s ohledem na její represivní a preventivní funkci. Správní orgán se bude muset současně zabývat právními principy, jež ovládají správní trestání, dále rozhodovací praxí správních orgánů v této oblasti spolu se soudní judikaturou. Jakožto jeden

¹⁵⁰ SKULOVÁ, Soňa. Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5. s. 123.

¹⁵¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.05.2021, č.j. 1 As 373/2020–40.

z hlavních principů ovládající správní uvážení lze uvést princip zákazu zneužití správního uvážení¹⁵², který správnímu orgánu tímto, s ohledem na prevenci zneužití správního uvážení, ukládá povinnost užít jeho pravomoc pouze k účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona tato pravomoc svěřena.¹⁵³

Osobně se domnívám, že institut správního uvážení představuje přinejmenším zajímavý instrument, jež zákonodárce svěřuje orgánům veřejné správy. Rovněž jsem toho názoru, že aplikace tohoto institutu přispívá k lepší individualizaci správního trestu v konkrétních případech vlivem skutečnosti, že jsou to právě lidé, kteří za správní orgán jednájí a naplňují jeho vůli a z přirozené podstaty existence člověka jsou tak, jakožto lidské bytosti nadány smysly a jistou mírou vnímání spravedlnosti, které jim v konečném důsledku napomáhají k uložení spravedlivého správního trestu. To ovšem taktéž souvisí s větším prostorem pro vytváření chyb, které ačkoliv by se stávat neměly, tak se v praxi dějí. Z toho důvodu však existuje přezkum správního uvážení, který má za úkol vzniklé chyby odstranit. Lze tak uzavřít, že ačkoliv je institut správního uvážení nepochybně zajímavý, tak jeho aplikace může v praxi pro správní orgány představovat leckdy poměrně obtížný úkol.

6.3 Přezkum správní diskrece

Rozhodnutí, která užívají institutu správního uvážení lze přezkoumat jak v rámci struktury subjektů vykonávajících veřejnou správu, tak rovněž ze strany soudů. Přezkumem správního uvážení rozumíme činnost příslušného přezkumného orgánu, který v rámci přezkumné činnosti v mezích svých pravomocí posuzuje zákonnost a správnost napadeného rozhodnutí spolu s užitím správního uvážení. V rámci přezkumného řízení týkajícího se rozhodnutí vydaného na základě správní diskrece se bude muset přezkumný orgán zabývat otázkami, zda byla vůbec možnost správního uvážení správního orgánu v rámci vydaného rozhodnutí dána. Současně bude muset zjistit rozsah a obsah správního uvážení spolu s tím, zdali správní orgán vůbec správní uvážení použil, pakliže jej použít měl. Následně se přezkumný orgán bude muset věnovat, s ohledem na výsledky zjištění, samotnému

¹⁵² § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

¹⁵³ POTĚŠIL, Lukáš a kol. Správní řád: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-804-7. s. 38.

přezkumu užitého správního uvážení spolu s tím, zda bylo předmětné uvážení původním správním orgánem aplikováno správně.¹⁵⁴

V případě přezkumu správních rozhodnutí vydaných na základě správního uvážení v rámci struktury subjektů vykonávajících veřejnou správu, lze taková rozhodnutí přezkoumat dvěma způsoby, a sice v rámci rozhodování o řádném opravném prostředku a v přezkumném řízení při rozhodování o dozorčím prostředku.¹⁵⁵

V prvním případě, tedy v případě řízení o odvolání se v rámci přezkumu zákonnosti užije revizní princip, kdy správní orgán, jež rozhoduje o odvolání přezkoumá i bez návrhu odvolatele soulad předmětného rozhodnutí, jakožto i samotného řízení s právními předpisy, a to v plném rozsahu. Další z kritérií, které odvolací správní orgán musí posoudit je užití správního uvážení ve vztahu k překročení jeho mezí. Správní orgán posoudí na základě dispozičního principu správnost předmětného rozhodnutí spolu s vhodností užití správního uvážení v rozsahu pouhých námitek uvedených v odvolání. Nad rámec námitek uvedených v odvolání se správnost rozhodnutí spolu s vhodností užití správního uvážení přezkoumává pouze v případech, kdy to vyžaduje veřejný zájem. V případě řízení přezkumného se toto řízení zahajuje na základě důvodného podezření, že předmětné rozhodnutí správního orgánu by mohlo být v rozporu s právními předpisy. V praxi se tak ve vztahu ke správnímu uvážení přezkoumává skutečnost, zda správní orgán nepřekročil meze správní diskrece či dokonce správní diskreci nezneužil. Předmětem přezkumného řízení tudíž nemůže být pouze otázka, zda správní orgán neužil správní diskreci nesprávně.¹⁵⁶

V rovině soudního přezkumu mohou soudy přezkoumávat rozhodnutí správních orgánů s užitím správního uvážení v souvislosti s tím, zda je vůbec dané správní rozhodnutí spolu se správním uvážením přezkoumatelné, zda správní orgán nepřekročil meze správního uvážení či jej nezneužil a zda v rámci svého uvážení správní orgán odůvodnil užití relevantních hledisek. S ohledem na dříve citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu připomenu, že správní orgán je povinen odůvodnit pouze užití relevantních hledisek pro konkrétní případ. Ve vztahu

¹⁵⁴ SKULOVÁ, Soňa. Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5. s. 187-190.

¹⁵⁵ KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 58.

¹⁵⁶ Tamtéž, s. 58.

k hlediskům, která pro daný případ relevantní nejsou Nejvyšší správní soud uzavřel, že jejich neuzítí není správní orgán povinen nikterak odůvodnit. Rovněž je důležité zmínit, že soudy nejsou povinny nahrazovat správní uvážení svým vlastním uvážením. Ve vztahu k tomu však existuje výjimka v oblasti správního trestání, kdy soudy mohou nahradit správní uvážení uvážením soudním. Soudy tak mohou nahrazovat správní uvážení v případech uvážení týkajícího se výše správního trestu tím způsobem, že od uložení předmětného správního trestu mohou upustit či jeho výměru alespoň snížit tak, aby byla v souladu se zákonem.¹⁵⁷

6.4 Dotazníkové šetření

Pro účely analýzy užití správní diskrece jsem zvolil dotazníkové šetření, které jsem prostřednictvím Google formuláře předložil k vyplnění odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy a Krajského ředitelství policie Středočeského kraje, přičemž zprostředkování dotazníků jednotlivým dopravním policistům zajišťovali zástupci tiskových oddělení uvedených Krajských ředitelství policie. Důvodem pro oslovení právě oněch dvou ředitelství byla skutečnost, že oba kraje se dle statistiky Ministerstva dopravy¹⁵⁸ řadí nechvalně na přední příčky co do počtu spáchaných nejzávažnějších dopravních přestupků a trestných činů.

Cílem dotazníku bylo na základě kladených otázek zjistit subjektivní poznatky dopravních policistů z jejich praxe při užití správního uvážení. Kladené otázky cílily na zjištění hledisek a názorů, jež je v praxi nejvíce ovlivňují.

Samotný dotazník se skládal z celkového počtu 10 otázek, přičemž první 2 otázky se týkaly příslušnosti dotazovaných policistů a jejich délky působnosti u policie. Zbylých 8 otázek se vázalo k samotnému správnímu uvážením. Otázky jsem se snažil zaměřit prakticky tak, aby zkoumaly subjektivní pohled policistů při užití správní diskrece. V rámci uvedených dvou dotázaných Krajských ředitelství policie jsem obdržel 37 vyplněných dotazníků. Přestože mě zástupci tiskového oddělení obou Krajských ředitelství policie varovali, že obecná míra ochoty

¹⁵⁷KOPECKÝ, Martin. Správní právo: obecná část. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7. s. 58-59.

¹⁵⁸PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY 2022: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. Ministerstvo dopravy [online] 2023 [cit. 2023-03-15]. s. 5. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx).

policistů k vyplňování dotazníků nebývá příliš vysoká, tak si dovolím podotknout, že má původní očekávání ve vztahu k celkovému počtu vyplněných dotazníků byla o něco větší.

6.4.1 Vyhodnocení otázky č. 1

Otázka č. 1 zněla: „*K jakému útvaru PČR se řadíte? Uveďte, prosím, odbor a územní působnost.*“

Tuto otevřenou otázku jsem zvolil pro ověření, zda se dotazník skutečně dostal k cílové skupině respondentů, tedy do řad dopravních policistů v rámci zkoumané územní působnosti.

Ze získaných odpovědí vyplynulo, že dotazník z celkového počtu 37 respondentů vyplnilo 21 dopravních policistů v rámci Krajského ředitelství policie Středočeského kraje, 14 dopravních policistů v rámci Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy a 2 policisté z jejichž odpovědi na tuto otázku vyplynula pouze informace, že přísluší k odboru služby dopravní policie, nicméně specifikaci územní působnosti bohužel nevedli. To však ve vztahu k výpovědní hodnotě jejich odpovědi nečiní žádný problém, neboť základním kritériem pro výpovědní hodnotu odpovědi je, aby respondent byl dopravním policistou. Údaj o územní působnosti byl spíše pro nastínění poměru počtu policistů z obou ředitelství. Lze tak konstatovat, že veškeré hlasy v rámci tohoto dotazníkového šetření byly vyplněny relevantními respondenty.

6.4.2 Vyhodnocení otázky č. 2

Otázka č. 2 zněla: „*Jak dlouho působíte u PČR ve služebním poměru?*“

- a) Méně než 3 roky
- b) Déle než 3 roky

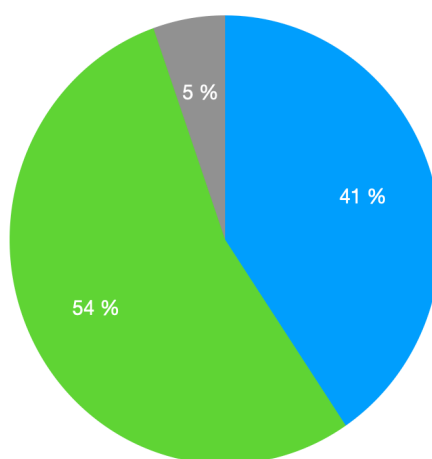
Účelem této otázky bylo zjistit, jak dlouho působí respondenti u Policie České republiky pro orientační nastínění poměru zastoupení respondentů z hlediska jejich zkušeností, které lze předpokládat, že postupem času přirozeně rostou. Z došlých odpovědí vyplývá, že tohoto dotazníkového šetření se z 84 % účastnili, pravděpodobně zkušenější příslušníci dopravní policie, zatímco respondentů, kteří u policie působí kratší dobu než 3 roky se zúčastnilo pouhých 16 %.

6.4.3 Vyhodnocení otázky č. 3

Otázka č. 3 zněla: „Do jaké míry má pro Vás význam z hlediska uložení konkrétní výměry trestu jednání osoby podezřelé ze spáchání dopravního přestupku? (např.: jednání zdvořilé, nezdvořilé, uctivé, neuctivé atp.)“

V rámci této otázky jsem zjišťoval, v jaké míře považují dotázaní policisté jednání pachatelů dopravních přestupků za relevantní s ohledem na vyměření konkrétní výše správního trestu. Z grafu lze usoudit, že policisté v jisté míře toto hledisko zohledňují, nicméně se domnívám, že pro ně zřejmě nebude tím stěžejním hlediskem. Rovněž si myslím, že jednání pachatelů ve vztahu k policistům nelze označit za zanedbatelné hledisko. K tomuto tématu odkazují na dřívější závěr Nejvyššího správního soudu, který konstatoval, že za okolnost rozhodnou pro posouzení závažnosti a určení druhu a výměry trestu za dopravní přestupek lze považovat i způsob jednání s policisty, kdy jednání pachatele dopravního přestupku je tak například agresivní.¹⁵⁹ Připomínám, že hlediska pro správní uvážení uvedená v ustanoveních § 37 a násl. přestupkového zákona představují demonstrativní výčet.¹⁶⁰ Tuto skutečnost lze rovněž dovodit ze zákonné formulace „Při určení druhu správního trestu a jeho výměry se přihlédne zejména“¹⁶¹, kdy zákonodárce užitím slova *zejména* vyjadřuje onen demonstrativní charakter výčtu uvedených hledisek.

● Velký význam ● Spíše menší význam ● Toto hledisko neberu v potaz



Graf č. 1 - Znázornění míry významnosti jednání osoby podezřelé ze spáchání dopravního přestupku

zdroj: vlastní zpracování odpovědí plynoucích z dotazníkového šetření

¹⁵⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2004, č.j. 7 As 43/2004–51.

¹⁶⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.05.2021, č.j. 1 As 373/2020–40.

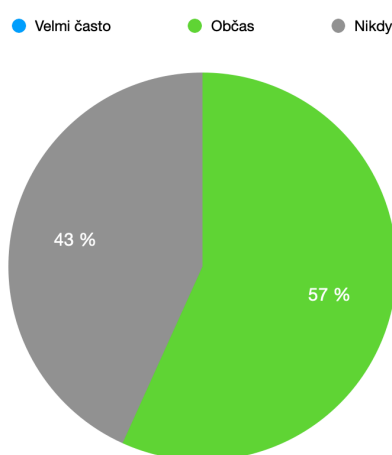
¹⁶¹ § 37 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

6.4.4 Vyhodnocení otázky č. 4

Otázka č. 4 zněla: „*Jak často při ukládání správního trestu pokuty docházíte k závěru, že zákonná výměra dolní hranice trestu v konkrétním případě je příliš přísná v jejímž důsledku užíváte institut mimořádného snížení výměry pokuty?*“

Touto otázkou jsem cílil ke zjištění četnosti užití institutu mimořádného snížení výměry pokuty podle § 44 přestupkového zákona. Z přiloženého grafu vyplývá, že 57 % respondentů tento institut občas užije, zatímco 43 % respondentů tohoto institutu nikdy nevyužilo. Současně lze z grafu vyčíst, že ani jeden z respondentů neodpověděl, že by užíval tohoto institutu velmi často, což ovšem dle mého názoru není žádným překvapením. Nutno podotknout, že se v případě užití tohoto institutu jedná o oprávnění správního orgánu a nikoli jeho povinnost. Policisté tak tohoto institutu mohou užít v případě, pokud by na základě posouzení okolností konkrétního případu došli k závěru, že by zákonem stanovená spodní hranice výměry pokuty za přestupek představovala nepřiměřeně přísný správní trest. K povaze tohoto institutu Nejvyšší správní soud uvedl, že správní orgán musí provést správní úvahu ve vztahu k užití mimořádného snížení výměry pokuty z úřední povinnosti, neboť se nejedná o institut návrhový, jinak by úprava tohoto institutu byla nadbytečná a závisela by toliko na libovůli správního orgánu.¹⁶²

Na základě uvedeného tudíž nelze kritizovat část respondentů, kteří tohoto institutu nikdy neužili, neboť jeho užití není jejich povinností. Jak již bylo řečeno, jejich povinností je toliko zvážit, zda by v konkrétním případě užití tohoto institutu bylo vhodné.



Graf č. 2 - Znárodnění míry četnosti užití mimořádného snížení výměry pokuty

zdroj: vlastní zpracování odpovědí plynoucích z dotazníkového šetření

¹⁶² Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 05.06.2018, č.j. 4 As 96/2018–45.

6.4.5 Vyhodnocení otázky č. 5

Otázka č. 5 zněla: „*Jak často se Vás osoby podezřelé ze spáchání přestupku snaží ovlivnit k uložení nižší výměry nebo méně závažného správního trestu?*“

- a) Velmi často
- b) Občas
- c) Nikdy

V rámci této otázky jsem zjišťoval, jak často se respondenti setkávají s vnějším ovlivňováním ze strany osob podezřelých ze spáchání přestupku. V prvé řadě zmíním, že mě překvapilo, že ani jeden respondent nezvolil odpověď, že by se s tímto jevem nikdy nesešel. 92 % respondentů uvedlo, že se s tímto jevem občas setkávají. Zbýlých 8 % respondentů uvedlo, že se s takovým ovlivňováním setkávají velmi často. Tímto si dovoluji upozornit, že ovlivňování ve vztahu k ukládání správních trestů může v krajním případě vyústit až ve spáchání trestného činu. Toho se však nemusí dopustit pouze osoba podezřelá ze spáchání přestupku, nýbrž i úřední osoba.¹⁶³

6.4.6 Vyhodnocení otázky č. 6

Otázka č. 6 zněla: „*Je pro Vás do jisté míry subjektivně ovlivňujícím hlediskem ve vztahu k uložení konkrétního správního trestu a jeho případné výměry skutečnost, zda je osobou podezřelou muž či žena? (prosím o co možná nejupřímnější odpověď s ohledem na skutečnost, že dotazník je anonymní).*“

- a) Ano
- b) Ne

V rámci této kontroverzní otázky mě zajímala okolnost, zda respondenti činí v souvislosti se správním trestáním rozdíly mezi správním trestáním žen a mužů, přičemž jsem vybízel k maximální objektivitě odpovědí. 87 % respondentů odpovědělo, že tato okolnost je co do výsledného správního trestu ani přinejmenším neovlivňuje, zatímco 13 % uvedlo, že tato okolnost je s to jejich rozhodnutí ve výsledku ovlivnit. Výsledné hodnoty mě překvapily, neboť jsem se původně domníval, že by kladné odpovědi činily v souhrnu kolem 20 %, nicméně je možné že má očekávání pramenila z neobjektivních či dokonce vykonstruovaných příběhů. Dovolím si ovšem uvést poznámku, že takové hledisko je z pohledu správního

¹⁶³ § 331 - § 333 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

uvážení nejen nepřijatelné, ale dokonce protiústavní, neboť je v příkrém rozporu s čl. 3 odst. 1 Listiny.

6.4.7 Vyhodnocení otázky č. 7

Otázka č. 7 zněla: „Měli jste někdy v souvislosti se zákonnou výměrou trestu či trestem samotným subjektivní morální problém uložit příslušný trest či jeho výměru konkrétní podezřelé osobě v daném případě?“

- a) Ano
- b) Ne

V rámci této otázky jsem zkoumal subjektivní morální postoj respondentů ve vztahu k ukládání správních trestů. Většina z nich, konkrétně 57 % zvolilo odpověď ano a 43 % z nich odpověď ne. Lze konstatovat, že pokud má policista subjektivní problém s uložením konkrétní výměry správního trestu či s uložením správního trestu samotného, pak za splnění zákonných podmínek může pro odstranění těchto subjektivních morálních problémů využít například mimořádného snížení pokuty či upuštění od uložení správního trestu. Znovu ovšem zdůrazním, že pro takové řešení případné situace je v každém případě nutné splnit příslušné zákonné podmínky. Pakliže by zákonné podmínky splněny nebyly, je nutné jednat v souladu se zákonem a příslušný správní trest uložit.

6.4.8 Vyhodnocení otázky č. 8

Otázka č. 8 zněla: „*Považujete některé zákonné limity pro správní uvážení za příliš přísné, které při Vaší práci působí vyšší toleranci vůči některým přestupkům?*“

- a) Spíše ano
- b) Spíše ne
- c) Rozhodně ne

Touto otázkou jsem se pokoušel zjistit subjektivní postoj respondentů ve vztahu k přísnosti limitů pro správní diskreci a případně, zda jejich domnělá přísnost nezpůsobila vyšší toleranci vůči některým přestupkům. Z došlých odpovědí uvedlo odpověď spíše ne 62 % respondentů, zatímco 38 % respondentů uvedlo odpověď rozhodně ne a odpověď spíše ano neuvedl ani jeden respondent. Z toho lze usuzovat, že dotázaní policisté se současnou právní úpravou dopravních přestupků v zásadě souzní. Vzhledem k tomu, že 62 % respondentů uvedlo

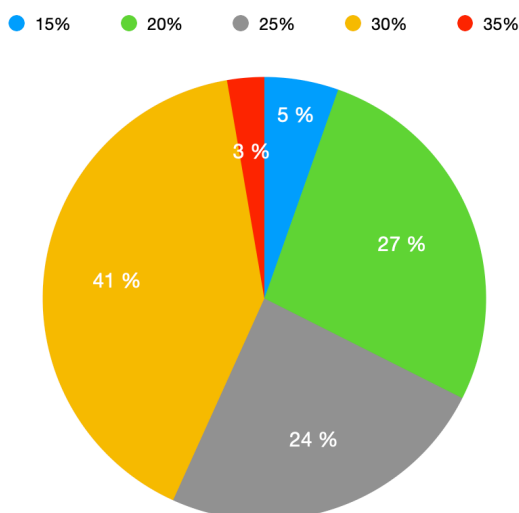
odpověď *spíše ne*, lze zřejmě tvrdit, že v praxi mohou nastat situace, kdy zákon může být v daném případě nepřiměřeně přísný. Pokud je zákon v daném případě příliš přísný, pak lze za předpokladu splnění zákonných podmínek užít například domluvu pro vyřízení přestupku či jiné instituty, které zákon pro zmírnění jeho tvrdosti poskytuje.

6.4.9 Vyhodnocení otázky č. 9

Otázka č. 9 zněla: „V jaké míře vyřešíte vzniklé přestupky domluvou? Prosím o vyjádření odhadu v procentech.“

Cílem této otázky bylo zjistit procentuální odhad vyřízení všech přestupků prostřednictvím domluvy. Jak lze vyčíst z přiloženého grafu, nejčastější odpovědí dotázaných policistů bylo, že vyřeší zhruba 30 % všech přestupků tímto způsobem, přičemž druhou a třetí nejčastější odpovědí bylo uvedení odhadu 20 % a 25 %. Z toho tudíž lze učinit závěr, že 20-30 % všech přestupků je vyřízeno prostřednictvím tohoto neformálního způsobu vyřízení přestupku.

Jsem toho názoru, že domluva, pakliže není nadužívána, představuje přinejmenším zajímavý, ne-li efektivní nástroj k řešení přestupků, jejichž společenská míra škodlivosti není vysoká. Efektivnost spatřuji především v tom, že policii nikterak administrativně nezatěžuje a současně může mít pozitivní vliv na pachatele přestupků, neboť věřím, že tíha slov může být leckdy větší než tíha finanční ztráty. Policista by ovšem měl pachateli vytknout protiprávnost jeho jednání a pokusit se, aby pachatel porozuměl účelu ochrany zákonem chráněných zájmů ideálně tak, aby pachatel dané protiprávní jednání v budoucnu neopakoval.



Graf č. 3 - Grafické vyjádření procentuální míry odhadu celkového počtu vyřízení dopravních přestupků domluvou

zdroj: vlastní zpracování odpovědí plynoucích z dotazníkového šetření

6.4.10 Vyhodnocení otázky č. 10

Otázka č. 10 zněla: „*Domníváte se, že udělení napomenutí je efektivní druh správního trestu, který dokáže skutečně snížit či dokonce eliminovat riziko případné budoucí recidivy?*“

- a) Ano
- b) Ne

Závěrečnou otázkou jsem cílil na subjektivní názor respondentů týkající se preventivního účelu napomenutí. Z došlých odpovědí vyplynulo, že 89 % dotázaných se domnívá, že užitím napomenutí nelze eliminovat či snížit riziko budoucího opakování daného protiprávního jednání. Oproti tomu však 11 % respondentů uvedlo, že se domnívají, že užitím napomenutí kýženého cíle dosáhnout lze.

Výsledek poslední dílčí otázky mě však překvapil, neboť obdobně jako u domluvy zastávám názor, že slova mohou pro spoustu pachatelů představovat velký význam. Samozřejmě, že jsem si vědom, že domluva není správním trestem, zatímco napomenutí ano, nicméně je srovnávám z toho důvodu, že svou podstatou se jedná o podobné instituty. Je možné, že výsledky nereflektují má očekávání z toho důvodu, že policisté promítli do svého názoru fakt, že napomenutí je oproti domluvě spojeno s mírnou administrativní zátěží. Pokud bychom porovnávali tyto dva zmíněné instituty optikou efektivnosti, pak bych souhlasil, že domluva s ohledem na absenci administrativní zátěže představuje efektivnější způsob vyřízení přestupku než napomenutí. Současně přes existenci administrativní zátěže spojené s napomenutím spatřuji alespoň částečnou efektivitu rovněž i v tomto institutu, a to z toho důvodu, že věřím, že některé přestupky jsou činěny z neznalosti právních předpisů, ačkoliv platí zásada *ignorantia iuris non excusat*. Závěrem tedy uvedu, že v určité míře je, dle mého, možno dosáhnout účelu tohoto správního trestu a předejít vzniku budoucí recidivy alespoň u těch pachatelů přestupků, kteří se daného protiprávního jednání dopustili z neznalosti právních předpisů, přičemž po upozornění na protiprávnost daného jednání věřím, že od jeho budoucího opakování některé osoby skutečně upustí.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo uceleně popsat oblast správního trestání a oblast správního uvážení v rozsahu stanoveném pro diplomovou práci. Samotnou práci jsem se snažil koncipovat tak, aby v teoretické rovině vycházela z odborných poznatků právní vědy, přičemž jsem se snažil čerpat informace z přílehlavé judikatury a odborné literatury z oblasti správního práva. K tomu, aby práce nebyla pouze prací popisnou, jsem se k dílčí částem práce snažil přispět vlastními názory. Současně jsem do práce zakomponoval dotazníkové šetření, jehož výsledky reflektují názory a praktické poznatky z praxe dotázaných příslušníků dopravní policie.

Úvodem této diplomové práce jsem představil základní právní předpisy, které se pojí s oblastí správního práva na úseku dopravy. Tuto kapitolu jsem začlenil do diplomové práce záměrně z důvodu roztržitosti právní úpravy této oblasti, což samozřejmě není pouhou výsadou správního práva na úseku dopravy, ale správního práva obecně. Uvedl jsem nejen úpravu tuzemskou, nýbrž i úpravu na úrovni evropské a mezinárodní.

V rámci druhé kapitoly jsem se zabýval judikaturou tuzemských soudů, kdy jsem výběr soudních rozhodnutí provedl zejména s přihlédnutím k hlediskům míry společenské škodlivosti daného činu spolu s praktickými dopady pro tuto oblast.

Třetí kapitolu jsem věnoval některým dopravním přestupkům. Zaměřil jsem se na popis jednotlivých dopravních přestupků, s odkazem na jejich zákonnou úpravu. Tato kapitola je hojně obohacena mými subjektivními názory, které jsou leckdy i kritické ve vztahu k přílišné tvrdosti zákona. Přílišnou tvrdost zákona jsem spatřil například v nemožnosti zastavit a stát s vozidlem po dobu tří minut na parkovišti vyhrazeném pro vozidla označená parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením, zatímco stát na vyhrazeném parkovišti (jež není vyhrazeno osobám se zdravotním postižením) po dobu tří minut je zákonem aprobované jednání. Pokud by řidič stojící na vyhrazeném parkovišti pro vozidla označená parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nikterak oprávněné subjekty v rámci třiminutové výjimky neomezil, pak osobně nevidím důvod, pro postih takového jednání. Současně se domnívám, že vyhrazená parkoviště pro osoby se zdravotním postižením nejsou vytížená v takové míře jako je tomu v případě vyhrazených parkovišť (která nejsou vyhrazená pro vozidla zdravotně postižených osob). Jsem toho názoru, že se v tomto případě jedná o nelogickou

úpravu, která by zasloužila doznat změny, neboť v případě zavedení tříminutové výjimky by nedošlo k porušení žádného zákonem chráněného zájmu.

V kapitole čtvrté jsem popisoval jednotlivé druhy řízení o přestupku, správní tresty, jež za přestupky lze uložit a neformální způsob vyřízení přestupku. Dále jsem se stručně zabýval trestním řízením, rozdílnými podmínkami pro projednání protiprávního jednání v trestním řízení a současně jsem uvedl i hlavní trestné činy, které se na úseku dopravy nejčastěji vyskytují.

Pátá kapitola se týkala opravných prostředků, dozorčích prostředků a ochrany ve správním soudnictví. Popisoval jsem tedy možné prostředky, kterými lze brojit proti rozhodnutím správních orgánů.

Poslední kapitola byla věnována institutu správní diskrece. Popsal jsem pojem samotného institutu, zabýval se aplikací jednotlivých hledisek a v neposlední řadě jsem zmínil, jak lze správní uvážení aplikujícího správního orgánu podrobit přezkumu. Dílčí část této kapitoly tvořilo vyhodnocení dotazníkového šetření, které bylo koncipováno tak, aby umožnilo zkoumat některé okolnosti, které v praxi ovlivňují dopravní policisty při aplikaci správního uvážení.

Správní orgány v rámci správního trestání uplatňují svou pravomoc ukládat správní tresty za protiprávní jednání na úseku dopravy. V řadě případů lze označit svěřením této pravomoci správním orgánům za vhodné řešení. Lze ovšem najít argumenty, které vhodnosti tohoto řešení tolik nenasvědčují. Tím je dle mého názoru třeba absence povinnosti vysokoškolského právního vzdělání, které by státním zaměstnancům v případě složitějších kauz zlepšilo odbornou erudovanost v odvětví správního práva, a tudíž by mohlo příznivě pomoci snížit počet správních rozhodnutí, jež jsou vydaná v rozporu se zákonem. S ohledem na početný okruh osob, kterých by se taková povinnost týkala, je zřejmé, že takový požadavek není proveditelný. Současný právní řád však poskytuje subjektům, jimž bylo zasaženo do jejich práv, dostatečné procesní prostředky k jejich ochraně. Přesto se však domnívám, že vzhledem ke složitosti tohoto právního odvětví spolu s roztříštěností právní úpravy představuje efektivní ochrana práv pro laickou veřejnost mnohdy nelehký úkol, za jejímž účelem budou v mnoha případech muset využít odborných služeb advokáta.

Správní uvážení představuje efektivní institut, jehož prostřednictvím lze individualizovat správní trest. Jedná se však o nelehký úkol, při kterém správní orgán musí zvážit velké množství okolností. Vzhledem k rozmanitosti okolností

každého případu však diskreční pravomoc umožňuje správním orgánům po zvážení jednotlivých hledisek v každém individuálním případě vydat spravedlivé správní rozhodnutí. Pokud by v rámci správního trestání správním orgánům užití tohoto institutu umožněno nebylo, pak bychom se v praxi setkávali s četnými správními rozhodnutími, která by byla nepřiměřeně přísná, a to z důvodu obecnosti zákona, který přirozeně nemůže být konkrétní ve vztahu ke všem možným situacím.

Z dostupných statistických údajů týkajících se vývoje četnosti dopravních přestupků, které v práci uvádím, lze dovodit jejich klesající tendenci. Uvedený úbytek dopravních přestupků může být důkazem postupného naplňování účelu správního trestání. Nezbývá než doufat, aby statistické údaje v nadcházejících letech byly rok, co rok, příznivější.

Resumé

The aim of this thesis is to comprehensively describe the area of administrative sanctions and administrative discretion within the scope set for the thesis.

The first chapter focuses on legal regulations related to the field of administrative traffic law. This chapter highlights the fragmentation of the legal regulation of this area, which is not a mere prerogative of administrative traffic law, but of administrative law in general. Presented here is not only the domestic regulation, but also the regulation at both a European and international level.

The second chapter presents the case law of domestic courts, where the selected court decisions take into account various aspects of the offence such as the extent of social harmfulness, together with the practical consequences for this area.

The third chapter is devoted to several traffic offences. Individual traffic offences are described here, with reference to their legislation. This chapter is profusely enriched by subjective opinions, expressing criticisms of the excessive strictness of the law.

The following chapter describes different types of offence proceedings; the administrative sanctions that can be imposed for offences; and the informal way of dealing with offences. Criminal proceedings are also briefly discussed, as well as the different conditions for dealing with such offences in criminal proceedings. In addition, the most common offences that occur in the traffic sector are highlighted.

The fifth chapter deals with remedies, supervisory measures and protection in the administrative justice system. Here, possible means by which decisions of administrative authorities can be challenged are outlined.

The last chapter focuses on the institute of administrative discretion. The concept of the institute itself is described, as well as the application of the various aspects. Finally, it is highlighted how the administrative discretion of the applying administrative authority can be subject to review. A part of this chapter consisted of an evaluation of a questionnaire.

Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

1. GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.
2. KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.
3. HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2.
4. JEMELKA, L., Vetešník P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-772-9.
5. SKULOVÁ, Soňa. *Správní uvážení: základní charakteristika a souvislosti pojmu*. Brno: Masarykova univerzita, 2003. Acta Universitatis Brunensis Iuridica. ISBN 80-210-3237-5.
6. VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
7. BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
8. KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6.
9. FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. *Správní právo procesní*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-827-6.
10. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1.
11. NOVOPACKÝ, Daniel, VETEŠNÍK Pavel a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-494-1.

12. ŠROMOVÁ, Eva. Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, [2020]. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7554-259-5.
13. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. Správní právo procesní. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-34-9.
14. POTĚŠIL, Lukáš a kol. Správní řád: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2020. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-804-7.

Právní předpisy

1. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
2. Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky
3. Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod
4. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
5. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
6. Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii
7. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
8. Zákon č. 193/2018 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
9. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
10. Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní
11. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
12. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
13. Zákon č. 365/2021 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, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

14. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
15. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
16. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

Mezinárodní legislativní dokumenty

1. Sdělení č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968 (Vídeňská úmluva)
2. Straßenverkehrs-Ordnung

Judikatura

1. Nález Ústavního soudu ze dne 26.11.2002, sp. zn. II. ÚS 296/01
2. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27.03.2018, č.j. 22 Cdo 155/2018-387
3. Nález Ústavního soudu ze dne 31.03.2014, sp. zn. IV. ÚS 2221/13
4. Usnesení Ústavního soudu ze dne 01.06.2011, sp. zn. IV. ÚS 868/11
5. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.05.2011, č. j. 5 As 77/2010–156
6. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30.05.2018, č.j. 10 As 107/2018-36
7. Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 20.10.2014, č.j. 17 A 39/2014-45
8. Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 15.04.2015, č.j. 15 A 14/2015-35
9. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.02.2013, č.j. 9 As 135/2012-27
10. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.01.2014, č.j. 6 As 110/2013–52
11. Usnesení Ústavního soudu ze dne 05.04.2011, sp. zn. I.ÚS 2632/10
12. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21.04.2021, č.j. 14 A 116/2020–34
13. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20.05.2021, č.j. 1 As 373/2020–40
14. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16.01.2018, č.j. 8 As 108/2017-34

15. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2019, č.j. 5 As 203/2017–28
16. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13.12.2004, č.j. 7 As 43/2004–51
17. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 05.06.2018, č.j. 4 As 96/2018–45

Odborné články

1. KOPECKÝ, Zdeněk, HOŘÍN, Jaroslav, PAVLÍČEK, Kamil. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. *POLICISTA*. 2009, 2009(1). ISSN 1211-7943
2. PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament* [online]. 2022, [cit. 2022-12-08]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>
3. UŘIČAŘ, Miroslav a Alexandr LIOLIAS. Užívání elektronických zařízení během řízení motorového vozidla. *Epravo.cz* [online]. 2020 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/uzivani-elektronickych-zarizeni-behem-rizeni-motoroveho-vozidla-111801.html?mail>
4. Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. *Ministerstvo vnitra* [online] 2022 [cit. 2023-03-09]. s. 44. Dostupné z: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiqgoysjtf9AhUG8bsIHYSJcm4QFnoECBAQAQ&url=https://www.mvcr.cz/soubor/soubor%2Fpruvodce-novou-upravou-prestupkoveho-prava.aspx&usq=A0vVaw22_g0-iBjKZskckBnjcl2J
5. Metodické doporučení - Vady příkazových bloků, jejich důsledky a jejich možná náprava. *Ministerstvo vnitra* [online] 2019 [cit. 2023-03-11]. s. 17. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/metodicke-doporuceni-vady-prikazovych-bloku-jejich-dusledky-a-jejich-mozna-naprava.aspx>

6. GŘÍBKOVÁ, Petra. Judikatura jako fenomén. *Právní prostor* [online]. 2018 [cit. 2022-12-27]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/judikatura-jako-fenomen>

Internetové zdroje

1. ZVEŘEJNĚNÉ INFORMACE 2019: Počty přestupků. *Policie ČR* [online]. 2019 [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2019-pocty-prestupku.aspx>
2. Jak probíhá přestupkové řízení a jaká máte práva?. *AZ LEGAL, advokátní kancelář* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://azlegal.cz/jak-probiha-prestupkove-rizeni-a-jaka-mate-prava/>
3. PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY 2022: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy* [online] 2023 [cit. 2023-03-15]. s. 5. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

Ostatní zdroje

1. Důvodová zpráva k zákonu č. 293/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů. Beck-online, [online] 2017 [cit. 2023-01-03]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqge3v6mrzgnpwi6q&groupIndex=1&rowIndex=0&refSource=search>

2. Vládní návrh zákona včetně důvodové zprávy, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Sněmovní tisk 366/0, volební období č. 9. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=366&CT1=0>

Zkratky

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. „Ústava“ | Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky |
| 2. „Listina základních práv a svobod“ | Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod |
| 3. „Kompetenční zákon“ | Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky |
| 4. „zákon o silničním provozu“ | Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů |
| 5. „přestupkový zákon“ | Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich |
| 6. „správní řád“ | Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád |
| 7. „soudní řád správní“ | Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní |

Seznam grafů

Graf č. 1 - Znázornění míry významnosti jednání osoby podezřelé ze spáchání dopravního přestupku.....	70
Graf č. 2 - Znázornění míry četnosti užití mimořádného snížení výměry pokuty .71	
Graf č. 3 - Grafické vyjádření procentuální míry odhadu celkového počtu vyřízení dopravních přestupků domluvou.....	74