

Vládní návrh

ZÁKON

ze dne ... 2021,

kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o Policii České republiky

Čl. I

V zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění zákona č. 41/2009 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 150/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 459/2011 Sb., zákona č. 105/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 303/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 318/2015 Sb., zákona č. 51/2016 Sb., zákona č. 188/2016 Sb., zákona č. 65/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 205/2017 Sb., zákona č. 222/2017 Sb., zákona č. 304/2017 Sb., zákona č. 111/2019 Sb. a zákona č. .../2020 Sb., se za § 42 vkládají nové § 42a až 42d, které včetně nadpisů znějí:

„§ 42a

Oprávnění policisty při kontrole motorového vozidla požadovat uhrazení nedoplatku

(1) Policista je oprávněn při kontrole motorového vozidla požadovat po řidiči tohoto vozidla uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele tohoto vozidla na pokutě za přešůpek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě, umožní-li mu uhrazení nedoplatku na místě kontroly motorového vozidla v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty, a to pouze v případě, pokud

- a) byla pokuta, jejímž neuhrazením vznikl nedoplatek, uložena celním úřadem, nebo
- b) byl nedoplatek na této pokutě předán k vymáhání obecnému správci daně.

(2) Nedoplatkem se pro účely tohoto zákona rozumí nedoplatek, u kterého není povoleno posečkání jeho úhrady nebo rozložení jeho úhrady na splátky.

(3) Poskytnutí informace o nedoplatku podle odstavce 1 provozovatele motorového vozidla řidiči tohoto vozidla není porušením mlčenlivosti podle daňového řádu.

(4) Je-li nedoplatek podle odstavce 1 uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, policista vystaví řidiči tohoto vozidla potvrzení o jeho uhrazení. Je-li nedoplatek podle odstavce 1 uhrazen v hotovosti, předá policie peněžní prostředky nejpozději následující pracovní den obecnému správci daně příslušnému podle místa jeho uhrazení.

(5) Generální ředitelství cel poskytne policii způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup informace nezbytné pro účely zjištění výše nedoplatku podle odstavce 1.

§ 42b

Zadržení tabulek státní poznávací značky a zabránění v jízdě motorového vozidla

(1) Není-li nedoplatek podle § 42a odst. 1 uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, přikáže policista řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a

a) zadrží tabulky státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) motorového vozidla; pokud je řidič motorového vozidla odmítne na výzvu policisty vydat, tabulky registrační značky odejme, nebo

b) zabrání motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(2) Policista o zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla sepíše úřední záznam, který obsahuje

a) údaje o kontrolovaném motorovém vozidle,

b) údaje o osobě, která byla řidičem kontrolovaného motorového vozidla v době zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla,

c) identifikační údaje osoby, která má nedoplatek podle § 42a odst. 1,

d) výši nedoplatku podle § 42a odst. 1,

e) údaje o útvaru policie, kde je možné nedoplatek podle § 42a odst. 1 uhradit nebo prokázat jeho uhrazení, vyzvednout zadržené tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, a času, kdy je tak možné učinit,

f) poučení o důsledku zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla a

g) poučení o možnosti podat stížnost podle § 42d.

(3) Policista předá stejnopis úředního záznamu podle odstavce 2 řidiči kontrolovaného motorového vozidla.

(4) Není-li řidič kontrolovaného motorového vozidla současně jeho provozovatelem, vyzvedne policie o zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla provozovatele tohoto vozidla, je-li to bez zbytečných obtíží možné. Ve vyzvednutí provozovatele motorového vozidla, je-li osobou, která má nedoplatek podle § 42a odst. 1, uvede policie údaje podle odstavce 2, s výjimkou údaje o výši nedoplatku řidiče kontrolovaného motorového vozidla. Ve vyzvednutí provozovatele motorového vozidla, který není osobou, která má nedoplatek podle § 42a odst. 1, uvede policie údaje podle odstavce 2 písm. a), b) a e) až g).

(5) Škody způsobené v souvislosti se zadržením tabulek registrační značky nebo s použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, zejména škody způsobené omezením užívání motorového vozidla, náklady spojené s jízdou motorového vozidla do místa odstavení a s odstavením tohoto vozidla jdou k tíži osoby, která má nedoplatek podle § 42a odst. 1. Odpovědnost řidiče nebo provozovatele motorového vozidla za vozidlo, náklad a přepravované osoby není zadržením tabulek registrační značky nebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla dotčena.

(6) Policista není oprávněn zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla a zabránit motorovému vozidlu v jízdě, jedná-li se o vozidlo základních složek integrovaného

záchranného systému, ozbrojených sil, bezpečnostních sborů, jednotek požární ochrany, zpravodajských služeb, Horské služby, obecní policie nebo vozidlo osoby požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodní smlouvy.

(7) Policista nemusí v případech hodných zvláštního zřetele zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla nebo zabránit motorovému vozidlu v jízdě. O tomto postupu sepíše úřední záznam, který obsahuje

- a) údaje o kontrolovaném motorovém vozidle,
- b) údaje o osobě, která byla řidičem kontrolovaného motorového vozidla,
- c) identifikační údaje osoby, která má nedoplatek podle § 42a odst. 1,
- d) výši nedoplatku podle § 42a odst. 1, a
- e) důvod, pro který policista nepostupoval podle odstavce 1.

(8) O zadržení tabulek registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice informuje policie Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup.

§ 42c

Vrácení tabulek registrační značky a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla

(1) Pokud řidič motorového vozidla, který není jeho provozovatelem, a provozovatel tohoto vozidla nemají nedoplatek podle § 42a odst. 1, je řidič motorového vozidla, který není jeho provozovatelem, oprávněn

- a) vyzvednout si zadržené tabulky registrační značky, nebo
- b) domáhat se odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(2) Provozovatel motorového vozidla, který nemá nedoplatek podle § 42a odst. 1, je oprávněn

- a) vyzvednout si zadržené tabulky registrační značky, nebo
- b) domáhat se odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(3) Pokud tabulky registrační značky nebyly vyzvednuty do 1 roku od jejich zadržení, předá je policie příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, jde-li o tabulky registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice, v ostatních případech prostřednictvím zastupitelského úřadu státu poslední registrace motorového vozidla.

(4) O vyzvednutí tabulek registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice podle odstavců 1 a 2 a o jejich předání příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností podle odstavce 3 informuje policie Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup.

§ 42d

Stížnost

Proti postupu policisty nebo policie podle § 42a až 42c lze podat stížnost.“.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o Celní správě České republiky

Čl. II

V zákoně č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 164/2013 Sb., zákona č. 308/2013 Sb., zákonného opatření Senátu č. 344/2013 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 80/2019 Sb., zákona č. 111/2019 Sb., zákona č. 206/2019 Sb., zákona č. 283/2020 Sb. a zákona č. .../2020 Sb., se za § 35a vkládají nové § 35b až 35e, které včetně nadpisů znějí:

„§ 35b

Oprávnění při kontrole dopravních prostředků a jejich nákladů požadovat uhrazení nedoplatku

(1) Celník je oprávněn při kontrole dopravních prostředků a jejich nákladů požadovat po řidiči motorového vozidla uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele tohoto vozidla na pokutě za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě, umožní-li mu uhrazení tohoto nedoplatku na místě kontroly motorového vozidla v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty, a to pouze v případě, pokud

- a) byla pokuta, jejímž neuhrazením vznikl nedoplatek, uložena celním úřadem, nebo
- b) byl nedoplatek na této pokutě předán k vymáhání obecnému správci daně.

(2) Nedoplatkem se pro účely tohoto zákona rozumí nedoplatek, u kterého není povoleno posečkání jeho úhrady nebo rozložení jeho úhrady na splátky.

(3) Poskytnutí informace o nedoplatku podle odstavce 1 provozovatele motorového vozidla řidiči tohoto vozidla není porušením mlčenlivosti podle daňového řádu.

(4) Je-li nedoplatek podle odstavce 1 uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, celník vystaví řidiči tohoto vozidla potvrzení o jeho uhrazení.

§ 35c

Zadržení tabulek státní poznávací značky a zabránění v jízdě motorového vozidla

(1) Není-li nedoplatek podle § 35b odst. 1 uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, přikáže celník řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a

- a) zadrží tabulky státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) motorového vozidla; pokud je řidič motorového vozidla odmítne na výzvu celníka vydat, tabulky registrační značky odejme, nebo
- b) zabrání motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(2) Celník o zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla sepíše úřední záznam, který obsahuje

- a) údaje o kontrolovaném motorovém vozidle,
- b) údaje o osobě, která byla řidičem kontrolovaného motorového vozidla,
- c) identifikační údaje osoby, která má nedoplatek podle § 35b odst. 1,

- d) výši nedoplatku podle § 35b odst. 1,
- e) údaje o celním úřadu, kde je možné nedoplatek podle § 35b odst. 1 uhradit nebo prokázat jeho uhrazení, vyzvednout zadržené tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, a času, kdy je tak možné učinit,
- f) poučení o důsledku zadržetí tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla a
- g) poučení o možnosti podat stížnost podle § 35e.

(3) Celník předá stejnopis úředního záznamu podle odstavce 2 řidiči kontrolovaného motorového vozidla.

(4) Není-li řidič kontrolovaného motorového vozidla současně jeho provozovatelem, vyzoomí celní úřad o zadržetí tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla provozovatele tohoto vozidla, je-li to bez zbytečných obtíží možné. Ve vyzoomění provozovatele motorového vozidla, je-li osobou, která má nedoplatek podle § 35b odst. 1, uvede celní úřad údaje podle odstavce 2, s výjimkou údaje o výši nedoplatku řidiče kontrolovaného vozidla. Ve vyzoomění provozovatele motorového vozidla, který není osobou, která má nedoplatek podle § 35b odst. 1, uvede celní úřad údaje podle odstavce 2 písm. a), b) a e) až g).

(5) Škody způsobené v souvislosti se zadržetím tabulek registrační značky nebo s použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, zejména škody způsobené omezením užívání motorového vozidla, náklady spojené s jízdou motorového vozidla do místa odstavení a s odstavením tohoto vozidla jdou k tíži osoby, která má nedoplatek podle § 35b odst. 1. Odpovědnost řidiče nebo provozovatele motorového vozidla za vozidlo, náklad a přepravované osoby není zadržetím tabulek registrační značky nebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla dotčena.

(6) Celník není oprávněn zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla a zabránit motorovému vozidlu v jízdě, jedná-li se o vozidlo základních složek integrovaného záchranného systému, ozbrojených sil, bezpečnostních sborů, jednotek požární ochrany, zpravodajských služeb, Horské služby, obecní policie nebo vozidlo osoby požívající výsad a imunit podle jiného právního předpisu nebo mezinárodní smlouvy.

(7) Celník nemusí v případech hodných zvláštního zřetele zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla nebo zabránit motorovému vozidlu v jízdě. O tomto postupu sepíše úřední záznam, který obsahuje

- a) údaje o kontrolovaném motorovém vozidle,
- b) údaje o osobě, která byla řidičem kontrolovaného motorového vozidla,
- c) identifikační údaje osoby, která má nedoplatek podle § 35b odst. 1,
- d) výši nedoplatku podle § 35b odst. 1, a
- e) důvod, pro který celník nepostupoval podle odstavce 1.

(8) O zadržetím tabulek registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice informuje celní úřad Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup.

§ 35d

Vrácení tabulek registrační značky a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla

(1) Pokud řidič motorového vozidla, který není jeho provozovatelem, a provozovatel tohoto vozidla nemají nedoplatek podle § 35b odst. 1, je řidič motorového vozidla, který není jeho provozovatelem, oprávněn

- a) vyzvednout si zadržené tabulky registrační značky, nebo
- b) domáhat se odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(2) Provozovatel motorového vozidla, který nemá nedoplatek podle § 35b odst. 1, je oprávněn

- a) vyzvednout si zadržené tabulky registrační značky, nebo
- b) domáhat se odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

(3) Pokud tabulky registrační značky nebyly vyzvednuty do 1 roku od jejich zadržení, předá je celní úřad příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, jde-li o tabulky registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice, v ostatních případech prostřednictvím zastupitelského úřadu státu poslední registrace motorového vozidla.

(4) O vyzvednutí tabulek registrační značky motorového vozidla registrovaného v České republice podle odstavců 1 a 2 a o jejich předání příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností podle odstavce 3 informuje celní úřad Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup.

§ 35e

Stížnost

Proti postupu celníka nebo celního úřadu podle § 35b až 35d lze podat stížnost.“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o silniční dopravě

Čl. III

V § 36 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/2017 Sb., zákona č. 115/2020 Sb. a zákona č. 337/2020 Sb., se doplňuje odstavec 7, který zní:

„(7) Pokuta uložená za přestupek podle tohoto zákona, která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnímu správci daně k vymáhání a nebyla vybrána nebo vymožena tímto obecním úřadem, je z 30 % příjmem státního rozpočtu a ze 70 % příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.“.

Čl. IV

Přechodné ustanovení

Pokuta uložená za přestupek podle zákona č. 111/1994 Sb., která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnímu správci daně k vymáhání přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, je příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.

ČÁST ČTVRTÁ

Změna zákona o pozemních komunikacích

Čl. V

V § 43 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb. a zákona č. 227/2019 Sb., se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Pokuta uložená za přestupek podle tohoto zákona, která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnému správci daně k vymáhání a nebyla vybrána nebo vymožena tímto obecním úřadem, je z 30 % příjmem státního rozpočtu a ze 70 % příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil, nejedná-li se o pokutu podle § 42b odst. 1 písm. u).“.

Čl. VI

Přechodné ustanovení

Pokuta uložená za přestupek podle zákona č. 13/1997 Sb., která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnému správci daně k vymáhání přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, je příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.

ČÁST PÁTÁ

Změna zákona o silničním provozu

Čl. VII

V § 125e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 230/2014 Sb., zákona č. 183/2017 Sb. a zákona č. 337/2020 Sb., se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Pokuta uložená za přestupek podle tohoto zákona, která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnému správci daně k vymáhání a nebyla vybrána nebo vymožena tímto obecním úřadem, je z 30 % příjmem státního rozpočtu a ze 70 % příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.“.

Čl. VIII

Přechodné ustanovení

Pokuta uložená za přestupek podle zákona č. 361/2000 Sb., která byla předána obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnému správci daně k vymáhání přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, je příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.

ČÁST ŠESTÁ

Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Čl. IX

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 zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 193/2003 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 237/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 137/2008 Sb., zákona č. 383/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 297/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 169/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 227/2019 Sb., zákona č. 52/2020 Sb. a zákona č. 337/2020 Sb., se mění takto:

1. V § 7b odst. 2 se na konci písmene b) slovo „a“ nahrazuje čárkou, na konci odstavce 2 se tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno d), které zní:
„d) tabulky registrační značky nebo registrační značky na přání vozidla nejsou vedeny Policií České republiky nebo orgány Celní správy České republiky jako zadržené postupem podle jiného právního předpisu.“.
2. V § 7c odst. 1 písm. a) se za slovo „žádá“ vkládají slova „, pokud nejsou tabulky registrační značky nebo registrační značky na přání vedeny Policií České republiky nebo orgány Celní správy České republiky jako zadržené postupem podle jiného právního předpisu“.
3. V § 7e se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Obecní úřad obce s rozšířenou působností registrační značku nebo registrační značku na přání a tabulky s touto značkou nevydá, pokud jsou tabulky registrační značky nebo registrační značky na přání vedeny Policií České republiky nebo orgány Celní správy České republiky jako zadržené postupem podle jiného právního předpisu.“.

ČÁST SEDMÁ

ÚČINNOST

Čl. X

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2021.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

OBECNÁ ČÁST

1. Název právního předpisu

Předložený návrh, kterým se upravuje působnost Policie České republiky a orgánů Celní správy České republiky (dále jen „orgány celní správy“), je souborem novel těchto zákonů:

- 1) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o Policii ČR“) a
- 2) zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Celní správě ČR“).

Současně se navrhuje i související novela

- 3) zákona 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 (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“);
- 4) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“);
- 5) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“);
- 6) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

2. Popis a zhodnocení stávající právní úpravy

Za současné právní úpravy mohou orgány celní správy vymáhat pokutu pouze tehdy, pokud u přestupce zjistí majetek v České republice (např. mzda, účet u banky, nemovitost – viz „Daňová exekuce“, § 178 odst. 5 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „daňový řád“), což je u pokut uložených cizinci výjimečné. V první fázi řízení probíhá ověřování základních identifikačních údajů uvedených v nezaplacených příkazech. Velmi problematické je ověřování údajů především u cizinců vzhledem k tomu, že dostupné údaje z cestovního dokladu nejsou úplné, nelze z nich zjistit přesnou adresu a přestupce není povinen doložit adresu jiným dokladem (uvádí se pouze název státu, číslo cestovního dokladu a datum narození).

Policista nebo celník, mohou při kontrole vozidla využít institut kauce, případně zabránění v jízdě vozidla, ale pouze tehdy, je-li řidič podezřelý ze spáchání přestupku a je-li důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o tomto konkrétním přestupku nebo v případě, že by vymáhání uložené pokuty za tento přestupek bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo možné vůbec.

Policista nemá v současné době přístup do evidence nezaplacených pokut uložených příkazem na místě a předaných do dělené správy, tj. nemůže při kontrole zjistit, zda řidič nebo provozovatel kontrolovaného vozidla má či nemá jiné nedoplatky. Současné legislativní řešení kauce a zabránění v jízdě vozidla se vztahuje pouze na právě řešený dopravní přestupek, nikoliv na vymahatelnost pravomocně uložených nezaplacených pokut.

Institut kaucí a zabránění v jízdě vozidla jsou upraveny v § 35c a násl. zákona o silniční dopravě, § 43a a násl. zákona o pozemních komunikacích a v § 124a a násl. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností projednávají nejvíce dopravních přestupků podle §124 odst. 5 písm. j) zákona o silničním provozu. V případě obcí, které využívají kamerové systémy, je značná část těchto přestupků dokumentována těmito automatizovanými systémy a řešena na základě objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla podle § 10 odst. 3, resp. § 125f a násl. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

Cca 56 - 62 % pokut pravomocně uložených obecním úřadem obce s rozšířenou působností je uhrazeno. Vymahatelnost práva v případě zahraničních subjektů, pokud byl učiněn alespoň jeden úkon ve věci (výzva k uhrazení určené částky, popř. výzva k podání vysvětlení za účelem zjištění totožnosti řidiče), se pohybuje mezi 28 až 57 %.

Unijní právní předpisy související s vymahatelností dopravních přestupků upravují pouze poskytování informací a s tím související spolupráci členských států EU. Z těchto předpisů lze uvést směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu a směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii. Směrnice upravují výměnu informací o osobách zapsaných v registru vozidel a povinnost zaslat informační dopis týkající se předmětného řízení. Transpoziční lhůta směrnice (EU) 2015/413 uplynula 6. května 2015, přičemž předmětná směrnice je transponována do českého právního řádu zejména zákonem o silničním provozu (viz § 125j odst. 1 a 2) a zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (viz § 5 odst. 8).

Transpoziční lhůta směrnice (EU) 2019/520 uplyne až 19. října 2021, směrnice doposud nebyla do českého právního řádu transponována.

Jak vyplývá ze Zprávy Komise Evropskému Parlamentu a Radě o uplatňování směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu¹, zpracované na základě bodu 18 Směrnice² „přibližně u 50 %

¹ Zprávu vydala Komise pod označením COM (2016)744 dne 29. 11. 2016. V té době bylo do modulu CBE připojeno 23 z 28 členských států.

² (18) Komise by ve své zprávě určené Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování této směrnice členskými státy měla přezkoumat, zda je v souladu s právními předpisy a postupy členských států třeba vypracovat společná kritéria pro následné postupy členských států v případě nezaplacení pokuty. V této zprávě by se měla Komise zaměřit zejména na postupy mezi příslušnými orgány členských států při předávání konečného rozhodnutí o uložení sankce nebo pokuty a rovněž na uznávání a vymáhání konečného rozhodnutí.

vyšetřovaných dopravních deliktů spáchaných zahraničními pachateli se v současnosti nedaří vymáhat sankce“. Za hlavní příčiny Komise uvedla fakt, že rozhodnutí o přestupcích vydaná členskými státy nespádají pod působnost rámcového rozhodnutí 2005/214/SVV v důsledku přetrvávající právní nejistoty výkladu pojmu „přezkum soudem, který je příslušný taktéž ve věcech trestních“, a nedostatečnou spoluprací mezi členskými státy při vyšetřování dopravních deliktů.

Zkušenosti ze zahraničí:

- 1) Většina zemí EU má nastavený systém, který motivuje přestupce sníženou sazbou pokuty, pokud pokutu zaplatí na místě přestupku (obdoba našeho příkazu na místě). V řadě států je rovněž legislativně upravena objektivní odpovědnost provozovatele vozidla (např. Nizozemsko, Řecko, Polsko, Estonsko, Francie, Irsko), která umožňuje subsidiárně přenést odpovědnost na provozovatele vozidla. V Německu je možné v případě nesdělení řidiče nařídít provozovateli vozidla vést knihu jízd. V některých zemích je povinnost vlastníka, resp. provozovatele vozidla sdělit řidiče, který vozidlo řídil v době přestupku (např. Francie, pokud se jedná o služební vozidla).
- 2) Pokud přestupce na místě dlužnou částku neuhradí, přistupuje oprávněný orgán k použití zajišťovacího, resp. donucovacího institutu – např. zadržení řidičského průkazu, tabulek státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“), movitých věcí (např. vozidla, osobních věcí) nebo k použití institutu kauce.

Např. ve Slovenské republice existuje systém, který fungoval v minulosti i v České republice. Pokud nemá řidič na místě hotovost na zaplacení splatné pokuty, je mu přímo na místě zajištěn řidičský průkaz, vystaven náhradní doklad, který platí pouze na území Slovenské republiky, a stanovena 15ti denní lhůta, do kdy musí pokutu uhradit. Pokud pokutu do stanovené doby neuhradí, je mu řidičský průkaz do 30ti dnů zadržen rozhodnutím. (§ 71 a § 72 zákona č. 8/2009 Z.z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ve znění pozdějších předpisů). V zákonem stanovených případech je možné zajistit i osvědčení o registraci vozidla nebo registrační značky vozidla (např. pokud řidič vozidla neuhradí mýto a je mu uložena pokuta, kterou nemůže na místě zaplatit; zajištění je možné i tehdy, pokud řidič poruší sociální předpisy, vozidlo přesáhne přípustnou celkovou hmotnost, řidič nepředloží potvrzení o povinném ručení apod.).

- Německo: Pokud nemá podezřelý z přestupku trvalé bydliště nebo pobyt na území Německa, musí zplnomocnit osobu v působnosti příslušného soudu k převzetí doručovaných písemností a složení peněžité záruky za uhrazení pokuty (§ 132 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 StPO i. V. m. § 46 OWiG). Pokud dotčená osoba odmítne uhradit pokutu, může jí být zabaven dopravní prostředek a jiné věci ve vlastnictví, které má u sebe (§ 132 Abs.. 2 S. 1 StPO i. V. m. § 46 OWiG). Musí být však dodržena zásada proporcionality (tj. hodnota zabavených věcí nesmí překročit očekávanou pokutu včetně poplatků a výdajů).

Pokud není pokuta dobrovolně zaplácena, je zahájeno exekuční řízení, které je vedeno finančními úřady. Pokud dotčená osoba nebude ochotna zaplatit stanovenou pokutu, může být osoba vzata do donucovací vazby v délce do 6ti týdnů, resp. 3 měsíců dle výše pokuty, pokud pokuta není uhrazena a osoba nepředložila důkazy o své platební neschopnosti (§ 95

a 96 OWiG).

- Obdobná úprava platí i v Rakousku. I podle § 37 rakouského zákona o trestním právu správním (VStG, 1991 ve znění z 8. 10. 2019) je možné nařídít složení kauce, existuje-li podezření, že se osoba bude vyhýbat potrestání nebo vymáhání trestu nebo pokud by stíhání nebo vymáhání trestu nebylo možné nebo by vyžadovalo úsilí nepřiměřené významu poškození či ohrožení chráněného právního zájmu. V případě, že není uhrazena pravomocně uložená pokuta, je dlužníku zaslána upomínka (zpoplatněná paušální částkou) peněžité sankce je vymáhána. Není-li možné peněžité tresty vymoci, musí být stanoven náhradní trest odnětí svobody (§ 16 a § 54b a násl. VStG). Náhradní trest odnětí svobody nesmí překročit maximální trest odnětí svobody uložený za správní přestupek a, není-li stanoveno jinak, nesmí překročit dva týdny. Náhradní odnětí svobody delší než šest týdnů není přípustné. Na náklady spojené s výkonem trestu vězni přispívají, pokud ve výkonu nepracují. V případě, že osoba není schopna uhradit najednou celou částku, lze povolit splátkový kalendář.

3) Třetí systém je založený na uplatnění zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut podle Rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut. Předmětem uznání a výkonu na území České republiky může být pravomocné rozhodnutí jiného členského státu EU, kterým byla uložena některá z těchto peněžitých sankcí nebo peněžitých plnění:

- a) peněžité tresty (sankce za trestný čin) *nebo pokuta* (sankce za jiný přestupek),
- b) povinnost odškodnit oběť trestného činu,
- c) povinnost nahradit náklady řízení, v němž byla dotčená osoba odsouzena za trestný čin nebo postižena za jiný přestupek, ve prospěch státu,
- d) povinnost zaplatit peněžitou částku do veřejného fondu nebo ve prospěch organizace na podporu obětí.

Rozhodnutí je sice možné použít i na pokuty ukládané za dopravní přestupky, ale z definice rozhodnutí vyplývá, že uvedený postup se vztahuje na pravomocné rozhodnutí jiného členského státu EU o peněžité sankci nebo jiném peněžitém plnění, které bylo vydáno

1. soudem v trestním řízení,
2. jiným orgánem než soudem v trestním řízení za předpokladu, že se lze domáhat projednání věci před soudem v trestním řízení [týká se jen rozhodnutí podle odstavce 1 písm. a), c) nebo d)],
3. jiným orgánem než soudem v jiném než trestním řízení (*např. správním orgánem*) za předpokladu, že se lze domáhat projednání věci před soudem v trestním řízení [týká se jen rozhodnutí podle odstavce 1 písm. a), c) nebo d)].

Rámcové rozhodnutí se vztahuje na *peněžité tresty nebo pokuty od 70 Eur výše*.

Rozsah tohoto průniku správní spolupráce do mezinárodní justiční spolupráce v trestních věcech byl dlouhou dobu nejasný z důvodu nevyřešení otázky, zda pojem trestní řízení, které má navazovat na řízení před správním orgánem, má být vykládán formálně (tj. je třeba, aby rozhodoval trestní soud podle trestního řádu), nebo materiálně (může rozhodovat

i jiný než trestní soud podle jiného procesního předpisu než podle trestního řádu a stačí, když v takovém řízení jsou dodržovány trestněprávní záruky podle čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva spravedlnosti č. j.: MSP-35/2015-MOT-J/39 ze dne 21. 9. 2018 opírajícího se o rozsudek Soudního dvora ze dne 14. 11. 2013 ve věci C-60/12 Marián Baláž, příslušné orgány České republiky jsou povinny za splnění podmínek Rámcového rozhodnutí 2005/214/SVV uznat a vykonat rozhodnutí zahraničních (ve stanovisku konkrétně rakouských) orgánů, kterým je uložena peněžité sankce za spáchání přestupku na úseku porušení pravidel silničního provozu, ale naopak není možné vymáhat pokuty za porušení pravidel silničního provozu uložené příslušným orgánem České republiky v rámci správního řízení, neboť není naplněna definice rozhodnutí podle čl. 1 písm. a) bod iii) Rámcového rozhodnutí.

Správní právo trestní uplatňuje kromě Rakouska také Německo, Slovinsko, Švédsko.

3. Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy a vysvětlení její nezbytnosti

Důvodem předložení návrhu je dlouhodobě nedostatečná vymahatelnost pravomocně uložených pokut, zejména pokut uložených příkazem na místě Policií České republiky a orgány celní správy, ale i pokut uložených obecními úřady obcí s rozšířenou působností či obecní policií. Nízká míra respektování právních předpisů v oblasti dopravy na území České republiky se podílí na nízké úrovni bezpečnosti silničního provozu České republiky oproti jiným státům Evropské unie, včetně počtu usmrcených osob z dopravních nehod.³

Pokud je ukladatelem pokuty uložené příkazem na místě Policie České republiky, a pokuta není na místě uhrazena, jsou nezaplacené pokuty předávány v rámci tzv. dělené správy orgánům celní správy k vymožení. Neuhrzeno je cca 60 % předaných pokut. Cca 70 % pokut předaných Policií České republiky do dělené správy tvoří pokuty uložené dopravními inspektoráty Policie České republiky podle zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích (dále jen „dopravní přestupky“).

Varianta 0

V případě nulové varianty by přetrvával stávající stav, kdy by účinnost legislativy a legislativně zakotvených sankcí za porušení právních předpisů byla snížena nedostatečnou vymahatelností práva, zejména u přestupků, jichž se opakovaně dopouštějí zahraniční řidiči či provozovatelé vozidla. Důsledkem nedostatečné vymahatelnosti práva v České republice jsou zejména:

³ Podle posledního dostupného evropského srovnání (za rok 2019) je počet úmrtí na silnicích na milion obyvatel v České republice stále nad průměrem EU

Průměr zemí EU v roce 2019

51 usmrcených na milion obyvatel

Česká republika v roce 2019

58 usmrcených na 1 milion obyvatel

To Českou republiku řadí na 17. místo z 27 států Evropské unie. Za evropským průměrem zaostala o téměř 14 %.

V období let 2012 - 2019 bylo do 30 dní od nehody usmrceno v České republice 5 285 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům Národní strategie BESIP o 1 013 více (+24 %). (Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i)

- opakované porušování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích České republiky,
- porušování předpisů v silniční dopravě, především nedodržování tzv. sociálních předpisů (stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo odpočinku), které má negativní vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- snížení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v systému časového zpoplatnění a elektronického mýta; (z těchto prostředků jsou hrazeny např. sanace nehodových úseků, výstavba, modernizace, opravy a údržba pozemních komunikací, zkvalitnění dopravní infrastruktury a další výdaje.)
- poškozování pozemních komunikací přetíženými vozidly, vyšší riziko závažných následků v případě dopravní nehody,
- negativní dopad na bezpečnost silničního provozu a respektování právních předpisů na území České republiky,
- negativní dopad na plynulost dopravy v případě dopravní nehody, jejíž příčinou bylo nerespektování právních předpisů v oblasti dopravy
- následky dopravních nehod na životě a zdraví účastníků silničního provozu a hmotné škody způsobené dopravními nehodami, včetně socioekonomických nákladů s tím spojených.

Potřeba legislativního řešení, které by přispělo k vyšší vymahatelnosti práva, vychází z opatření

- Ú 5.4 Akčního programu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 schváleného usnesením vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017: „Zefektivnění vymahatelnosti na místě nezaplacených příkazových pokut“,
- Ú5.2: „Pravidelně vyhodnocovat účinnost vymahatelnosti práva v oblasti dopravních přestupků. V případě, že stávající systém není dostatečným nástrojem pro vymození práva, přijmout odpovídající legislativní úpravy“ a
- Ú5.3: „Zefektivnit přeshraniční vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním vybraných dopravních přestupků (zprovoznění modulu CBE) EUCARIS“.

Vymahatelnost práva je i jednou z priorit připravované Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021 – 2030.

Navrhované řešení bylo uvažováno (kromě varianty 0, která odpovídá zachování stávajícího stavu) ve dvou variantách, legislativně zpracována byla varianta I:

Varianta I

Cílem Varianty I (širší varianta) je zvýšení vymahatelnosti pravomocných a do splatnosti nezaplacených pokut za dopravní přestupky, které byly uloženy policejním orgánem, obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo obecní policií a předány k vymození orgánům celní správy v rámci tzv. dělené správy, nebo které byly uloženy celním úřadem. Neméně důležitým cílem je zájem státu na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a respektu k dodržování právních předpisů.

Důvodem předložení Varianty I je požadavek Ministerstva dopravy, obcí a krajů na rozšíření návrhu o nevyvozené pokuty uložené obecním úřadem obce s rozšířenou působností, případně obecní policií a předané orgánům celní správy v rámci tzv. dělené správy k vymožení, který vychází zejména z velkého množství nezaplacených pokut za dopravní přestupky. Z pravomocně uložených pokut za přestupek provozovatele vozidla podle zákona o silničním provozu bylo v průměru uhrazeno 56 - 62 %, vymahatelnost práva v případě zahraničních subjektů, pokud byl učiněn alespoň jeden úkon ve věci (výzva k uhrazení určené částky, popř. výzva k podání vysvětlení za účelem zjištění totožnosti řidiče), se pohybovala mezi 28 až 57 %.

Zároveň jde o variantu, u níž je zaručen stejný přístup k osobě, která má nedoplatek na pokutě uložené za dopravní přestupek bez ohledu na to, zda pokutu uložila např. Policie České republiky nebo obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Po zvážení všech možností řešení, včetně implementace zahraniční úpravy (viz Závěrečná zpráva, kpt. „Možnosti využití zahraniční úpravy“), byla jako nejvhodnější řešení po konzultaci s Ministerstvem dopravy, přijata úprava založená na obdobném principu, jako je dnes platná a v praxi běžně používaná legislativní úprava kaucí podle zákona o silniční dopravě, zákona o silničním provozu a zákona o pozemních komunikacích. Pokud kauce nebyla složena, je použit technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (případně je vozidlo odtaženo), a to bez ohledu na to, zda je řidič, který se dopustil přestupku, provozovatelem kontrolovaného vozidla.

V navrhované právní úpravě tedy vycházíme z principu: „uhrazení nedoplatku nebo imobilizace vozidla“. Na rozdíl od kaucí ale řešíme v navrhovaném případě již pravomocnou pokutu, tj. nelze v navrhované právní úpravě použít podmínku, „že se osoba podezřelá z přestupku bude vyhýbat řízení o přestupku“ (neboť pokuta již byla uložena příkazem na místě nebo ve správním řízení a je pravomocná). Ze stejného důvodu není v případě nedoplatku na pokutě na místě ani posuzování podmínky důvodné obavy, „že by případné vymáhání pravomocné pokuty nebylo vůbec možné“ – tato podmínka již nastala: pokuta nebyla do splatnosti uhrazena a nedoplatek je exekučním titulem. Nedoplatek nebyl uhrazen ani na místě kontroly motorového vozidla.

Na rozdíl od kauce, která je peněžitou zárukou, že se podezřelý z přestupku nebude vyhýbat přestupkovému řízení, uložení nebo úhradě pokuty, a že tudíž náklady správního orgánu spojené s řízením o přestupku či vymáháním pokuty nebudou nepřiměřené, je zřejmé, že v případě navrhovaného postupu není posouzení důvodné obavy ohledně „nepřiměřenosti nákladů“ pro vymožení nedoplatku rozhodující.

V případě vymáhání nedoplatku na pokutě za dopravní přestupky „v provozu“ bude proto vždy bezpodmínečně požadováno, aby byl nedoplatek uhrazen, a to s ohledem na základní cíle předloženého návrhu, kterými jsou bezpečnost silničního provozu a uhrazení nedoplatků na pokutách.

Vzhledem k tomu, že použití nově upraveného oprávnění (zadržení tabulek registrační značky a použití technického prostředku) není vždy žádoucí a vhodné, je v návrhu upravena možnost celníka či policisty na základě posouzení případů hodných zvláštního zřetele toto oprávnění nepoužít.

V případě předkladatelem navrhovaného použití technického prostředku je fyzicky zabráněno odjezdu vozidla, nebo jsou zadrženy tabulky registrační značky vozidla. Bez tabulek registrační značky není možné vozidlo provozovat, vozidlo je v provozu „viditelné“. Současně hrozí za takovéto jednání pokuta 5000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku. Za jízdu bez registračních značek je také možné požadovat složení kauce do 10 000 Kč.

Věcné řešení:

Věcné řešení předpokládá přístup Policie České republiky do evidence nedoplatků orgánů celní správy CEPAN za účelem zjištění případného nedoplatku za dopravní přestupky řidiče nebo provozovatele kontrolovaného vozidla. Celník a nově též policista mají právo požadovat na místě kontroly uhrazení nedoplatku, u kterého nebylo povoleno posečkání jeho úhrady nebo rozložení jeho úhrady na splátky, v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu. Úhrada poplatků spojených s platbou prostřednictvím platebního terminálu je hrazena kontrolním orgánem. Procesně se pak výkon této působnosti řídí daňovým řádem.

V případě neuhrazení nedoplatku na místě kontroly, je policista nebo celník oprávněn nařídit řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Podle okolností daného případu (např. způsobu uchycení registrační značky, řízení vozidla i přes zadržení registrační značky, velké množství nedoplatků apod.) pak rozhodne, zda zadrží registrační značku nebo zabrání vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

O zadržení registračních značek či zabránění vozidlu v jízdě je informován provozovatel vozidla, je-li známa adresa jeho trvalého, dlouhodobého, přechodného nebo jiného pobytu nebo sídla nebo doručovací adresa. Adresu lze zjistit zejména z osvědčení o registraci vozidla, které by měl mít řidič vozidla u sebe, případně z dokladů k převáženému nákladu, v případě českých provozovatelů z registru vozidel.

Tabulky registrační značky se vrátí, resp. vozidlo se uvolní, pokud je uhrazen nedoplatek. V případě, že provozovatelem vozidla je osoba, která nemá nedoplatek ani jako řidič vozidla, ani jako provozovatel vozidla, jsou registrační značky vozidla vráceny, resp. je možné domáhat se uvolnění vozidla v čase a místě stanoveném v úředním záznamu.

Případné škody způsobené v souvislosti se zadržením tabulek registrační značky nebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, zejména způsobené omezením užívání vozidla, náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení a odstavením vozidla jdou k tíži osoby, která má nedoplatek na pokutě. Zároveň je však možné použít nástroje pro zmírnění dopadů nedoplatku řidiče na provozovatele vozidla, který nemá nedoplatek na pokutě za dopravní přestupek (viz kpt. „Identifikace dotčených subjektů“).

Pokud se týká nedoplatků na pokutách předaných do dělené správy obecními úřady obcí s rozšířenou působností, je nutné konstatovat, že v poslední době významnou měrou vzrostl počet přestupků zadokumentovaných kamerovými systémy, které obecní úřady obcí s rozšířenou působností jen obtížně vymáhají a předávají tak nedoplatky do dělené správy k vymožení. V případě, že by tento trend pokračoval a v důsledku nově navrhované úpravy by došlo k výraznému navýšení počtu pokut předávaných do dělené správy, mohlo by dojít

k zahlčení orgánů celní správy při výkonu kompetence obecného správce daně a potenciálně nespravovatelnému nárůstu této agendy.

Předávání nedoplatků od obecních úřadů obcí s rozšířenou působností probíhá (až na výjimky) předáním exekučního titulu v papírové, nikoliv elektronické formě. Jejich zpracování a evidování v informačním systému Celní správy České republiky CEPAN, který je pro orgány celní správy při výkonu kompetencí postupem podle daňového řádu nezbytný, tak zvyšuje personální a finanční nároky na zpracování nedoplatků předávaných obcemi do dělené správy.

Náklady na vymožení nedoplatku předaného do dělené správy jdou podle současné právní úpravy plně k tíži orgánů celní správy. Navrhovaná úprava zachová stávající způsob vymáhání těchto nedoplatků, který navíc rozšíří o postup navržený novou právní úpravou, s níž jsou nově spojeny náklady Policie České republiky a orgánů celní správy na vymáhání těchto nedoplatků (vymáhání „v provozu“). Náklady na vymáhání nedoplatků v případě pokut uložených Policií České republiky a orgány celní správy budou hradit tyto subjekty bez navýšení svých stávajících rozpočtů. V případě pokut uložených obecními úřady obcí s rozšířenou působností nebo obecní policií však nelze předjímat rozsah činnosti, která bude zavedením této nové kompetence na základě navrhované právní úpravy založena, a tím nelze zajistit rozpočtové krytí výkonu této kompetence. Z těchto důvodů se navrhuje změna stávající úpravy rozpočtového určení příjmů z vymožených pokut za dopravní přestupky částečně ve prospěch státního rozpočtu (blíže viz Závěrečná zpráva kpt. „Dopady na územní samosprávné celky“). Obecní úřad obce s rozšířenou působností má i nadále možnost si uložené a nezaplacené pokuty vymoci sám a nedoplatky do dělené správy nepředávat. Pokud však do dělené správy za účinnosti nové právní úpravy nedoplatky k vymožení předá, zvyšuje se na základě aplikace nové právní úpravy pravděpodobnost vymožení těchto nedoplatků, což ve svém důsledku povede k tomu, že ke snížení příjmů rozpočtu obcí fakticky nedojde.

Varianta II

Cílem Varianty II (užší varianta) je zvýšení vymahatelnosti pravomocných a do doby splatnosti neuhrazených pokut uložených policejním orgánem nebo celním úřadem za dopravní přestupky. Zároveň i zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a respektu k dodržování právních předpisů.

Věcné řešení: Je shodné jako u Varianty I., nejsou však zahrnuty pokuty uložené obecním úřadem obce s rozšířenou působností a obecní policií. Tato varianta nepředpokládá změnu v rozpočtovém určení příjmů z vymožených pokut – příjmy z vymožených nedoplatků pokut uložených celním úřadem nebo uložených Policií České republiky a předaných do dělené správy jsou i nadále příjmem státního rozpočtu.

Podvarianta A k variantě I a II

U legislativních variant I a II bylo z důvodu proporcionality zvažováno stanovení výše pokuty pro omezení použití navrhovaného nástroje.

Legislativní omezení výše pokuty pro použití navrhovaného zadržení registrační značky nebo použití technického prostředku by bylo s ohledem na průměrnou výši pokuty a podíl nejčastěji

ukládání pokut (průměrná výše pokuty uložená Policií České republiky příkazem na místě v roce 2019 byla 608 Kč, orgány celní správy ukládaly v roce 2019 většinu pokut do 2 000 Kč) v rozporu s cílem návrhu. Jinými slovy: policista nebo celník by zjistili nedoplatek u kontrolované osoby, ale v drtivé většině případů by nemohli použít zadržení tabulek registrační značky nebo použít technický prostředek, takže by se návrh úpravy zcela minul účinkem a navíc by přinesl odlišný přístup v téže věci. Tento postup by s vysokou mírou pravděpodobnosti též prohloubil despekt k dodržování zákonů nejen u osob, které porušují zákon, ale měl by negativní vliv i na ostatní účastníky silničního provozu, kteří zákony respektují. Vzhledem k tomu, že se ve většině případů jedná o nedoplatky, které lze uhradit na místě kontroly buď v hotovosti, nebo prostřednictvím platebního terminálu, což návrh výslovně stanoví, nebyla tato podvarianta zohledněna.

4. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Základní meze pro uplatňování právních předpisů stanoví Ústava a Listina základních práv a svobod (dále jen „Listina“).

Podle čl. 2 odst. 3 Ústavy slouží státní moc všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon. Podle čl. 2 odst. 2 Listiny lze státní moc uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Povinnosti mohou být také ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod (čl. 4 odst. 1 Listiny). Kromě toho je nutno dbát i mezi vyplývajícími z ústavně zajištěné nedotknutelnosti vlastnictví a práva pokojně užívat svůj majetek (čl. 11 Listiny základních práv a svobod a čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod). Podle čl. 26 Listiny, který zakotvuje hospodářská práva, má každý právo na svobodnou volbu povolání a přípravu k němu, jakož i právo podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost, přičemž stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností může pouze zákon.

Navrhované právní řešení je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. V souladu s čl. 2 odst. 2 Listiny je zákonem stanoveno, v jakých případech, mezích a způsobem lze uplatňovat státní moc, prezentovanou v daném případě Policií České republiky a orgány celní správy.

Z přezkumu ústavnosti zákonné úpravy vyplývá, že:

1. Navrhovaná úprava sleduje legitimní cíl, jímž je zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví jednotlivců. Aby bylo možno dosáhnout sledovaného veřejného zájmu, je nutné zajistit respektování pravidel silničního provozu účastníky silničního provozu. Jedním z důsledků nerespektování pravidel silničního provozu je ukládání sankcí za jejich porušování účastníkům silničního provozu (tedy řidičům vozidel a provozovatelům vozidel). Zájmem společnosti rovněž je, aby se na pozemních komunikacích České republiky pohybovali řidiči (bez ohledu na to, zda se jedná o řidiče při jízdě v rámci závislé činnosti nebo řidiče soukromých vozidel), kteří dodržují právní předpisy. A v případě, že se dopustí protiprávního jednání, nesli za toto jednání odpovědnost, nejen v podobě uložení sankce, ale i jejího uhrazení.
2. Dalším z cílů předloženého návrhu je pak i řešení dlouhodobě nedostatečné vymahatelnosti

pravomocně uložených pokut na přestupcích v oblasti silničního provozu. Stát nemůže rezignovat na to, aby sankce, které byly za protiprávní jednání uloženy, nebyly vynuceny. Zejména v případech, kdy protiprávní jednání ohrožuje bezpečnost a plynulost silničního provozu, včetně dopadů na životy a zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Rezignace na řešení problematiky v oblasti vymáhání nedoplatků na pokutách vede k vytvoření nerovného postavení mezi účastníky silničního provozu.

Navrhovanou úpravou jsou tak postihována především práva těch účastníků silničního provozu, kteří sami nerespektují povinnosti stanovené zákonem a díky navrženým opatřením jsou práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu postavena naroveň.

3. V souladu s čl. 11 odst. 3 Listiny vlastnictví zavazuje a nesmí být zneužito v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy a jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Oprávnění vlastníků užívat věci není proto bezbřehé a podléhá omezením stanoveným předpisy veřejného práva. Současně je nutné vycházet i z toho, že provozování vozidel je předmětem zvláštní cílené (na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví účastníků silničního provozu zaměřené) veřejnoprávní regulace, která s sebou přináší, a to obdobně jako v jiných oblastech lidských činností, hospodaření a správy, různá omezení vlastnického práva, jež jsou pro adresáty právní regulace závazná. Za podstatné je nutno konečně považovat také to, že obsahem navrhované právní úpravy není odnímání vlastnického práva. Jak připomíná i Ústavní soud (sp. zn. Pl. ÚS 21/17 dne 12. února 2019), že vlastnické právo není absolutně neomezené. Přípustné je jeho omezení zákonem z důvodu ochrany práv druhých a ochrany veřejného zájmu (zejména ochrany lidského zdraví, přírody a životního prostředí). S ohledem na povinnost šetřit podstatu a smysl vlastnického práva (čl. 4 odst. 4 Listiny) však nesmí být vlastnické právo omezeno ve větší než přiměřené míře a pouze tehdy, když je to nezbytné. Je nutno posuzovat, zda omezení užívání majetku (vlastnického práva) z hlediska citovaného čl. 11 odst. 3 Listiny sleduje legitimní cíl, zda je v souladu s vnitrostátním právem a zda je přiměřené ve vztahu ke sledovanému cíli. Tento závěr vyplývá z judikatury Ústavního soudu [srov. např. nález sp. zn. II. ÚS 268/06 ze dne 9. 1. 2008 (N 2/48 SbNU 9)] a uvádí ho i komentářová literatura (srov. Wagnerová, E., Šimíček, V., Langášek, T., Pospíšil, I. a kol. Listina základních práv a svobod. Komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2012, str. 312).
4. Navrhovaná právní úprava omezuje právo užívat motorové vozidlo, pokud není uhrazen nedoplatek na pravomocné pokutě za dopravní přestupek. Podle čl. 1 odst. druhý Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod má stát právo „přijímat zákony, které považuje za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut“. Navrhovaná úprava zajišťuje úhradu pravomocně uložených pokut za dopravní přestupky, tj. sleduje nejen „placení daní a jiných poplatků nebo pokut“, ale i zájem státu na tom, aby motorové vozidlo bylo užíváno v souladu s právními předpisy upravujícími zejména bezpečný provoz na pozemních komunikacích, tj. „užívání majetku v souladu s obecným zájmem“. (Viz Závěrečná zpráva, kpt. „Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána“.)

5. Při posuzování zásady proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), tedy zákazu nadměrného zásahů do práv a svobod jednotlivce, z pohledu principu způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), je možné konstatovat, že navrhovaná právní úprava je schopna dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví jednotlivců tím, že se odstraní neodůvodněné rozdíly mezi účastníky silničního provozu, z čehož těží zejména ti, kteří porušují právo a nehradí nedoplatky na pokutách, které byly uloženy za nedodržování pravidel silničního provozu.
6. Z pohledu potřebnosti, podle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího (ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám) z více možných prostředků, lze při posuzování návrhu zákona konstatovat, že předkladatelé zvažovali i možnosti využití některé ze zahraničních úprav. Tyto úpravy však představovaly daleko větší zásah do práv a svobod dotčených osob (např. německá a rakouská úprava, které umožňují v případě neuhrazení nedoplatku na pokutě i donucovací vazbu v délce několika týdnů až měsíců), nebo narážely na meze stanovené mezinárodními úmluvami (slovenská úprava založená na zadržení řidičského průkazu řidiče, který má nedoplatek na pokutě, s cílem eliminovat dopady na provozovatele vozidla, který nedoplatek na pokutě nemá).

Zvažována byla i možnost odnětí osvědčení o registraci vozidla, nicméně toto řešení nebylo způsobilé naplnit požadovaný účel (jednak nepostihuje řidiče, ale provozovatele vozidla, jednak může řidič bez osvědčení o registraci vozidla pokračovat v cestě a toto porušení by bylo možné zjistit jen při opakované kontrole vozidla). Po zvážení všech možností řešení, včetně implementace zahraniční úpravy (viz Závěrečná zpráva, kpt. „Možnosti využití zahraniční právní úpravy“), byla jako nejvhodnější řešení přijata úprava založená na obdobném principu, jako je dnes platná a v praxi běžně používaná legislativní úprava kaucí podle zákona o silniční dopravě, zákona o silničním provozu a zákona o pozemních komunikacích (tj. uhrazení kauce nebo imobilizace vozidla). Pokud kauce nebyla složena, je použit technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (případně je vozidlo otaženo), a to bez ohledu na to, zda je řidič, který se dopustil přestupku, provozovatelem kontrolovaného vozidla. (Blíže viz Závěrečná zpráva, kpt. „Návrh variant řešení“.)

7. Návrh dopadá na provozovatele, který neuhradil pokutu, a na řidiče, který neuhradil pokutu, bez ohledu na to, zda je či není provozovatelem kontrolovaného vozidla. V praxi však může docházet k řadě situací, kdy v případě osobního vozidla je řidič spoluvlastníkem kontrolovaného vozidla (vozidlo je ve společném jmění manželů), nebo je řidič rodinným příslušníkem provozovatele kontrolovaného vozidla. Velmi často se také jedná o vozidlo, jehož vlastníkem či provozovatelem je leasingová společnost, případně firma, a řidič je jeho výhradním uživatelem.
8. Pokud se týká nedoplatku profesionálního řidiče, který řídí vozidlo provozované jinou osobou, je návrh zákona vystaven tak, aby snížil dopady na provozovatele vozidla, tedy podnikající osobu, která nemá nedoplatek. Je ale nutné zdůraznit, že značnou část protiprávního jednání řidiče je možné považovat za jednání tzv. přičitatelné provozovateli vozidla (blíže viz Závěrečná zpráva, kpt. „Identifikace dotčených subjektů“). Předpokládá se, že provozovatel vozidla ví, kdo užívá jeho vozidlo, jakož i to, že bude na řidiče v rámci vzájemných vztahů působit takovým způsobem, aby neporušoval pravidla silničního

provozu, což je i v jeho zájmu. Pokud by provozovatel vozidla na porušování povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích adekvátně nereagoval, nebo dokonce takové porušování pravidel sám předpokládal či navodil, vystavil by se riziku, že v budoucnu sám ponese případné sankční následky za jednání řidiče.

9. Za účelem právní jistoty třetích osob k přepravovanému nákladu byla regulace zúžena pouze na motorové vozidlo, čímž se výrazně sníží možnost poškození vlastníka předmětného nákladu. Současně nejde o zadržení nákladu (srovnej zadržení zboží podle zákona č. 242/2016 Sb.), ale pouze o zadržení motorového vozidla jako takového. Je tedy možné náklad přeložit, popř. odpojit tu část, která není motorovým vozidlem.
10. Aby byl naplněn princip použití co možná nejšetrnějších prostředků, navrhovaná úprava současně explicitně stanoví případy, kdy nelze navrhovaný postup použít. Explicitní úpravou však nelze postihnout všechny situace, které mohou nastat (spolucestující osoby, specifický druh nákladu apod.). Návrh proto obsahuje ustanovení, podle kterého je možné zákonem navrhovaný postup nepoužít z „důvodu hodného zvláštního zřetele“, přičemž v důvodové zprávě jsou tyto okolnosti fakultativně vyjmenovány. Interní akty řízení vydané Generálním ředitelstvím cel České republiky a Policií České republiky, které tyto okolnosti závazně upraví, jakož i sepsání úředního záznamu v případě nepoužití oprávnění pak zajistí, aby nedocházelo k neodůvodněnému zvýhodňování při uplatňování tohoto pravidla.
11. Hlavní důvod, proč se navržená právní úprava vztahuje jak na provozovatele motorového vozidla, tak na jeho řidiče, je skutečnost, že vynětí řidičů, kteří nejsou provozovateli kontrolovaného vozidla, by neumožnilo postihnout značnou část nedoplatků - nebylo by možné postihnout řidiče vozidel, která jsou ve vlastnictví firem nebo leasingových společností a řidič je jejich výhradním uživatelem. Nebylo by možné postihnout řidiče vozidel ve spoluvlastnictví manželů, kdy jako provozovatel je v registru silničních vozidel zapsán druhý z vlastníků či osoba blízká, která např. není řidičem. Nebylo by možné postihnout např. jedno z nejčastějších porušení zákona o silniční dopravě spočívající v nedodržování tzv. sociálních předpisů (nedodržování bezpečnostních přestávek řidiči nákladních vozidel, nedodržení denní doby řízení a doby odpočinku). Porušování těchto předpisů představuje konkurenční výhodu v oblasti silniční dopravy. Dodržování těchto předpisů má zároveň velký význam pro předcházení dopravním nehodám z únavy, nepozornosti a mikrospánku, které mají v případě nákladních vozidel fatální důsledky jak pro bezpečnost, tak pro plynulost silničního provozu, včetně ekonomických dopadů způsobených neprůjezdností komunikace. V oblasti porušování zákona o pozemních komunikacích jde např. o dodržování povolené hmotnosti vozidla s nákladem, které má rovněž vliv na bezpečnostně provozní vlastnosti vozidla – např. brzdnou dráhu apod. Kromě toho přetížená vozidla ničí povrch pozemní komunikace a zhoršují její technický stav, který rovněž ovlivňuje bezpečnostní vlastnosti dopravní infrastruktury. Pro provozovatele je ekonomicky výhodné provozovat plně naložená nákladní vozidla bez ohledu na povolené limity, neboť to představuje konkurenční výhodu v oblasti silniční dopravy. Pokud nebudou sankce za tyto přestupky důsledně vymáhány, bude to mít dopad i na devastování pozemních komunikací, na což v poslední době upozorňují zejména vlastníci silnic nižších tříd - kraje a obce v souvislosti s financováním jejich oprav. Z výše

uvedeného vyplývá, že zahrnutí jak provozovatele vozidla, tak řidiče vozidla mezi subjekty, na které se právní úprava vztahuje, je odůvodněna důležitým právním zájmem, který vyváží omezení jejich práv pokojně užívat svůj majetek.

12. Z pohledu přiměřenosti (proporcionalita v užším smyslu), lze při porovnávání závažnosti v kolizi stojícího veřejného zájmu na bezpečnosti silničního provozu a ochraně života a zdraví jednotlivců a základního práva řidičů a provozovatelů používat motorová vozidla nebo realizovat své povolání vycházet z těchto východisek. Silniční doprava je natolik specifickou oblastí, že lze ve veřejném zájmu klást na všechny subjekty, jež na ni mají jakýkoli vliv, zvýšené nároky. Z právního hlediska dochází sice k zásahu do dispozičního oprávnění provozovatelů vozidla (vlastníků), nicméně za situace, kdy zakotvení daného oprávnění má za cíl přimět účastníky silničního provozu hradit nedoplatky na pokutách za porušování pravidel silničního provozu a tím vést ke změně jejich chování a tedy ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, lze navrhovanou regulaci považovat za přiměřenou.

4.1 Zákon o Polici ČR

Navrhuje se zavést oprávnění policisty požadovat na místě kontroly uhrazení vymahatelného nedoplatku za dopravní přešůpek řidiče nebo provozovatele kontrolovaného vozidla, a to v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu. Z ústavního pohledu tedy navržená úprava odpovídá principu minimalizace zásahu do majetkových a jiných práv subjektů, a je tedy plně v souladu s ústavním pořádkem České republiky, a to i s judikaturou Ústavního soudu, vztahující se k této problematice. Zásah do dispozičních práv subjektu nastupuje až poté, kdy povinný subjekt neuhradí na místě kontroly pravomocně uloženou a nezaplacenou pokutu.

4.2 Zákon o Celní správě ČR

Navrhuje se zavést oprávnění celníka požadovat na místě kontroly uhrazení vymahatelného nedoplatku za dopravní přešůpek řidiče nebo provozovatele kontrolovaného vozidla a to v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu. Z ústavního pohledu tedy navržená úprava odpovídá principu minimalizace zásahu do majetkových a jiných práv subjektů, a je tedy plně v souladu s ústavním pořádkem České republiky, a to i s judikaturou Ústavního soudu, vztahující se k této problematice. Zásah do dispozičních práv subjektu nastupuje až poté, kdy povinný subjekt neuhradí na místě kontroly pravomocně uloženou a nezaplacenou pokutu.

5. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy se závazky vyplývajícími pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii

Navrhovaná právní úprava je plně slučitelná s právem Evropské unie a ustanovení navrhované právní úpravy nezakládají rozpor s primárním právem Evropské unie ve světle ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie. Nejedná se o problematiku, která by byla regulována právem Evropské unie.

Navrhovaná úprava nebude aplikována diskriminačním způsobem. Zákaz diskriminace na základě státní příslušnosti je vyjádřen v čl. 18 Smlouvy o fungování Evropské unie a vztahuje se i na oblast dopravní politiky⁴.

Návrhem zákona není do právního řádu České republiky zapracovááno právo Evropské unie a návrh není s právem Evropské unie v rozporu.

6. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Návrhem zákona upravená problematika není výslovně upravena mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána. Návrhem zákona není do právního řádu České republiky zapracovááno právo Evropské unie a návrh není s právem Evropské unie v rozporu.

Vzhledem k tomu, že navrhovaná právní úprava sleduje vymožení již pravomocně uložených pokut za dopravní přestupky, které byly uloženy v souladu se zákonem o silničním provozu, zákonem o silniční dopravě a zákonem o pozemních komunikacích, lze konstatovat, že navrhovaná úprava je v souladu i s čl. 7 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazujících (Sdělení č. 209/1992 Sb. Federálního ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod), který zakotvuje zásadu *nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*.

Zároveň není navrhovanou právní úpravou dotčeno ani právo zakotvené v čl. 13 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, neboť před nabytím právní moci uložené pokuty měl dlužník možnost využít svého práva na účinné opravné prostředky. Proti samotnému zajištění tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku lze uplatnit stížnost podle § 261 daňového řádu, Proti nedoplatku je možné uplatnit námitku podle § 159 daňového řádu. Případnou odpovědnost za škodu způsobenou nesprávným úředním postupem je možné řešit podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád).

Navrhovaná právní úprava omezuje právo užívat motorové vozidlo, pokud není uhrazen nedoplatek na pravomocné pokutě za dopravní přestupek. Podle čl. 1 odst. druhý Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod má stát právo „*přijímat zákony, které považuje za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut*“. Navrhovaná úprava zajišťuje úhradu pravomocně uložených pokut za dopravní přestupky, tj. sleduje nejen „*placení daní a jiných poplatků nebo pokut*“, ale i zájem státu na tom, aby motorové vozidlo bylo užíváno v souladu s právními předpisy upravujícími zejména bezpečný provoz na pozemních komunikacích, tj. „*užívání majetku v souladu s obecným zájmem*“.

⁴ Např. sdělení Komise o uplatňování poplatků za vnitrostátní silniční infrastrukturu vybíraných u lehkých osobních vozidel (COM (2012) 199 final), které výslovně poukazuje na nutnost nediskriminačního přístupu při kontrole dodržování právních předpisů.

7. Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy

Náklady spojené se zajištěním navrhovaného způsobu vymáhání nedoplatku (vymáhání „v provozu“) jdou k tíži orgánů celní správy a policejních orgánů, které by navrhovaný způsob vymáhání zajišťovaly, a byly by hrazeny ze státního rozpočtu (úpravy informačního systému pro evidenci nedoplatků a její zpřístupnění Policii České republiky, nákup technických prostředků pro zabránění vozidlu v jízdě, navýšení výdajů za bankovní poplatky, navýšení výdajů za pohonné hmoty apod.).

Předpokládané náklady spojené s navrhovanou úpravou jsou odhadovány na 4,23 až 4,73 mil Kč. Tyto náklady budou uhrazeny v rámci schválených výdajů státního rozpočtu na příslušný rok bez nároků na dodatečné navyšování výdajů v příslušných kapitolách státního rozpočtu.

Náklady spojené s „vymáháním v provozu“ nejsou v případě Celní správy České republiky zahrnuty do exekučních nákladů, v případě Policie České republiky nejsou kompenzovány vůbec.

Vzhledem k tomu, že v poslední době významnou měrou vzrostl počet přestupků zadokumentovaných kamerovými systémy, které obecní úřady obcí s rozšířenou působností jen obtížně vymáhají, dochází k zahlcení orgánů celní správy a potenciálně nespravovatelnému nárůstu agendy. Předávání nedoplatků od obecních úřadů obcí s rozšířenou působností navíc probíhá (až na výjimky) předáním exekučního titulu v papírové, nikoliv elektronické formě, takže jejich zpracování a evidování v informačním systému Celní správy České republiky CEPAN, který je nezbytný pro postup Celní správy České republiky podle daňového řádu, zvyšuje personální a finanční nároky na zpracování nedoplatků předávaných obcemi do dělené správy. V případě nedoplatků na pokutách uložených obcemi s rozšířenou působností nebo obecní policií cizincům prakticky nevzniknou ani exekuční náklady, které by Celní správě České republiky kompenzovaly vynaloženou činnost v rámci dělené správy.

Podle § 7 odst. 1 písm. d) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, tvoří obecně příjmy z vybraných pokut příjmy rozpočtu obce. V případě zachování stávajícího rozpočtového určení příjmů z pokut by tyto příjmy byly předány orgánu, který pokutu uložil. Z výše uvedených důvodů se v případě nedoplatků pokut za dopravní přestupky předaných do dělené správy obcemi s rozšířenou působností navrhuje změna rozpočtového určení, podle níž by se příjem z vymožených pokut za dopravní přestupky dělil mezi státní rozpočet a rozpočet orgánu, který pokutu uložil, a to v poměru 30 % do státního rozpočtu a 70 % do rozpočtu obcí.

Navrhovaná změna rozpočtového určení sice upravuje částečné snížení prostředků určených do rozpočtu obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, toto snížení by však mělo být kompenzováno snížením neuhrazenosti nedoplatků pokut předaných obecními úřady obcí s rozšířenou působností do dělené správy, které jsou jinak prakticky nevymahatelné.

Příjem z pokut uložených Policií České republiky a celním úřadem je podle § 6 odst. 1 písm. q) zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, příjmem státního rozpočtu. Tato úprava se návrhem zákona nemění.

V případě přijetí návrhu varianty I se předpokládá zvýšení příjmu státního rozpočtu. V případě zvýšení vymahatelnosti pokut o 5 - 10 % by do roku 2026 došlo k navýšení příjmů státního

rozpočtu o minimálně 3,4 – 6,8 mil Kč jen v důsledku snížení neuhrazenosti pokut uložených Policií České republiky a orgány celní správy. K výpočtu příjmů za snížení neuhrazenosti nedoplatků pokut za dopravní přestupky předaných do dělené správy obecními úřady obcí s rozšířenou působností nejsou dostupná relevantní data, tento příjem je možné pouze odhadnout na 21,4 – 42,8 mil Kč za 5 let (blíže viz Závěrečná zpráva, kpt. „Vyhodnocení nákladů a přínosů“). Odhadovaný příjem státního rozpočtu by tedy tvořil příjem z pokut uložených celními úřady a Policií České republiky (3,4 – 6,8 mil. Kč za 5 let) a 30 % z příjmů z pokut předaných do dělené správy obecními úřady obcí s rozšířenou působností (tj. cca 6,42 – 12, 84 mil Kč za 5 let), celkem tedy cca 10 - 20 mil Kč za 5 let.

Příjem obcí v důsledku snížení neuhrazenosti pokut za dopravní přestupky je odhadován na cca 15 - 30 mil Kč.

Při zvýšení respektu k dodržování práva lze očekávat i zvýšení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v systému časového zpoplatnění a elektronického mýta; (z těchto prostředků jsou hrazeny např. sanace nehodových úseků, výstavba, modernizace, opravy a údržba pozemních komunikací, zkvalitnění dopravní infrastruktury).

V důsledku rozšíření povědomí o navrhovaném způsobu vymáhání lze očekávat též zvýšení platební morálky i v případě určených výzev a pokut uložených obecním úřadem obcí s rozšířenou působností, resp. uložených příkazem na místě obecní policií. Jinými slovy ke zvýšení vymahatelnosti pokut a tedy i příjmů příslušných obecních úřadů bez toho, aby musely předávat nedoplatky do dělené správy.

V důsledku zvýšení bezpečnosti silničního provozu, by mohlo dojít i k částečnému snížení celospolečenských nákladů spojených s následky dopravních nehod. V roce 2018 činily tyto náklady 82 mld Kč (zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.). Pokud by v důsledku lepší vymahatelnosti sankcí za dopravní přestupky došlo i k významnějšímu dodržování pravidel silničního provozu a zachránilo to byť jen jeden lidský život, snížily by se celospolečenské ztráty v průměru o 22,5 mil Kč/rok. To není nereálné. Přibližně u třetiny smrtelných dopravních nehod je rychlostní chování řidiče rozhodujícím faktorem.

8. Zhodnocení dopadu navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů (DPIA)

Orgány Police České republiky a orgány celní správy, kterých se dotýká tento návrh zákona, zpracovávají při plnění svých zákonných povinností na úseku kontroly silničního provozu osobní údaje subjektů v míře nezbytné pro výkon jejich působností. Zákonost tohoto zpracování obecně vyplývá z ustanovení čl. 6 písm. e) nařízení (EU) č. 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Změny obsažené v návrhu zákona ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů stávající úpravu orgánů celní správy nijak nemění. Policie České republiky bude nově na úseku správy daní zpracovávat osobní údaje daňových subjektů v míře nezbytné pro účinnou správu a výběr daní a na základě oprávnění vyplývajících z příslušného ustanovení § 42a a násl. zákona o Policii ČR.

9. Zhodnocení korupčních rizik navrhovaného řešení (CIA)

Obecně lze k navrhované úpravě ve vztahu ke vzniku korupčních rizik uvést následující:

9.1 Identifikace korupčních rizik

9.1.1 Přiměřenost

Pokud jde o rozsah působnosti správního orgánu, je rozhodující jak zákonný okruh působností jako takový, tak míra diskrece, kterou zákon při výkonu jednotlivých působností správnímu orgánu umožňuje, resp. jakou míru diskrece zákon předpokládá. Jakýkoli normativní text zakotvující určitou míru diskrece sám o sobě představuje potenciální korupční riziko. Proto se při přípravě takového ustanovení vždy poměřuje nutnost zavedení takové diskrece daného orgánu s mírou zásahu do individuální sféry subjektu, o jehož právech a povinnostech by se v rámci této diskrece rozhodovalo. Navržená právní úprava mění kompetence správních orgánů takovým způsobem, který zavádí kompetenci novou, avšak pouze v rozsahu nezbytném pro úpravu vztahů, které mají být právní úpravou nově regulovány, přičemž míra diskrece je vzhledem k vymezení povinností minimální. Případné korupční riziko může vyplývat z volby mezi zadržením registrační značky či použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, případně z možnosti nevyužití oprávnění jako takového v případech zvláštního zřetele (viz zásada přiměřenosti podle § 11 zákona o Policii ČR, § 19 zákona o Celní správě ČR).

9.1.2 Efektivita

Návrh zákona vychází z poznatků a potřeby praxe, a proto lze očekávat, že dojde k efektivní implementaci právních norem obsažených v tomto návrhu.

9.1.3 Odpovědnost

Zvolená právní úprava reflektuje požadavek čl. 79 odst. 1 Ústavy, podle něhož musí být působnost správního orgánu stanovena zákonem. Odpovědnou osobou na straně správce daně je vždy úřední osoba. Určení konkrétní úřední osoby je prováděno na základě vnitřních předpisů, resp. organizačního uspořádání konkrétního správního orgánu, přičemž popis své organizační struktury je správní orgán povinen zveřejnit na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Totožnost konkrétní úřední osoby je přitom seznatelná zákonem předvídaným postupem (srov. § 12 odst. 4 daňového řádu); úřední osoba je povinna se při výkonu působnosti správního orgánu prokazovat příslušným služebním průkazem.

9.1.4 Opravné prostředky

Z hlediska opravných prostředků existuje možnost účinné obrany proti nesprávnému postupu Policie České republiky nebo orgánů celní správy v podobě námítky (srov. § 159 daňového řádu) nebo stížnosti (srov. § 261 daňového řádu).

9.1.5 Kontrolní mechanismy

Soustava orgánů celní správy nebo Policie České republiky disponuje interním systémem kontroly v rámci hierarchie nadřízenosti a podřízenosti včetně navazujícího systému personální odpovědnosti. V případě vydání nezákonného rozhodnutí či nesprávného úředního postupu je

s odpovědností konkrétní úřední osoby spojena eventuální povinnost regresní náhrady škody, za níž v důsledku nezákonného rozhodnutí nebo nesprávného úředního postupu odpovídá stát. Při správě daní se uplatňuje zásada neveřejnosti. Informace o poměrech daňových subjektů jsou tak chráněny povinností mlčenlivosti pod hrozbou pokuty do výše 500 000 Kč a nemohou být zpřístupněny veřejnosti. Tím ovšem nemůže být dotčeno právo samotného daňového subjektu na informace o něm soustředěvané.

9.1.6 Transparentnost

Z hlediska transparentnosti a otevřenosti dat lze konstatovat, že navrhovaná úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

9.2 Eliminace korupčních rizik

Navržená regulace byla v kapitole 9.1 analyzována z hlediska šesti kritérií, pokud jde o identifikaci korupčních rizik. Byl prověřován potenciál korupčního rizika související nejen výhradně s agendou, která je předmětem navržené regulace (konkrétní klíčové změny), ale také širší rámec uvedené agendy.

V souvislosti s návrhem zákona nejsou zaváděny nové represivní nástroje zaměřené na eliminaci korupčních rizik. Vedle obecného trestněprávního protikorupčního rámce lze blíže připomenout zejména aspekty protikorupčního rámce spojené se službou v bezpečnostním sboru. Mezi účinnými opatřeními daňového práva lze jmenovat např. uplatnění zásady neveřejnosti. Další represivní sankce jsou stanoveny trestním zákoníkem v případě, že jednání konkrétní úřední osoby nebo skupiny úředních osob správce daně naplní podstatu trestného činu, například trestný čin přijetí úplatku.

Za další opatření k eliminaci korupčních rizik lze považovat odpovídající organizační zajištění výkonu a kontroly příslušné agendy. Postup těchto orgánů je upraven nejen zákonem, ale i metodicky a pomocí interních předpisů, které jsou pro tyto subjekty závazné. Takový přístup je v kontextu České republiky běžným standardem, který není potřeba upravovat na úrovni dalších právních předpisů.

10. Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Předpokládá se pozitivní dopad na zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v České republice a ochranu společnosti před opakovaným porušováním pravidel silničního provozu či jiných právních předpisů. (Potřeba řešit vymahatelnost práva v souvislosti s bezpečností silničního provozu byla zakotvena v Akčním programu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 schváleném usnesením vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017 a je i prioritním pilířem připravované Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2030.)

Nedostatečná vymahatelnost pokut vede ke snížení respektu k dodržování pravidel silničního provozu. Porušováním právních předpisů, zejména v oblasti silničního provozu, se zvyšuje riziko dopravní nehody, včetně následků na životě a zdraví. V důsledku dopravní nehody dochází též k omezení plynulosti nebo průjezdnosti pozemní komunikace (zejména

v rekonstruovaných úsecích dálnic), což má negativní dopad na všechny řidiče, včetně ekonomických dopadů na přepravce.

Jedním z nejčastějších přestupků, které řeší Policie České republiky v souvislosti s porušováním zákona o silničním provozu, je překračování nejvyšší povolené rychlosti. Rychlostní delikty jsou také nejčastějším přestupkem, který řeší obce na základě dokumentace kamerovými systémy. Přibližně u třetiny smrtelných dopravních nehod je rychlostní chování řidiče rozhodujícím faktorem. S vyššími rychlostmi je spjato také vyšší riziko vzniku vážných zranění. Podle ETSC (European Transport Safety Council) by průměrná rychlost na všech evropských silnicích poklesla o 1 km/h, snížil by se počet úmrtí o více než 2 200. (Zdroj Centrum dopravního výzkumu, v.v.i). V roce 2019 bylo evidováno na území České republiky 12 933 dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí, při nich bylo 188 osob usmrceno, 521 těžce zraněno a 5622 lehce zraněno. Rychlostní nehody jsou dlouhodobě nejčastější příčinou dopravních nehod s usmrcením. 99,5 % dotazů do zahraničí prostřednictvím modulu CBE – EUCARIS bylo na rychlostní přestupky zadokumentované kamerovými systémy.

V oblasti porušování zákona o silniční dopravě je jedním z nejčastějších porušení tzv. sociálních předpisů (nedodržování bezpečnostních přestávek pro řidiče nákladních vozidel, nedodržení denní doby řízení a doby odpočinku). Dodržování těchto předpisů má význam pro předcházení dopravním nehodám z únavy, nepozornosti a mikrospánku. Pokud nebudou takováto porušení pokutována a sankce důsledně vymáhány, bude docházet k ještě častějšímu porušování těchto předpisů, neboť nedodržování tzv. sociálních předpisů je pro provozovatele ekonomicky výhodné a představuje konkurenční výhodu v oblasti silniční dopravy.

V oblasti porušování zákona o pozemních komunikacích jde např. o dodržování povolené hmotnosti vozidla s nákladem, které má rovněž vliv na bezpečnostně provozní vlastnosti vozidla – např. brzdnou dráhu apod. Kromě toho přetížená vozidla ničí povrch pozemní komunikace a zhoršují její technický stav, který rovněž ovlivňuje bezpečnostní vlastnosti dopravní infrastruktury.

V roce 2019 provedla Policie České republiky celkem 6 502 kontrol v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení. V rámci těchto kontrol bylo zjištěno 3 592 porušení. Jinými slovy více jak 55 % kontrolovaných vozidel porušovalo předepsanou hmotnost nebo rozměry. Pokud nebudou uložené sankce důsledně vymáhány, je pro provozovatele ekonomicky výhodné provozovat plně naložená nákladní vozidla bez ohledu na povolené limity, neboť to představuje konkurenční výhodu v oblasti silniční dopravy.

Dopravní nehody, zejména s následky na životě a zdraví jsou spojeny se značnými socioekonomickými náklady. V roce 2018 (poslední dostupná data) činily tyto náklady 80,1 mld Kč (zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i, blíže viz Závěrečná zpráva, varianta 0).

ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K Části první, článek I - změna zákona o Policii České republiky

K § 42a

Odstavec 1

Rozšiřuje se působnost Policie České republiky o oprávnění požadovat při kontrole vozidla uhrazení nedoplatku řidiče nebo provozovatele motorového vozidla na pokutě za dopravní přestupek podle zákona o silničním provozu (např. řízení vozidla pod vlivem alkoholu aj. návykových látek, překročení nejvyšší dovolené rychlosti, předjíždění tam, kde je to zakázáno obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích, jízda v protisměru apod.), zákona o pozemních komunikacích (např. provozování přetíženého vozidla, užití vozidla v systému časového zpoplatnění nebo elektronického mýta bez příslušné úhrady apod.) a zákona o silniční dopravě (např. porušení sociálních předpisů, porušení povinností při přepravě nebezpečných věcí apod.), pokud byl předán k vymození orgánům celní správy v rámci tzv. dělené správy nebo byl těmito orgány uložen.

Navrhované ustanovení umožňuje požadovat úhradu nejen nedoplatku řidiče, ale i nedoplatku provozovatele kontrolovaného motorového vozidla, kterého řidič na místě kontroly vozidla zastupuje (obdobné ustanovení najdeme např. v § 35d odst. 1 zákona o silniční dopravě). V případě, že řidič uhradí nedoplatek za provozovatele kontrolovaného motorového vozidla, neplní svoji zákonnou povinnost uhradit nedoplatek, neboť není osobou povinnou k úhradě nedoplatku. Návrh nestanoví povinnost uhradit nedoplatek za jiného, ani nestanoví ručení nebo jiné zajištění dluhu. Jedná se tak o plnění formálně a materiálně cizího dluhu.

Uhrazení nedoplatku řidičem je fakultativní možností řešení vzniklé situace, a to řešení, které minimalizuje případné škody spojené s odstavením vozidla. Jedinou povinností řidiče vyplývající z návrhu je v případě neuhrazení nedoplatku uposlechnout příkazu policisty k jízdě na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu podle § 42b.

Podle ustanovení § 2991 odst. 2 občanského zákoníku *se bezdůvodně obohatí ten, kdo získá majetkový prospěch tím, že za něho bylo plněno, co měl po právu plnit sám*. Na základě potvrzení o uhrazení nedoplatku se tak řidič může domáhat vydání bezdůvodného obohacení vzniklého provozovateli vozidla, pokud nebylo jeho úmyslem provozovatele vozidla obdarovat (§ 2992 občanského zákoníku).

Ve vztahu k § 2991 se pak neuplatní věta druhá § 2997 odst. 1 občanského zákoníku, kdy vědomí řidiče o absenci jeho povinnosti k úhradě dluhu provozovatele samo o sobě nevylučuje vznik nároku na bezdůvodné obohacení (rozsudek NS ze dne 3. 5. 2019, spis. zn. 28 Cdo 208/2019), v opačném případě by se totiž aplikace bezdůvodného obohacení vztahovala jen na úhradu cizího dluhu v omylu, spočívajícím v domnění o povinnosti řidiče dluh splnit, což je z hlediska praxe nepřijatelné.

Určité úskalí ovšem představuje skutečnost, kdy provozovatel vozidla (dlužník) předem projeví svůj nesouhlas s tím, aby za něj bylo plněno (např. rozsudek NS ze dne 9. 12. 2015 spis. zn. 31 Cdo 2307/2013), např. uvedením této skutečnosti ve smlouvě o výpůjčce vozidla (teoreticky i v obchodních podmínkách obecně). Řidič vozidla se tak v takovém případě bude muset chovat podle pravidla „právo svědčí bdělým“. Podle § 2902 občanského zákoníku má však takováto osoba preventivní oznamovací povinnost: „Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má

vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.“

Jedním ze znaků existence bezdůvodného obohacení je existence dluhu v době jeho uhrazení třetí osobou (řidičem vozidla), nárok na vydání bezdůvodného obohacení by tak měl vzniknout i v případě, že bude následně dluh uznán jako neexistující v době jeho uhrazení, nicméně tato skutečnost by měla vést i k jeho zániku a naopak vzniku nároků jiných mezi dotčenými osobami (stát, řidič, provozovatel).

Oprávnění policisty se uplatní při kontrolní činnosti, která vyplývá ze zákona o Policii ČR nebo jiných právních předpisů (podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích, zákona o silniční dopravě apod.).

Podle navrženého ustanovení je policista oprávněn požadovat po řidiči motorového vozidla uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele kontrolovaného vozidla na výše uvedené pokutě na místě kontroly vozidla pouze za předpokladu, že mu umožní uhrazení tohoto nedoplatku v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty (srovnej § 166 a § 56 odst. 1 písm. f) daňového řádu).

Odstavec 2

Navrhovaným ustanovením se stanoví, že nedoplatkem, k jehož úhradě bude řidič nebo provozovatel motorového vozidla vyzván, bude pouze takový nedoplatek, u něhož nebylo v souladu s § 156 a 157 daňového řádu povoleno posečkání nebo rozložení úhrady na splátky. Správce daně může na žádost daňového subjektu nebo z moci úřední povolit posečkání úhrady daně, popřípadě rozložení její úhrady na splátky v případech stanovených v § 156 odst. 1 daňového řádu.

Odstavec 3

V rámci výkonu této působnosti je nezbytné, aby policista řidiči sdělil informaci nejen o jeho nedoplatku, ale též informaci o nedoplatku provozovatele vozidla. Zatímco informace o nedoplatku řidiče je informací o jeho vlastní daňové povinnosti a není tak chráněna daňovou mlčenlivostí, sdělení informace o nedoplatku provozovatele by mohlo být porušením této povinnosti. S ohledem na právní jistotu policisty, který tuto informaci v rámci výkonu své působnosti musí řidiči sdělit, je v návrhu explicitně stanoveno, že toto sdělení není porušením mlčenlivosti podle daňového řádu.

Odstavec 4

V případě, že je nedoplatek uhrazen na místě kontroly vozidla, je policista povinen řidiči motorového vozidla vystavit potvrzení o uhrazení nedoplatku. Zároveň je stanoveno, do kdy musí policista předat obecnému správci daně na místě uhrazené peněžní prostředky.

Odstavec 5

Orgány celní správy vedou na základě ustanovení § 149 a násl. zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, evidenci daní na osobním daňovém účtu. Součástí osobního daňového účtu jsou i pokuty a z nich vyplývající nedoplatky. Z osobního daňového účtu je zjištělná aktuální výše nedoplatku. Upravuje se oprávnění přístupu Policie České republiky do příslušné části evidence nedoplatků způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup

tak, aby bylo možné zjistit případné nedoplatky za dopravní přestupky na místě kontroly vozidla. Tyto informace jsou Generálním ředitelstvím cel poskytovány Policii České republiky jako správci daně v souladu s ustanovením § 52 odst. 5 písm. a) daňového řádu, podle kterého nejde o porušení povinnosti mlčenlivosti, poskytne-li úřední osoba správce daně informace úřední osobě téhož nebo jiného správce daně pro výkon jeho pravomoci.

K § 42b

Odstavec 1

V případě, že nedoplatek není uhrazen na místě kontroly motorového vozidla způsobem uvedeným v zákoně, je policista oprávněn vyzvat řidiče k vydání registrační značky nebo registrační značku zadržet. Pokud policista vyhodnotí, že je vhodnější použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (např. pokud není možné tabulku registrační značky z důvodů přichycení nýty odejmout, vůči osobě je evidováno větší množství nedoplatků, hrozí-li, že vozidlo bude provozováno i přes zadržení registrační značky apod.), může použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla.

Zákonem stanovený postup zadržení registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla má charakter tzv. faktického úkonu, který je se zadržením věci v podobných případech spojován i v jiných zákonech. Toto zadržení nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla se oznámí řidiči.

Odstavce 2 a 3

O zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla vyhotoví policista úřední záznam. Návrh zákona explicitně stanoví, jaké údaje musí úřední záznam obsahovat, a to především s ohledem na informovanost osoby, která je povinná uhradit nedoplatek na stanovené pokutě, o důvodech zadržení, výši nedoplatku, podmínkách pro vrácení tabulek registrační značky nebo odstranění technického prostředku (údaje o útvaru policie a času, kdy je možné nedoplatek uhradit nebo prokázat jeho uhrazení, vyzvednout zadržené tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla) a poučení o možnosti podat stížnost podle daňového řádu. Stejnopis úředního záznamu předá policista řidiči.

Odstavec 4

Není-li řidič zároveň provozovatelem motorového vozidla, vyrozumí policista o zadržení registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla též provozovatele vozidla, je-li to možné bez zbytečných obtíží. Informování provozovatele vozidla bude realizováno telefonicky, bude-li to možné (o vyrozumění se v tomto případě sepíše úřední záznam), písemnou formou, např. za využití datové schránky, e-mailem, nebo v papírové podobě cestou poštovního doručovatele. Ve vyrozumění bude rovněž uvedeno, u kterého policejního útvaru si může vyzvednout tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku, a to včetně doby (dny, hodiny), kdy tak může učinit.

Adresu provozovatele lze zjistit zejména z osvědčení o registraci vozidla, které by měl mít řidič vozidla u sebe, případně z dokladů k převáženému nákladu, v případě českých provozovatelů z registru vozidel. Ve vyrozumění policista uvede údaje v závislosti na tom, zda má provozovatel nedoplatek na pokutě za dopravní přestupek. Je-li provozovatel osobou, která má nedoplatek za dopravní přestupek, je nezbytné, aby obdržel také informaci o existenci svého

nedoplatku a jeho výši. V případě, že provozovatel není osobou, která má nedoplatek za dopravní přestupek, je nezbytné, aby obdržel pouze údaje, které ho informují o zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku, a údaje nezbytné k vrácení tabulek registrační značky nebo odstranění technického prostředku.

Odstavec 5

Případné škody způsobené v souvislosti se zadržením registrační značky nebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, náklady spojené s jízdou vozidla na místo odstavení vozidla a odstavením vozidla jdou k tíži osoby, která má nedoplatek na pokutě za přestupek podle § 42a odst. 1.

(V této souvislosti lze zmínit též preventivní oznamovací povinnost podle § 2902 občanského zákoníku: „*Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.*“ Obdobné preventivní ustanovení obsahuje i § 249 zákoníku práce.)

Odpovědnost řidiče, případně provozovatele motorového vozidla, není tímto postupem změněna, je nadále povinen se postarat o náhradní přepravu osob, zabezpečit živá zvířata apod. Stejně je tomu i v případě, kdy nastanou jiné překážky, jako je například porucha vozidla nebo situace, kdy je po řidiči vyžadována kauce, která není uhrazena.

Právní úprava, která předpokládá odpovědnost řidiče nebo provozovatele za náklady spojené s přijetím opatření při výkonu kompetencí policie nebo orgánů celní správy je upravena i v jiných právních předpisech. Jedná se např. o § 43c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích nebo o § 35d odst. 2 zákona o silniční dopravě.

To nevyklučuje ev. odpovědnost za škodu způsobenou nesprávným úředním postupem policisty (např. neumožní-li policista úhradu nedoplatku na místě prostřednictvím platebního terminálu apod.) podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád).

Odstavce 6 a 7

Návrh upravuje rovněž negativní vymezení působnosti, podle něhož se zadržení tabulek registračních značek či použití technického prostředku nevztahuje na vozidla integrovaného záchranného systému, u nichž by hrozilo ohrožení plnění úkolů v působnosti Zdravotní záchranné služby, Policie České republiky, Hasičského záchranného sboru České republiky apod.

V této souvislosti je třeba rovněž zdůraznit, že se jedná o oprávnění, které nemusí být v případech zvláštního zřetele použito. Vzhledem k tomu, že zákon nemůže postihnout všechny životní situace (např. možnosti alternativní dopravy v konkrétním případě, všechny dotčené osoby a další okolnosti), nejsou případy, pro které je možné oprávnění policisty nepoužít, upraveny v zákoně. V návrhu zákona jsou proto tyto důvody upraveny obecně („z důvodů zvláštního zřetele hodných“). Za důvody hodné zvláštního zřetele je možné považovat např. případy, kdy je ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P, osoba mladší 15 let, osoba starší 70 let, jsou-li v motorovém vozidle v rámci silniční dopravy

prováděné pro vlastní nebo cizí potřeby za účelem podnikání přepravovány osoby, živá zvířata, rychle se kazící zboží nebo nebezpečný náklad. V těchto případech je policista oprávněn ustanovení § 42a odst. 4 nepoužít. Výše uvedené důvody budou upraveny v interních aktech řízení Policie České republiky, aby se předešlo zvýšení korupčního rizika a diskrece a naopak bylo možné pružněji reagovat na situace, které přinese praxe či případné judikáty. Interní akty řízení jsou pro policisty závazné. O nepoužití oprávnění se sepíše úřední záznam. Jeho náležitosti stanoví zákon.

Policie České republiky se řídí v tomto ohledu zásadou přiměřenosti, která je zakotvena v § 11 zákona o Policii ČR.

Odstavec 8

O zadržení registračních značek informuje policejní orgán Ministerstvo dopravy ČR způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup. Informace o zadržení registrační značky bude registračnímu úředníkovi poskytnuta prostřednictvím registru silničních vozidel na dotaz k danému vozidlu. Zadržení tabulek registrační značky podle navrhované úpravy je překážkou pro vydání nových tabulek registrační značky vozidlu registrovanému na území České republiky.

K § 42c

Odstavce 1 a 2

Tabulky registrační značky se vrátí, případně technický prostředek k zabránění odjezdu motorového vozidla se odstraní, je-li uhrazen nedoplatek na pokutě za dopravní přestupek. Nedoplatek je možné uhradit na místě kontroly nebo jiným způsobem (např. prostřednictvím bankovního převodu). Uhrazení nedoplatku lze doložit např. aktualizovaným údajem z evidence nedoplateků, pokladní stvrzenkou celního úřadu nebo výpisem z účtu.

V případě, že provozovatel vozidla nemá nedoplatek na pokutách za dopravní přestupek ani jako řidič, ani jako provozovatel, může si vyzvednout registrační značky nebo požádat o uvolnění vozidla v místě a čase uvedeném v úředním záznamu i bez zaplacení nedoplatku, který byl důvodem zadržení tabulek registrační značky nebo imobilizace vozidla.

Odstavce 3 a 4

Registrační značky jsou deponovány u příslušného útvaru Policie České republiky. O vydání, zadržení a vrácení registračních značek informuje policejní orgán Ministerstvo dopravy ČR způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup. V případě uhrazení nedoplatku a vrácení zadržených tabulek registrační značky není informace prostřednictvím registru silničních vozidel na dotaz registračního úředníka poskytnuta.

V případě, že registrační značky nebudou vyzvednuty do jednoho roku od jejich zadržení, předají se příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v případě zahraničních registračních značek státu poslední registrace vozidla prostřednictvím zastupitelského úřadu.

K § 42d

Proti postupu policisty nebo policie při výkonu jejich působnosti při požadování úhrady nedoplatku, úhradě nedoplatku samotné, postupu při zadržení a vrácení tabulek registrační značky nebo použití a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla lze

uplatnit stížnost podle § 261 daňového řádu. Stížnost lze podat ústně do protokolu nebo písemným podáním u Policie ČR. Podání stížnosti není vázáno na žádnou lhůtu, záleží proto na stěžovateli, kdy se podáním stížnosti ochrany dovolá. Má-li však stížnost splnit svůj účel, tedy zajistit nápravu nezákonného nebo jinak vadného stavu, je v zájmu stěžovatele, aby stížnost podal co nejdříve poté, kdy vadný postup nebo závadné chování policisty nastane, resp. zjistí. Byla-li podána stížnost, je příslušný správce daně (podle § 10 daňového řádu tedy příslušný územní odbor Policie ČR, v němž je zařazen policista, proti jehož jednání stížnost směřuje) povinen prošetřit tvrzení v ní uvedená. Rozsah a způsob šetření bude dán konkrétním obsahem stížnosti a cílem objasnit věc, tj. správnost či vadnost stížností zpochybněného postupu policisty, nebo zda chování policisty bylo v souladu nebo v rozporu se základními zásadami správy daní či jinak nevybočilo z mezí zákonnosti.

O výsledku šetření nevydává správce daně rozhodnutí. Shledá-li stížnost důvodnou, musí bez zbytečných průtahů učinit opatření, která jsou nutná k nápravě. Jaká konkrétní opatření to budou, bude záviset na tom, co bylo stížností vytýkáno. O výsledku šetření a opatřeních sepíše správce daně úřední záznam a vyrozumí stěžovatele. V případě, že shledá stížnost nedůvodnou, je správce daně povinen sepsat úřední záznam a v něm popsat výsledky šetření, které jej vedly k závěru o nedůvodnosti stížnosti, a o tomto závěru vyrozumět stěžovatele. Stěžovatel má také právo na prošetření způsobu vyřízení jeho stížnosti nadřízeným správcem daně.

Stížnost je současně prostředkem ochrany, který nemusí být vyčerpán pro možnost domáhání se soudního přezkumu, a dotčená osoba tak může proti postupu policisty podat přímo zásahovou žalobu podle § 82 a násl. soudního řádu správního.

Jako prostředek ochrany proti existenci nedoplatku, jeho výši apod. bude možné uplatnit námitku proti nedoplatku podle § 159 daňového řádu. Tato úprava vyplývá přímo z daňového řádu. Proti úkonu správce daně při placení daní, nejde-li o rozhodnutí, u kterého zákon připouští podání odvolání, může osoba zúčastněná na správě daní uplatnit námitku ve lhůtě 30 dnů ode dne, kdy se o úkonu dozvěděla. Podle § 159 odst. 2 daňového řádu se námitka podává u správce daně, který úkon provedl. Pokud bude zpochybněna výše či existence nedoplatku, pak bude příslušným správcem daně celní úřad, který je v postavení obecného správce daně.

Osobou zúčastněnou na správě daní je v tomto ohledu jak řidič, po kterém je požadováno uhrazení nedoplatku, tak provozovatel, kterému bez uhrazení jeho nedoplatku nejsou vráceny tabulky registrační značky nebo odstraněn technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla. Možnost uplatnění námítky proti nedoplatku představuje proporcionalní kompromis mezi požadavkem ochrany dotčeného subjektu a požadavkem efektivity výkonu veřejné moci za daných okolností.

K Části druhé, článek II. – změna zákona o Celní správě ČR

K § 35b

Odstavec 1

Navrženým ustanovením se rozšiřuje působnost orgánů celní správy o oprávnění celníka požadovat po řidiči uhrazení nedoplatku na pokutě za dopravní přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích a zákona o silniční dopravě. Toto oprávnění celníka se uplatní při kontrolní činnosti, která vyplývá z jiných právních předpisů (podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích, zákona o silniční dopravě, celního zákona, zákona o spotřebních daních atd.). V rámci této činnosti dochází

ke kontrole dopravních prostředků a jejich nákladů a jsou v jejím rámci uplatňovány stávající oprávnění celníka (§ 35 - Oprávnění ke kontrole osob, dopravních prostředků a poštovních a jiných zásilek, § 29 - Oprávnění požadovat prokázání totožnosti, § 32 - Oprávnění k použití technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla). Při výkonu této působnosti bude tedy celník oprávněn současně zjistit, zda řidič motorového vozidla, které je kontrolováno, popř. jeho provozovatel, nemají nedoplatky na pokutě za dopravní přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích a zákona o silniční dopravě. Při výkonu této působnosti celní úřad postupuje v režimu daňového řádu. Řidič kontrolovaného motorového vozidla, resp. provozovatel kontrolovaného motorového vozidla, pokud mají nedoplatek na pokutě uložené za porušení dopravních předpisů, jsou pak v procesním postavení daňového subjektu.

Dalším omezením je skutečnost, že výše uvedená pokuta, jejímž neuhrazením vznikl nedoplatek, byla předána k vymáhání obecnému správci daně. Tato úprava je navržena s ohledem na to, že je nezbytné, aby informace o existenci nedoplatku byla soustředěna u jednoho správního úřadu, který je schopen informaci o jeho existenci poskytnout pro účely této právní úpravy Policii ČR. Podle § 8 zákona o Celní správě ČR je celní úřad obecným správcem daně podle správního řádu a vykonává správu placení peněžitých plnění v rámci dělené správy, která jsou příjmem státního rozpočtu, státních fondů nebo rozpočtů územních samosprávných celků. Stejný režim má též pokuta, jejímž neuhrazením vznikl nedoplatek, uložená celním úřadem, v tomto případě se však podmínka předání k vymáhání obecnému správci daně z výše uvedených důvodů neuplatní.

Navrhované ustanovení umožňuje požadovat úhradu nejen nedoplatku řidiče, ale i nedoplatku provozovatele kontrolovaného motorového vozidla, kterého řidič na místě kontroly vozidla zastupuje (obdobné ustanovení najdeme např. v § 35d odst. 1 zákona o silniční dopravě). V případě, že řidič uhradí nedoplatek za provozovatele kontrolovaného motorového vozidla, neplní svoji zákonnou povinnost uhradit nedoplatek, neboť není osobou povinnou k úhradě nedoplatku. Návrh nestanoví povinnost uhradit nedoplatek za jiného, ani nestanoví ručení nebo jiné zajištění dluhu. Jedná se tak o plnění formálně a materiálně cizího dluhu.

Uhrazení nedoplatku řidičem je fakultativní možností řešení vzniklé situace, a to řešení, které minimalizuje případné škody spojené s odstavením vozidla. Jedinou povinností řidiče vyplývající z návrhu je v případě neuhrazení nedoplatku uposlechnout příkazu celníka k jízdě na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu podle § 35c.

Podle ustanovení § 2991 odst. 2 občanského zákoníku *se bezdůvodně obohatí ten, kdo získá majetkový prospěch tím, že za něho bylo plněno, co měl po právu plnit sám*. Na základě potvrzení o uhrazení nedoplatku se tak řidič může domáhat vydání bezdůvodného obohacení vzniklého provozovateli vozidla, pokud nebylo jeho úmyslem provozovatele vozidla obdarovat (§ 2992 občanského zákoníku).

Ve vztahu k § 2991 se pak neuplatní věta druhá § 2997 odst. 1 občanského zákoníku, kdy vědomí řidiče o absenci jeho povinnosti k úhradě dluhu provozovatele samo o sobě nevylučuje vznik nároku na bezdůvodné obohacení (rozsudek NS ze dne 3. 5. 2019, spis. zn. 28 Cdo 208/2019), v opačném případě by se totiž aplikace bezdůvodného obohacení vztahovala jen na úhradu cizího dluhu v omylu, spočívajícím v domnění o povinnosti řidiče dluh splnit, což je z hlediska praxe nepřipustné.

Určité úskalí ovšem představuje skutečnost, kdy provozovatel vozidla (dlužník) předem projeví svůj nesouhlas s tím, aby za něj bylo plněno (např. rozsudek NS ze dne 9. 12. 2015 spis. zn. 31 Cdo 2307/2013), např. uvedením této skutečnosti ve smlouvě o výpůjčce vozidla (teoreticky i v obchodních podmínkách obecně). Řidič vozidla se tak v takovém případě bude muset chovat podle pravidla „právo svědčí bdělým“. Podle § 2902 občanského zákoníku má však takováto osoba preventivní oznamovací povinnost: *„Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.“*

Jedním ze znaků existence bezdůvodného obohacení je existence dluhu v době jeho uhrazení třetí osobou (řidičem vozidla), nárok na vydání bezdůvodného obohacení by tak měl vzniknout i v případě, že bude následně dluh uznán jako neexistující v době jeho uhrazení, nicméně tato skutečnost by měla vést i k jeho zániku a naopak vzniku nároků jiných mezi dotčenými osobami (stát, řidič, provozovatel).

Podle navrženého ustanovení je celník oprávněn požadovat po řidiči motorového vozidla uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele tohoto vozidla na výše uvedené pokutě na místě kontroly vozidla pouze za předpokladu, že mu umožní uhrazení tohoto nedoplatku v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty (srovnej § 166 a § 56 odst. 1 písm. f) daňového řádu).

Odstavec 2

Navrhovaným ustanovením se stanoví, že nedoplatkem, k jehož úhradě bude řidič nebo provozovatel motorového vozidla vyzván, bude pouze takový nedoplatek, u něhož nebylo v souladu s § 156 a 157 daňového řádu povoleno posečkání nebo rozložení úhrady na splátky. Správce daně může na žádost daňového subjektu nebo z moci úřední povolit posečkání úhrady daně, popřípadě rozložení její úhrady na splátky v případech stanovených v § 156 odst. 1 daňového řádu.

Odstavec 3

V rámci výkonu této působnosti je nezbytné, aby celník řidiči sdělil informaci nejen o jeho nedoplatku, ale též informaci o nedoplatku provozovatele. Zatímco informace o nedoplatku řidiče je informací o jeho vlastní daňové povinnosti a není tak chráněna daňovou mlčenlivostí, sdělení informace o nedoplatku provozovatele by mohlo být porušením této povinnosti. S ohledem na právní jistotu celníka, který tuto informaci v rámci výkonu své působnosti musí řidiči sdělit, je v návrhu explicitně stanoveno, že toto sdělení není porušením mlčenlivosti podle daňového řádu.

Odstavec 4

V případě, že je nedoplatek uhrazen na místě kontroly vozidla, celník vystaví řidiči motorového vozidla potvrzení o uhrazení nedoplatku.

K § 35c

Odstavec 1

V případě, že nedoplatek není uhrazen na místě kontroly způsobem uvedeným v zákoně, je celník oprávněn vyzvat řidiče k vydání registrační značky nebo registrační značku zadržet.

Pokud celník vyhodnotí, že je vhodnější použít technický prostředek k zabránění odjezdu motorového vozidla (např. pokud není možné tabulku registrační značky z důvodů přichycení nýty odejmout, vůči osobě je evidováno větší množství nedoplatků, hrozí-li, že toto vozidlo bude provozováno i přes zadržení registrační značky apod.), může použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla.

Zákonem stanovený postup zadržení registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla má charakter tzv. faktického úkonu, který je se zadržením věci v podobných případech spojován i v jiných zákonech. Toto zadržení nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla se oznámí řidiči.

Odstavce 2 a 3

O zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla pořídí celní úřad postupem podle daňového řádu úřední záznam, který se zakládá do spisu (srovnej § 63 daňového řádu). Návrh zákona explicitně stanoví, jaké údaje musí úřední záznam obsahovat, a to především s ohledem na informovanost osoby, která je povinná uhradit nedoplatek na stanovené pokutě, o důvodech zadržení, výši nedoplatku, podmínkách pro vrácení tabulek registrační značky nebo odstranění technického prostředku (údaje o celním úřadu a času, kdy je možné nedoplatek uhradit nebo prokázat jeho uhrazení, vyzvednout zadržené tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla) a poučení o možnosti podat stížnost podle daňového řádu. Stejnopis úředního záznamu předá celník řidiči.

Odstavec 4

Není-li řidič zároveň provozovatelem motorového vozidla, vyzve celní úřad o zadržení registrační značky nebo použití technického prostředku k zabránění odjezdu tohoto vozidla provozovatele vozidla, je-li to bez zbytečných obtíží možné. Informování provozovatele vozidla bude realizováno telefonicky, bude-li to možné (o vyzvolení se v tomto případě sepíše úřední záznam), písemnou formou, např. za využití datové schránky, e-mailem, nebo v papírové podobě cestou poštovního doručovatele. Ve vyzvolení bude současně uvedeno, u kterého celního úřadu si může vyzvednout tabulky registrační značky nebo se domáhat odstranění technického prostředku, a to včetně doby (dny, hodiny), kdy tak může učinit.

Adresu provozovatele lze zjistit zejména z osvědčení o registraci vozidla, které by měl mít řidič motorového vozidla u sebe, případně z dokladů k převáženému nákladu, v případě českých provozovatelů z registru vozidel. Ve vyzvolení celní úřad uvede údaje v závislosti na tom, zda má provozovatel nedoplatek na pokutě za dopravní přestupek. Je-li provozovatel dlužníkem, je nezbytné, aby obdržel také informaci o existenci svého nedoplatku a jeho výši. V případě, že provozovatel není dlužníkem, je nezbytné, aby obdržel pouze údaje, které ho informují o zadržení tabulek registrační značky nebo použití technického prostředku, a údaje nezbytné k vrácení tabulek registrační značky a odstranění technického prostředku.

Odstavec 5

Případné škody způsobené v souvislosti se zadržením registrační značky nebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, náklady spojené s jízdou vozidla na místo odstavení vozidla a odstavením vozidla jdou k tíži osoby, která má nedoplatek na pokutě za přestupek podle § 35b odst. 1.

(V této souvislosti lze zmínit též preventivní oznamovací povinnost podle § 2902 občanského zákoníku: „Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.“ Obdobné preventivní ustanovení obsahuje i § 249 zákoníku práce.)

Odpovědnost řidiče, případně provozovatele motorového vozidla, není tímto postupem změněna, je nadále povinen se postarat o náhradní přepravu osob, zabezpečit živá zvířata apod. Stejně je tomu i v případě kdy nastanou jiné překážky, jako je například porucha vozidla nebo situace, kdy je po řidiči vyžadována kauce, která není uhrazena.

Právní úprava, která předpokládá odpovědnost řidiče nebo provozovatele za náklady spojené s přijetím opatření při výkonu kompetencí orgánů celní správy je upravena i v jiných právních předpisech. Jedná se např. o § 43c odst. 2 zákona o pozemních komunikacích nebo o § 35d odst. 2 zákona o silniční dopravě.

To nevyklučuje ev. odpovědnost za škodu způsobenou nesprávným úředním postupem celníka (např. v případě, že neumožní úhradu nedoplatku prostřednictvím platebního terminálu) podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád).

Odstavce 6 a 7

Návrh upravuje rovněž negativní vymezení působnosti, podle něhož se zadržení tabulek registračních značek či použití technického prostředku nevztahuje na vozidla integrovaného záchranného systému, u nichž by hrozilo ohrožení plnění úkolů v působnosti Zdravotní záchranné služby, Policie České republiky, Hasičského záchranného sboru České republiky apod.

V této souvislosti je třeba rovněž zdůraznit, že se jedná o oprávnění, které nemusí být v případech zvláštního zřetele použito. Vzhledem k tomu, že zákon nemůže postihnout všechny životní situace (např. možnosti alternativní dopravy v konkrétním případě, všechny dotčené osoby a další okolnosti), nejsou případy, pro které je možné oprávnění policisty nepoužít, upraveny v zákoně. V návrhu zákona jsou proto tyto důvody upraveny obecně („z důvodů zvláštního zřetele hodných“). Za důvody hodné zvláštního zřetele je možné považovat např. případy, kdy je ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P, osoba mladší 15 let, osoba starší 70 let, jsou-li v motorovém vozidle v rámci silniční dopravy prováděné pro vlastní nebo cizí potřeby za účelem podnikání přepravovány osoby, živá zvířata, rychle se kazící zboží nebo nebezpečný náklad. V těchto případech je celník oprávněn ustanovení § 35b odst. 4 nepoužít. Výše uvedené důvody budou upraveny v interních aktech řízení Celní správy České republiky, aby se předešlo zvýšení korupčního rizika a diskrece a naopak bylo možné pružněji reagovat na situace, které přinese praxe či případné judikáty. Interní akty řízení jsou pro celníky závazné. O nepoužití oprávnění se sepíše úřední záznam. Jeho náležitosti stanoví zákon.

Celní správa České republiky se řídí v tomto ohledu zásadou přiměřenosti, která je zakotvena v § 19 zákona o Celní správě ČR.

Odstavec 8

O zadržení registračních značek informuje policejní orgán Ministerstvo dopravy ČR způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup. Informace o zadržení registrační značky bude registračnímu úředníkovi poskytnuta prostřednictvím registru silničních vozidel na dotaz k danému vozidlu. Zadržení tabulek registrační značky podle navrhované úpravy je překážkou pro vydání nových tabulek registrační značky vozidlu registrovanému na území České republiky.

K § 35d

Odstavce 1 a 2

Tabulky registrační značky se vrátí, případně technický prostředek k zabránění jízdy motorového vozidla se odstraní, je-li uhrazen nedoplatek na pokutě za dopravní přestupek. Nedoplatek je možné uhradit na místě kontroly nebo jiným způsobem (např. prostřednictvím bankovního převodu). Uhrazení nedoplatku lze doložit např. aktualizovaným údajem z evidence nedoplatků, pokladní stvrzenkou celního úřadu nebo výpisem z účtu.

V případě, že provozovatel vozidla není řidičem vozidla, (a sám nemá nedoplatek, na který se vztahuje tento zákon), může si vyzvednout registrační značky nebo požádat o uvolnění vozidla i bez zaplacení nedoplatku, který byl důvodem zadržení tabulek registrační značky nebo imobilizace vozidla.

Odstavce 3 a 4

Registrační značky jsou deponovány u příslušného orgánu celní správy. O vydání, zadržení a vrácení registračních značek informuje policejní orgán Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup. Informace o zadržení registrační značky bude registračnímu úředníkovi poskytnuta prostřednictvím registru silničních vozidel na dotaz k danému vozidlu.

V případě zaplacení nedoplatku a vrácení zadržených tabulek registrační značky není informace prostřednictvím registru silničních vozidel registračnímu úředníku na dotaz poskytnuta.

V případě, že registrační značky nebudou vyzvednuty do jednoho roku od jejich zadržení, předají se obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v případě zahraničních registračních značek státu poslední registrace vozidla prostřednictvím zastupitelského úřadu.

K § 35e

Proti postupu celníka nebo celního úřadu při výkonu jejich působnosti při požadování úhrady nedoplatku, úhradě nedoplatku samotné, postupu při zadržení a vrácení tabulek registrační značky a použití a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla lze uplatnit stížnost podle § 261 daňového řádu. Stížnost lze podat ústně do protokolu nebo písemným podáním. Podání stížnosti není vázáno na žádnou lhůtu, záleží proto na stěžovateli, kdy se podáním stížnosti ochrany dovolá. Má-li však stížnost splnit svůj účel, tedy zajistit nápravu nezákonného nebo jinak vadného stavu, je v zájmu stěžovatele, aby stížnost podal co nejdříve poté, kdy vadný postup správce daně nebo závadné chování úředních osob zjistí. Byla-li podána stížnost, je celní úřad, který úkon provedl, povinen prošetřit tvrzení v ní uvedená. Rozsah a způsob šetření bude dán konkrétním obsahem stížnosti a cílem objasnit věc, tj. správnost či vadnost stížností zpochybněného postupu tohoto celního úřadu, nebo zda chování úřední osoby

bylo v souladu nebo v rozporu se základními zásadami správy daní či jinak nevybočilo z mezí zákonnosti.

O výsledku šetření nevydává celní úřad rozhodnutí. Shledá-li stížnost důvodnou, musí bez zbytečných průtahů učinit opatření, která jsou nutná k nápravě. Jaká konkrétní opatření to budou, bude záviset na tom, co bylo stížností vytýkáno. O výsledku šetření a opatřeních sepíše celní úřad úřední záznam a vyrozumí stěžovatele. V případě, že shledá stížnost nedůvodnou, je celní úřad povinen sepsat úřední záznam a v něm popsat výsledky šetření, které jej vedly k závěru o nedůvodnosti stížnosti, a o tomto závěru vyrozumět stěžovatele. Stěžovatel má také právo na prošetření způsobu vyřízení jeho stížnosti nadřízeným správcem daně, tj. Generálním ředitelstvím cel.

Stížnost je současně prostředkem ochrany, který nemusí být vyčerpán pro možnost domáhání se soudního přezkumu, a dotčená osoba tak může proti postupu policisty podat přímo zásahovou žalobu podle § 82 a násl. soudního řádu správního.

Jako prostředek ochrany proti existenci nedoplatku, jeho výši apod. bude možné uplatnit námitku proti nedoplatku podle § 159 daňového řádu. Tato úprava vyplývá přímo z daňového řádu. Proti úkonu správce daně při placení daní, nejde-li o rozhodnutí, u kterého zákon připouští podání odvolání, může osoba zúčastněná na správě daní uplatnit námitku ve lhůtě 30 dnů ode dne, kdy se o úkonu dozvěděla. Podle § 159 odst. 2 daňového řádu se námitka podává u správce daně, který úkon provedl. Pokud bude zpochybněna výše či existence nedoplatku, pak bude příslušným správcem daně celní úřad, který je v postavení obecného správce daně.

Osobou zúčastněnou na správě daní je v tomto ohledu jak řidič, po kterém je požadováno uhrazení nedoplatku, tak provozovatel, kterému bez uhrazení jeho nedoplatku nejsou vráceny tabulky registrační značky nebo odstraněn technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla. Možnost uplatnění námitky proti nedoplatku představuje proporcionalní kompromis mezi požadavkem ochrany dotčeného subjektu a požadavkem efektivity výkonu veřejné moci za daných okolností.

K Části třetí, článek III. – Změna zákona o silniční dopravě; k Části čtvrté, článek V. – Změna zákona o pozemních komunikacích a k Části páté, článek VII. – Změna zákona o silničním provozu

Navrhuje se změna stávající úpravy rozpočtového určení příjmů z vymožených pokut. Podle § 7 odst. 1 písm. d) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, tvoří obecně příjmy z vybraných pokut příjmy rozpočtu obce.

Podle navržené právní úpravy je příjem z pokut v případě, že pokuta byla uložena za přešůpek podle zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě nebo zákona o pozemních komunikacích, a nedoplatek byl předán obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnému správci daní k vymáhání, a pokuta nebyla vybrána nebo vymožena tímto úřadem, ze 70 % příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil a z 30 % příjmem státního rozpočtu.

Příjem z pokut uložených Policií České republiky a celním úřadem je podle § 6 odst. 1 písm. q) zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, příjmem státního rozpočtu. Tato úprava se návrhem zákona nemění. (Blíže viz kpt. „Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy“.)

K Části třetí, čtvrté a páté

Zároveň se navrhuje přechodné ustanovení, podle něhož jsou pokuty, které byly předány obecním úřadem obce s rozšířenou působností obecnímu správci daně k vymáhání přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, příjmem obce, jejíž orgán pokutu uložil.

K Části šesté – Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

K bodu 1 (§ 7b), bodu 2 (§ 7c) a k bodu 3 (§ 7e)

V zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích se navrhuje upravit povinnost registračního místa nevydat novou registrační značku (registrační značku na přání) v případech, kdy byla zadržena postupem podle § 42b zákona o Policii ČR nebo § 35c zákona o Celní správě ČR. Toto opatření je navrhováno z důvodu zamezení obstrukce, spočívající v žádosti o vydání nových registračních značek u vozidel registrovaných v České republice. Tuto informaci si registrační úředník ověří dotazem prostřednictvím registru silničních vozidel.

K Části sedmé - Účinnost

Účinnost navrhované právní úpravy se navrhuje od 1. července 2021.

V Praze dne 17. srpna 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v. r.

1. místopředseda vlády a ministr vnitra:

Jan Hamáček v. r.

Místopředsedkyně vlády a ministryně financí:

JUDr. Alena Schillerová, Ph.D., v. r.