

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**EFEKTIVITA SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ PŘI  
REGISTRACI SILNIČNÍCH VOZIDEL V ČESKÉ  
REPUBLICCE**

**Autor práce: Miloš Rus**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2026**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

### ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Miloš Rus

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce:

**Efektivita správního řízení při registraci silničních vozidel v České Republice**

Název bakalářské práce v anglickém jazyce:

**The Effectiveness of Administrative Proceedings in the Registration of Motor Vehicles in the Czech Republic**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: srpen 2025

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit současnou efektivitu správního řízení při registraci silničních motorových a přípojných vozidel v ČR.

Vedlejším cílem je navrhnout možná řešení nedostatků v případech, kdy vznikají administrativní nesrovnalosti v registru motorových a přípojných vozidel v ČR. Druhým vedlejším cílem je zhodnotit pozitiva a negativa digitalizace registru silničních vozidel v ČR.

Student:

Miloš Rus

28. 8. 2025

datum

  
Podpis

Vedoucí práce:

JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

29. 8. 2025

datum

  
Podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:

doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

9. 12. 2025

datum

  
Podpis

Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti:

doc. PhDr. Miroslav Sapik, Ph.D.

11. 12. 2025

datum

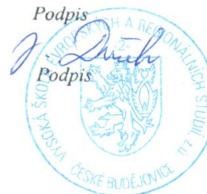
  
Podpis

Rektor:

doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

20. 12. 2025

datum



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

# ABSTRAKT

## **Efektivita správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice**

**RUS, Miloš.** Efektivita správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2026. 112 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Klíčová slova:** digitalizace veřejné správy, legalizace odcizených vozidel, registr silničních vozidel, registrace vozidel, správní řízení

Bakalářská práce se zabývá efektivitou správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice. Práce zkoumá právní rámec registrace vozidel, historický vývoj evidence vozidel a význam registru silničních vozidel jako nástroje veřejné správy, právní jistoty a prevence kriminality. Zvláštní pozornost je věnována problematice legalizace odcizených vozidel, ověřování identifikačních údajů a významu správních zásad v registračním řízení. Práce dále hodnotí dopady digitalizace na fungování registru a porovnává český systém s vybranými zahraničními modely, konkrétně s Rakouskem, Německem a Estonskem. Na základě analýzy práce posuzuje silné a slabé stránky současného systému a jeho praktický význam.

## **ABSTRACT**

### **The Effectiveness of Administrative Proceedings in the Registration of Motor Vehicles in the Czech Republic**

**RUS, Miloš.** The Effectiveness of Administrative Proceedings in the Registration of Motor Vehicles in the Czech Republic: bachelor's thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 112 pp. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

**Keywords:** administrative proceedings, digitalisation of public administration, legalisation of stolen vehicles, motor vehicle registration, road vehicle register

This bachelor thesis deals with the effectiveness of administrative proceedings in the registration of motor vehicles in the Czech Republic. The thesis examines the legal framework of vehicle registration, the historical development of vehicle records, and the role of the road vehicle register as an instrument of public administration, legal certainty and crime prevention. Special attention is paid to the issue of the legalisation of stolen vehicles, the verification of identification data, and the importance of administrative principles in registration proceedings. The thesis also evaluates the impact of digitalisation on the operation of the register and compares the Czech system with selected foreign models, namely those of Austria, Germany and Estonia. Based on the analysis, the thesis assesses the strengths and weaknesses of the current system and its practical significance.

Úvod.....	11
1 Cíl a metodika bakalářské práce.....	13
2 Definice, historie a základní pojmy.....	16
2.1 Vymezení základních pojmů v kontextu veřejné správy a bezpečnosti.....	16
2.1.1 Silniční vozidlo jako právní a bezpečnostní objekt.....	16
2.1.2 Registr silničních vozidel jako veřejný seznam.....	16
2.1.3 Registrační značka jako vizuální identifikátor státní moci.....	17
2.1.4 Identifikátor VIN.....	17
2.2 Historický vývoj evidence motorových vozidel.....	18
2.2.1 Období Rakouska-Uherska (počátky evidence vozidel).....	18
2.2.2 Období první republiky (1918–1939).....	18
2.2.3 Období druhé světové války (1939–1945).....	20
2.2.4 Poválečné období a sjednocování evidence (1945–1953).....	20
2.2.5 Zavedení státní poznávací značky (1953).....	20
2.2.6 Reforma územní správy a další vývoj systému (1960–1989).....	20
2.2.7 Transformace po roce 1989 a modernizace systému.....	21
2.3 Bezpečnostní a právní význam registrace vozidel.....	21
2.4 Shrnutí kapitoly.....	22
3 Bezpečnostně právní problematika legalizace odcizených vozidel.....	24
3.1 Vymezení pojmu legalizace odcizeného vozidla.....	24
3.2 Typické mechanismy legalizace.....	25
3.2.1 Manipulace s identifikátorem VIN.....	25
3.2.2 Padělání registračních dokladů.....	25
3.2.3 Zneužití přeshraniční registrace.....	26
3.3 Správní řízení jako prevenční mechanismus.....	26
3.4 Role Policie České republiky.....	27
3.5 Digitalizace a nové bezpečnostní výzvy.....	27

3.6 Shrnutí kapitoly.....	28
4 Aktuální stav a výzvy současného stavu registru vozidel.....	30
4.1 Institucionální a legislativní rámec současného registru.....	30
4.2 Proces registrace vozidla a jeho poplatková struktura (stav k roku 2026).....	30
4.3 Digitalizace a centralizace registru.....	31
4.4 Identifikovaná riziková místa současného systému.....	32
4.4.1 Administrativní zatížení.....	32
4.4.2 Závislost na předložených dokumentech.....	32
4.4.3 Mezinárodní aspekt.....	33
4.5 Současné výzvy a směr dalšího vývoje.....	34
4.6 Shrnutí kapitoly.....	35
5 Mezinárodní srovnání systému registrací vozidel České republiky s vybranými státy	37
5.1 Význam komparace v oblasti registrace vozidel.....	37
5.2 Česká republika.....	37
5.2.1 Právní rámec registrace.....	37
5.2.2 Správní poplatky.....	38
5.2.3 Bezpečnostní dimenze.....	38
5.3 Rakousko.....	38
5.3.1 Právní rámec registrace.....	38
5.3.2 Institucionální model.....	39
5.3.3 Správní poplatky.....	40
5.3.4 Bezpečnostní dimenze.....	40
5.4 Německo.....	40
5.4.1 Právní rámec registrace.....	40
5.4.2 Odpovědnostní model.....	41
5.4.3 Kontrola identity a trestněprávní souvislosti.....	41
5.4.4 Správní poplatky.....	42
5.4.5 Bezpečnostní dimenze.....	42

5.5 Estonsko.....	42
5.5.1 Právní rámec registrace.....	42
5.5.2 Konstrukce dopravního registru.....	43
5.5.3 Registrační poplatky.....	43
5.5.4 Digitalizace a bezpečnostní rozměr.....	43
5.6 Komparativní zhodnocení.....	44
5.7 Shrnutí kapitoly.....	46
6 Návrhy, zlepšení a doporučení v rámci digitalizace systému registru vozidel.....	48
6.1 Východiska návrhové části.....	48
6.2 Vyhodnocení empirických zjištění.....	49
6.2.1 Vyhodnocení poznatků z aplikační praxe.....	49
6.2.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření.....	51
6.3 Návrhy na posílení elektronického ověřování identity a dokumentů.....	62
6.4 Návrhy na zlepšení databázového propojení a mezinárodní výměny informací...63	
6.5 Návrhy na standardizaci postupů a zvyšování odborné připravenosti pracovníků65	
6.6 Doporučení v oblasti kybernetické bezpečnosti a ochrany dat.....	67
6.7 Diskuze navržených opatření.....	69
6.8 Shrnutí kapitoly.....	70
Závěr.....	72
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	74
Literární zdroje.....	74
Legislativní dokumenty.....	75
Judikatura.....	76
Elektronické zdroje.....	77
Ostatní zdroje.....	77
Seznam zkratk.....	78
Seznam tabulek a grafů.....	79
Seznam tabulek.....	79

Seznam grafů.....	79
Seznam příloh.....	81
Přílohy.....	82

## Úvod

Registrace silničních vozidel představuje významnou součást výkonu veřejné správy v oblasti dopravy, evidence majetkových vztahů a ochrany bezpečnosti silničního provozu. Nejde pouze o administrativní evidenci technických údajů o vozidlech a jejich vlastnících, ale o systém, který má zásadní význam pro právní jistotu, kontrolu zákonnosti provozu vozidel i prevenci protiprávního jednání. V podmínkách současné veřejné správy nabývá tato agenda na významu také v souvislosti s digitalizací veřejných evidencí, se zvyšujícími se nároky na správnost a rychlost rozhodování správních orgánů a s potřebou efektivní spolupráce mezi správními a bezpečnostními institucemi.

Aktuálnost zvoleného tématu spočívá zejména v tom, že registrace vozidel již dnes nepředstavuje pouze technickou evidenční činnost, ale také důležitý nástroj bezpečnostní politiky státu. Správně vedený registr silničních vozidel umožňuje jednoznačně identifikovat vozidlo, jeho vlastníka a provozovatele, kontrolovat technickou způsobilost vozidel a zajišťovat dohled nad dodržováním právních předpisů. Současně však může být tento systém zneužit v případech, kdy dochází k legalizaci odcizených vozidel, manipulaci s identifikačními znaky vozidel nebo k zápisu nesprávných údajů do evidence. Právě tyto okolnosti vyvolávají otázku, zda je současné správní řízení při registraci silničních vozidel v České republice dostatečně efektivní a zda v praxi naplňuje požadavky na zákonnost, správnost, rychlost a bezpečnost.

Výběr tématu vychází z jeho úzké vazby na studovaný obor i z jeho praktického významu pro fungování veřejné správy. Problematika registrace vozidel spojuje právní, správní, organizační a bezpečnostní aspekty, a proto umožňuje propojit teoretické poznatky správního práva s jejich praktickou aplikací v reálném výkonu veřejné správy. Zároveň jde o oblast, v níž se střetává požadavek na ochranu veřejného zájmu s požadavkem na efektivní a uživatelsky funkční správní proces. Téma je proto vhodné nejen z hlediska odborného, ale i z hlediska profesního zaměření bakalářské práce.

Bakalářská práce se zaměřuje na posouzení efektivity správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice. Pozornost je soustředěna zejména na právní a institucionální rámec registrace, na význam správních zásad při ověřování údajů zapisovaných do registru, na vztah registrace k prevenci legalizace odcizených vozidel a na dopady digitalizace registru silničních vozidel. Součástí práce je rovněž komparace české právní úpravy a správní praxe s vybranými evropskými státy, konkrétně s Rakouskem, Německem a Estonskem. Toto srovnání má umožnit lépe posoudit silné a slabé stránky českého systému a naznačit možné inspirativní prvky pro další vývoj registrační praxe.

Práce je rozdělena do několika navazujících kapitol. Nejprve jsou vymezeny základní pojmy, historický vývoj evidence vozidel a právní a bezpečnostní význam registrace vozidel. Následně je pozornost věnována bezpečnostně-právní problematice legalizace odcizených vozidel a významu správního řízení jako preventivního mechanismu. Další část analyzuje současný stav registru silničních vozidel v České republice, jeho legislativní a institucionální rámec, digitalizaci a hlavní současné výzvy. V závěrečné odborné části práce je český systém porovnán s vybranými zahraničními úpravami a na

základě tohoto srovnání jsou formulovány dílčí závěry k efektivitě registračního procesu.

Smyslem bakalářské práce není pouze popsat právní úpravu registrace vozidel, ale především zhodnotit její fungování v praxi a poukázat na význam registru silničních vozidel jako nástroje veřejné správy a současně jako prostředku ochrany před zneužitím evidenčního systému. Práce tak usiluje o propojení teoretického výkladu s praktickými souvislostmi a o formulaci závěrů, které mohou být přínosné pro pochopení role registrace vozidel v současném správním a bezpečnostním systému České republiky.

## 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Předmětem bakalářské práce je efektivita správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice, a to zejména z pohledu veřejné správy, právní jistoty, bezpečnostní prevence a současných požadavků na digitalizaci veřejné evidence. Zvolené téma je aktuální jak z hlediska aplikační praxe správních orgánů, tak z hlediska širších bezpečnostních souvislostí. Registr silničních vozidel nepředstavuje pouze technickou evidenci údajů o vozidlech, ale současně důležitý nástroj výkonu veřejné správy, který zasahuje do oblasti ochrany majetkových práv, bezpečnosti silničního provozu i prevence kriminality. Právě v registračním procesu se rozhoduje o tom, zda budou do veřejné evidence zapsány pravdivé, úplné a právně relevantní údaje, nebo zda může dojít k jejich zneužití, případně k vytvoření zdání legality u vozidel s nejasným nebo protiprávním původem.

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit současnou efektivitu správního řízení při registraci silničních motorových a přípojných vozidel v České republice. Efektivita je v této práci chápána nejen jako rychlost a administrativní funkčnost registračního procesu, ale především jako schopnost správního řízení zajistit zákonnost postupu, správnost evidenčních údajů, ochranu veřejného zájmu a omezení prostoru pro zneužití registračního systému. Pozornost je proto soustředěna na to, zda současné právní a institucionální nastavení registrace vozidel odpovídá požadavkům moderní veřejné správy a současně dostatečně reaguje na bezpečnostní rizika spojená s legalizací odcizených vozidel, manipulací s identifikačními znaky vozidel a nesrovnalostmi v evidenci.

Vedlejšími cíli bakalářské práce je identifikovat hlavní právní, procesní a organizační faktory, které ovlivňují účinnost správního řízení při registraci vozidel, dále zhodnotit pozitiva a negativa digitalizace registru silničních vozidel a posoudit význam registrace jako nástroje prevence kriminality. Dalším dílčím cílem je porovnat český systém registrace vozidel s vybranými evropskými modely a na základě tohoto srovnání formulovat závěry využitelné pro další rozvoj aplikační praxe. Práce tak nesměřuje pouze k popisu stávajícího právního stavu, ale především k jeho kritickému zhodnocení z hlediska fungování v praxi a z hlediska schopnosti státu chránit integritu veřejné evidence.

K dosažení stanovených cílů je využita především metoda analýzy a syntézy. Analýza je uplatněna při rozboru právní úpravy registrace vozidel, zejména zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, správního řádu a souvisejících právních předpisů. Současně je provedena analýza odborné literatury zaměřené na správní právo, správní proces, evidenční systémy a právní či bezpečnostní aspekty registrace vozidel. Syntéza je následně využita při spojování dílčích poznatků do širších závěrů o tom, jaké prvky podporují efektivitu registračního systému a jaké naopak vytvářejí prostor pro aplikační nedostatky.

V práci je dále použita metoda komparace, a to při porovnání českého modelu registrace vozidel se systémy vybraných evropských států, konkrétně Rakouska, Německa a Estonska. Smyslem komparativního přístupu je posoudit, zda zahraniční právní a institucionální řešení obsahují prvky, které mohou být inspirativní i pro českou správní

praxi, zejména v oblasti kontroly identity vozidla, ověřování podkladů, elektronizace agendy a provázanosti registračních mechanismů s dalšími bezpečnostními nástroji. Vedle toho je podpůrně využita také historická metoda, která umožňuje zasadit současnou podobu evidence vozidel do širšího vývojového kontextu a ukázat, jak se proměňovala funkce registrace od prosté evidence až po současný komplexní informační systém veřejné správy.

Z metodologického hlediska je práce koncipována jako profesně orientovaná analyticko-komparativní bakalářská práce. Nejde tedy o pouhý popis právních předpisů, ale o snahu objasnit vztah mezi právní úpravou, správní praxí a bezpečnostní funkcí registrace vozidel. Důraz je kladen na propojení teoretických poznatků se zhodnocením praktických problémů, které se v registračním procesu mohou objevovat, zejména při ověřování původu vozidla, posuzování pravosti dokladů, kontrole identifikačních znaků a vedení údajů ve veřejné evidenci. Práce rovněž přihlíží k tomu, že registr vozidel je součástí širšího rámce digitalizace veřejné správy a jeho kvalita závisí nejen na právní úpravě, ale i na technickém zabezpečení systému, institucionální spolupráci a odborné připravenosti úředních osob.

Praktická část práce vychází:

- z analýzy právní úpravy,
- z komparace vybraných států,
- z dotazníkového šetření,
- z písemného odborného vyjádření pracovníka registračního místa

V praktické části bakalářské práce jsou vedle analýzy právní úpravy a komparace zahraničních modelů využity také poznatky z vlastního empirického šetření. To je tvořeno dotazníkovým šetřením a písemným odborným vyjádřením pracovníka registračního místa, které přináší pohled z aplikační praxe na průběh správního řízení v registru vozidel, na nejčastější komplikace při registraci a na přínosy digitalizace této agendy. Dotazníkové šetření bylo realizováno formou online dotazníku v období od 15. 2. 2026 do 3. 3. 2026 prostřednictvím nástroje Google Forms. Dotazník byl šířen elektronicky, přičemž se jednalo o dostupnostní výběr. Celkem bylo získáno 72 vyplněných dotazníků, které byly následně vyhodnoceny pomocí základní deskriptivní analýzy, zejména prostřednictvím absolutních a relativních četností. Výsledky byly prezentovány v tabulkách a grafech. Vzhledem k charakteru výběru respondentů nelze výsledky bez dalšího zobecňovat na celou populaci, představují však relevantní orientační vhled do zkušeností respondentů s registrační agendou. Smyslem tohoto postupu je konfrontovat teoretické poznatky a právní rámec s reálným fungováním registrační praxe a získané poznatky využít při formulaci návrhů a doporučení pro další rozvoj systému registru vozidel.

Struktura bakalářské práce odpovídá stanoveným cílům i zvolené metodice. Po úvodní kapitole následuje kapitola zaměřená na vymezení základních pojmů, historický vývoj evidence vozidel a právní a bezpečnostní význam registrace. Další kapitola se věnuje bezpečnostně-právní problematice legalizace odcizených vozidel a významu správního řízení jako preventivního mechanismu. Následuje kapitola analyzující aktuální stav

registru silničních vozidel, jeho digitalizaci, institucionální souvislosti a současné výzvy. V další části práce je český systém porovnán s právní úpravou a správní praxí ve vybraných evropských státech. Závěr práce následně shrnuje zjištěné poznatky a formuluje obecné závěry k efektivitě správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice.

## **2 Definice, historie a základní pojmy**

### **2.1 Vymezení základních pojmů v kontextu veřejné správy a bezpečnosti**

Automobilismus se stal významnou součástí moderní dopravy a současně vyžadoval vznik institucionálních mechanismů regulace silničního provozu. Jak uvádí Král, rozvoj automobilismu vedl k postupnému vytváření právních a administrativních nástrojů regulace dopravy.<sup>1</sup>

#### **2.1.1 Silniční vozidlo jako právní a bezpečnostní objekt**

Silniční vozidlo je vymezeno v § 2 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jako motorové vozidlo nebo přípojné vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích. Toto vymezení má zásadní význam nejen z hlediska technického, ale i z hlediska právního a bezpečnostního.

Motorové vozidlo je sice věcí movitou ve smyslu občanského práva, avšak jeho provoz podléhá intenzivní veřejnoprávní regulaci. Právě tato regulace je výrazem odpovědnosti státu za bezpečnost silničního provozu a ochranu majetkových práv.

Z hlediska bezpečnostního je silniční vozidlo objektem, jehož identita musí být státem jednoznačně určena a kontrolovatelná. Pokud identita vozidla není spolehlivě určena, vzniká prostor pro zneužití, zejména pro legalizaci vozidel pocházejících z trestné činnosti.

#### **2.1.2 Registr silničních vozidel jako veřejný seznam**

Registr silničních vozidel je upraven v § 4 zákona č. 56/2001 Sb. Jedná se o veřejnoprávní evidenci vedenou orgány veřejné správy. Z pohledu teorie správního práva představuje specifickou formu veřejného seznamu.

PRŮCHA uvádí, že veřejné evidence jsou nástrojem právní jistoty a transparentnosti právních vztahů, přičemž jejich správné vedení je nezbytné pro legitimitu výkonu veřejné moci.<sup>2</sup> Registr silničních vozidel tak nelze chápat pouze jako technickou databázi, ale jako institucionální nástroj výkonu státní moci. Registr silničních vozidel tak plní nejen evidenční funkci, ale současně představuje nástroj institucionální kontroly vlastnických a provozních vztahů k vozidlům. Z pohledu veřejné správy jde o evidenční mechanismus, který umožňuje státu vykonávat dohled nad provozem vozidel a současně vytváří právní rámec pro uplatňování odpovědnosti v oblasti silničního provozu.

---

1 KRÁL, Zdeněk. Motorismus v srdci Evropy: od Josefa Božka po současnost. 2. vyd. Praha: Klub čtenářů, 2019.

2 PRŮCHA, Petr. Správní právo. Obecná část. 9. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 145–150.

Evidence obsahuje údaje o:

- identifikaci vozidla (VIN, typ, značka),
- vlastníkov,
- provozovatel,
- technické způsobilosti,
- historii změn.

Zápis do registru má deklaratorní charakter, ale má zásadní význam pro odpovědnostní režim v oblasti silničního provozu.

SKULOVÁ zdůrazňuje, že správní evidence musí být vedena v souladu se zásadou legality a zásadou materiální pravdy, jinak dochází k oslabení ochranné funkce státu.<sup>3</sup>

### **2.1.3 Registrační značka jako vizuální identifikátor státní moci**

Registrační značka představuje fyzický projev evidenčního vztahu mezi státem a vozidlem. Do roku 2001 byl používán pojem státní poznávací značka (SPZ).

MARINOV konstatuje, že poznávací značka byla od počátku nejen prostředkem identifikace, ale i symbolem státní kontroly nad pohybem vozidel.<sup>4</sup> ZELENÝ a FEUEREISL dále uvádějí, že změny formátu značek vždy odrážely změny územního členění a správní organizace státu.<sup>5</sup>

Registrační značka tedy plní:

- evidenční funkci,
- kontrolní funkci,
- bezpečnostní funkci.

### **2.1.4 Identifikátor VIN**

VIN (Vehicle Identification Number) je jedinečný výrobní identifikátor vozidla. Na rozdíl od registrační značky, která může být změněna, VIN zůstává trvale spojen s konkrétním kusem vozidla.

Z trestněprávního hlediska může manipulace s identifikačními znaky naplnit skutkové podstaty trestných činů podle trestního zákoníku. JELÍNEK uvádí, že zásah do identifikačních znaků věci může být posuzován jako padělání nebo pozměnění veřejné listiny, případně jako součást legalizace výnosů z trestné činnosti.<sup>6</sup>

---

3 SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

4 MARINOV, Petr. České poznávací značky. Praha: Kampe, 2007, s. 7–12.

5 ZELENÝ, František; FEUEREISL, David. Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Chýňava: SAXI, 2011, s. 15–22.

6 JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 9. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 350–351.

## 2.2 Historický vývoj evidence motorových vozidel

Historický vývoj evidence motorových vozidel na území dnešní České republiky je úzce spojen s vývojem státní správy, dopravní infrastruktury a technologického pokroku v oblasti automobilismu. S rostoucím počtem motorových vozidel se postupně zvyšovala i potřeba jejich jednoznačné identifikace a evidenční kontroly ze strany státu. Registrace vozidel tak představuje jeden z tradičních nástrojů veřejné správy v oblasti regulace silniční dopravy. Vývoj evidence vozidel byl úzce spojen s rozvojem automobilismu ve střední Evropě. Jančura uvádí, že státní orgány postupně zaváděly evidenční systémy, které umožňovaly kontrolu motorových vozidel a jejich provozovatelů.<sup>7</sup>

Vývoj systému registrace vozidel lze rozdělit do několika základních historických etap, které odrážejí politické změny, správní reformy i proměny bezpečnostních požadavků společnosti.

### 2.2.1 Období Rakouska-Uherska (počátky evidence vozidel)

Počátky systematické evidence motorových vozidel na území českých zemí sahají do počátku 20. století. První systém poznávacích značek byl zaveden v rámci Rakousko-Uherské monarchie v roce 1906. Tento systém byl založen na zemském principu, kdy jednotlivým zemím monarchie byly přiděleny identifikační kódy používané na registračních tabulkách.<sup>8</sup>

Poznávací značky měly především evidenční funkci a umožňovaly základní identifikaci vozidla. Evidence byla vedena převážně na úrovni zemských úřadů a policie. Vzhledem k relativně nízkému počtu vozidel byl systém poměrně jednoduchý a administrativně nenáročný.

ZELENÝ a FEUEREISL uvádějí, že již v této době docházelo k postupným úpravám číselných řad a formátů tabulek v reakci na rostoucí počet motorových vozidel a rozvoj automobilismu.<sup>9</sup>

### 2.2.2 Období první republiky (1918–1939)

Po vzniku Československé republiky byl zaveden vlastní systém registrace motorových vozidel. Nový stát převzal základní principy předchozí evidence, avšak postupně vytvořil vlastní systém poznávacích značek založený na okresním principu.

Podle MARINOVA byly jednotlivým okresům přidělovány specifické číselné bloky, které umožňovaly identifikovat územní příslušnost vozidla podle jeho poznávací značky.<sup>10</sup> Tento systém byl relativně přehledný a umožňoval rychlou orientaci v evidenci vozidel.

---

7 JANČURA, Mikuláš. Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918–1938. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2017, s. 119–125.

8 MARINOV, Petr. České poznávací značky. Praha: Kampe, 2007, s. 7–12.

9 ZELENÝ, František; FEUEREISL, David. Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Chýňava: SAXI, 2011, s. 15–22.

10 MARINOV, České poznávací značky, s. 19–22.

Současně docházelo k postupnému zpřesňování evidenčních pravidel a k zavádění jednotnějších technických standardů registračních tabulek. Rostoucí počet motorových vozidel vedl ke zvyšování významu registrace jako nástroje státní kontroly nad silniční dopravou. Počátky regulace automobilismu a tím i Právní regulace automobilového provozu se začala systematicky rozvíjet i v meziválečném období. NETRVAL uvádí, že právní úprava provozu motorových vozidel postupně stanovovala nejen pravidla silničního provozu, ale také evidenční povinnosti vozidel a administrativní kontrolu jejich provozu státní správou.<sup>11</sup>

Problematika evidence vozidel byla úzce spojena s širší regulací automobilového provozu. Dobová právní úprava současně ukazuje, že evidence vozidel nebyla chápána pouze jako administrativní zápis, ale jako nástroj průběžné kontroly technické způsobilosti vozidla a jeho provozu. Hartmann uvádí, že držitelé motorových vozidel byli povinni udržovat vozidla v takovém stavu, aby odpovídala podmínkám pro jízdu, a v případě trvalé nezpůsobilosti nebo ukončení užívání vozidla museli tuto skutečnost oznámit příslušnému úřadu za účelem výmazu z rejstříku. Současně mohl okresní úřad nařídít odbornou prohlídku vozidla a vozidla, která nevyhovovala stanoveným podmínkám, vyloučit z jízdy.<sup>12</sup> Každé vozidlo, které mělo být zařazené do evidence, muselo mít osvědčení o technické způsobilosti nebo typové osvědčení, které představovalo technické osvědčení pro určitý vyráběný typ. Dříve než bylo vozidlo novému vlastníku zaevidováno, musel nejprve vozidlo přihlásit k dani z motorových vozidel. Po jejím zaplacení se obrátil na evidenční úřad (okresní nebo státně policejní) podle místa stanoviště vozidla, který vozidlu přidělil evidenční značku. Od roku 1936 bylo nutné předložit doklad o pojištění vozidla proti povinnému ručení. Při prodeji, změně bydliště vlastníka nebo při změně stanoviště vozidla musela být tato skutečnost oznámena evidenčnímu úřadu do osmi dnů. Při přidělování dopravní značky byl vlastník také obvykle dotazován, zda bude vozidlo řídit sám tak se musel dostavit s „vůdčím listem“, nebo zda bude řízení svěřeno řidiči z povolání bylo nutné doložit způsobilost řidiče. Případná změna v osobě řidiče musela být evidenčnímu úřadu oznámena také do osmy dnů.<sup>13</sup> Pokud provozovatel nesplnil povinnost povinného pojištění hrozila provozovateli vozidla pokuta, popřípadě, pokud se jednalo o opětovné provinění proti předpisům o jízdě motorovými vozidly, mohl být potrestán odnětím řidičského oprávnění.<sup>14</sup>

ŠTEMBERK upozorňuje, že již v meziválečném období byl automobilismus vnímán nejen jako technický fenomén, ale také jako oblast vyžadující systematickou regulaci veřejnou mocí.<sup>15</sup>

---

11 NETRVAL, Jaroslav. Zákon o jízdě motorovými vozidly. Praha: Orbis, 1935, s. 21–45.

12 HARTMANN, Antonín. Zákony o motorových vozidlech s prováděcími nařízeními a souvislými předpisy. V Praze: Nákladem Právnického knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936, s. 78–79.

13 Autoindex 1933, Praha 1933, s. 337.

14 Rukověť pro řidiče motorových vozidel, Praha 1938, s. 718.

15 ŠTEMBERK, Jan. Automobilista v zajetí reality. Praha: Karolinum, 2008, s. 21–35.

### **2.2.3 Období druhé světové války (1939–1945)**

V období Protektorátu Čechy a Morava byl systém registrace vozidel přizpůsoben německým správním předpisům. Došlo k zavedení nových formátů poznávacích značek odpovídajících německému systému „Kennzeichen“.

Registrace vozidel byla v této době silně centralizována a sloužila nejen evidenčním, ale také kontrolním a bezpečnostním účelům. Administrativní struktura byla podřízena okupační správě a evidenční systém byl integrován do širšího systému říšské dopravní administrativy.<sup>16</sup>

Z hlediska bezpečnosti byl systém relativně přísný, avšak jeho stabilita byla narušena válečnými událostmi a postupným kolapsem státní správy v závěru války.

### **2.2.4 Poválečné období a sjednocování evidence (1945–1953)**

Po skončení druhé světové války bylo nutné obnovit a sjednotit evidenci motorových vozidel. V prvních poválečných letech docházelo k různým provizorním řešením, například k přemalovávání původních tabulek nebo k používání dočasných registračních označení.<sup>17</sup>

Administrativní praxe byla v této době značně nejednotná a evidenční kontinuita byla narušena válečnými událostmi. Postupně však docházelo k obnově státní správy a ke snaze o vytvoření jednotného systému registrace vozidel.

### **2.2.5 Zavedení státní poznávací značky (1953)**

Zásadní změnu přinesla reforma registračního systému v roce 1953, kdy byl zaveden jednotný systém státní poznávací značky (SPZ). Tento systém byl centralizovaný a řízen státní správou.

Barevné rozlišení jednotlivých kategorií vozidel umožňovalo rychlou vizuální identifikaci typu vozidla a jeho účelu. Zavedení jednotného systému výrazně zlepšilo přehlednost evidence a posílilo kontrolní schopnost státních orgánů.<sup>18</sup>

Centralizace registrace současně znamenala, že evidenční agenda byla silně závislá na správních orgánech a administrativním aparátu státu.

### **2.2.6 Reforma územní správy a další vývoj systému (1960–1989)**

Další významná změna nastala v souvislosti s územní reformou v roce 1960, kdy bylo změněno kódování poznávacích značek podle nově vytvořených krajů.<sup>19</sup>

Postupně byly zaváděny také zvláštní série registračních značek určené například pro diplomatické mise, armádu nebo státní instituce. Tyto změny odrážely rostoucí složitost dopravního systému i potřebu přesnější evidence vozidel.

---

16 MARINOV, České poznávací značky, s. 23–28.

17 MARINOV, České poznávací značky, s. 29–31.

18 MARINOV, České poznávací značky, s. 29–31.

19 MARINOV, České poznávací značky, s. 29–31.

Významným krokem bylo také zavedení kontrolních nálepek technické kontroly (STK) v roce 1979, které posílily vazbu mezi evidencí vozidla a jeho technickou způsobilostí.<sup>20</sup>

### **2.2.7 Transformace po roce 1989 a modernizace systému**

Po roce 1989 prošel systém registrace vozidel významnou modernizací. Postupně byla přijata nová legislativa upravující podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích a jejich evidenci.

Klíčovou normou se stal zákon č. 56/2001 Sb., který sjednotil právní úpravu registrace vozidel a stanovil základní principy vedení registru silničních vozidel.

V roce 2001 byl současně zaveden nový alfanumerický formát registračních značek. Od roku 2004 jsou registrační značky doplněny modrým pruhem s označením Evropské unie, což odráží harmonizaci dopravních předpisů v rámci evropského prostoru.<sup>21</sup>

Digitalizace registru vozidel a jeho napojení na další informační systémy veřejné správy představují zásadní proměnu evidenčního systému. Moderní registr umožňuje rychlou výměnu údajů mezi správními orgány a posiluje kontrolní mechanismy státu.

Současně se však objevují nové bezpečnostní výzvy spojené zejména s ochranou informačních systémů a s prevencí manipulace s evidenčními údaji.

## **2.3 Bezpečnostní a právní význam registrace vozidel**

Registrace silničních vozidel představuje významný nástroj výkonu veřejné správy v oblasti dopravy, bezpečnosti a ochrany majetkových práv. Evidence vozidel umožňuje státu jednoznačně identifikovat jednotlivá vozidla, jejich vlastníky a provozovatele a současně vytváří předpoklady pro kontrolu jejich technické způsobilosti a zákonného provozu na pozemních komunikacích.

Z pohledu teorie správního práva lze registr silničních vozidel považovat za specifickou formu veřejné evidence. PRŮCHA uvádí, že veřejné evidence představují důležitý nástroj právní jistoty a transparentnosti právních vztahů, neboť umožňují státu evidovat právně významné skutečnosti a současně poskytují veřejnosti možnost ověřit jejich existenci.<sup>22</sup>

Registr vozidel má přitom nejen evidenční, ale také významnou bezpečnostní funkci. Prostřednictvím registrační značky a identifikátoru VIN je možné jednoznačně propojit fyzické vozidlo s evidenčním záznamem v databázi veřejné správy. Tato vazba umožňuje efektivní kontrolu dodržování právních předpisů v oblasti silniční dopravy, včetně kontroly technického stavu vozidel, plnění povinností v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo vymáhání odpovědnosti za dopravní přestupky. Registrační systém vozidel může být současně chápán jako nástroj prevence kriminality, protože správně nastavené kontrolní mechanismy zvyšují obtížnost a riziko administrativní legalizace odcizeného vozidla.<sup>23</sup>

20 ZELENÝ – FEUEREISL, *Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, s. 210–230.

21 MARINOV, *České poznávací značky*, s. 55–60.

22 PRŮCHA, Petr. *Správní právo. Obecná část*. 9. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 145–150.

23 BROWN, Rick. *Crime prevention design in a vehicle registration system: a case study from Australia*. *Crime Science*. 2015, vol. 4, article 25.

SKULOVÁ zdůrazňuje, že správní evidence musí být vedena v souladu se zásadou legality a zásadou materiální pravdy, jinak může dojít k oslabení ochranné funkce veřejné správy.<sup>24</sup> Správní orgán je proto povinen při vedení evidence ověřovat správnost zapisovaných údajů a dbát na jejich soulad s právními předpisy.

Význam registrace vozidel se projevuje také v oblasti prevence kriminality. Evidence vozidel umožňuje identifikovat vozidla pocházející z trestné činnosti, zejména vozidla odcizená nebo vozidla s pozměněnými identifikačními znaky. V případě, že by registrace nebyla vedena důsledně a správní orgány by nekontrolovaly pravost předložených dokladů, mohl by být evidenční systém zneužit k tzv. administrativní legalizaci odcizených vozidel.

Z obecného hlediska lze digitalizaci chápat jako proces, v němž jsou data získávána, zpracovávána, sdílena a následně interpretována tak, aby podporovala rozhodování a přehledné řízení procesů. V podmínkách veřejné evidence vozidel se tento princip projevuje zejména ve schopnosti systému rychle ověřovat údaje, propojovat různé zdroje informací a přehledně zpřístupnit výstupy pro rozhodovací činnost správních orgánů.<sup>25</sup>

Z tohoto důvodu představuje registr silničních vozidel důležitý nástroj bezpečnostní politiky státu. Jeho správné fungování vyžaduje nejen kvalitní legislativní rámec, ale také efektivní spolupráci mezi správními orgány, policií a dalšími institucemi veřejné moci.

Význam registrace vozidel je v současnosti dále posilován digitalizací veřejné správy. Elektronická evidence umožňuje rychlejší ověřování údajů, efektivnější sdílení informací mezi jednotlivými orgány veřejné správy a lepší kontrolu nad evidenčními procesy. Současně však digitalizace přináší nové bezpečnostní výzvy, zejména v oblasti ochrany informačních systémů a prevence neoprávněných zásahů do databází veřejné správy.

Registr silničních vozidel tak v současnosti představuje nejen administrativní nástroj evidence dopravních prostředků, ale také významný prvek systému veřejné správy a bezpečnostní infrastruktury státu.

## **2.4 Shrnutí kapitoly**

Kapitola vymezila základní pojmy související s evidencí silničních vozidel a současně představila historický vývoj systému registrace vozidel na území dnešní České republiky. Z provedeného výkladu vyplynulo, že registrace vozidel nepředstavuje pouze technický evidenční nástroj, ale významný institut veřejné správy, který má současně právní, organizační i bezpečnostní rozměr.

V první části kapitoly byly definovány základní pojmy, zejména silniční vozidlo, registr silničních vozidel, registrační značka a identifikátor VIN. Tyto pojmy vytvářejí nezbytný terminologický rámec pro pochopení fungování systému evidence vozidel a pro následnou analýzu problémů spojených s registrací. Bylo zdůrazněno, že

---

24 SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

25 CUESTA, Hector. Analýza dat v praxi. Brno: Computer Press, 2015, s. 27–31.

jednoznačná identifikace vozidla je základní podmínkou efektivního výkonu veřejné správy v oblasti silniční dopravy, neboť pouze správně identifikované vozidlo může být spolehlivě spojeno s konkrétními právy, povinnostmi a odpovědností jeho vlastníka či provozovatele.

Následně byl analyzován historický vývoj evidence motorových vozidel, a to od počátků registrace v období Rakouska-Uherska přes systém poznávacích značek první republiky, centralizaci evidence po roce 1953 až po modernizaci registračního systému po roce 1989. Tento vývoj ukazuje, že evidence vozidel se postupně proměňovala v návaznosti na politické změny, správní reformy i rostoucí požadavky státu na kontrolu silniční dopravy. Současně je zřejmé, že s rostoucím významem automobilismu rostla i potřeba přesnější, centralizovanější a technologicky vyspělejší evidence, která by umožňovala nejen administrativní správu, ale i účinnější dohled nad zákonností provozu vozidel.

V závěrečné části kapitoly byl zdůrazněn právní a bezpečnostní význam registrace vozidel. Registr silničních vozidel plní nejen evidenční funkci, ale současně představuje nástroj kontroly dodržování právních předpisů, ochrany majetkových práv a prevence kriminality. Důsledné vedení evidence vozidel přispívá k odhalování případů manipulace s identifikačními znaky vozidel, k identifikaci vozidel pocházejících z trestné činnosti a k posilování právní jistoty v oblasti vlastnických a provozních vztahů.

Současně bylo ukázáno, že význam registru vozidel je dále posilován digitalizací veřejné správy a propojováním jednotlivých informačních systémů. Tyto změny zvyšují efektivitu sdílení informací mezi orgány veřejné moci a posilují schopnost státu reagovat na bezpečnostní rizika spojená s provozem motorových vozidel. Na druhé straně však digitalizace přináší i nové požadavky na ochranu dat, správnost evidenčních údajů a bezpečnost informačních systémů.

Poznatky uvedené v této kapitole tak vytvářejí teoretický a pojmový základ pro následující kapitolu, která se bude věnovat bezpečnostně-právní problematice legalizace odcizených vozidel. Právě znalost funkce registru, jeho historického vývoje a jeho právního významu je nezbytná pro pochopení mechanismů, jimiž může docházet k narušení důvěryhodnosti evidence a k uvedení vozidla pocházejícího z trestné činnosti do legálního evidenčního systému.

## 3 Bezpečnostně právní problematika legalizace odcizených vozidel

### 3.1 Vymezení pojmu legalizace odcizeného vozidla

Legalizace odcizených vozidel je v praxi často spojena s organizovanou kriminalitou, která využívá sofistikované metody manipulace s identifikačními znaky vozidel a administrativními procesy registrace.

Legalizace odcizeného vozidla představuje soubor jednání směřujících k zastření jeho protiprávního původu a k jeho uvedení do legálního evidenčního a provozního režimu. Krádeže motorových vozidel představují dlouhodobý problém majetkové kriminality v Evropě. Podle údajů Eurostatu evidovala policie v členských státech Evropské unie v období 2015–2017 v průměru 697 000 krádeží automobilů ročně, přičemž část z nich je následně legalizována prostřednictvím manipulace s identifikačními znaky nebo administrativních procesů registrace.<sup>26</sup>

Jedná se o proces, při němž je vozidlo získané trestnou činností upraveno tak, aby mohlo být zapsáno do registru silničních vozidel a vystupovalo jako legální majetek.

Tento jev se nachází na rozhraní trestního a správního práva. Z trestněprávního hlediska může legalizace naplňovat skutkové podstaty:

- § 209 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (podvod),
- § 216 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (legalizace výnosů z trestné činnosti),
- § 348 odst. 1 č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (padělání a pozměnění veřejné listiny),
- případně § 228 č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (poškození cizí věci) při zásahu do identifikačních znaků.

Podle JELÍNKY představuje legalizace výnosů z trestné činnosti jednání směřující k zastření skutečného původu majetku získaného trestnou činností, přičemž cílem je vytvořit zdání jeho legálního nabytí nebo znemožnit zjištění jeho původu.<sup>27</sup> V případě vozidel je klíčovým momentem právě zápis do registru, který může vytvořit dojem právní legitimacy.

Z pohledu správního práva dochází při legalizaci k ohrožení integrity veřejné evidence podle § 4 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Registr je současně informačním systémem veřejné správy podle § 2 písm. a) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy.

Legalizace odcizeného vozidla tedy představuje narušení nejen majetkových práv, ale i důvěry v evidenční systém státu.

26 EUROSTAT. Fewer cars stolen in most Member States [online]. 2019 [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20191104-1>>.

27 JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 9. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 350–351.

## 3.2 Typické mechanismy legalizace

Praxe ukazuje několik základních mechanismů, kterými je odcizené vozidlo „uvedeno do legality“.

Legalizace odcizených vozidel je v praxi často spojena s činností organizovaných skupin, které se specializují na jednotlivé fáze tohoto procesu, od samotné krádeže vozidla přes manipulaci s identifikačními znaky až po jeho administrativní uvedení do legálního provozu. Tyto skupiny využívají kombinaci technických úprav vozidla, padělání dokumentace a přeshraničních převodů, čímž se snaží minimalizovat riziko odhalení. Komentářová literatura uvádí, že legalizace výnosů z trestné činnosti může spočívat nejen v převodu majetku, ale také v jakémkoli jednání směřujícím k zatajení nebo zastření jeho skutečného původu.<sup>28</sup>

### 3.2.1 Manipulace s identifikátorem VIN

VIN (Vehicle Identification Number) představuje primární identifikátor vozidla. Manipulace může spočívat v:

- přeražení identifikačního čísla,
- výměně identifikačního štítku,
- kombinaci částí více vozidel (tzv. „skládačka“).

Takové jednání může naplnit skutkovou podstatu padělání nebo pozměnění veřejné listiny podle § 348 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, pokud je následně využito při správním řízení.

VIN je klíčovým prvkem ochrany identity vozidla. Jak bylo uvedeno v kapitole 2, představuje stabilní identifikační znak, který je trvale spojen s konstrukcí vozidla. Judikatura Nejvyššího soudu rovněž zdůrazňuje, že manipulace s identifikačními znaky vozidla může představovat významný prostředek k zakrytí jeho skutečného původu a k vytvoření zdání legálního nabytí vozidla.<sup>29</sup>

### 3.2.2 Padělání registračních dokladů

Dalším mechanismem je padělání nebo pozměnění technického průkazu či jiných registračních dokladů. Komentářová literatura uvádí, že trestný čin podle § 348 trestního zákoníku nespočívá pouze v padělání nebo podstatné změně veřejné listiny, ale také v jejím vědomém užití jako pravé.<sup>30</sup>

Směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel harmonizovala formát těchto dokladů v rámci EU, čímž snížila riziko přeshraničního zneužití. Přesto však zůstává padělání dokladů významným rizikem, zejména při dovozu vozidel ze zahraničí.

---

28 JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 9. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 350–351.

29 Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 8 Tdo 1230/2013.

30 JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 9. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 543–545.

### 3.2.3 Zneužití přeshraniční registrace

V rámci jednotného trhu EU dochází k častému dovozu vozidel mezi členskými státy. Pokud není zajištěna efektivní výměna informací o odcizení, může být vozidlo registrováno v jiném státě.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861 o Schengenském informačním systému (SIS) umožňuje sdílení údajů o odcizených vozidlech mezi členskými státy.

V rámci mezinárodní spolupráce jsou při odhalování odcizených vozidel využívány také databáze mezinárodních policejních organizací, zejména Interpolu a Europolu. Interpol provozuje databázi odcizených motorových vozidel (Stolen Motor Vehicles Database), která slouží k ověřování, zda konkrétní vozidlo není evidováno jako odcizené v jiné zemi.<sup>31</sup> Europol se zaměřuje na podporu členských států v boji proti organizované majetkové kriminalitě, jejíž součástí je i kriminalita spojená s motorovými vozidly.<sup>32</sup> Tato databáze představuje významný nástroj pro identifikaci vozidel pocházejících z trestné činnosti.

Europol se naopak zaměřuje především na analytickou a koordinační činnost v oblasti organizované kriminality, včetně trestné činnosti související s odcizováním a následnou legalizací motorových vozidel. Prostřednictvím společných analytických projektů a výměny informací mezi členskými státy Evropské unie přispívá k identifikaci organizovaných skupin, které se specializují na přeshraniční kriminalitu v oblasti automobilové dopravy.

Spolupráce mezi národními policejními orgány, Europolem, Interpolem a systémy Evropské unie tak vytváří víceúrovňový systém výměny informací, který je zásadní pro prevenci a odhalování případů legalizace odcizených vozidel.

Funkčnost tohoto systému je zásadní pro prevenci přeshraniční legalizace.

### 3.3 Správní řízení jako prevenční mechanismus

Registrace vozidla probíhá ve správním řízení podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Podle § 2 odst. 1 správního řádu zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, je správní orgán povinen postupovat v souladu se zákony a ostatními právními předpisy. Podle § 3 téhož zákona je povinen zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

Tato zásada materiální pravdy představuje klíčový nástroj prevence legalizace.

PRŮCHA uvádí, že zásada materiální pravdy ukládá správnímu orgánu povinnost aktivně zjišťovat skutkový stav a neomezit se pouze na tvrzení účastníků řízení.<sup>33</sup>

31 INTERPOL. Stolen Motor Vehicle Database. In: Our response [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.interpol.int/en/Crimes/Vehicle-crime/Our-response>>.

32 EUROPOL. Organised property crime [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.europol.europa.eu/crime-areas/organised-property-crime>>.

33 PRŮCHA, Petr. Správní právo. Obecná část. Brno: MU, 2019, s. 145–150.

V řízení o registraci vozidla je tedy nutné ověřovat:

- pravost dokladů,
- soulad VIN,
- technickou způsobilost,
- existenci záznamu o odcizení.

Nedostatečné ověření může vést k zápisu vozidla do registru, čímž dochází k vytvoření zdání legality.

### **3.4 Role Policie České republiky**

Policie České republiky plní úkoly podle zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

V oblasti prevence legalizace vozidel se jedná zejména o:

- evidenci odcizených vozidel,
- kontrolu identifikátorů,
- mezinárodní spolupráci v rámci SIS,
- výkon kontroly silničního provozu podle § 124 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

V rámci Policie České republiky se problematikou kriminality související s motorovými vozidly zabývají také specializované útvary služby kriminální policie a vyšetřování, které se zaměřují na odhalování organizovaných skupin působících v oblasti krádeží a následné legalizace vozidel. Tyto útvary spolupracují s dopravní policií, kriminalistickými techniky a mezinárodními policejními organizacemi při identifikaci vozidel s pozměněnými identifikačními znaky a při odhalování přeshraniční kriminality v oblasti motorových vozidel.

Rychlost předání informace o odcizení vozidla do registru a do systému SIS je klíčová. Prodleva mezi odcizením a zápisem do databáze představuje rizikové období.

### **3.5 Digitalizace a nové bezpečnostní výzvy**

Digitalizace registru silničních vozidel významně zvýšila kontrolní kapacitu systému. Napojení na základní registry podle zákona č. 111/2009 Sb. o základních registrech, která umožňuje automatizované ověřování údajů.

Pozitivní dopady digitalizace:

- eliminace duplicit,
- okamžité ověření údajů,
- vyšší transparentnost.

Rizika:

- kybernetické útoky,
- zneužití přístupových oprávnění,
- systémové chyby.

Digitalizace veřejných evidencí současně vytváří nové formy bezpečnostních hrozeb, které jsou spojeny s možností neoprávněného zásahu do informačních systémů nebo manipulace s evidenčními údaji. V krajním případě by takové narušení mohlo vést k neoprávněné změně údajů o vozidle nebo k vytvoření falešného evidenčního záznamu. Z tohoto důvodu je ochrana informačních systémů veřejné správy důležitou součástí prevence kriminality v oblasti registrace vozidel.

Zákon č. 365/2000 Sb. o informačních systémech veřejné správy, ukládá povinnost zabezpečení informačních systémů veřejné správy.

Bezpečnost registru se tak posouvá z roviny fyzické kontroly do roviny ochrany informačních systémů.

### **3.6 Shrnutí kapitoly**

Kapitola se zabývala bezpečnostně-právní problematikou legalizace odcizených vozidel jako specifického jevu, který se nachází na rozhraní majetkové kriminality, správního práva, mezinárodní spolupráce a informační bezpečnosti. Z provedené analýzy vyplynulo, že legalizace odcizeného vozidla nepředstavuje pouze jednotlivý protiprávní úkon, ale komplexní proces, jehož cílem je zastřít skutečný původ vozidla a vytvořit zdání jeho legálního nabytí a provozu.

Bylo ukázáno, že legalizace může probíhat různými mechanismy, zejména manipulací s identifikátorem VIN, paděláním registračních nebo technických dokladů a zneužitím přeshraniční registrace v rámci prostoru Evropské unie. Společným znakem těchto postupů je snaha propojit technickou manipulaci s vozidlem s administrativním a evidenčním procesem tak, aby výsledkem byl zápis vozidla do registru a vznik dojmu jeho legality. Z tohoto hlediska je zřejmé, že registrace vozidla sama o sobě nepůsobí jen jako evidenční akt, ale může se stát i prostředkem legalizace výnosů z trestné činnosti, pokud správní orgán neověří důsledně pravost předložených podkladů a skutečný stav věci.

Dále bylo zdůrazněno, že klíčovým preventivním mechanismem je správní řízení vedené v souladu se zásadou legality a zásadou materiální pravdy. V řízení o registraci vozidla je nezbytné ověřovat pravost dokladů, soulad identifikačních údajů, technickou způsobilost vozidla i případnou existenci záznamu o odcizení v národních a mezinárodních databázích. Z tohoto pohledu se ukazuje, že selhání prevence nevzniká pouze v rovině trestné činnosti pachatele, ale také v případě nedostatečně důsledného postupu správního orgánu, který by převzal předložené údaje bez jejich řádného ověření.

Významnou roli v prevenci legalizace odcizených vozidel plní Policie České republiky a mezinárodní informační systémy, zejména Schengenský informační systém, případně

databázové mechanismy využívané v rámci mezinárodní policejní spolupráce. Zvláštní význam má rychlost předání informace o odcizení vozidla, protože právě časová prodleva mezi odcizením vozidla a jeho evidencí v příslušných databázích vytváří prostor pro jeho následnou administrativní legalizaci. Praktická účinnost prevence je proto závislá nejen na existenci právních nástrojů, ale i na rychlosti, propojenosti a funkčnosti institucionální spolupráce.

Kapitola rovněž ukázala, že digitalizace veřejných evidencí sice výrazně zvyšuje kontrolní kapacitu systému, současně však přináší nové bezpečnostní výzvy. Ochrana registru vozidel se již neomezuje pouze na fyzickou kontrolu vozidel a listinných dokladů, ale stále více se přesouvá do oblasti informační bezpečnosti, ochrany databází a řízení přístupových oprávnění. Riziko neoprávněného zásahu do informačního systému, zneužití přístupových práv nebo systémové chyby může mít z hlediska integrity registru obdobně závažné dopady jako manipulace s fyzickými identifikátory vozidla.

Na základě provedené analýzy lze uzavřít, že legalizace odcizených vozidel představuje závažný bezpečnostně-právní problém, jehož účinná prevence vyžaduje propojení několika rovin. Vedle důsledného uplatňování zásad správního řízení je nezbytná technická ochrana registru, rychlá mezinárodní výměna informací, vysoká odborná erudice správních orgánů a funkční spolupráce mezi správními a policejními institucemi. Registr silničních vozidel tak nelze chápat pouze jako administrativní databázi, ale jako významný nástroj bezpečnostní politiky státu, jehož důvěryhodnost je podmínkou účinné prevence kriminality v oblasti motorových vozidel.

Poznatky uvedené v této kapitole současně ukazují, že účinnost prevence je úzce závislá na fungování samotného systému registrace vozidel. Z tohoto důvodu je v následující kapitole pozornost zaměřena na aktuální stav registru silničních vozidel v České republice a na identifikaci jeho institucionálních, procesních a technologických výzev.

## **4 Aktuální stav a výzvy současného stavu registru vozidel**

### **4.1 Institucionální a legislativní rámec současného registru**

Současný registr silničních vozidel je upraven především zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tento zákon stanoví podmínky registrace, změny údajů, vyřazení vozidla z provozu i přidělování registračních značek.

Podle § 4 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb.<sup>34</sup> se v registru silničních vozidel vedou údaje o vozidle, jeho vlastníkovi a provozovateli. Registr je veden jako informační systém veřejné správy ve smyslu § 2 písm. a) zákona č. 365/2000 Sb. o informačních systémech veřejné správy.

Agenda registrace vozidel je svěřena obecním úřadům obcí s rozšířenou působností. Proces registrace probíhá jako správní řízení podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Současná právní úprava je dále doplněna vyhláškou č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, která stanoví podrobnosti o vedení registru, přidělování registračních značek a náležitostech žádostí.

Registr je propojen se základními registry podle zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech, což umožňuje automatizované ověřování údajů o osobách a právnických subjektech.

### **4.2 Proces registrace vozidla a jeho poplatková struktura (stav k roku 2026)**

Registrace vozidla zahrnuje několik základních úkonů:

- první registraci vozidla v ČR,
- zápis změny vlastníka nebo provozovatele,
- vydání registrační značky,
- vydání tabulky registrační značky na přání,
- vyřazení vozidla z provozu.

Podklady pro rozhodnutí ve správním řízení mohou být tvořeny různými důkazními prostředky, zejména listinami, odbornými vyjádřeními nebo informacemi z evidencí veřejné správy. Správní orgán je povinen posoudit jejich věrohodnost a vzájemný soulad.<sup>35</sup>

Proces registrace vozidla představuje z hlediska správního práva specifickou formu správního řízení, v němž správní orgán rozhoduje o zápisu údajů do veřejné evidence. Správní řízení je přitom charakterizováno zejména zákonným postupem správního

---

<sup>34</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

<sup>35</sup> SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

orgánu, jehož cílem je vydání rozhodnutí na základě zjištěného skutkového stavu. Jak uvádí Kopecký, správní řízení představuje formalizovaný postup orgánu veřejné správy směřující k vydání individuálního správního aktu, který zakládá, mění nebo potvrzuje práva a povinnosti konkrétních subjektů.<sup>36</sup> Správní orgány jsou při výkonu své působnosti vázány zásadou legality, která ukládá povinnost postupovat výhradně na základě zákona a v jeho mezích. V praxi to znamená, že správní orgán může rozhodovat pouze v rozsahu pravomocí stanovených právními předpisy a musí respektovat procesní pravidla správního řízení.<sup>37</sup>

Správní poplatky jsou upraveny zákonem č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Podle položky 26 sazebníku správních poplatků činí:

- zápis změny vlastníka vozidla: 800 Kč,
- první registrace vozidla: 800 Kč,
- vydání registrační značky na přání: 5 000 Kč za jednu tabulku,
- vydání třetí tabulky registrační značky: 600 Kč.

Kromě správních poplatků může být uplatněn tzv. ekologický poplatek podle § 37e zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech (v historickém kontextu tzv. poplatek za registraci staršího vozidla), jehož výše byla odstupňována dle emisní normy.<sup>38</sup>

Poplatková struktura plní nejen fiskální, ale i regulační funkci. Vyšší poplatek za registrační značku na přání má zjevně odlišný účel než standardní registrační úkon.

Správní orgán je zároveň povinen dbát na ochranu práv účastníků řízení a umožnit jim uplatnit jejich procesní práva. Součástí této povinnosti je zejména poskytování potřebných informací a možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí.<sup>39</sup>

### **4.3 Digitalizace a centralizace registru**

Digitalizace registru představuje zásadní proměnu jeho fungování. Registr je veden centrálně a umožňuje okamžitý přístup oprávněných orgánů.

Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy. Ukládá povinnost zabezpečit informační systémy veřejné správy proti neoprávněnému přístupu. Integrita databáze je klíčová pro důvěryhodnost systému.

Propojení se základními registry podle zákona č. 111/2009 Sb. o základních registrech, umožňuje automatické ověření identity vlastníka, existence právnické osoby a dalších údajů.

---

36 KOPECKÝ, Martin. Správní právo. Obecná část. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 330.

37 SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

38 Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

39 SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

Digitalizace přinesla:

- zrychlení řízení,
- eliminaci duplicitních údajů,
- možnost meziregionální kontroly,
- efektivnější spolupráci s Policií České republiky.

Současně však vznikla nová rizika spojená s kybernetickou bezpečností. Ochrana dat a řízení přístupových oprávnění se staly zásadní součástí bezpečnostní politiky registru.

#### **4.4 Identifikovaná riziková místa současného systému**

Navzdory modernizaci lze identifikovat několik potenciálních rizik:

##### **4.4.1 Administrativní zatížení**

Vysoký počet podání může vést k tlaku na rychlost rozhodování. Jak upozorňuje teorie správního práva, důraz na rychlost nesmí oslabit zásadu materiální pravdy.<sup>40</sup>

Zásada materiální pravdy představuje jeden ze základních principů správního řízení a je zakotvena v § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Správní orgán je povinen zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro vydání rozhodnutí. Tento princip je zvláště významný v oblasti registrace vozidel, kde správní orgán rozhoduje o zápisu údajů, které mají významné právní důsledky pro vlastnické a provozní vztahy.

V praxi však může vysoký počet podání a administrativní zátěž vést k situacím, kdy je proces registrace vnímán spíše jako rutinní administrativní úkon než jako rozhodovací proces vyžadující důkladné ověřování předložených údajů. Takový přístup může vytvářet prostor pro chyby nebo nedostatečnou kontrolu dokumentace.

Z pohledu bezpečnostní problematiky je tento faktor významný zejména v případech převodů vozidel nebo registrace dovezených vozidel, kde je nezbytné prověřit nejen formální náležitosti dokumentů, ale i jejich věcnou správnost. Nedostatečná kontrola může vést k situaci, kdy je do registru zapsáno vozidlo pocházející z trestné činnosti.

##### **4.4.2 Závislost na předložených dokumentech**

Jedním ze základních principů správního řízení je zásada materiální pravdy, podle níž je správní orgán povinen zjistit skutečný stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Správní orgán proto nemůže vycházet pouze z tvrzení účastníků řízení, ale musí aktivně ověřovat správnost a úplnost předložených podkladů.<sup>41</sup>

Správní orgán je vázán předloženými listinami, avšak musí aktivně ověřovat jejich pravost. Nedostatečné ověření může vést k zápisu vozidla pocházejícího z trestné činnosti.

---

40 PRŮCHA, Petr. Správní právo. Obecná část. 9. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 145–150.

41 SKULOVÁ, Soňa a kol. Správní právo procesní. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 52–60.

Registr vozidel je založen především na evidenci údajů získaných z dokumentů předložených žadatelem. Typicky se jedná o technický průkaz vozidla, doklady o nabytí vlastnického práva, doklad o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo doklady o technické způsobilosti vozidla.

Tento model je z hlediska správního práva standardní, neboť správní orgán vychází z listinných důkazů předložených účastníkem řízení. Současně však vyžaduje aktivní přístup správního orgánu při jejich ověřování. Správní orgán nesmí být pouhým pasivním příjemcem dokumentů, ale musí posuzovat jejich věrohodnost, úplnost a případné nesrovnalosti.

Z bezpečnostního hlediska představuje riziko zejména manipulace s identifikačními znaky vozidla, především s identifikačním číslem VIN. V případě, že je VIN pozměněno nebo neodpovídá údajům v dokumentaci, může být vozidlo nesprávně identifikováno a následně zapsáno do registru jako legální.

Takový postup může v krajním případě napomoci tzv. administrativní legalizaci odcizeného vozidla, kdy je vozidlo pocházející z trestné činnosti uvedeno do legálního oběhu prostřednictvím správního řízení o registraci.

#### **4.4.3 Mezinárodní aspekt**

Při dovozu vozidel je nutné ověřovat jejich historii v zahraničních databázích. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861 o Schengenském informačním systému umožňuje sdílení údajů o odcizených vozidlech mezi členskými státy. Funkčnost tohoto systému je klíčová pro prevenci přeshraniční legalizace.

Vzhledem k otevřenému trhu Evropské unie dochází k častému dovozu vozidel z jiných členských států. Tato skutečnost přináší zvýšené nároky na ověřování původu vozidla a jeho právního statusu.

Schengenský informační systém (SIS) představuje jeden z hlavních nástrojů mezinárodní spolupráce při odhalování odcizených vozidel. Prostřednictvím této databáze mohou orgány veřejné správy moci zjistit, zda je konkrétní vozidlo evidováno jako odcizené nebo hledané v jiném členském státě.

Vedle SIS jsou využívány také další informační systémy a databáze, například databáze Interpolu<sup>42</sup> nebo národní policejní registry. Efektivní využívání těchto nástrojů je klíčové pro prevenci přeshraniční kriminality a pro zabránění legalizace odcizených vozidel prostřednictvím registrace v jiném státě.

Současně však může docházet k situacím, kdy informace o vozidle nejsou v databázích dostupné nebo nejsou aktualizovány včas. V takových případech může být identifikace rizikového vozidla obtížnější, což zvyšuje význam důsledné kontroly ze strany správních orgánů.

---

42 INTERPOL. Stolen Motor Vehicle Database. In: Our response [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.interpol.int/en/Crimes/Vehicle-crime/Our-response>>.

## 4.5 Současné výzvy a směr dalšího vývoje

Mezi hlavní výzvy současného registru patří:

- posílení kybernetické bezpečnosti,
- další automatizace kontrolních mechanismů,
- zlepšení interoperability evropských databází,
- zvyšování odborné erudice úředníků.

Zvyšování odborné erudice úředníků představuje důležitý předpoklad pro efektivní fungování systému registrace vozidel. Agenda registrace vozidel je poměrně komplexní a vyžaduje znalost nejen správního práva, ale také technických aspektů identifikace vozidel, mezinárodní spolupráce a bezpečnostních rizik spojených s manipulací s identifikačními znaky vozidel.

Úředníci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností se v praxi setkávají s různorodými situacemi, například při registraci vozidel dovezených ze zahraničí, při změnách vlastnických vztahů nebo při podezření na manipulaci s identifikačními znaky vozidla. V takových případech je nezbytné, aby byli schopni identifikovat potenciální rizika a v případě potřeby spolupracovat s dalšími orgány veřejné moci, zejména s Policií České republiky.

Z hlediska prevence kriminality má odborná erudice úředníků zásadní význam. Schopnost rozpoznat nesrovnalosti v dokumentaci, identifikovat podezřelé okolnosti registrace nebo správně vyhodnotit informace z dostupných databází může významně přispět k zabránění registrace vozidla pocházejícího z trestné činnosti. Systematické vzdělávání úředníků a sdílení zkušeností mezi jednotlivými pracovišti registru vozidel proto představuje důležitý prvek zvyšování bezpečnosti celého systému.

Význam odborné připravenosti pracovníků registru potvrzují i poznatky z aplikační praxe. Z písemného odborného vyjádření pracovníka registračního místa vyplynulo, že agenda evidence motorových vozidel patří mezi odborně i administrativně náročné činnosti veřejné správy, přičemž mezi nejčastější komplikace patří neúplná nebo nesprávná dokumentace, nesoulad údajů v podkladech a problémy spojené s registrací dovezených vozidel. Současně bylo zdůrazněno, že digitalizace procesů přinesla výrazné zjednodušení řady úkonů, snížení administrativní zátěže a přesnější práci s daty, avšak ani modernizovaný systém nemůže zcela nahradit odborné posouzení konkrétní věci a komunikační roli úředníka vůči účastníkovi řízení.

Evropská harmonizace registračních dokladů podle směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel a schvalování vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 vytvářejí jednotný rámec, avšak aplikační praxe zůstává na úrovni členských států.

Budoucí vývoj může směřovat k širšímu využití elektronických dokladů a digitálních identifikátorů vozidel.

## 4.6 Shrnutí kapitoly

Analýza současného stavu registru silničních vozidel ukázala, že systém registrace v České republice prošel v posledních desetiletích významnou modernizací. Digitalizace evidenčních systémů, propojení registru s dalšími informačními systémy veřejné správy a zapojení do evropských databázových mechanismů přispěly ke zvýšení transparentnosti evidence vozidel, ke zrychlení správních procesů a k posílení kontrolní kapacity veřejné správy. Současný registr vozidel tak představuje výrazně propracovanější a institucionálně silnější systém, než jakým byl v minulých obdobích.

V kapitole bylo dále ukázáno, že registr silničních vozidel nelze v současných podmínkách chápat pouze jako technickou databázi nebo administrativní evidenci. Jedná se o komplexní nástroj výkonu veřejné správy, který zasahuje do oblasti dopravy, správního rozhodování, ochrany majetkových práv i bezpečnostní politiky státu. Proces registrace vozidla je formalizovaným správním řízením, v němž musí správní orgán postupovat v souladu se zákonem, posuzovat věrohodnost předložených podkladů a dbát na to, aby zápis do evidence odpovídal skutečnému právnímu a faktickému stavu.

Současně však byla identifikována i řada rizikových míst, která mohou snižovat účinnost systému. Mezi nejvýznamnější patří administrativní zatížení správních orgánů, tlak na rychlost rozhodování, možnost nedostatečného ověření listinných podkladů, rizika spojená s dovozem vozidel ze zahraničí a také nové hrozby vyplývající z digitalizace informačních systémů. Zvláště významné je zjištění, že modernizace systému sice odstranila část tradičních problémů spojených s roztržitostí a pomalostí evidence, avšak současně vytvořila nové typy zranitelnosti, zejména v oblasti kybernetické bezpečnosti, ochrany dat a řízení přístupových oprávnění.

Z bezpečnostního hlediska bylo potvrzeno, že registr vozidel představuje důležitý nástroj prevence kriminality, zejména ve vztahu k legalizaci odcizených vozidel a manipulaci s identifikačními znaky vozidel. Efektivní fungování registračního systému proto vyžaduje nejen kvalitní legislativní rámec, ale také důsledný procesní postup správních orgánů, funkční institucionální spolupráci s Policií České republiky a schopnost rychlé výměny informací v národním i evropském prostoru. Zvláštní význam má v této souvislosti odborná připravenost pracovníků veřejné správy, kteří musí být schopni rozpoznat nesrovnalosti v dokumentaci, vyhodnotit podezřelé okolnosti registrace a adekvátně reagovat na bezpečnostní rizika.

Kapitola tak vede k dílčímu závěru, že současný český systém registrace vozidel je funkční a v mnoha ohledech modernizovaný, avšak jeho účinnost není dána pouze existencí zákonné úpravy nebo technické infrastruktury. Rozhodující je rovněž kvalita aplikační praxe, míra institucionální koordinace, úroveň digitální bezpečnosti a schopnost správních orgánů důsledně chránit integritu veřejné evidence. Tyto závěry podporují také poznatky z aplikační praxe registračního místa, podle nichž digitalizace zvyšuje rychlost a přesnost správních procesů, avšak současně klade vysoké nároky na kontrolu podkladů, odbornou připravenost pracovníků a schopnost správního orgánu reagovat na nestandardní nebo rizikové případy. Jinými slovy, síla registračního systému nespočívá pouze v jeho technickém uspořádání, ale především v tom, zda

dokáže v praxi spolehlivě propojit právní jistotu, správní efektivitu a bezpečnostní prevenci.

Pro hlubší pochopení silných a slabých stránek českého systému registrace vozidel je proto vhodné zasadit tento systém do širšího mezinárodního kontextu. Komparace s právní úpravou registrace vozidel v jiných evropských státech umožňuje identifikovat rozdílné institucionální modely, procesní postupy i přístupy k digitalizaci a bezpečnostním mechanismům. Z tohoto důvodu je následující kapitola zaměřena na mezinárodní srovnání systému registrace vozidel v České republice s vybranými evropskými státy, konkrétně s Rakouskem, Německem a Estonskem.

## **5 Mezinárodní srovnání systému registrací vozidel České republiky s vybranými státy**

### **5.1 Význam komparace v oblasti registrace vozidel**

Registrace silničních vozidel představuje významný nástroj výkonu veřejné správy v oblasti dopravy, bezpečnosti a ochrany majetkových práv. Její právní úprava je primárně národní, avšak v rámci Evropské unie podléhá částečné harmonizaci, zejména prostřednictvím směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel.

Německý model registrace vozidel je charakteristický vysokou mírou formalizace a důsledným ověřováním splnění zákonných podmínek provozu vozidla, což posiluje právní jistotu i preventivní funkci registrace.<sup>43</sup>

Z hlediska teorie správního práva představuje registr vozidel veřejnou evidenci vedenou orgánem veřejné správy.<sup>44</sup> Jeho účelem je zajistit právní jistotu, transparentnost vlastnických vztahů a kontrolu technické způsobilosti vozidel.

Komparace umožňuje posoudit:

- míru centralizace registru,
- institucionální odpovědnost,
- procesní režim registrace,
- úroveň digitalizace,
- preventivní mechanismy proti legalizaci odcizených vozidel.

### **5.2 Česká republika**

#### **5.2.1 Právní rámec registrace**

Základní úprava je obsažena v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Podle § 6 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, lze silniční vozidlo provozovat na pozemních komunikacích pouze tehdy, je-li zapsáno v registru silničních vozidel.

Podle § 4 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, registr obsahuje údaje o:

- identifikaci vozidla,
- vlastníkově,
- provozovateli,

---

43 MAIBACH, Martin. Fahrzeugzulassungsrecht kompakt. 1. Aufl. Stuttgart/München: Richard Boorberg Verlag, 2024, s. 15–18.

44 PRŮCHA, Petr. Správní právo. Obecná část. 9. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 145–150.

- technické způsobilosti.

Registr má deklaratorní povahu. Jak uvádí PRŮCHA, veřejná evidence sama o sobě nezakládá právní titul, ale deklaruje existující právní stav.<sup>45</sup>

Proces registrace se řídí zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, zejména § 2 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (zásada legality) a § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (zásada materiální pravdy).

Registr je informačním systémem veřejné správy podle § 2 písm. a) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy, a je napojen na základní registry dle zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech.

### 5.2.2 Správní poplatky

Správní poplatky jsou upraveny zákonem č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Podle položky 26 sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, činí:

- zápis změny vlastníka vozidla 800 Kč,
- vydání tabulky registrační značky 200 Kč,
- vydání třetí registrační značky 600 Kč.

Poplatková politika odráží administrativní náročnost úkonu a představuje součást odpovědnostního režimu veřejné správy.

### 5.2.3 Bezpečnostní dimenze

Z hlediska prevence legalizace odcizených vozidel je klíčová kontrola VIN a propojení s evropskými databázemi.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861 o Schengenském informačním systému umožňuje sdílení údajů o odcizených vozidlech mezi členskými státy.

Manipulace s identifikátorem vozidla může naplňovat skutkové podstaty dle § 209 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 216 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník nebo § 348 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. JELÍNEK upozorňuje, že legalizace výnosů z trestné činnosti zahrnuje i zastírání původu věci prostřednictvím administrativních úkonů<sup>46</sup>.

## 5.3 Rakousko

### 5.3.1 Právní rámec registrace

Právní úprava registrace vozidel v Rakousku je obsažena v zákoně Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967 – zákon o motorových vozidlech), BGBl. Nr. 267/1967.

<sup>45</sup> PRŮCHA, 2019, s. 148.

<sup>46</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. Praha: Leges, 2022, komentář k § 216.

Podle § 37 odst. 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967 – zákon o motorových vozidlech) smí být motorové vozidlo uvedeno do provozu pouze tehdy, pokud bylo registrováno („zugelassen“ – schváleno k provozu) příslušným orgánem.

Toto ustanovení představuje základní normativní pilíř rakouského registračního systému. Registrace má charakter individuálního správního aktu (Bescheid – rozhodnutí), kterým je konkrétnímu vozidlu přiznáno oprávnění účastnit se silničního provozu.

Správní akt je:

- vázán na konkrétní identifikátor vozidla,
- podmíněn splněním zákonných náležitostí,
- odvolatelný při porušení podmínek.

Na rozdíl od českého modelu je zde silně zdůrazněn princip materiální odpovědnosti držitele („Zulassungsbesitzer“ – držitel registrace), nikoli pouze vlastníka.

Z § 37 ve spojení s § 40 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967 – zákon o motorových vozidlech) vyplývá, že registrace je podmíněna zejména:

- prokázáním identity držitele,
- doložením technické způsobilosti (Typengenehmigung – typové schválení),
- existencí povinného pojištění odpovědnosti.

Propojení registrace s pojištěním má významný bezpečnostní efekt – bez uzavřeného pojištění nelze vozidlo registrovat.

### 5.3.2 Institucionální model

Zvláštností rakouského systému je delegace registrační agendy na pojišťovny. Ty vystupují jako „Zulassungsstellen“ (registrační místa), avšak rozhodují jménem státu.

Z hlediska teorie správního práva jde o výkon přenesené pravomoci veřejné správy prostřednictvím soukromoprávního subjektu.<sup>47</sup>

Tento model:

- zvyšuje administrativní efektivitu,
- snižuje zatížení státní správy,
- zachovává centrální databázovou kontrolu.

---

47 PRŮCHA, 2019, s. 312–315.

Evidence vozidel je vedena centrálně, avšak samotný výkon registrace je delegován na tzv. „Zulassungsstellen“, která jsou provozována pojišťovny na základě veřejnoprávního zmocnění.

### **5.3.3 Správní poplatky**

Správní poplatky za registraci vozidla jsou upraveny v zákoně Gebührengesetz 1957 (zákon o poplatcích), BGBl. Nr. 267/1957 a prováděcích předpisech.

Poplatek za první registraci vozidla činí přibližně 119,80 EUR (administrativní poplatek + poplatek za tabulky registrační značky).

Výše poplatků se může lišit podle typu vozidla a regionu.

### **5.3.4 Bezpečnostní dimenze**

Rakouská úprava je poměrně přísná při ověřování identity držitele. Při převodu vozidla je nutná osobní identifikace a doložení dokladů.

Pro legalizaci odcizeného vozidla by bylo nutné současně:

- manipulovat s VIN,
- obejít kontrolu pojišťovny,
- projít centrální evidenci.

Tato kumulace podmínek zvyšuje odolnost systému.

Propojení s evropskými databázemi vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861 o Schengenském informačním systému.

## **5.4 Německo**

### **5.4.1 Právní rámec registrace**

Německá právní úprava registrace vozidel je založena zejména na:

- Straßenverkehrsgesetz (StVG – zákon o silničním provozu), BGBl. I S. 310,
- Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV – nařízení o registraci vozidel), BGBl. I S. 2214.

Podle § 3 odst. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV – nařízení o registraci vozidel) smí být vozidlo provozováno pouze tehdy, je-li registrováno („zugelassen“ – schváleno k provozu).

Toto ustanovení je formulováno kogentně a zakládá obecný zákaz provozu neregistrovaného vozidla. Porušení této povinnosti je správním deliktem (Ordnungswidrigkeit) podle § 48 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV – nařízení o registraci vozidel).

Podle § 6 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV – nařízení o registraci vozidel) musí být při registraci doložena:

- totožnost žadatele,
- technická způsobilost vozidla,
- potvrzení o pojištění odpovědnosti (eVB-Nummer – elektronická pojišťovací potvrzenka),
- doklad o vlastnictví vozidla.

Elektronická forma potvrzení pojištění (eVB-Nummer) představuje významný digitalizační prvek. Úřad ověřuje existenci pojištění přímo v systému, nikoli pouze na základě listinného potvrzení.

Registrace je vykonávána místně příslušným registračním úřadem (Zulassungsbehörde), přičemž databázový systém je federálně koordinován.

#### **5.4.2 Odpovědnostní model**

Německé právo rozlišuje mezi:

- Eigentümer (vlastník),
- Halter (držitel).

Registrace je vedena na držitele (Halter), který odpovídá za provoz vozidla. Tento model zvyšuje efektivitu správního postihu přestupků a přenáší odpovědnost na osobu fakticky disponující vozidlem. Tento odpovědnostní princip odpovídá koncepci materiální odpovědnosti subjektu veřejnoprávního vztahu.<sup>48</sup>

#### **5.4.3 Kontrola identity a trestněprávní souvislosti**

Německý systém vyžaduje při prvoregistraci nebo dovozu vozidla fyzickou kontrolu identifikátorů. VIN je porovnáván s typovým schválením a centrální databází.

Manipulace s identifikátorem nebo předložení padělaných dokladů může naplnit skutkovou podstatu § 267 Strafgesetzbuch (StGB – trestní zákoník Spolkové republiky Německo), který upravuje trestný čin padělání listin („Urkundenfälschung“ – padělání dokumentů).

Pro legalizaci odcizeného vozidla by bylo nutné:

- předložit falšované doklady,
- projít kontrolou VIN,
- zajistit elektronické potvrzení pojištění.

---

<sup>48</sup> PRŮCHA, 2019, s. 210–214.

Tato vícestupňová kontrola výrazně zvyšuje odolnost systému proti organizované trestné činnosti.

#### **5.4.4 Správní poplatky**

Správní poplatky jsou upraveny v Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt – vyhláška o poplatcích v silničním provozu).

Poplatek za registraci osobního vozidla se pohybuje přibližně mezi 27–50 EUR podle rozsahu úkonu.

#### **5.4.5 Bezpečnostní dimenze**

Německý systém je charakterizován:

- vysokou mírou formalizace,
- silnou kontrolou dokumentace,
- napojením na evropské databáze,
- přísným sankčním režimem.

Spolková republika Německo aktivně využívá výměnu informací v rámci Schengenského informačního systému podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861.

### **5.5 Estonsko**

#### **5.5.1 Právní rámec registrace**

Právní úprava registrace vozidel v Estonské republice je obsažena v zákoně Liiklusseadus (zákon o silničním provozu), RT I 2010, 44, 261.

Podle § 76 odst. 1 Liiklusseadus (zákon o silničním provozu) musí být motorové vozidlo a jeho přívěs registrováno stanoveným postupem („kehtestatud korras registreeritud“ – registrováno předepsaným způsobem) a musí mít přidělené státní registrační značky („riiklikud registreerimismärgid“ – státní registrační značky).

Současně zákon stanoví registrační lhůtu, podle níž musí být vozidlo používané na území Estonska zaregistrováno do pěti pracovních dnů od uvedení do užívání.

Bezpečnostní význam § 76 spočívá zejména v tom, že:

- stanoví jednoznačnou povinnost registrace před provozem,
- výrazně omezuje časový prostor, ve kterém by se vozidlo mohlo pohybovat mimo evidenční systém.

Z hlediska prevence legalizace odcizených vozidel je právě toto „mezidobí“ v některých státech zneužíváno; estonská úprava jej významně zkracuje.

### 5.5.2 Konstrukce dopravního registru

Podle § 173 Liiklusseadus (zákon o silničním provozu) je zřízen liiklusregister (dopravní registr) jako státní databáze vedená za účelem evidence vozidel, řidičských oprávnění a souvisejících údajů.

Odpovědným správcem registru („vastutav töötleja“ – odpovědný správce údajů) je Transpordiamet (Estonský dopravní úřad).

Podle § 174 Liiklusseadus (zákon o silničním provozu) se dopravní registr skládá z několika databází; pro oblast registrace vozidel je klíčová sõidukite andmebaas (databáze vozidel), která obsahuje údaje o:

- identifikaci vozidla,
- vlastnicích a odpovědných uživatelích,
- technických kontrolách,
- právních omezeních nakládání s vozidlem.

Bezpečnostní význam této konstrukce spočívá v tom, že registr obsahuje nejen technická data, ale i právní omezení dispozice, čímž zvyšuje transparentnost právních vztahů. Takto koncipovaný veřejný registr naplňuje znaky veřejné evidence ve smyslu teorie správního práva.<sup>49</sup>

### 5.5.3 Registrační poplatky

Registrační poplatek je upraven přímo v Liiklusseadus, konkrétně v § 190<sup>18</sup> Liiklusseadus (zákon o silničním provozu), který stanoví povinnost úhrady registračního poplatku („registreerimistasu“) při registraci vozidla nebo při první změně vlastníka, pokud poplatek nebyl zaplacen dříve.

Výše správních poplatků je dále konkretizována prováděcími předpisy Ministerstva hospodářství a komunikací Estonské republiky.

Poplatek za registraci osobního vozidla činí přibližně 130 EUR.

Navázání registrace na povinnost zaplatit poplatek má procesní význam:

- administrativní úkon je vázán na finanční evidenci,
- registrace probíhá pouze po splnění zákonných podmínek,
- snižuje se prostor pro neformální či obcházející převody vozidel.

### 5.5.4 Digitalizace a bezpečnostní rozměr

Estonsko je dlouhodobě považováno za průkopníka digitalizace veřejné správy. Registrace vozidel může být provedena prostřednictvím digitální identity (e-ID).

---

<sup>49</sup> PRŮCHA, 2019, s. 145–150.

Elektronická identifikace žadatele významně omezuje riziko falešné identity a administrativní manipulace.

Digitalizace má z hlediska prevence legalizace odcizených vozidel několik důsledků:

- omezení papírových dokladů,
- silnější identifikace účastníků řízení,
- rychlejší aktualizace údajů v registru.

Systém je plně napojen na evropské databázové mechanismy, včetně Schengenského informačního systému podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861.

## **5.6 Komparativní zhodnocení**

Všechny tři systémy vykazují vysokou míru procesní kontroly, což významně snižuje prostor pro legalizaci odcizených vozidel ve srovnání s méně digitalizovanými systémy.

Provedené srovnání ukazuje, že registrace vozidel ve sledovaných státech plní obdobnou základní funkci, tedy evidenci vozidel, zajištění právní jistoty a kontrolu podmínek jejich provozu, avšak jednotlivé právní řády využívají odlišné institucionální, procesní a technické mechanismy k dosažení téhož cíle. Z komparativního hlediska je přitom zřejmé, že rozdíly mezi jednotlivými modely nespočívají pouze v technickém uspořádání registru, ale především v míře provázání právních, organizačních a bezpečnostních nástrojů, které mají zabránit neoprávněné registraci vozidla nebo legalizaci vozidla pocházejícího z trestné činnosti.

Český model je založen na klasickém veřejnoprávním pojetí registrace jako správního řízení vedeného orgánem veřejné správy, přičemž důležitou roli zde hrají zásada legality a zásada materiální pravdy. Jeho předností je relativně jasný zákonný rámec, napojení na základní registry a možnost využití evropských databázových mechanismů. Současně se však ukazuje, že účinnost tohoto modelu je ve značné míře závislá na kvalitě aplikační praxe, na důslednosti ověřování předložených listin a na schopnosti správního orgánu reagovat na podezřelé okolnosti registrace. Ve srovnání se zahraničními modely tak český systém působí jako funkční a stabilní, avšak v některých prvcích méně systémově provázaný, zejména pokud jde o automatizované preventivní vazby mezi registrací, identifikací žadatele a dalšími kontrolními podmínkami.

Rakouský model představuje institucionálně odlišné řešení, které posiluje efektivitu registrace prostřednictvím propojení registračního procesu s povinným pojištěním a prostřednictvím delegovaného výkonu části agendy na pojišťovny jako registrační místa. Jeho silnou stránkou je vysoká míra procesní provázanosti jednotlivých podmínek registrace. Registrace zde není izolovaným správním úkonem, ale výsledkem souběžného ověření identity držitele, technické způsobilosti a existence pojištění. Z bezpečnostního hlediska je významné, že osoba usilující o legalizaci odcizeného vozidla by musela obejít více vzájemně propojených kontrolních vrstev. Rakouský model tak ukazuje, že bezpečnost registrace může být posílena nejen represivními nástroji, ale i promyšleným institucionálním nastavením správního procesu.

Německý model je ve srovnání se všemi ostatními sledovanými státy nejvíce formalizovaný a z hlediska prevence legalizace odcizených vozidel vykazuje velmi vysokou míru procesní přísnosti. Významným rysem je rozlišení mezi vlastníkem a držitelem vozidla, registrace vedená na držitele a důsledná fyzická i dokumentační kontrola při první registraci nebo při dovozu vozidla. Výraznou roli zde hraje rovněž elektronické potvrzení pojištění, které omezuje závislost na listinných dokladech. Německý přístup je proto založen na kombinaci formalizovaného správního postupu, technického ověřování identifikátorů a přísného odpovědnostního režimu. V komparativním pohledu lze uzavřít, že právě Německo nejvýrazněji ukazuje, jak lze bezpečnost registračního systému posílit prostřednictvím víceúrovňové kontroly, která výrazně ztěžuje administrativní legalizaci vozidla s nejasným původem.

Estonský model se od rakouského i německého řešení odlišuje tím, že hlavní těžiště bezpečnosti a efektivity přesouvá do oblasti digitalizace. Klíčovým prvkem je centralizovaný dopravní registr, elektronická identifikace žadatele a omezení závislosti na listinných podkladech. Z komparativního hlediska je zvláště významné, že estonský systém snižuje prostor pro administrativní manipulaci tím, že minimalizuje počet kroků, v nichž může dojít k předložení falešných nebo pozměněných dokumentů, a současně umožňuje rychlou aktualizaci údajů i přímé propojení s evropskými databázemi. Tento model je proto velmi efektivní z hlediska transparentnosti a rychlosti, avšak zároveň je výrazně závislý na bezpečnosti digitální infrastruktury a na spolehlivosti elektronické identifikace. Estonsko tak ukazuje, že moderní prevence zneužití registru nemusí spočívat pouze v posilování fyzické kontroly, ale i v omezení samotného prostoru pro neformální zásahy do registračního procesu.

Při vzájemném porovnání všech tří zahraničních modelů s českým systémem je zřejmé, že každý z nich akcentuje jiný nástroj ochrany integrity registru. Rakousko staví především na institucionální provázanosti registrace a pojištění, Německo na vysoké formalizaci a víceúrovňové kontrole, zatímco Estonsko na centralizované digitalizaci a elektronické identifikaci. Česká republika oproti tomu kombinuje tradiční správní model s postupující digitalizací, avšak její systém je ve větší míře závislý na kvalitě individuálního postupu správního orgánu. Právě zde se ukazuje nejdůležitější komparativní závěr: účinná prevence legalizace odcizených vozidel nespočívá pouze v existenci registru jako takového, ale v tom, jak důsledně je registr propojen s ověřováním identity, s technickou kontrolou vozidla, s databázovým sdílením informací a s odpovědnostním režimem jednotlivých subjektů.

Komparace současně potvrzuje, že vysoká úroveň bezpečnosti registračního systému není výsledkem jediného univerzálního opatření, ale kombinace několika vzájemně se doplňujících prvků. Za nejvýznamnější z nich lze považovat centralizaci a sdílení údajů, omezení závislosti na listinných dokladech, víceúrovňové ověřování identity a původu vozidla, důsledné propojení registrace s dalšími veřejnoprávními a soukromoprávními povinnostmi a vysokou odbornou připravenost orgánů, které registraci provádějí. Na základě těchto zjištění je možné přistoupit k obecnějšímu shrnutí hlavních poznatků komparace a formulovat, které prvky zahraničních modelů mohou být inspirativní pro další rozvoj českého systému registrace vozidel.

Relevance těchto závěrů je potvrzována i aplikační praxí. Odborné vyjádření pracovníka registračního místa ukazuje, že právě kvalita dokumentace, rychlost ověřování údajů, odborná připravenost úředníků a smysluplně nastavená digitalizace představují rozhodující faktory každodenního fungování registru vozidel. Komparativní poznatky tak nejsou pouze teoretickým srovnáním, ale odpovídají i praktickým potřebám výkonu veřejné správy.

## 5.7 Shrnutí kapitoly

Kapitola byla zaměřena na mezinárodní srovnání systému registrace vozidel v České republice s vybranými evropskými státy, konkrétně s Rakouskem, Německem a Estonskem. Cílem komparace bylo posoudit rozdíly v institucionálním uspořádání registru, v procesním režimu registrace, v úrovni digitalizace a v preventivních mechanismech, které omezují možnost legalizace odcizených vozidel. Provedené srovnání ukázalo, že ačkoli je právní úprava registrace vozidel v Evropské unii v určité míře harmonizována, jednotlivé státy uplatňují odlišné modely organizace veřejné správy i rozdílné přístupy k bezpečnostním kontrolám.

Na základě komparativního zhodnocení lze konstatovat, že český systém registrace vozidel je z hlediska právního rámce stabilní a funkční, avšak jeho účinnost je do značné míry závislá na kvalitě aplikační praxe, důslednosti správních orgánů a schopnosti včas rozpoznat rizikové okolnosti jednotlivých registračních úkonů. Komparace zároveň ukázala, že zahraniční modely dosahují vyšší odolnosti vůči zneužití registračního procesu zejména tam, kde je registrace systematicky propojena s dalšími kontrolními mechanismy a kde je omezen prostor pro formální i neformální obcházení pravidel.

Rakouský model je v tomto ohledu inspirativní především svou institucionální provázaností registrace a pojištění, která posiluje kontrolní funkci systému již v samotném průběhu registračního procesu. Německý model ukazuje význam vysoké formalizace, víceúrovňového ověřování a důsledné kontroly identity vozidla i žadatele, čímž výrazně snižuje prostor pro administrativní legalizaci vozidel s nejasným původem. Estonský model pak potvrzuje, že velmi vysoká míra digitalizace, elektronická identifikace a centralizované vedení údajů mohou významně zvýšit transparentnost, rychlost i bezpečnost registrace, pokud jsou současně doprovázeny odpovídající ochranou digitální infrastruktury.

Provedená komparace tak ukazuje, že účinná prevence legalizace odcizených vozidel nevychází pouze z přísnosti právní úpravy, ale především z kvality institucionálního nastavení, z technické provázanosti jednotlivých kontrolních mechanismů a z důsledné aplikace těchto pravidel v praxi. Jinými slovy, bezpečnost registračního systému není dána pouze existencí evidence, ale tím, jakým způsobem je tato evidence propojena s ověřováním identity, s kontrolou původu vozidla, s databázovým sdílením informací a s odpovědností subjektů, které do registračního procesu vstupují.

Pro český systém registrace vozidel z toho vyplývá několik důležitých poznatků. Za přínosné lze považovat zejména další posilování elektronického ověřování identity a dokumentů, důslednější standardizaci kontrol při dovozu vozidel, hlubší využití

databázového propojení a soustavné zvyšování odborné připravenosti pracovníků registru. Současně je zřejmé, že s rostoucí digitalizací musí být stále větší pozornost věnována také kybernetické bezpečnosti a ochraně integrity registru jako informačního systému veřejné správy.

Mezinárodní srovnání tedy neukazuje pouze rozdíly mezi jednotlivými státy, ale především odhaluje, které systémové prvky mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti, transparentnosti a odolnosti českého registračního systému v budoucnu. Komparace tak naplňuje nejen popisný, ale i analytický účel, neboť umožňuje identifikovat konkrétní směry, v nichž lze český systém dále rozvíjet s ohledem na požadavek právní jistoty, správní efektivity a prevence kriminality v oblasti motorových vozidel.

## **6 Návrhy, zlepšení a doporučení v rámci digitalizace systému registru vozidel**

### **6.1 Východiska návrhové části**

Návrhová část bakalářské práce vychází z poznatků formulovaných v předchozích kapitolách, zejména z analýzy právní úpravy registrace silničních vozidel, z posouzení bezpečnostně-právních rizik spojených s legalizací odcizených vozidel, z hodnocení aktuálního stavu registru silničních vozidel v České republice a z komparace vybraných zahraničních systémů. Současně tato část zohledňuje také výsledky vlastního empirického šetření, konkrétně poznatky z dotazníkového šetření a písemného odborného vyjádření pracovníka registračního místa. Smyslem návrhové části je převést zjištěné teoretické, právní a praktické poznatky do podoby konkrétních doporučení, která mohou přispět ke zvýšení efektivity správního řízení při registraci vozidel a k posílení bezpečnostní a preventivní funkce registru.

Z dosavadního zpracování tématu vyplynulo, že registr silničních vozidel nelze chápat pouze jako technickou evidenci údajů o vozidlech, ale jako významný nástroj výkonu veřejné správy, právní jistoty a prevence protiprávního jednání. V předchozích kapitolách bylo opakovaně zdůrazněno, že kvalita registrace vozidel závisí nejen na samotném legislativním rámci, ale také na aplikační praxi správních orgánů, na kvalitě předkládaných podkladů, na odborné připravenosti pracovníků registru a na úrovni digitalizace a vzájemného propojení informačních systémů. Právě tyto faktory se v současnosti jeví jako rozhodující pro posouzení skutečné efektivity registračního procesu.

Z komparativního pohledu se ukázalo, že vybrané zahraniční systémy kladou důraz zejména na důsledné ověřování identity vozidla a žadatele, na provázanost registrů, na elektronizaci vybraných úkonů a na jasné institucionální nastavení odpovědnosti za správnost evidovaných údajů. Zahraniční úpravy současně potvrzují, že modernizace registrace vozidel nemůže být založena pouze na technickém převodu agendy do elektronického prostředí, ale musí být spojena také s posílením kontroly, standardizací postupů a vytvořením takových procesních pravidel, která minimalizují prostor pro chyby, nesrovnalosti nebo zneužití systému. Inspirace zahraniční praxí proto nesměřuje k mechanickému přebírání jednotlivých modelů, ale k identifikaci prvků, které mohou být funkčně využitelné i v českém prostředí.

Významným východiskem návrhové části jsou rovněž poznatky z aplikační praxe. Z odborného vyjádření pracovníka registračního místa vyplynulo, že agenda evidence motorových vozidel patří mezi odborně náročné činnosti veřejné správy a že mezi nejčastější problémy patří neúplná nebo nesprávná dokumentace, nesoulad údajů v podkladech, komplikace při registraci dovezených vozidel a vysoké nároky na komunikaci s klientem. Zároveň bylo potvrzeno, že digitalizace v posledních letech přinesla zjednodušení řady úkonů, větší přesnost dat a snížení administrativní zátěže, avšak nezbavila registrační řízení potřeby individuálního odborného posouzení každého konkrétního případu. Také z tohoto důvodu nelze otázku efektivity registru spojovat

pouze s rychlostí vyřízení žádosti, ale i se schopností systému zachovat zákonnost, správnost a důvěryhodnost prováděných zápisů.

Návrhová část se proto zaměřuje na taková opatření, která reagují na identifikované slabiny současného systému a současně respektují požadavky moderní veřejné správy. Pozornost bude soustředěna zejména na možnosti dalšího rozvoje elektronického ověřování identity a dokumentů, na prohloubení databázového propojení a mezinárodní výměny informací, na standardizaci vybraných registračních postupů, na zvyšování odborné připravenosti pracovníků registru a na posílení kybernetické bezpečnosti registru vozidel. Cílem těchto návrhů není pouze urychlit správní řízení, ale především zvýšit jeho právní kvalitu, předvídatelnost a odolnost vůči zneužití.

Navrhovaná doporučení tak budou formulována v návaznosti na zjištěné poznatky a s ohledem na reálné potřeby aplikační praxe. Jejich smyslem je přispět k tomu, aby registr silničních vozidel plnil nejen evidenční a administrativní funkci, ale také roli spolehlivého a bezpečného nástroje veřejné správy, který odpovídá nárokům současné digitalizované společnosti a současně zachovává vysoký standard zákonnosti a ochrany veřejného zájmu.

## **6.2 Vyhodnocení empirických zjištění**

Pro návrhovou část bakalářské práce byly využity dva základní empirické zdroje, a to písemné odborné vyjádření pracovníka registračního místa a výsledky vlastního dotazníkového šetření. Smyslem jejich zařazení je doplnit teoretická a komparativní východiska o poznatky z aplikační praxe a o zkušenosti respondentů, kteří se s registrační agendou setkali jako účastníci správního řízení nebo osoby profesně blízké veřejné správě. Zatímco odborné vyjádření přináší detailnější kvalitativní pohled na fungování registru vozidel, dotazníkové šetření umožňuje zachytit širší spektrum zkušeností a postojů respondentů. Oba zdroje se vzájemně doplňují a vytvářejí praktický základ pro formulaci návrhů, zlepšení a doporučení uvedených v následujících podkapitolách.

### **6.2.1 Vyhodnocení poznatků z aplikační praxe**

Významným podkladem pro návrhovou část bakalářské práce jsou poznatky získané z aplikační praxe registračního místa. Pro účely práce bylo využito písemné odborné vyjádření pracovníka registračního místa, které umožňuje konfrontovat teoretická a právní východiska s každodenním fungováním evidence motorových vozidel v podmínkách obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Přínos tohoto podkladu spočívá zejména v tom, že zachycuje praktické problémy registračního řízení, způsob jejich řešení a pohled správní praxe na význam digitalizace celé agendy.

Z odborného vyjádření vyplývá, že agenda evidence motorových vozidel patří mezi nejvytíženější činnosti veřejné správy a současně mezi činnosti odborně náročné. Registrace vozidel není vnímána pouze jako technická evidence údajů, ale jako správní

proces, v němž je nutné důsledně ověřovat identitu účastníků řízení, právní titul k vozidlu, úplnost a pravost předložených dokladů i soulad údajů s národními a mezinárodními evidencemi. Praktická zkušenost tak potvrzuje závěr předchozích kapitol, že registr vozidel představuje významný nástroj právní jistoty a současně i prvek bezpečnostní kontroly. Chybný nebo nedostatečně prověřený zápis totiž může vést nejen ke komplikacím v oblasti vlastnických vztahů, ale také k následným problémům při dopravních nehodách, pojistných událostech nebo při identifikaci vozidla v rámci bezpečnostních kontrol.

Za nejčastější komplikace aplikační praxe jsou označovány především nedostatky v předkládané dokumentaci. Typicky se jedná o neúplné podklady, chybějící plné moci, nesoulad údajů v jednotlivých dokumentech, neaktuální technické průkazy nebo nejasnosti související s registrací dovezených vozidel. Zvláště u vozidel pocházejících ze zahraničí se ukazuje, že správní orgán musí čelit vyšší míře nejistoty ohledně pravosti a úplnosti předložených dokumentů i ohledně samotného původu vozidla. Praxe tak potvrzuje, že kvalita registračního řízení je do značné míry závislá na pečlivém vyhodnocení podkladů a na schopnosti pracovníků registru rozpoznat nestandardní nebo rizikové situace. Vedle věcných a dokumentačních problémů se v praxi projevuje také časový tlak ze strany žadatelů, kteří často očekávají okamžité vyřízení úkonu, aniž by si uvědomovali zákonné lhůty a povinnost správního orgánu odstranit případné vady podání či doplnit chybějící skutečnosti.

Dalším významným zjištěním je důraz na komunikační a lidský rozměr správního řízení. Podle vyjádření registračního místa nemá být klient vnímán jako protivník, ale jako účastník řízení, kterému má úřad v mezích zákona pomoci projít správním procesem. Tento přístup neoslabuje požadavek legality, ale naopak podporuje srozumitelnost, předvídatelnost a důvěryhodnost veřejné správy. Otevřená komunikace, trpělivé vysvětlování a schopnost nabídnout alternativní zákonný postup jsou v praxi vnímány jako důležité nástroje pro předcházení konfliktům i pro efektivnější vedení řízení. Současně však bylo potvrzeno, že ani vstřícný přístup nemůže nahradit požadavek na úplnost a správnost předložených podkladů, protože ochrana veřejného zájmu a zákonnost správního rozhodování zůstávají prioritou.

Z pohledu modernizace veřejné správy je odborným vyjádřením jednoznačně pozitivně hodnocena digitalizace agendy registru vozidel. Praktická zkušenost potvrzuje, že elektronizace procesů umožnila část úkonů vyřizovat bez osobní návštěvy úřadu, usnadnila sledování stavu řízení, rezervaci termínů i předběžné ověřování potřebných náležitostí. Pro správní orgán digitalizace znamená vyšší přesnost dat, lepší provázanost registrů a rychlejší výměnu informací s dalšími institucemi. Tím se snižuje administrativní zátěž a vytváří se prostor pro soustředění na složitější a odborně náročnější případy. Současně však aplikační praxe zdůrazňuje, že digitalizace není cílem sama o sobě. Ne všechny úkony lze plně automatizovat a ne každý klient preferuje elektronickou komunikaci. Efektivní fungování registru proto i nadále vyžaduje kombinaci elektronických služeb a individuálního odborného přístupu tam, kde to konkrétní situace vyžaduje.

Významným tématem aplikační praxe je rovněž odborná připravenost pracovníků registru. Z vyjádření vyplývá, že kvalitní výkon registrační agendy dnes předpokládá nejen znalost legislativy, ale také schopnost pracovat s informačními systémy, orientovat se v dokumentaci a komunikovat s veřejností. Průběžné vzdělávání pracovníků je proto vnímáno jako podmínka kvalitní veřejné služby. Tento poznatek je důležitý i pro návrhovou část práce, protože potvrzuje, že další rozvoj registru vozidel nemůže být založen pouze na technických opatřeních, ale musí být doprovázen také posilováním odborných kompetencí úředních osob a metodickou podporou jejich rozhodovací činnosti.

Poznatky z aplikační praxe tedy potvrzují, že současný registr vozidel představuje funkční a postupně se modernizující systém, jehož efektivita však nezávisí jen na existenci právní úpravy nebo na samotné digitalizaci. Rozhodující význam má kvalita kontrolních mechanismů, odborná připravenost pracovníků, správnost a úplnost dokumentace a schopnost systému reagovat na nestandardní nebo rizikové případy. Právě z těchto zjištění budou v následujících podkapitolách vycházet konkrétní návrhy, zlepšení a doporučení zaměřené na další rozvoj digitalizace systému registru vozidel.

### **6.2.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření**

Pro vyhodnocení dotazníkového šetření byla využita základní deskriptivní analýza zaměřená na rozdělení četností jednotlivých odpovědí respondentů a jejich následnou interpretaci ve vztahu k tématu bakalářské práce. Při zpracování výsledků se pracovalo především s absolutní a relativní četností odpovědí, přičemž výsledky byly pro větší přehlednost zachyceny v tabulkách a grafech. Zvolený postup odpovídá obecným principům práce s kvantitativními daty a umožňuje přehledně postihnout základní tendence v odpovědích respondentů i jejich význam pro posouzení fungování registrace silničních vozidel.<sup>50</sup><sup>51</sup>Výsledky dotazníkového šetření je třeba interpretovat s vědomím, že se jednalo o dostupnostní výběr, a nelze je proto bez dalšího zobecňovat na celou populaci.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 72 respondentů. Z hlediska pohlaví bylo zastoupení poměrně vyrovnané, když 34 respondentů tvořili muži, 31 ženy a 7 respondentů své pohlaví neuvědlo. Věkově byli nejvíce zastoupeni respondenti ve skupině 46–55 let, následovaní kategorií 56–65 let. Z pohledu vzdělání převažovali respondenti se středním vzděláním s maturitou, významné zastoupení však měli i respondenti s vysokoškolským bakalářským vzděláním. Územně pocházela naprostá většina respondentů ze Středočeského kraje, menší část z hlavního města Prahy a ostatních krajů. Současně bylo zjištěno, že 17 respondentů bylo pracovníky úřadu, zatímco 55 respondentů pracovníky úřadu nebylo. Výsledky tak zachycují jak pohled

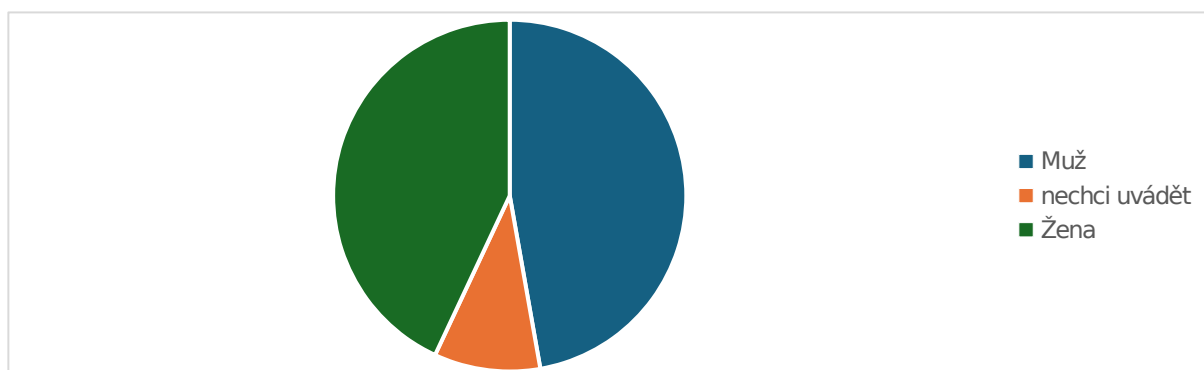
---

50 ŘEZANKOVÁ, Hana. Analýza dat z dotazníkových šetření. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2010, s. 35–36, 39–41.,

51 CUESTA, Hector. Analýza dat v praxi. Brno, 2015, s. 27–31.

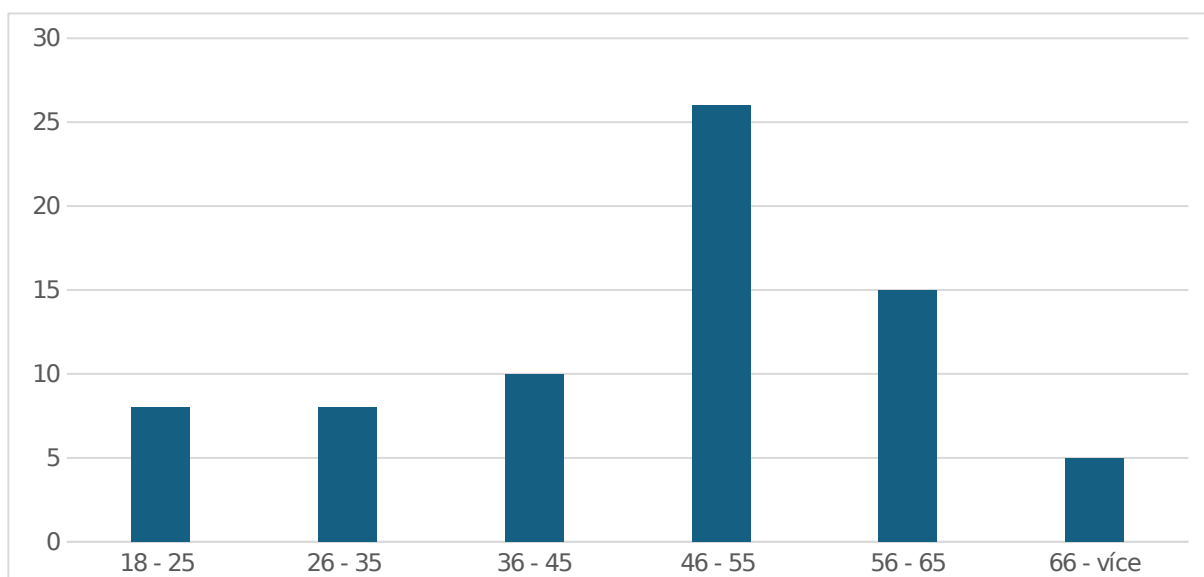
běžných uživatelů systému, tak v omezené míře i pohled osob, které mají k veřejné správě profesně blíže.

**Graf 1 – Pohlaví**



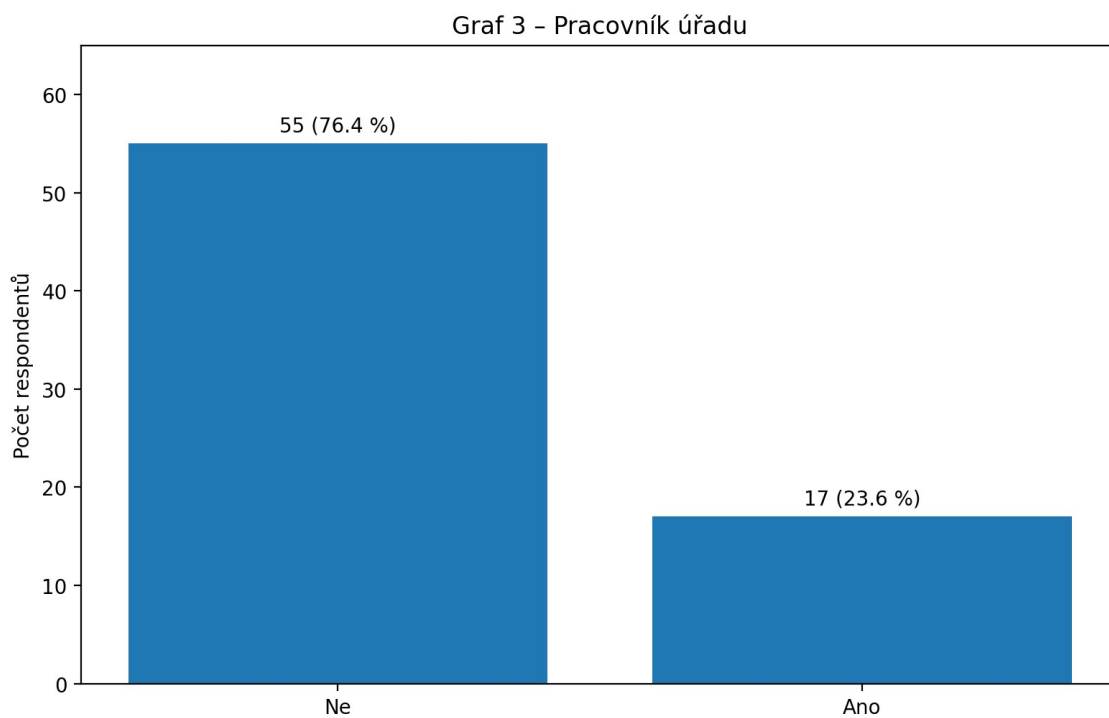
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 2 – Věk**



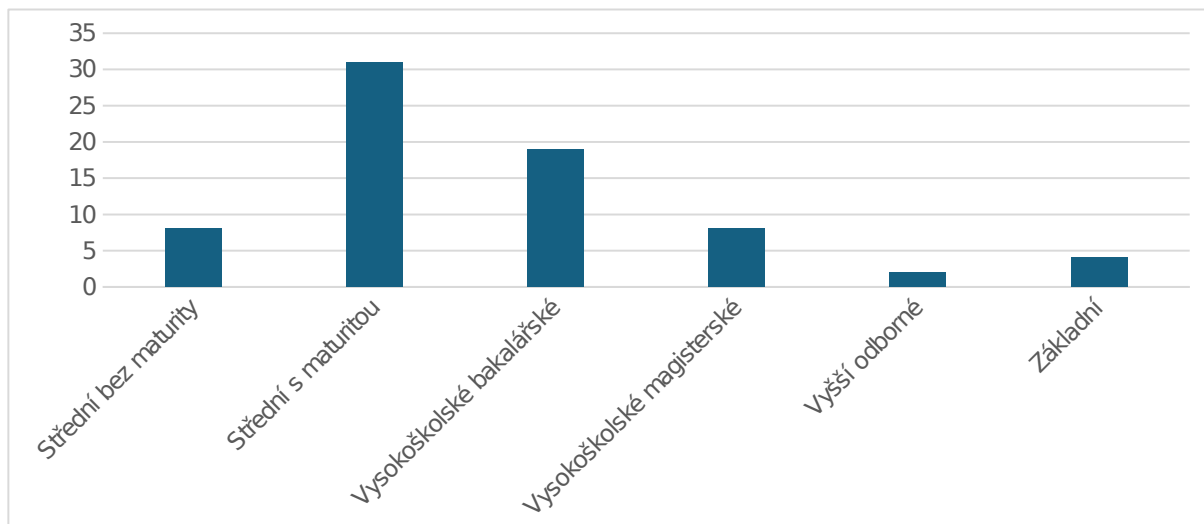
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

### Graf 3 – Pracovník úřadu



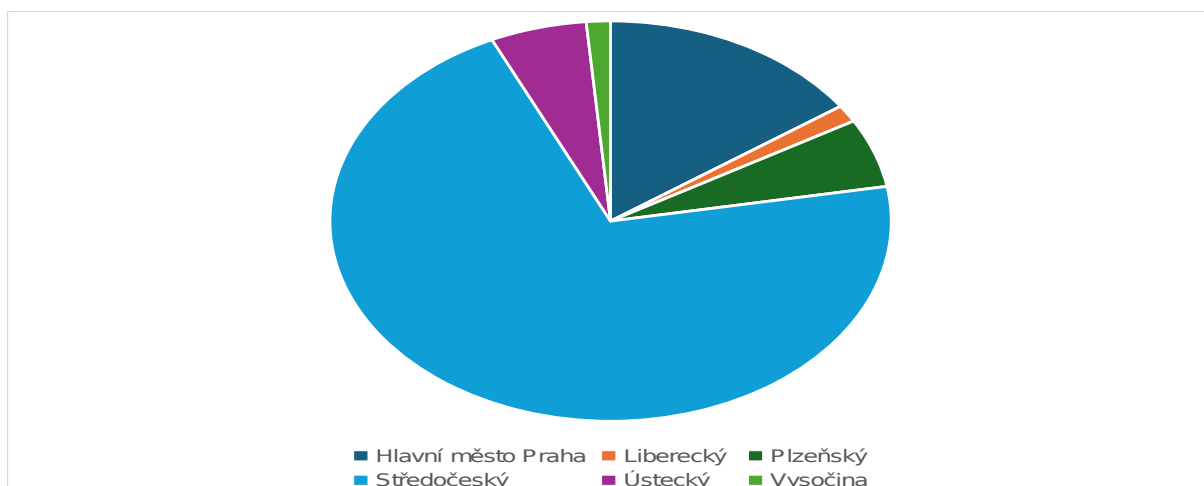
Zdroj: Vlastní zpracování.

### Graf 4 – Nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: Vlastní zpracování.

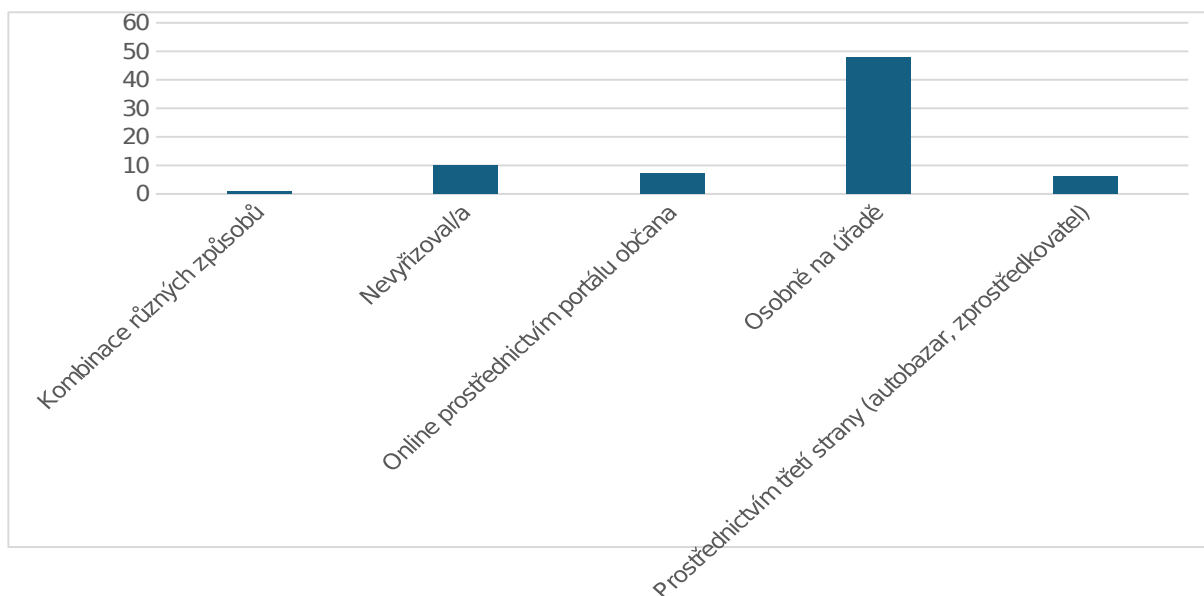
**Graf 5 – Kraj bydliště**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

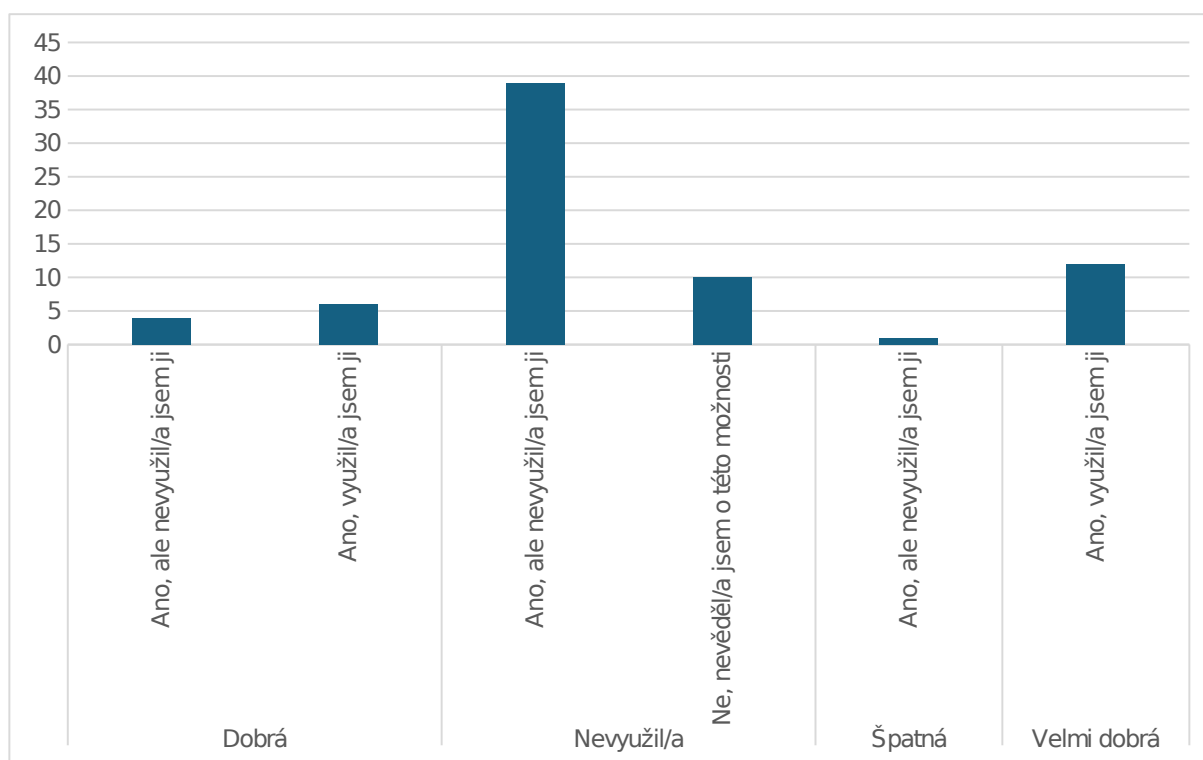
Z hlediska praktické zkušenosti s registrační agendou vyplynulo, že většina respondentů řešila úřední záležitosti osobně na úřadě. Menší část využila online vyřízení prostřednictvím Portálu občana, případně kombinaci různých způsobů nebo zastoupení třetí stranou. Tento výsledek ukazuje, že i přes probíhající digitalizaci zůstává osobní kontakt s úřadem v oblasti registrace vozidel nadále dominantní formou vyřizování. Současně z odpovědí vyplynulo, že možnost online vyřizování je mezi respondenty obecně známá, avšak ve skutečné praxi ji většina nevyužívá. To lze interpretovat tak, že digitální nástroje sice existují, ale zatím plně nenahradily tradiční způsob vyřizování registračních úkonů.

**Graf 6 – Způsob vyřizování na úřadě**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

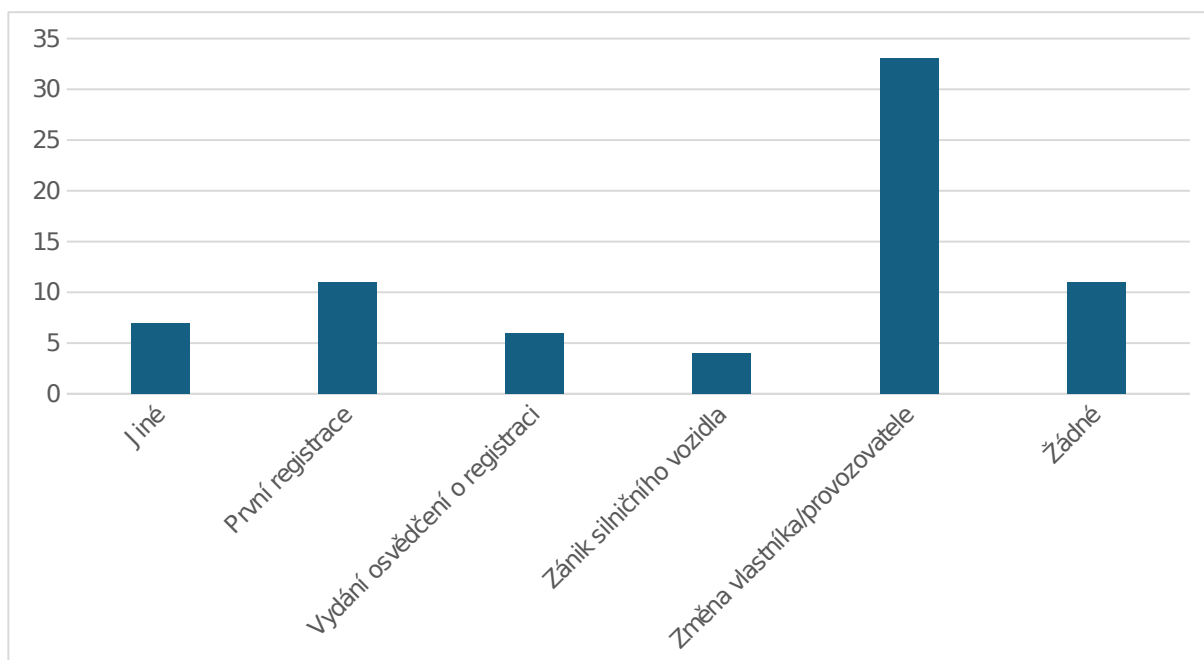
**Graf 7 – Znalost online vyřizování a jeho hodnocení**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

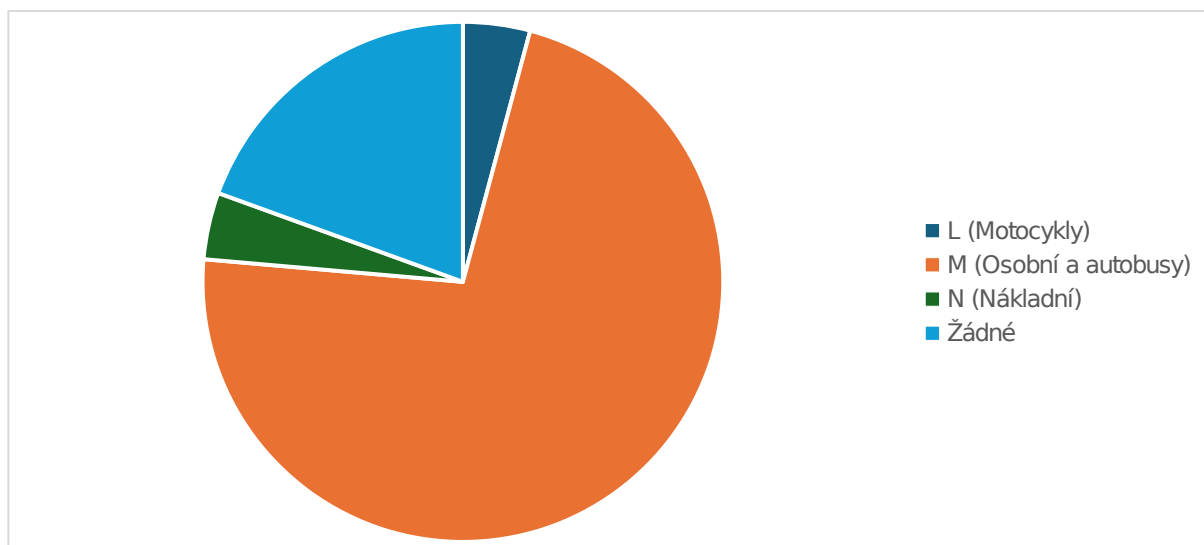
Pokud jde o druh řešených úkonů, nejčastěji respondenti uváděli změnu vlastníka nebo provozovatele vozidla. Dále se objevovala první registrace vozidla, vydání osvědčení o registraci, zánik silničního vozidla a menší počet jiných úkonů. Z hlediska kategorií vozidel výrazně převažovala registrace vozidel kategorie M, tedy osobních vozidel a autobusů, zatímco motocykly a nákladní vozidla byly zastoupeny jen okrajově. Výsledky tak potvrzují, že dotazníkové šetření se převážně dotýká běžné civilní registrační agendy související s osobními vozidly, nikoli specifických či úzce specializovaných oblastí evidence.

**Graf 8 – Úkony, které byly řešeny**



Zdroj: Vlastní zpracování.

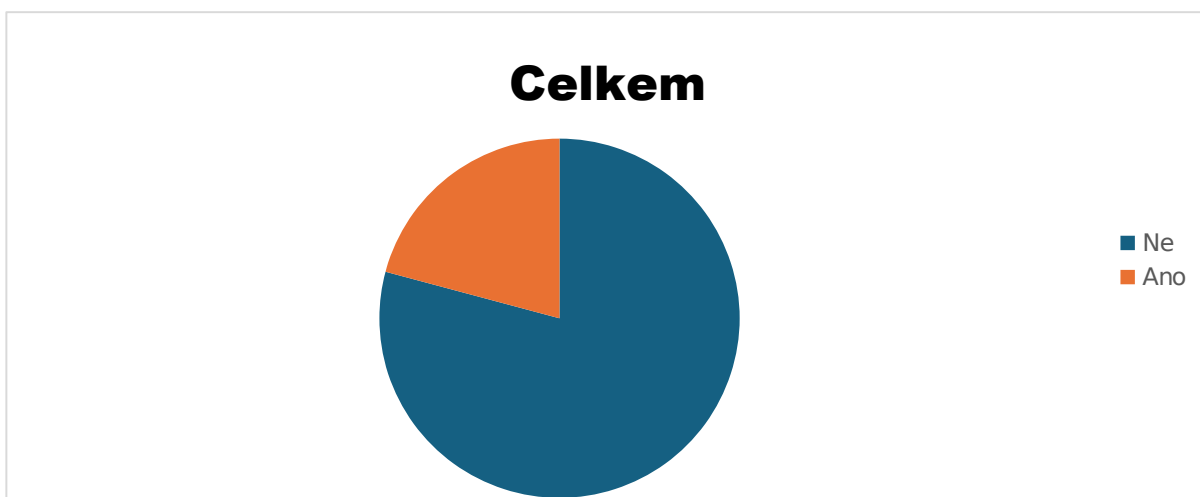
**Graf 9 – Registrovaná kategorie vozidel**



Zdroj: Vlastní zpracování.

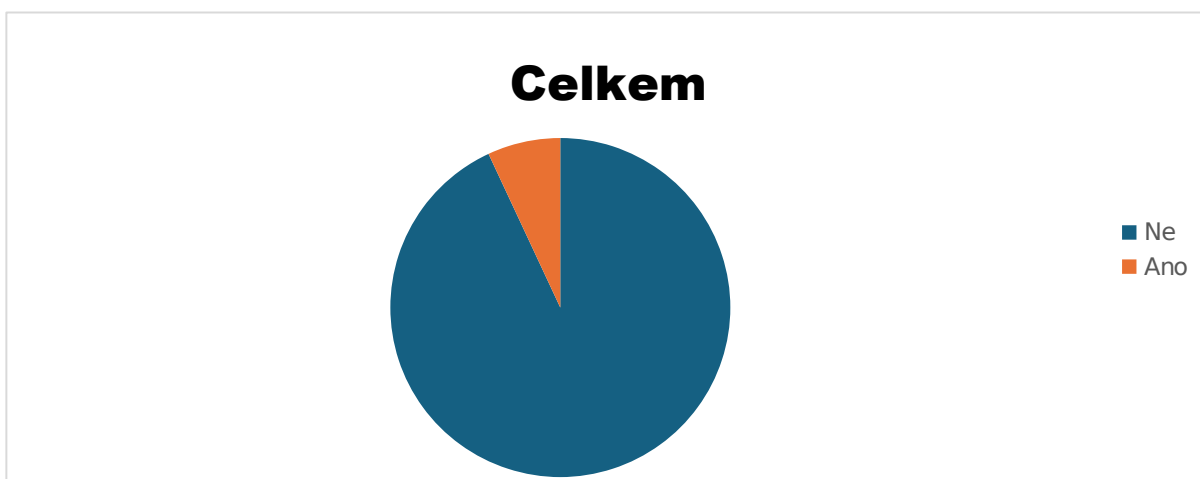
Zvláštní význam mají výsledky týkající se složitějších typů registrace. Pouze menší část respondentů registrovala vozidlo dovezené ze zahraničí v rámci Evropské unie a ještě menší část mimo Evropskou unii. Stejně tak jen menšina respondentů řešila registraci na základě COC listu. Tyto odpovědi ukazují, že většina respondentů se setkala spíše se standardní vnitrostátní agendou než s komplikovanějšími přeshraničními případy. Zároveň však tato část výsledků potvrzuje, že i v rámci běžného provozu registračního systému existují situace, které vyžadují zvýšenou míru odborného posouzení, zejména tehdy, kdy jde o vozidla ze zahraničí nebo o dokumentaci se zvláštním režimem.

**Graf 10 – Registrace ze zahraničí v rámci EU**



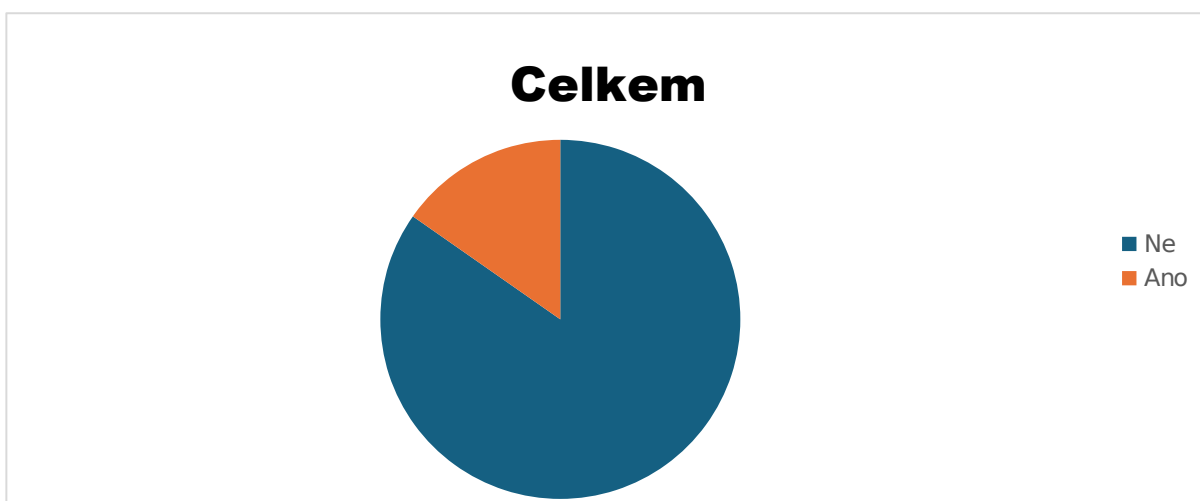
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 11 – Registrace ze zahraničí mimo EU**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

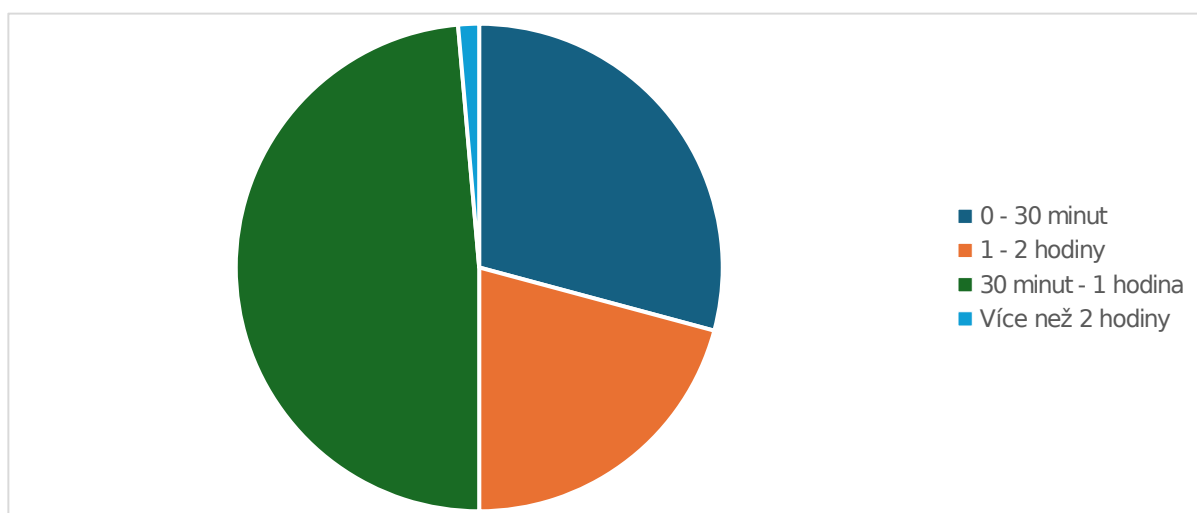
**Graf 12 – Registrace na základě COC listu**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

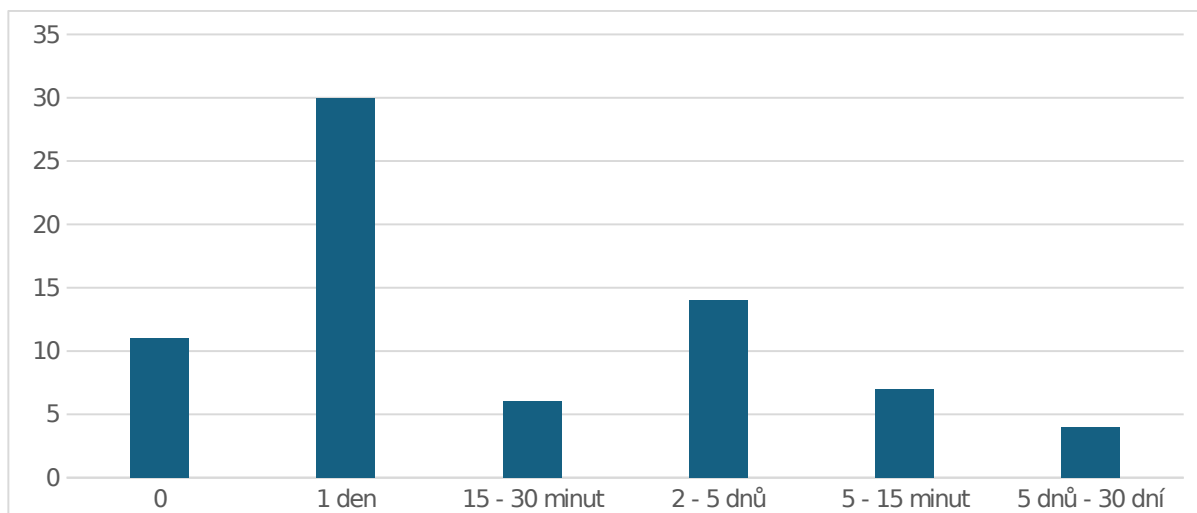
Výsledky šetření dále přinášejí zajímavé poznatky o časové náročnosti řízení. Většina respondentů uvedla, že na úřadě strávila nejvýše jednu hodinu, přičemž nejčastější byla délka mezi 30 minutami a jednou hodinou. Z hlediska celkové doby vyřízení žádosti byla nejčastější odpovědí doba jednoho dne, přičemž část respondentů uváděla i kratší časové úseky v řádu minut. Pokud jde o počet návštěv úřadu kvůli jednomu podání, nejčastěji postačovala jediná návštěva, avšak nezanedbatelná část respondentů musela úřad navštívit dvakrát až třikrát. Tento výsledek naznačuje, že standardní úkony bývají vyřizovány relativně rychle, nicméně v části případů přetrvává potřeba opakovaného kontaktu s úřadem, což může souviset s nedostatky v podkladech nebo s náročností konkrétního případu.

**Graf 13 – Čas strávený na úřadě**



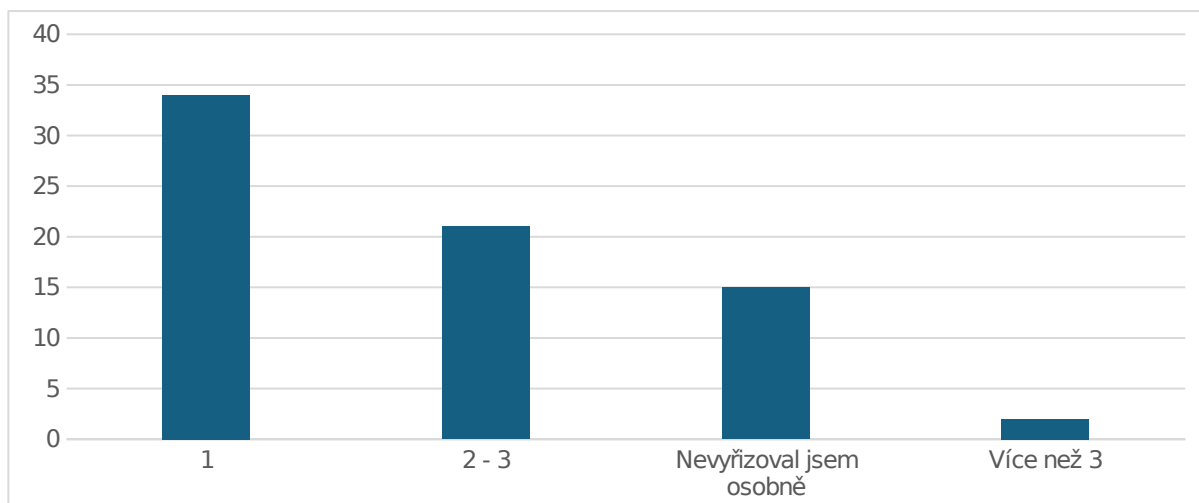
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 14 – Doba trvání vyřízení žádosti**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

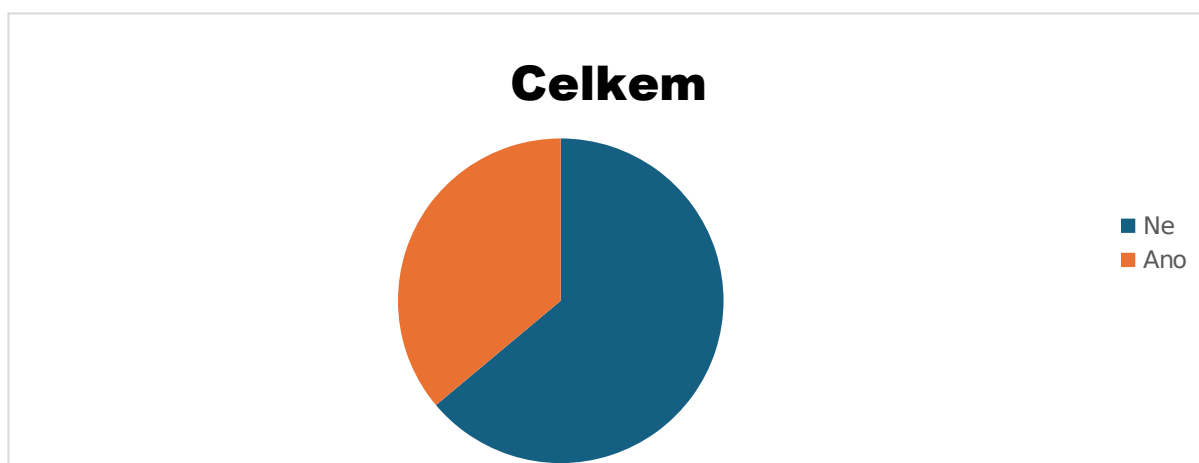
**Graf 15 – Návštěva úřadu kvůli jednomu podání**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

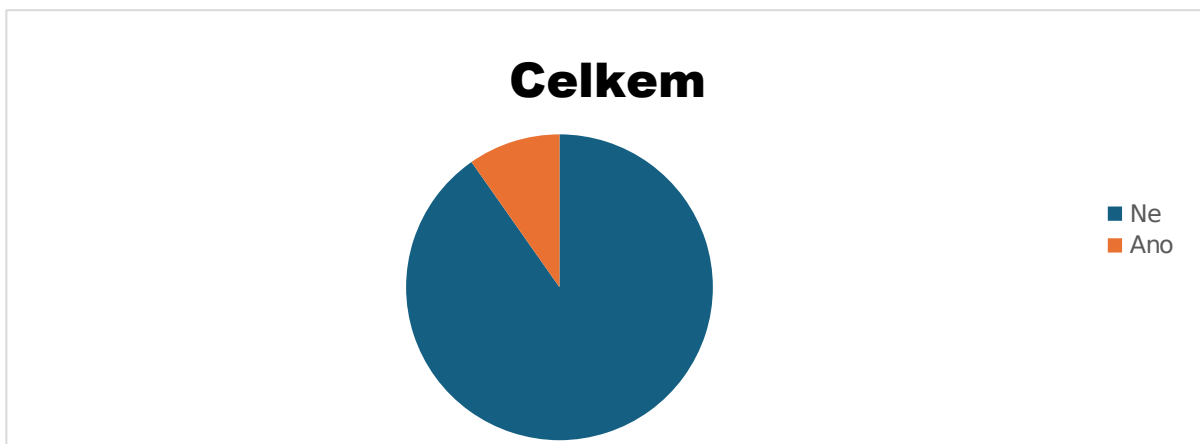
Z hlediska právních a bezpečnostních okolností ukázalo šetření, že část respondentů řešila registraci prostřednictvím plné moci. Menší počet respondentů se současně setkal s vážnějšími komplikacemi, jako bylo odcizení vozidla, evidování vozidla v pátrání, odcizení dokladů k vozidlu nebo obnova VIN kódu. Ačkoli tyto situace nepředstavují většinový jev, jejich výskyt je pro téma bakalářské práce velmi důležitý. Potvrzuje totiž, že registrační agenda není jen běžnou administrativní činností, ale může se dotýkat i případů se zvýšeným bezpečnostním rizikem. Právě v takových situacích se ukazuje význam pečlivého vedení evidence, důsledného ověřování údajů a spolupráce mezi správními a bezpečnostními institucemi.

**Graf 16 – Registrace na základě plné moci**



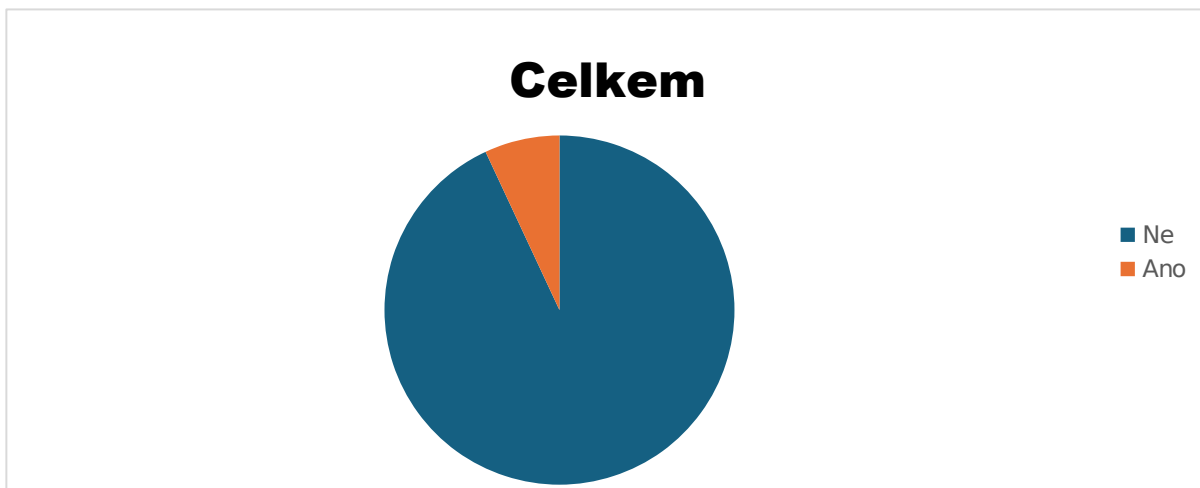
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 17 – Odcizené vozidlo**



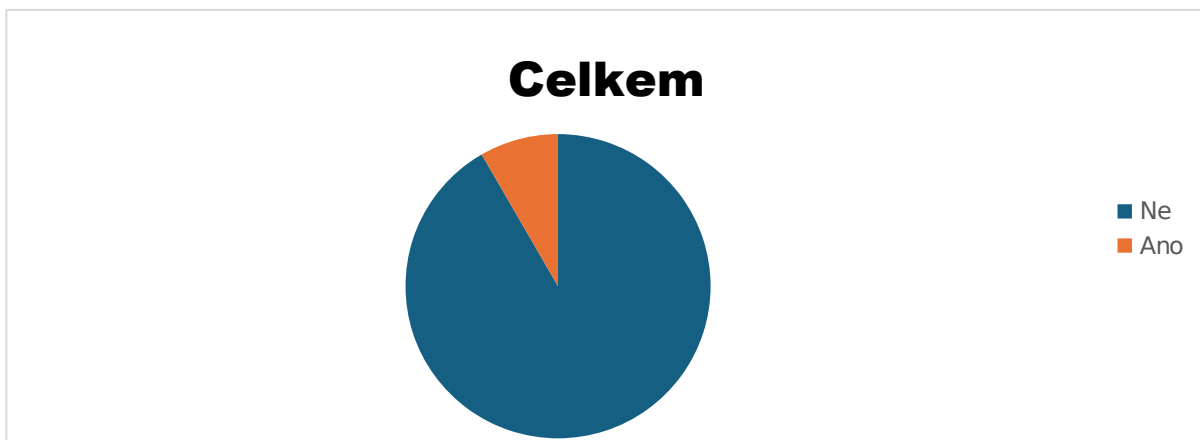
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 18 – Vozidlo v pátrání**



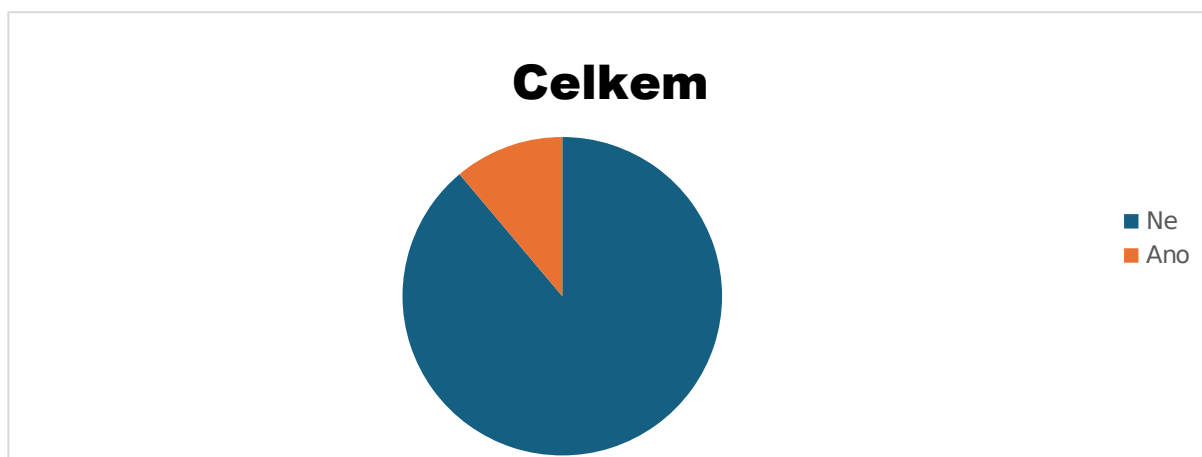
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

**Graf 19 – Odcizení dokladů k vozidlu**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

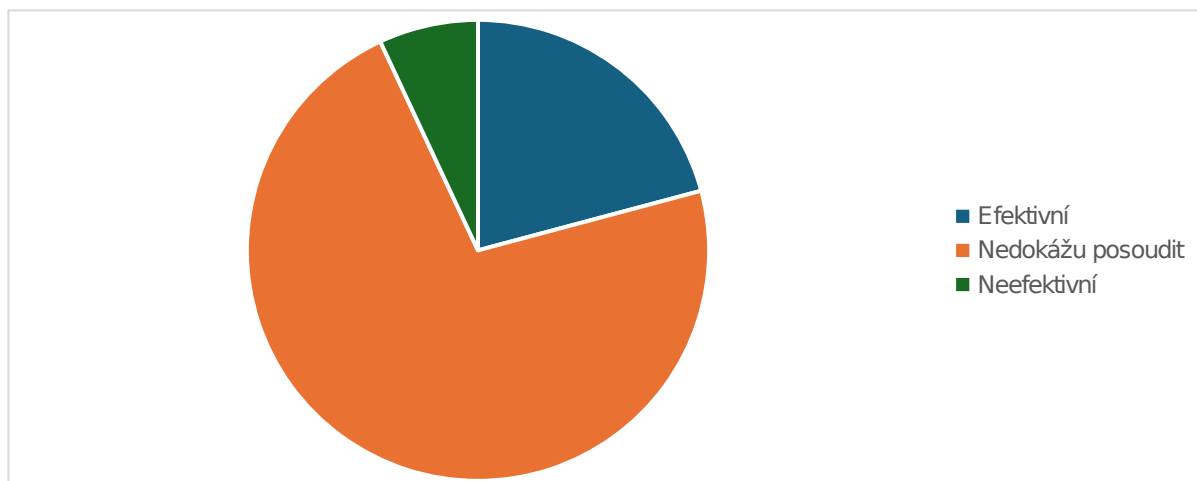
**Graf 20 – Obnova VIN kódu**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Závěrečná otázka dotazníkového šetření se zaměřila na celkové hodnocení systému evidence motorových vozidel v České republice. Z výsledků vyplynulo, že 15 respondentů, tedy 20,8 %, považuje systém za efektivní, zatímco 5 respondentů, tedy 6,9 %, jej označilo za neefektivní. Největší skupinu však tvořili respondenti, kteří uvedli, že systém nedokážou posoudit; takto odpovědělo 52 respondentů, tedy 72,2 %. Tento výsledek je třeba interpretovat obezřetně. Převaha odpovědí „nedokážu posoudit“ ukazuje spíše na omezenou nebo méně intenzivní zkušenost části respondentů s registrační agendou než na jednoznačně negativní hodnocení systému. Současně však platí, že mezi respondenty, kteří jednoznačný názor vyjádřili, převažovalo hodnocení pozitivní nad negativním. Doplnující odpovědi navíc ukázaly, že případné výhrady se týkaly převážně lidského faktoru, konkrétně neochoty pracovníků úřadu, nikoli nutně samotného institucionálního nastavení registru.

**Graf 21 – Hodnocení systému evidence vozidel v ČR**



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Z pohledu této bakalářské práce mají výsledky dotazníkového šetření několik významných implikací. Potvrzují, že běžná registrační agenda je vnímána jako relativně funkční, zejména pokud jde o čas vyřízení a zvládnání standardních úkonů. Současně ale ukazují, že digitalizace dosud nepřevzala dominantní roli a že celkové hodnocení efektivity systému je silně ovlivněno také kvalitou komunikace a aplikační praxí

pracovníků úřadu. Výsledky tedy podporují závěr, že efektivitu registru vozidel nelze spojovat pouze s právní úpravou nebo technickým nastavením informačních systémů, ale i s praktickým výkonem veřejné správy, standardizací postupů a odbornou připraveností úředních osob. Právě z těchto zjištění budou vycházet následující návrhy, zlepšení a doporučení pro další rozvoj digitalizace systému registru vozidel

### **6.3 Návrhy na posílení elektronického ověřování identity a dokumentů**

Jedním z klíčových předpokladů dalšího zefektivnění systému registru vozidel je posílení elektronického ověřování identity účastníků řízení a pravosti předkládaných dokumentů. Dosavadní zjištění bakalářské práce ukazují, že významná část praktických komplikací vzniká v důsledku neúplné, nesprávné nebo obtížně ověřitelné dokumentace. Právě závislost na listinných podkladech, případně na dokumentech předkládaných v různorodé formě, zvyšuje administrativní náročnost řízení a současně vytváří prostor pro vznik chyb, nesrovnalostí nebo vědomé zneužití systému. Z tohoto důvodu je vhodné směřovat další rozvoj registrace vozidel k takovým řešením, která umožní rychlejší, přesnější a bezpečnější ověření identity žadatele i relevantních údajů o vozidle.

Prvním doporučením je širší využití prostředků elektronické identifikace při těch úkonech, u nichž to povaha řízení umožňuje. Elektronické ověření totožnosti žadatele může významně snížit riziko chyb při ztotožnění účastníka řízení a současně usnadnit podávání žádostí na dálku. V prostředí digitalizované veřejné správy je žádoucí, aby byl žadatel schopen bezpečně prokázat svou identitu bez nutnosti osobní návštěvy úřadu tam, kde právní úprava a povaha úkonu nevyžadují osobní součinnost. Posílení elektronické identifikace zároveň přispívá ke standardizaci postupů jednotlivých registračních míst a k větší předvídatelnosti správního procesu.

Druhým významným opatřením je prohloubení elektronického ověřování předkládaných dokumentů. U registrační agendy je žádoucí minimalizovat závislost na listinných dokladech, jejichž pravost nebo aktuálnost musí být často posuzována individuálně. Tam, kde je to možné, by měly být rozhodné skutečnosti ověřovány přímo prostřednictvím propojených veřejných evidencí, informačních systémů veřejné správy nebo autorizovaných elektronických výstupů. Tím by se snížilo riziko, že správní orgán bude vycházet z neaktuálního, pozměněného nebo obsahově rozporného podkladu. Přímé elektronické ověřování zároveň zvyšuje právní jistotu, protože správní rozhodnutí je opřeno o data získaná z důvěryhodných zdrojů, nikoliv pouze o podklady předložené žadatelem.

Zvláštní význam má elektronické ověřování dokumentů v případech, které jsou z hlediska bezpečnosti a legality více rizikové, zejména u vozidel dovezených ze zahraničí nebo u situací, kdy dochází ke změně vlastnických či provozních vztahů za nestandardních okolností. Právě v těchto případech se v praxi nejčastěji objevují pochybnosti o úplnosti dokumentace, o souladu údajů nebo o původu vozidla. Je proto vhodné, aby systém registru vozidel umožňoval co nejširší elektronickou kontrolu návazných údajů ještě před provedením samotného zápisu. Tím lze omezit prostor pro

administrativní legalizaci vozidla, jehož identita nebo právní původ nejsou dostatečně objasněny.

Dalším doporučením je sjednocení formátu a požadavků na dokumenty, které jsou v registračním řízení předkládány. Z pohledu správní praxe je problematické, pokud jednotlivé podklady existují v odlišné podobě, mají rozdílnou vypovídací hodnotu nebo vyžadují složitou individuální interpretaci. Standardizace elektronicky předkládaných dokumentů by mohla přispět nejen k rychlejšímu zpracování žádostí, ale i k lepší automatizované kontrole jejich náležitostí. Systém by tak mohl již při podání upozornit na chybějící údaje, formální vady nebo nesoulad mezi jednotlivými položkami. Takové opatření by mělo preventivní účinek, protože by část vad byla odstraněna ještě před zahájením samotného meritorního posuzování věci.

Posílení elektronického ověřování identity a dokumentů však nesmí být chápáno jako úplná náhrada odborného posouzení správním orgánem. Digitalizace může významně snížit administrativní zátěž a zrychlit standardní úkony, avšak v komplikovaných nebo rizikových případech zůstává nezastupitelná role úřední osoby, která musí posoudit souvislosti konkrétní věci a vyhodnotit případné pochybnosti. Efektivní systém registrace vozidel proto musí být založen na vyváženém spojení technologických nástrojů a odborné rozhodovací činnosti. Elektronické ověřování má sloužit jako prostředek posílení zákonnosti, správnosti a bezpečnosti registračního procesu, nikoliv jako mechanický nástroj, který by zcela potlačil individuální odpovědnost správního orgánu.

Lze tedy uzavřít, že další rozvoj registru vozidel by měl směřovat k bezpečnějšímu a systematictějšímu elektronickému ověřování identity účastníků řízení i rozhodných dokumentů. Takový postup může přispět ke snížení chybovosti, k omezení prostoru pro zneužití systému a k posílení důvěryhodnosti registru jako významného nástroje veřejné správy. Současně vytváří předpoklady pro to, aby se pracovníci registru mohli více soustředit na odborně náročné a nestandardní případy, u nichž je lidské posouzení nadále nezbytné.

## **6.4 Návrhy na zlepšení databázového propojení a mezinárodní výměny informací**

Dalším významným předpokladem zefektivnění systému registru vozidel je prohloubení databázového propojení mezi jednotlivými informačními systémy veřejné správy a současně zlepšení mezinárodní výměny informací o vozidlech, jejich právním statusu a případných bezpečnostních rizicích. Z předchozích kapitol vyplynulo, že efektivita registrace vozidel nezávisí pouze na vnitrostátní právní úpravě a kvalitě správního řízení, ale také na tom, zda má správní orgán v rozhodném okamžiku k dispozici úplné, aktuální a důvěryhodné informace. Právě nedostatek dostupných údajů nebo prodleva při jejich sdílení může vytvářet prostor pro evidenční chyby, nesrovnalosti nebo dokonce pro administrativní legalizaci vozidel pocházejících z trestné činnosti.

V podmínkách současné veřejné správy je žádoucí, aby registr silničních vozidel nebyl vnímán jako izolovaná databáze, ale jako součást širšího informačního systému státu.

Jednotlivé evidenční mechanismy by měly být vzájemně provázány tak, aby správní orgán mohl při registraci vozidla efektivně ověřovat údaje o vlastníkovi, provozovateli, technické způsobilosti, pojištění, případném omezení dispozice s vozidlem nebo o jeho evidenci v souvisejících registrech. Smyslem databázového propojení není pouze urychlení řízení, ale především zvýšení přesnosti rozhodování a omezení situací, kdy úřad musí vycházet jen z podkladů předložených žadatelem bez možnosti jejich bezprostředního ověření.

Zvláštní význam má propojení registru vozidel s bezpečnostně relevantními evidencemi. V případech, kdy existuje pochybnost o původu vozidla, o pravosti jeho identifikačních znaků nebo o správnosti předložených dokumentů, musí mít správní orgán možnost rychle a spolehlivě ověřit, zda vozidlo není vedeno jako odcizené, zda není spojeno s trestnou činností nebo zda neexistují jiné právní okolnosti bránící provedení zápisu. Právě v této oblasti je důležitá jak vnitrostátní institucionální spolupráce, tak návaznost na mezinárodní informační mechanismy. Zlepšení databázového propojení proto představuje nejen otázku administrativní efektivity, ale i významný bezpečnostní nástroj.

Další oblastí, která si zaslouží pozornost, je rychlost aktualizace sdílených údajů. Ani kvalitně nastavené databázové propojení nebude plně funkční, pokud v systému dochází k prodlevám mezi vznikem právně relevantní skutečnosti a jejím promítnutím do evidence. U vozidel to může znamenat například zpoždění při zaznamenání informace o odcizení, o změně vlastnictví, o zániku technické způsobilosti nebo o jiném omezení provozu. Taková prodleva může v praxi vytvořit časový prostor, ve kterém je možné vozidlo neoprávněně převést, zaregistrovat nebo jinak administrativně „očistit“. Z tohoto důvodu by měl být další rozvoj informační infrastruktury zaměřen také na co nejrychlejší přenos rozhodných údajů mezi spolupracujícími subjekty.

Z hlediska mezinárodního rozměru registrace vozidel je vhodné podporovat intenzivnější výměnu informací zejména v případech přeshraničního pohybu vozidel. U dovezených vozidel je správní orgán často odkázán na dokumentaci vystavenou zahraničními institucemi a na možnost ověřit její návaznost na skutečný právní a evidenční stav vozidla. Právě zde se ukazuje význam mezinárodních databází, rychlé komunikace mezi příslušnými orgány a jednotnějších standardů pro sdílení údajů. Efektivní mezinárodní výměna informací může významně přispět k omezení rizika, že do národního registru bude zapsáno vozidlo s nejasným původem, s pozměněnou identitou nebo s právní vadou, která nebyla včas rozpoznána.

Vhodným opatřením je rovněž metodické sjednocení postupů, podle nichž mají pracovníci registru s databázovými výstupy pracovat. Samotná existence informačního propojení totiž automaticky nezaručuje, že budou dostupné údaje správně interpretovány a využity. Je proto žádoucí, aby správní praxe stanovila jasněji, které informační zdroje mají být v určitých typech případů povinně prověřovány, jakým způsobem mají být vyhodnocovány zjištěné nesrovnalosti a kdy již zjištěný rozpor odůvodňuje přerušování řízení, vyžádání doplnění podkladů nebo zapojení dalších orgánů veřejné moci. Standardizace těchto postupů by mohla přispět k větší jednotnosti rozhodovací praxe mezi jednotlivými registračními místy.

Zlepšení databázového propojení a mezinárodní výměny informací musí být současně provázeno odpovídající ochranou zpracovávaných údajů. Čím širší je rozsah propojených systémů a čím intenzivnější je tok dat mezi institucemi, tím větší důraz je nutné klást na zákonnost přístupu k informacím, na vymezení oprávnění jednotlivých pracovníků a na dohledatelnost prováděných úkonů. Posílení propojení proto nesmí vést k oslabení ochrany osobních údajů nebo k nepřehlednému sdílení dat, ale naopak k vytvoření takového systému, v němž bude jasně stanoveno, kdo, kdy a za jakým účelem může s konkrétními údaji pracovat.

Lze tedy uzavřít, že další rozvoj registru vozidel by měl směřovat k hlubšímu a funkčnějšímu propojení s dalšími evidenčními a bezpečnostními systémy a k efektivnější mezinárodní výměně informací. Takový postup může zvýšit přesnost rozhodování správních orgánů, omezit prostor pro zneužití registračního systému a současně posílit preventivní funkci evidence vozidel. Databázové propojení zde nepředstavuje pouze technické zjednodušení správní agendy, ale důležitý předpoklad pro to, aby registr silničních vozidel obstál jako důvěryhodný a bezpečný nástroj moderní veřejné správy.

## **6.5 Návrhy na standardizaci postupů a zvyšování odborné připravenosti pracovníků**

Vedle technických a databázových opatření představuje důležitý předpoklad efektivního fungování registru vozidel také standardizace pracovních postupů a průběžné zvyšování odborné připravenosti pracovníků registračních míst. Dosavadní poznatky bakalářské práce ukazují, že kvalita správního řízení při registraci vozidel není dána pouze právní úpravou a technickým nastavením systému, ale ve značné míře také tím, jakým způsobem jsou jednotlivé procesy vykonávány v aplikační praxi. Právě rozdílná míra zkušeností, odlišný přístup k vyhodnocování podkladů nebo nestejná schopnost reagovat na nestandardní situace mohou vést k nerovnoměrné kvalitě rozhodovací činnosti jednotlivých registračních míst. Z tohoto důvodu je žádoucí, aby další rozvoj registrační agendy směřoval nejen k digitalizaci, ale také k větší jednotnosti postupů a k systematické metodické podpoře pracovníků.

Prvním doporučením je důslednější standardizace postupů při vyřizování jednotlivých typů registračních úkonů. V praxi se ukazuje, že ačkoli právní rámec stanoví základní pravidla řízení, řada konkrétních situací ponechává značný prostor pro individuální vyhodnocení správním pracovníkem. To je sice v určité míře nevyhnutelné, avšak současně to může vést k rozdílným v požadavcích na předkládané podklady, v rozsahu prováděné kontroly nebo ve způsobu řešení zjištěných nesrovnalostí. Vhodným opatřením proto je vytváření jednotnějších metodických pravidel, interních postupů a kontrolních schémat, která pracovníkům registru poskytnou jasnější oporu pro rozhodování v běžných i komplikovanějších případech. Standardizace přitom nesmí znamenat mechanické rozhodování, ale vytvoření rámce, který zajistí větší předvídatelnost, srozumitelnost a rovnost v přístupu ke klientům.

Zvláštní význam má standardizace u situací, které jsou z hlediska správního i bezpečnostního rizika náročnější. Jedná se zejména o registraci vozidel dovezených ze

zahraničí, změny vlastnických vztahů provázené neúplnou dokumentací, případy podezření na nesoulad identifikačních údajů nebo situace, kdy existují pochybnosti o pravosti předložených listin. V těchto případech by měla existovat jednotnější metodika vymezující, jaké údaje musí být povinně prověřeny, které informační zdroje mají být využity a jak má správní orgán postupovat při zjištění rozporu. Větší standardizace by mohla omezit nejen rozdíly mezi jednotlivými pracovišti, ale i riziko, že obdobné případy budou posuzovány různě v závislosti na osobní zkušenosti či aktuálním rozhodovacím stylu konkrétního pracovníka.

Druhým klíčovým opatřením je průběžné zvyšování odborné připravenosti pracovníků registru vozidel. Praktická zkušenost ukazuje, že výkon této agendy dnes vyžaduje spojení několika kompetencí. Nestačí pouze znalost právní úpravy registrace vozidel a správního řádu, ale je nezbytná také schopnost pracovat s informačními systémy, orientovat se v technické a evidenční dokumentaci, rozpoznat možné nesrovnalosti a současně komunikovat s účastníky řízení srozumitelně a profesionálně. Registrace vozidel je tak typickým příkladem správní agendy, v níž se prolínají právní, administrativní, technické i komunikační požadavky. Tomu by měl odpovídat i systém vzdělávání a metodické podpory pracovníků.

Vhodné je proto podporovat pravidelná odborná školení zaměřená nejen na změny právních předpisů, ale také na praktické situace, které se v registračním řízení objevují. Zvláštní pozornost by měla být věnována například kontrole dokumentace k dovezeným vozidlům, vyhodnocování rozporů v identifikačních znacích vozidla, práci s návaznými evidencemi nebo postupu při podezření na padělané či pozměněné doklady. Důležitou součástí vzdělávání by mělo být také sdílení zkušeností mezi jednotlivými registračními místy, protože právě výměna konkrétních poznatků z praxe může významně přispět ke sjednocování rozhodovací činnosti a k rozpoznávání opakujících se problémových situací.

Významnou oblastí odborné připravenosti je rovněž komunikační a procesní stránka výkonu veřejné správy. Z dotazníkového šetření i z odborného vyjádření pracovníka registračního místa vyplynulo, že veřejnost často hodnotí efektivitu systému nejen podle právního a technického nastavení, ale také podle způsobu jednání pracovníků úřadu. Neochota, nesrozumitelnost nebo nejednotný přístup mohou oslabovat důvěru veřejnosti v jinak funkční systém. Z tohoto důvodu je vhodné, aby profesní příprava pracovníků zahrnovala také rozvoj komunikačních dovedností, schopnost vysvětlit účastníkovi řízení důvody požadovaných úkonů a umění zvládat konfliktní nebo stresové situace. Vstřícná a odborně jistá komunikace přitom nepředstavuje protiklad legality, ale naopak její důležitý doprovodný prvek.

Dalším doporučením je posílení metodického vedení registračních míst ze strany nadřízených nebo odborně koordinačních institucí. V prostředí složité a proměnlivé právní úpravy je žádoucí, aby pracovníci registru měli k dispozici aktuální metodická stanoviska, doporučené postupy a srozumitelně formulované výklady ke sporným otázkám. Takový postup může přispět ke snížení nejistoty v rozhodovací praxi a k větší jednotnosti výkonu veřejné správy na území celé České republiky. Metodická podpora má význam zejména tam, kde právní úprava ponechává prostor pro správní uvážení

nebo kde se vyskytují nové typy případů související s digitalizací, přeshraničním pohybem vozidel nebo s novými formami dokladů.

Lze tedy uzavřít, že standardizace postupů a zvyšování odborné připravenosti pracovníků představují nezbytný doplněk technické modernizace registru vozidel. Bez jednodušších pracovních pravidel a bez kvalitně připravených úředních osob nelze zajistit, aby digitalizace vedla nejen ke zrychlení procesů, ale také k vyšší právní jistotě, důslednější kontrole a větší důvěryhodnosti registračního systému. Právě spojení technologických inovací s profesionálním a metodicky podpořeným výkonem veřejné správy se tak jeví jako jedna z klíčových podmínek dalšího rozvoje registru silničních vozidel.

## **6.6 Doporučení v oblasti kybernetické bezpečnosti a ochrany dat**

S rostoucí digitalizací systému registru vozidel nabývá na významu také otázka kybernetické bezpečnosti a ochrany dat. Elektronizace registrační agendy přináší nesporné výhody v podobě rychlejšího zpracování údajů, efektivnějšího sdílení informací a lepší provázanosti jednotlivých evidencí, současně však zvyšuje závislost systému na bezpečném fungování informační infrastruktury. Registr silničních vozidel obsahuje rozsáhlý soubor údajů o vozidlech, jejich vlastnících, provozovatelích i historii evidenčních změn, a proto představuje z hlediska veřejné správy citlivý informační systém, jehož narušení by mohlo mít závažné právní, organizační i bezpečnostní důsledky. Další rozvoj digitalizace registru vozidel proto musí být spojen také s odpovídajícím posilováním jeho kybernetické odolnosti.

Prvním zásadním doporučením je důsledné nastavení a průběžná kontrola přístupových oprávnění jednotlivých uživatelů systému. Systém registru vozidel by měl být spravován tak, aby každý pracovník disponoval pouze těmi oprávněními, která nezbytně potřebuje pro výkon své pracovní činnosti. Omezování nadbytečných přístupových práv snižuje riziko neoprávněných zásahů do evidence, a to jak v případě úmyslného zneužití, tak v případě lidské chyby. Současně je vhodné pravidelně přezkoumávat, zda přidělená oprávnění odpovídají aktuálním pracovním rolím a zda nejsou v systému aktivní přístupy osob, které již s konkrétní agendou nepracují. Bezpečnost registru totiž nezávisí pouze na ochraně proti vnějším útokům, ale také na řádném řízení interního přístupu k datům.

Druhým důležitým opatřením je posílení auditní stopy a dohledatelnosti všech významných úkonů prováděných v systému. Každá změna evidenčního záznamu, každé nahlížení do citlivých údajů i každý zásah do systému by měly být zaznamenány tak, aby bylo možné zpětně ověřit, kdo, kdy a z jakého důvodu s konkrétními údaji pracoval. Auditní mechanismy plní nejen funkci kontrolní, ale také preventivní, protože zvyšují osobní odpovědnost uživatelů systému a omezují prostor pro svévolné nebo nepřiměřené nakládání s evidenčními údaji. V prostředí veřejné správy, kde je důvěryhodnost registru klíčová pro právní jistotu i ochranu veřejného zájmu, představuje kvalitní auditní stopa jeden ze základních prvků bezpečného provozu.

Třetí oblastí, na kterou je vhodné zaměřit pozornost, je technická ochrana dat a infrastruktury. Registr vozidel by měl být chráněn proti neoprávněnému přístupu, ztrátě

dat, poškození systému i proti narušení jeho dostupnosti. To zahrnuje pravidelnou aktualizaci používaného softwaru, bezpečnostní testování systému, průběžné vyhodnocování zranitelností a zajištění odpovídajícího zálohování dat. Významnou roli má i připravenost na situace, kdy dojde k bezpečnostnímu incidentu, technické poruše nebo jinému narušení provozu systému. Správní orgány musí být schopny nejen takovým situacím předcházet, ale také na ně rychle reagovat tak, aby nedošlo k dlouhodobému omezení funkčnosti registru nebo ke zpochybnění správnosti uložených údajů.

Samostatnou pozornost je třeba věnovat ochraně osobních údajů a citlivých evidenčních informací. Registr silničních vozidel neobsahuje pouze technická data o vozidle, ale také údaje o fyzických a právnických osobách, jejich vlastnických a provozních vztazích a o dalších skutečnostech, které mohou mít právní i bezpečnostní význam. Při rozšiřování elektronických služeb a databázového propojení je proto nezbytné důsledně dbát na to, aby zpracování údajů odpovídalo principu zákonnosti, přiměřenosti a účelového omezení. Přístup k údajům musí být vždy odůvodněn výkonem konkrétní pravomoci nebo zákonného úkolu, nikoliv pouze technickou možností do systému nahlížet. Ochrana dat v registru vozidel tak nespočívá jen v samotném technickém zabezpečení, ale také v respektování pravidel zákonného nakládání s informacemi.

Významným doporučením je rovněž systematické vzdělávání pracovníků v oblasti kybernetické bezpečnosti. I technicky dobře zabezpečený systém může být oslaben lidským faktorem, pokud uživatelé nejsou dostatečně vedeni k bezpečnému zacházení s přístupovými údaji, k obezřetnosti při práci s elektronickými dokumenty nebo k rozpoznávání rizikových situací. Pracovníci registru by proto měli být pravidelně seznamováni nejen s právními povinnostmi při ochraně dat, ale také s praktickými zásadami bezpečné práce v digitálním prostředí. Kybernetická bezpečnost v tomto smyslu nepředstavuje pouze technický problém správců systému, ale součást profesní odpovědnosti všech osob, které s registrem pracují.

Dalším opatřením by mělo být vytváření jasných krizových a reakčních postupů pro případ bezpečnostních incidentů. Pokud dojde k neoprávněnému přístupu, ztrátě dat, technickému výpadku nebo jiné mimořádné situaci, musí být správní orgán schopen rychle určit odpovědnosti, přijmout nezbytná opatření a zajistit obnovu bezpečného provozu systému. Součástí takového přístupu má být i pravidelné ověřování připravenosti systému formou kontrol, interních cvičení nebo bezpečnostních auditů. Ochrana registru vozidel totiž nesmí být založena jen na předpokladu, že k incidentu nedojde, ale i na schopnosti systému odolávat narušení a minimalizovat jeho následky.

Lze tedy uzavřít, že kybernetická bezpečnost a ochrana dat představují neoddělitelnou součást dalšího rozvoje digitalizace systému registru vozidel. Čím více je registrační agenda založena na sdílení dat, elektronické identifikaci a provázanosti jednotlivých evidencí, tím větší důraz musí být kladen na ochranu informační infrastruktury a na zákonné nakládání s údaji. Bezpečný registr vozidel nepředstavuje pouze technický předpoklad efektivní veřejné správy, ale také důležitý faktor právní jistoty, ochrany veřejného zájmu a důvěry občanů ve fungování státu.

## 6.7 Diskuze navržených opatření

Navržená opatření je třeba posuzovat nejen z hlediska jejich přínosu pro zefektivnění registru vozidel, ale také z hlediska jejich reálné proveditelnosti v podmínkách české veřejné správy. Z předchozích kapitol vyplynulo, že registrace vozidel představuje oblast, v níž se prolínají právní, administrativní, technické a bezpečnostní aspekty. Z toho důvodu nelze očekávat, že by bylo možné zvýšit efektivitu systému jediným izolovaným opatřením. Skutečné zlepšení předpokládá souběžné působení více faktorů, zejména kvalitnějšího elektronického ověřování údajů, lepšího databázového propojení, vyšší standardizace postupů, posilování odborné připravenosti pracovníků a důsledné ochrany informační infrastruktury.

Za opatření s relativně nejvyšším krátkodobým přínosem lze považovat posílení elektronického ověřování identity a dokumentů. Právě v této oblasti je možné poměrně rychle dosáhnout snížení administrativní zátěže, omezení chybovosti a zrychlení běžných úkonů, aniž by bylo nutné zásadně měnit samotnou podstatu správního řízení. Současně však platí, že elektronické ověřování nemůže samo o sobě odstranit všechny problémy, zejména tam, kde jsou předkládány rozporné nebo zjevně rizikové podklady, případně kde je nutné individuální posouzení konkrétní situace. Digitalizace proto musí být chápána jako podpůrný nástroj odborného rozhodování, nikoliv jako jeho úplná náhrada.

Obdobně lze pozitivně hodnotit návrhy zaměřené na hlubší databázové propojení a efektivnější mezinárodní výměnu informací. Vzhledem k přeshraničnímu pohybu vozidel a k rizikům spojeným s legalizací odcizených vozidel jde o oblast, která má z hlediska bezpečnosti mimořádný význam. Přínosem těchto opatření je zejména větší přesnost rozhodování a snížení závislosti správního orgánu na podkladech předložených samotným žadatelem. Na druhé straně je však třeba počítat s tím, že hlubší propojení databází přináší také vyšší nároky na technickou koordinaci, na ochranu osobních údajů a na správné vymezení oprávnění jednotlivých institucí. Bez těchto podmínek by mohlo dojít k opačnému efektu, tedy ke zvýšení nepřehlednosti systému nebo k oslabení důvěry v zákonnost nakládání s údaji.

Velký význam mají také návrhy směřující ke standardizaci postupů a zvyšování odborné připravenosti pracovníků registru. Z výsledků dotazníkového šetření i z odborného vyjádření z aplikační praxe vyplynulo, že kvalita fungování registrační agendy je vnímána nejen prostřednictvím právního a technického nastavení systému, ale také prostřednictvím každodenní zkušenosti s konkrétními pracovníky úřadu. Standardizace může přispět k větší rovnosti v přístupu k účastníkům řízení a ke sjednocení rozhodovací praxe, zatímco systematické vzdělávání pracovníků podporuje kvalitu odborného posouzení i komunikační úroveň výkonu veřejné správy. Diskutovanou otázkou ovšem zůstává, do jaké míry lze procesy sjednotit, aniž by tím byla oslabena schopnost pružně reagovat na individuální okolnosti jednotlivých případů. Je proto vhodné usilovat o takovou míru standardizace, která zajišťuje předvídatelnost a zákonnost, nikoli však rigiditu.

Specifickou oblast představuje kybernetická bezpečnost a ochrana dat. V diskusi o digitalizaci registru vozidel bývá někdy důraz kladen především na pohodlí uživatele a rychlost vyřízení, avšak právě bezpečnost systému je jedním ze základních předpokladů jeho dlouhodobé důvěryhodnosti. Elektronizace, sdílení dat a propojení více evidencí zvyšují přínos systému, současně však rozšiřují prostor pro nové typy ohrožení, ať už ve formě technických poruch, neoprávněných zásahů, nebo pochybení při práci s údaji. Z tohoto důvodu nelze ochranu dat chápat jako vedlejší technickou otázku, ale jako podstatnou součást efektivního výkonu veřejné správy. Opatření v této oblasti bývají navíc často finančně i organizačně náročná, avšak jejich význam je natolik zásadní, že by neměla být odkládána ve prospěch pouze uživatelsky viditelných forem digitalizace.

Z hlediska reálné implementace lze navržená opatření rozdělit na kroky krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé. Krátkodobě lze realizovat zejména metodická a organizační opatření, například sjednocení postupů, intenzivnější vzdělávání pracovníků nebo úpravy vnitřních pravidel pro práci se systémem. Ve střednědobém horizontu lze očekávat rozvoj elektronického ověřování dokumentů a další zlepšování propojení existujících databází. Dlouhodobější charakter pak mají opatření vyžadující rozsáhlejší systémové nebo legislativní změny, zejména v oblasti mezinárodní výměny informací, hlubší integrace evidencí a komplexního posílení kybernetické odolnosti registru. Tato časová perspektiva ukazuje, že zefektivnění registrace vozidel je procesem postupného rozvoje, nikoli jednorázovou reformou.

Diskuze navržených opatření tedy ukazuje, že efektivita registru vozidel nemůže být založena pouze na technickém pokroku nebo na formalizované právní úpravě. Rozhodující je schopnost propojit technologické nástroje s kvalitním výkonem veřejné správy, odborným posouzením konkrétní věci, dostatečnou procesní kontrolou a odpovídající ochranou dat. Teprve v takovém propojení lze spatřovat reálnou cestu k tomu, aby registr silničních vozidel plnil svoji evidenční, právní i bezpečnostní funkci na úrovni odpovídající požadavkům současné společnosti.

## **6.8 Shrnutí kapitoly**

Šestá kapitola byla zaměřena na formulaci návrhů, zlepšení a doporučení pro další rozvoj digitalizace systému registru vozidel v České republice. Návrhová část vycházela z poznatků předchozích kapitol, z komparace vybraných zahraničních modelů, z odborného vyjádření pracovníka registračního místa a z výsledků dotazníkového šetření. Tím bylo možné propojit teoretická a právní východiska s poznatky z aplikační praxe a se zkušeností respondentů, kteří se s registrační agendou setkali jako uživatelé systému nebo jako osoby profesně blízké veřejné správě.

Z provedeného rozboru vyplynulo, že registr vozidel v současné podobě představuje funkční a postupně modernizovaný nástroj veřejné správy, jehož další rozvoj však nelze založit pouze na technickém rozšiřování elektronických služeb. Bylo potvrzeno, že efektivita registračního systému závisí na širším souboru faktorů, zejména na kvalitě elektronického ověřování identity a dokumentů, na úrovni databázového propojení, na standardizaci pracovních postupů, na odborné připravenosti pracovníků a na

bezpečnosti informační infrastruktury. Významnou roli přitom hraje i lidský faktor, tedy způsob komunikace s účastníky řízení a schopnost pracovníků reagovat na nestandardní nebo rizikové situace.

Empirická zjištění současně ukázala, že běžná registrační agenda je z pohledu respondentů vnímána spíše jako funkční, zejména ve vztahu k délce vyřízení standardních úkonů. Na druhé straně se potvrdilo, že osobní kontakt s úřadem je i nadále dominantní formou vyřizování registračních záležitostí a že digitalizace dosud nepřevzala plně určující roli. Odborné vyjádření z aplikační praxe navíc zdůraznilo, že vedle technického zázemí a právní úpravy zůstává klíčová kvalita dokumentace, důslednost kontrolních mechanismů a odborná erudice pracovníků registračních míst.

Na základě těchto zjištění byla v kapitole formulována doporučení zaměřená na posílení elektronického ověřování identity a dokumentů, na zlepšení databázového propojení a mezinárodní výměny informací, na standardizaci registračních postupů, na průběžné vzdělávání pracovníků a na posílení kybernetické bezpečnosti a ochrany dat. Součástí kapitoly byla rovněž diskuze navržených opatření, která ukázala, že jednotlivé návrhy nelze posuzovat izolovaně, ale jako součást širšího procesu modernizace veřejné správy.

Lze tedy uzavřít, že další rozvoj systému registru vozidel by měl směřovat k vyváženému propojení technologických nástrojů, právní jistoty, odborné správní praxe a bezpečnostních záruk. Pouze tak může registr silničních vozidel plnit nejen evidenční a administrativní funkci, ale také roli důvěryhodného nástroje veřejné správy, který odpovídá požadavkům současné digitalizované společnosti a současně účinně chrání veřejný zájem.

## Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit současnou efektivitu správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice, a to zejména z pohledu veřejné správy, právní jistoty, prevence kriminality a digitalizace veřejné evidence. Současně si práce kladla za úkol identifikovat hlavní právní, procesní a organizační faktory, které účinnost registračního řízení ovlivňují, posoudit význam registrace jako nástroje prevence kriminality a porovnat český systém s vybranými zahraničními modely. Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že stanovený cíl byl naplněn. Bylo prokázáno, že efektivita správního řízení při registraci vozidel nemůže být chápána pouze jako otázka rychlosti vyřízení žádosti, ale především jako schopnost systému zajistit zákonnost, správnost evidovaných údajů, ochranu veřejného zájmu a omezení prostoru pro zneužití registračního procesu.

Práce ukázala, že registr silničních vozidel představuje významný nástroj veřejné správy, který plní nejen evidenční, ale i právní a bezpečnostní funkci. Historický vývoj registrace vozidel současně potvrdil, že evidence motorových vozidel se postupně proměňovala od relativně jednoduchého administrativního systému až po dnešní komplexní informační nástroj, jehož správné fungování je úzce spojeno s výkonem veřejné moci, s právní jistotou účastníků právních vztahů a s kontrolou zákonného provozu vozidel. Tato zjištění potvrdila, že registrace vozidel není jen technická agenda, ale součást širší bezpečnostní a správní infrastruktury státu.

V bezpečnostně-právní rovině bylo prokázáno, že registrace vozidel má zásadní význam pro prevenci legalizace odcizených vozidel. Analýza ukázala, že riziko zneužití systému vzniká zejména v souvislosti s manipulací identifikačních znaků, paděláním registračních dokladů a se zneužitím přeshraniční registrace. Bylo zároveň potvrzeno, že správní řízení v této oblasti plní významnou preventivní funkci, pokud správní orgán důsledně ověřuje identitu účastníků řízení, původ vozidla i správnost předložených podkladů. Efektivita registrace je tedy úzce závislá na tom, zda je správní orgán schopen reagovat nejen na standardní administrativní situace, ale i na případy se zvýšeným bezpečnostním rizikem.

Analýza aktuálního stavu registru vozidel v České republice dále ukázala, že současný systém je v základních rysech funkční a postupně se modernizuje, avšak současně vykazuje některá slabší místa. Za významné limity lze považovat závislost na kvalitě předložených dokumentů, rozdílnou náročnost jednotlivých případů, administrativní zatížení pracovníků registru a potřebu přesnějšího propojení s dalšími evidencemi a bezpečnostními informačními systémy. Významným zjištěním je také skutečnost, že digitalizace registrační agendy sice přinesla zrychlení a zjednodušení řady úkonů, avšak dosud plně nenahradila osobní kontakt s úřadem a sama o sobě neřeší všechny aplikační ani bezpečnostní problémy.

Komparace českého systému s právní úpravou a správní praxí Rakouska, Německa a Estonska ukázala, že český model není v evropském kontextu nefunkční ani zastaralý, avšak existují oblasti, v nichž lze nalézt inspirativní prvky pro jeho další rozvoj. Zahraniční modely potvrdily význam důsledného ověřování identity vozidla a žadatele, vyšší míry databázového propojení, standardizovanějších postupů a širší elektronizace

vybraných úkonů. Současně se ukázalo, že modernizace registrace vozidel musí být vždy spojena s jasně stanovenou odpovědností za správnost údajů a s odpovídající ochranou dat. Komparace tedy nepřinesla jen popis rozdílů, ale i konkrétní směry možného zlepšení českého systému.

Důležitým přínosem práce byla empirická část, která propojila teoretická a právní východiska s poznatky z aplikační praxe a s výsledky dotazníkového šetření. Odborné vyjádření pracovníka registračního místa potvrdilo, že agenda evidence motorových vozidel patří mezi odborně náročné činnosti veřejné správy a že její kvalita závisí na pečlivém posouzení dokumentace, na odborné připravenosti pracovníků i na jejich schopnosti komunikovat s veřejností. Dotazníkové šetření současně ukázalo, že běžná registrační agenda je většinou respondentů vnímána jako relativně funkční, zejména pokud jde o čas vyřízení standardních úkonů, avšak převaha osobního vyřizování a výhrady směřující k lidskému faktoru potvrzují, že digitalizace dosud nepřevzala zcela dominantní roli a že důvěryhodnost systému je silně ovlivněna také kvalitou výkonu veřejné správy.

Na základě všech zjištění byly formulovány návrhy a doporučení pro další rozvoj digitalizace systému registru vozidel. Za nejvýznamnější lze považovat posílení elektronického ověřování identity a dokumentů, hlubší databázové propojení a efektivnější mezinárodní výměnu informací, větší standardizaci postupů registračních míst, průběžné zvyšování odborné připravenosti pracovníků a důslednější ochranu informační infrastruktury a evidovaných dat. Bylo přitom prokázáno, že žádné z těchto opatření samo o sobě nestačí. Další rozvoj registru vozidel musí být založen na propojení právních, technických, organizačních a bezpečnostních prvků. Teprve tak lze dosáhnout toho, aby registr vozidel plnil svou evidenční, právní i preventivní funkci v podmínkách současné digitalizované veřejné správy.

Za hlavní přínos bakalářské práce považuji skutečnost, že zkoumanou problematiku nehodnotí pouze z hlediska právní úpravy, ale propojuje ji s historickým vývojem, bezpečnostními souvislostmi, komparací zahraničních systémů a s praktickými zkušenostmi z výkonu veřejné správy. Z provedené analýzy podle mého názoru vyplývá, že český systém registrace vozidel je v základních rysech stabilní a funkční, avšak jeho další rozvoj by měl směřovat k vyšší procesní jednotnosti, k důslednějšímu ověřování údajů, k lepší práci s informačními zdroji a k posílení důvěry veřejnosti v kvalitu správního rozhodování. Efektivní registr vozidel totiž nepředstavuje jen nástroj administrativy, ale důležitý prvek právní jistoty, bezpečnosti a ochrany veřejného zájmu v oblasti silniční dopravy.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. CUESTA, Hector. *Analýza dat v praxi*. Brno: Computer Press, 2015. ISBN 978-80-251-4361-2.
2. HARTMANN, Antonín. *Zákony o motorových vozidlech s prováděcími nařízeními a souvislymi předpisy*. V Praze: Nákladem Právnického knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936. 1214 s.
3. JANČURA, Mikuláš. *Osobný automobilismus na Slovensku v rokoch 1918–1938*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2017. 168 s. ISBN 978-80-8152-556-8.
4. JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 9. vyd. Praha: Leges, 2022. 1424 s. ISBN 978-80-7502-637-8.
5. KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. 588 s. ISBN 978-80-7400-919-8.
6. KRÁL, Zdeněk. *Motorismus v srdci Evropy: od Josefa Božka po současnost*. 2. vyd. Praha: Klub čtenářů, 2019. 304 s. ISBN 978-80-255-1177-0.
7. MAIBACH, Martin. *Fahrzeugzulassungsrecht kompakt*. 1. Aufl. Stuttgart/München: Richard Boorberg Verlag, 2024. 280 s. ISBN 978-3-415-07488-0.
8. MARINOV, Petr. *České poznávací značky*. Praha: Kampe, 2007. 83 s. ISBN 80-902955-7-6.
9. NEBESKÝ, Alex. *Autoindex 1933*. Praha, 1933. 120 s.
10. NETRVAL, Jaroslav. *Zákon o jízdě motorovými vozidly*. Praha: Orbis, 1935. 357 s.
11. PRŮCHA, Petr. *Správní právo. Obecná část*. 9. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019. 402 s. ISBN: 978-80-210-9348-5.
12. *Rukověť pro řidiče motorových vozidel*. Ministerstvo národní obrany, Vojenský ústav vědecký, Praha-Dejvice, 1938. 776 s.

13. ŘEZANKOVÁ, Hana. *Analýza dat z dotazníkových šetření*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2010. ISBN 978-80-7431-019-5.
14. SKULOVÁ, Soňa a kol. *Správní právo procesní*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 428 s. ISBN: 978-80-7380-110-6.
15. ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality*. Praha: Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.
16. ZELENÝ, František; FEUEREISL, David. *Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Chýňava: SAXI, 2011. 448 s. ISBN 978-80-904767-2-1.

## Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2014, částka 136.
2. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11.
3. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2001, částka 21.
4. ČESKO. Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 33.
5. ČESKO. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2001, částka 71.
6. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2008, částka 91.
7. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 98.
8. ČESKO. Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 99.
9. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2004, částka 174.
10. ČESKO. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2004, částka 215.

11. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1861 ze dne 28. listopadu 2018 o zřízení, provozu a využívání Schengenského informačního systému (SIS) v oblasti hraničních kontrol, o změně Úmluvy k provedení Schengenské dohody a o změně a zrušení nařízení (ES) č. 1987/2006. In: Úřední věstník Evropské unie. 2018, L 312, 7. 12. 2018, s. 14–55.
12. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES. In: Úřední věstník Evropské unie. 2018, L 151, 14. 6. 2018, s. 1.
13. EVROPSKÁ UNIE. Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel. In: Úřední věstník Evropských společenství. 1999, L 138, 1. 6. 1999, s. 57–65.
14. ESTONSKO. Liiklusseadus. In: Riigi Teataja. 2010, RT I, 44, 261.
15. NĚMECKO. Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023. In: Bundesgesetzblatt. 2023, Teil I, Nr. 199, s. 2.
16. NĚMECKO. Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011. In: Bundesgesetzblatt. 2011, Teil I, s. 98.
17. NĚMECKO. Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003. In: Bundesgesetzblatt. 2003, Teil I, s. 310, 919.
18. NĚMECKO. Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998. In: Bundesgesetzblatt. 1998, Teil I, s. 3322.
19. RAKOUSKO. Gebührengesetz 1957. In: Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich. 1957, Nr. 267.

## Judikatura

1. ČESKO. Nejvyšší soud ČR. Rozhodnutí sp. zn. 8 Tdo 1230/2013.

## Elektronické zdroje

1. EUROPOL. *Organised property crime* [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <https://www.europol.europa.eu/crime-areas/organised-property-crime>.
2. EUROSTAT. *Fewer cars stolen in most Member States* [online]. 2019 [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20191104-1>.
3. INTERPOL. *Stolen Motor Vehicle Database*. In: *Our response* [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z WWW: <https://www.interpol.int/en/Crimes/Vehicle-crime/Our-response>.
4. **GOOGLE SHEETS**. Export odpovědí z dotazníku k efektivitě správního řízení při registraci silničních vozidel v České republice [online]. [cit. 2026-03-12]. Dostupné z: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1HP5ACd6U3ydLbZZideR0dr6CPEaWLU1S/edit?usp=sharing&ouid=117668710449347291860&rtpof=true&sd=true>
5. BROWN, Rick. Crime prevention design in a vehicle registration system: a case study from Australia. *Crime Science* [online]. 2015, vol, article 25. DOI 10.1186/s40163-015-0038-1. Dostupné z: <https://doi.org/10.1186/s40163-015-0038-1>

## Ostatní zdroje

- Písemné odborné vyjádření pracovníka registračního místa, Dopravní úřad Městského úřadu Příbram, poskytnuté autorovi dne 4. 2. 2026.

## Seznam zkratek

1. BGBl. – Bundesgesetzblatt
2. COC – Certificate of Conformity
3. e-ID – elektronická identita
4. eVB-Nummer – elektronická pojišťovací potvrzenka
5. FZV – Fahrzeug-Zulassungsverordnung
6. GebOSt – Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
7. KFG – Kraftfahrgesetz
8. RT I – Riigi Teataja I
9. SIS – Schengenský informační systém
10. SPZ – státní poznávací značka
11. StGB – Strafgesetzbuch
12. STK – technická kontrola
13. StVG – Straßenverkehrsgesetz
14. VIN – Vehicle Identification Number

## Seznam tabulek a grafů

### Seznam tabulek

- Tabulka 1 – Pohlaví
- Tabulka 2 – Věk
- Tabulka 3 – Pracovník úřadu
- Tabulka 4 – Nejvyšší dosažené vzdělání
- Tabulka 5 – Kraj bydliště
- Tabulka 6 – Způsob vyřizování na úřadě
- Tabulka 7 – Znalost online vyřizování a jeho hodnocení
- Tabulka 8 – Úkony, které byly řešeny
- Tabulka 9 – Registrovaná kategorie vozidel
- Tabulka 10 – Registrace ze zahraničí v rámci EU
- Tabulka 11 – Registrace ze zahraničí mimo EU
- Tabulka 12 – Registrace na základě COC listu
- Tabulka 13 – Čas strávený na úřadě
- Tabulka 14 – Doba trvání vyřízení žádosti
- Tabulka 15 – Návštěva úřadu kvůli jednomu podání
- Tabulka 16 – Registrace na základě plné moci
- Tabulka 17 – Odcizené vozidlo
- Tabulka 18 – Vozidlo v pátrání
- Tabulka 19 – Odcizení dokladů k vozidlu
- Tabulka 20 – Obnova VIN kódu
- Tabulka 21 – Hodnocení systému evidence vozidel v ČR

### Seznam grafů

- Graf 1 – Pohlaví
- Graf 2 – Věk
- Graf 3 – Pracovník úřadu
- Graf 4 – Nejvyšší dosažené vzdělání
- Graf 5 – Kraj bydliště
- Graf 6 – Způsob vyřizování na úřadě
- Graf 7 – Znalost online vyřizování a jeho hodnocení
- Graf 8 – Úkony, které byly řešeny
- Graf 9 – Registrovaná kategorie vozidel
- Graf 10 – Registrace ze zahraničí v rámci EU
- Graf 11 – Registrace ze zahraničí mimo EU
- Graf 12 – Registrace na základě COC listu
- Graf 13 – Čas strávený na úřadě
- Graf 14 – Doba trvání vyřízení žádosti
- Graf 15 – Návštěva úřadu kvůli jednomu podání
- Graf 16 – Registrace na základě plné moci
- Graf 17 – Odcizené vozidlo
- Graf 18 – Vozidlo v pátrání

Graf 19 – Odcizení dokladů k vozidlu

Graf 20 – Obnova VIN kódu

Graf 21 – Hodnocení systému evidence vozidel v ČR

## Seznam příloh

I. Dotazník k BP

II. Tabulky a grafy dotazníkového šetření

III. Písemné odborné vyjádření pracovníka registračního místa, Dopravní úřad Městského úřadu Příbram, poskytnuté autorovi dne 4. 2. 2026.

## **Přílohy**

### I. Dotazník k BP

Dobrý den,

jsem student a pro potřeby své bakalářské práce na téma Efektivita správního řízení při evidenci motorových vozidel v ČR. Prosím Vás o vyplnění tohoto anonymního dotazníku, který mi pomůže získat potřebná data pro mou práci.

Vyplnění zabere přibližně 5-7 minut.

Děkuji za Vás čas a ochotu.

#### 1. Pohlaví

a) Muž

b) Žena

c) nechci uvádět

#### 2. Věk

a) 18 -25

b) 26 – 35

c) 36 – 45

d) 46 – 55

e) 56 – 65

f) 66 – více

#### 3. Pracovník magistrátu

a) Ano

b) Ne

4. Nejvyšší dosažené vzdělání

- a) Základní
- b) Střední bez maturity
- c) Střední s maturitou
- d) Vyšší odborné
- e) Vysokoškolské bakalářské
- f) Vysokoškolské magisterské

5. Kraj vašeho bydliště \_\_\_\_\_

6. Jakým způsobem jste nejčastěji vyřizoval/a úkony spojené s registrací vozidel

- a) Osobně na úradě
- b) Online prostřednictvím portálu občana
- c) Prostřednictvím třetí strany ( autobazar, zprostředkovatel)
- d) Kombinace různých způsobů
- e) Nevyřizoval/a

7. Máte zkušenosti s podáním žádosti týkající se registrace vozidla

- a) Ano
- b) Ne

8. Znáte možnost vyřizovat některé úkony online prostřednictvím Portálu občana?

- a) Ano, využil/a jsem ji
- b) Ano, ale nevyužil/a jsem ji
- c) Ne, nevěděl/a jsem o této možnosti

9. Pokud jste online vyřizování využil/a, jak hodnotíte uživatelskou obslužnost systému:

- a) Velmi dobrá
- b) Dobrá
- c) Špatná
- d) Nevyužil/a

10. Pokud jste online vyřizování využil/a, jak hodnotíte její rychlost ?

- a) Rychlé
- b) Pomalé
- c) Nevyužil/a

11. kolikrát jste v posledních 5 letech absolvoval/a úkon související s evidencí motorových vozidel?

- a) Nikdy
- b) 1-2x
- c) 3-4x
- d) 5x a více

12. Preferujete elektronické nebo osobní podání ?

- a) elektronické podání
- b) osobní podání

13. Co vám bránilo ve využití online služeb?

- a) Neznalost
- b) Složitost systému
- c) Nedůvěra v elektronický systém
- d) Nemám potřebné elektronické vybavení
- e) Nevlastním elektronickou identitu (datová schránka, bankovní identita)
- f) Online služby nevyužívám
- g) Využívám je

14. Jaké úkony jste řešil/a?

- a) První registrace
- b) Vývoz silničního vozidla
- c) Zánik silničního vozidla
- d) Změna vlastníka/provozovatele
- e) Výměna registračních značek
- f) Vydání osvědčení o registraci
- g) Jiné \_\_\_\_\_
- h) Žádné

15. Jakou kategorii vozidel jste registrovali

- a) M (Osobní a autobusy)
- b) N (Nákladní)
- c) O (Přípojná vozidla)

d) L (Motocykly)

e) T, C (Traktory)

f) S (Pracovní stroje)

g) (Ostatní)

h) Žádné

16. Registrovali jste vozidlo ze zahraničí v rámci států EU

a) Ano

b) Ne

17. Registrovali jste vozidlo ze zahraničí v rámci států mimo EU

a) Ano

b) Ne

18. Registrovali jste vozidlo na základě COC listu

a) Ano

b) Ne

19. Museli jste dokládat DPH

a) Ano

b) Ne

20. Kolik času jste strávili na úřadě

a) 0 – 30 minut

b) 30 minut – 1 hodina

c) 1 – 2 hodiny

d) Více než 2 hodiny

21. Doba trvání vyřízení žádosti

- a) 0
- b) 5 – 15 minut
- c) 15 – 30 minut
- d) 1 den
- e) 2 – 5 dnů
- f) 5 dnů – 30 dnů

22. Kolikrát kvůli jednomu podání jste museli navštívit úřad

- a) 1krát
- b) 2 – 3 krát
- c) Více než 3 krát
- d) Nevyřizoval jsem osobně

23. Potřebovali jste souhlas opatrovnického soudu

- a) Ano
- b) Ne

24. Registrovali jste na základě plné moci

- a) Ano
- b) Ne

25. Jakým způsobem jste posílali plnou moc

- a) Datovou schránkou
- b) Přes portál dopravy
- c) Přes registr zastupování
- d) Poštou
- e) Osobně
- f) Neposílal

26. Bylo vám odcizeno vozidlo

- a) Ano
- b) Ne

27. Bylo vaše vozidlo v pátrání

- a) Ano
- b) Ne

28. Byly vám odcizeny registrační doklady k vozidlu ?

- a) Ano
- b) Ne

29. Museli jste obnovovat VIN kód náhradní technologií

- a) Ano
- b) Ne

30. Jak celkově hodnotíte současný systém evidence motorových vozidel v ČR

a) Efektivní

b) Neefektivní

c) Nedokážu posoudit

31. Setkal/a jste se při vyřizování s nějakými problémy nebo komplikacemi?

a) Ano

b) Ne

Pokud ano, jaké to byly?

---

32. Ohodnoťte následující aspekty správního řízení při evidenci vozidel

(1 = nejhorší, 5 = nejlepší)

Rychlost vyřízení -

Dostupnost informací -

Jednoduchost procesu -

Výše poplatků -

Otevírací doba úřadů -

Dostupnost online služeb -

## II. TABULKY A GRAFY

ÚVEDENÉ TABULKY A GRAFY VYCHÁZÍ Z VYHODNOCENÍ DAT SEBRANÝCH POMOCÍ ONLINE DOTAZNÍKU OD ANONYMNÍCH RESPONDENTŮ.

---

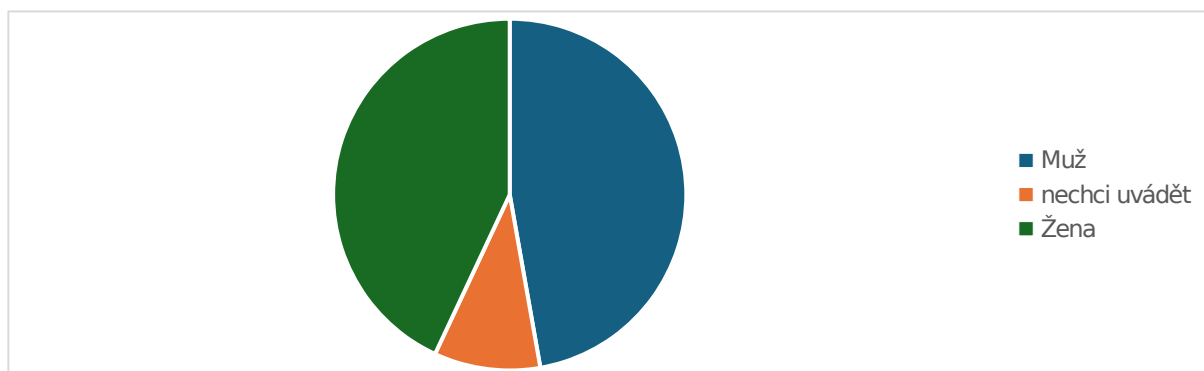
**Tabulka 1 – Pohlaví**

Pohlaví	Počet
Muž	34
Nechci uvádět	7
Žena	31
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 1 představuje počet respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření. Z tabulky vyplývá, že celkem bylo 72 respondentů, z toho 34 mužů, žen 31 a 7 respondentů nechtělo své pohlaví uvádět.

**Graf 1 – Pohlaví**



Zdroj: Vlastní výsledky

Graf 1 je vytvořen z tabulky 1 a názorně představuje rozložení respondentů podle pohlaví.

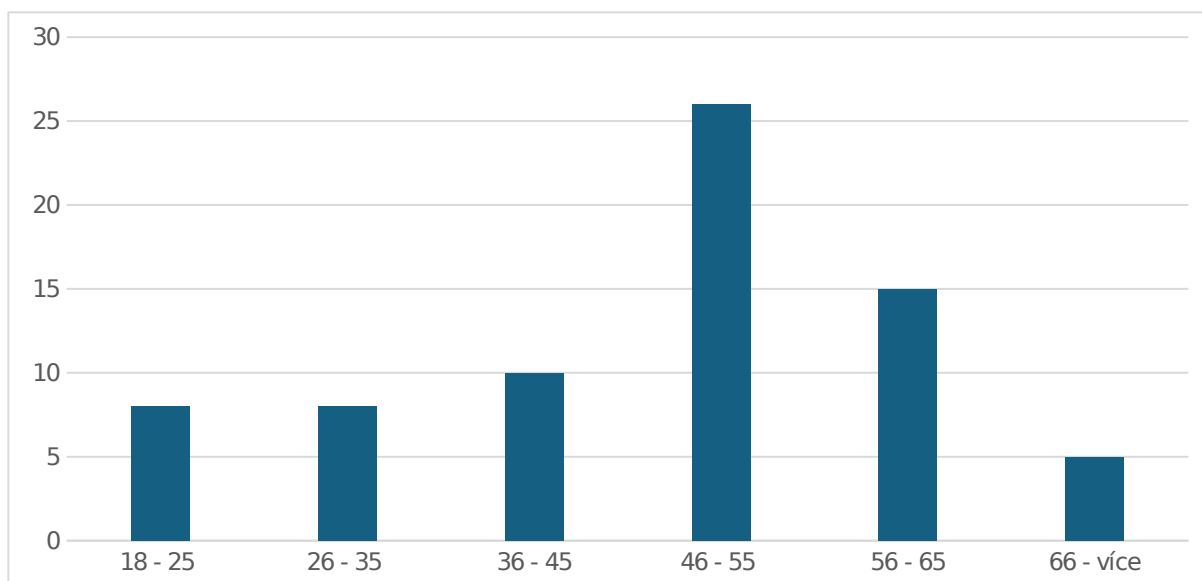
**Tabulka 2 – Věk**

Věk	Počet
18 - 25	8
26 - 35	8
36 - 45	10
46 - 55	26
56 - 65	15
66 - více	5
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 2 vyplývá, že nejmenší počet respondentů byl ve věkové kategorii 66 let a více, největší počet byl v kategorii 46 – 55 let, celkem 26 respondentů. Shodně, tj. 8 respondentů bylo v kategorii 18 – 25 a 26 – 35 let, následovala kategorie 36 – 45 let s 10 respondenty a 15 respondentů bylo v kategorii 56 -65 let.

**Graf 2 – Věk**



Zdroj: Vlastní výsledky

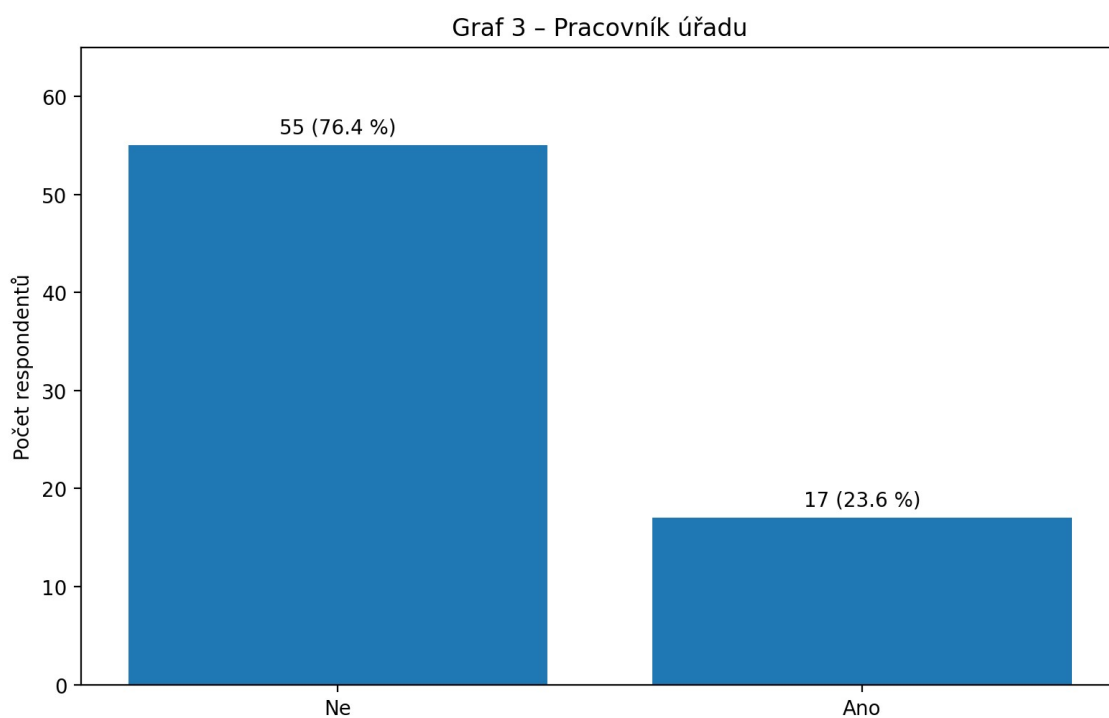
Graf 2 je vytvořen z tabulky 2 a názorně představuje rozložení respondentů podle věku.

**Tabulka 3 – Pracovník úřadu**

Pohlaví	Pracovník úřadu		Celkový součet
	Ne	Ano	
Muž	30	4	34
Žena	23	8	31
<b>Celkový součet</b>	<b>55</b>	<b>17</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 3 – Pracovník úřadu**



Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 3 a grafu 3 je patrné, že respondentů, kteří jsou zároveň pracovníky úřadu je celkem 17, z toho 4 muži, 8 žen a 5 respondentů své pohlaví nevedlo.

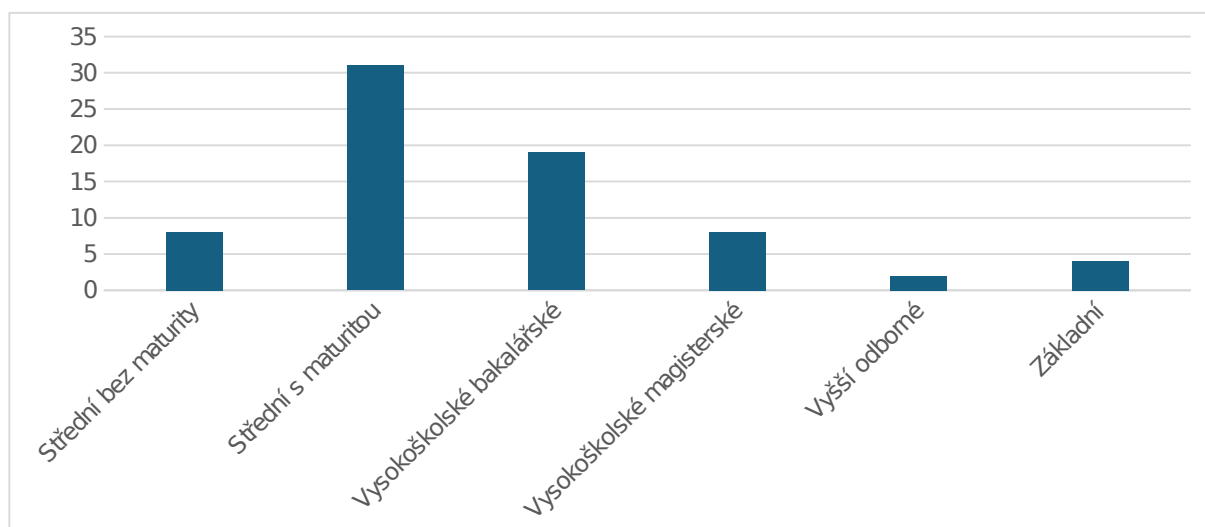
**Tabulka 4 – Nejvyšší dosažené vzdělání**

Nejvyšší dosažené vzdělání	Počet
Střední bez maturity	8
Střední s maturitou	31
Vysokoškolské bakalářské	19
Vysokoškolské magisterské	8
Vyšší odborné	2
Základní	4
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 4 uvádí nejvyšší dosažené vzdělání respondentů. Nejvíce respondentů, celkem 31, má střední vzdělání s maturitou, následuje 19 respondentů s vysokoškolským bakalářským vzděláním, 8 respondentů má vzdělání střední bez maturity a shodně i vysokoškolské magisterské vzdělání, 4 respondenti základní vzdělání a 2 vyšší odborné vzdělání.

**Graf 4 – Nejvyšší dosažené vzdělání**



Zdroj: Vlastní výsledky

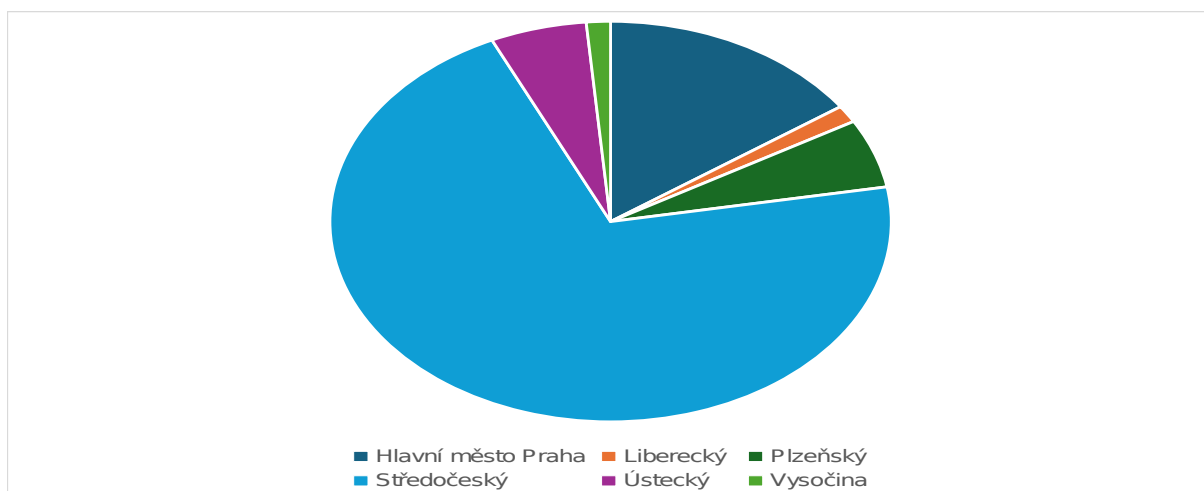
Graf 4 byl vytvořen z tabulky 4 a znázorňuje vzdělání respondentů.

**Tabulka 5 – Kraj bydliště**

Kraj bydliště	Počet
Hlavní město Praha	11
Liberecký	1
Plzeňský	4
Středočeský	51
Ústecký	4
Vysočina	1
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 5 – Kraj bydliště**



Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka a graf 5 ukazují kraj bydliště respondentů. Z obou je patrné, že naprostá většina – 51 respondentů, je z kraje středočeského.

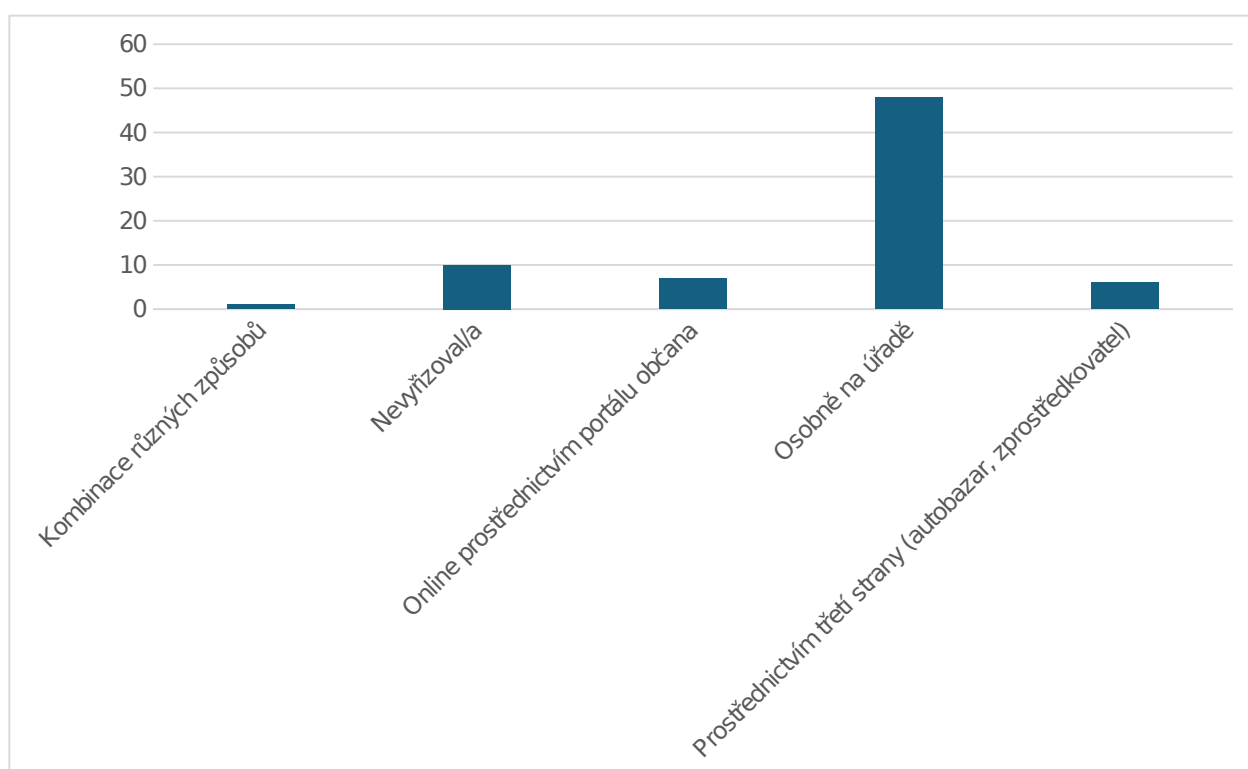
**Tabulka 6 – Způsob vyřizování na úřadě**

Způsob vyřizování na úřadě	Počet
Kombinace různých způsobů	1
Nevyřizoval/a	10
Online prostřednictvím portálu občana	7
Osobně na úřadě	48
Prostřednictvím třetí strany (autobazar, zprostředkovatel)	6
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 6 je patrné, že většina respondentů, konkrétně 48 respondentů, vyřizuje úřední věci osobně. Pouze 7 respondentů využilo online portál občana.

**Graf 6 – Způsob vyřizování na úřadě**



Zdroj: Vlastní výsledky

Graf 6 byl vytvořen z tabulky 6 a znázorňuje způsob vyřizování na úřadě.

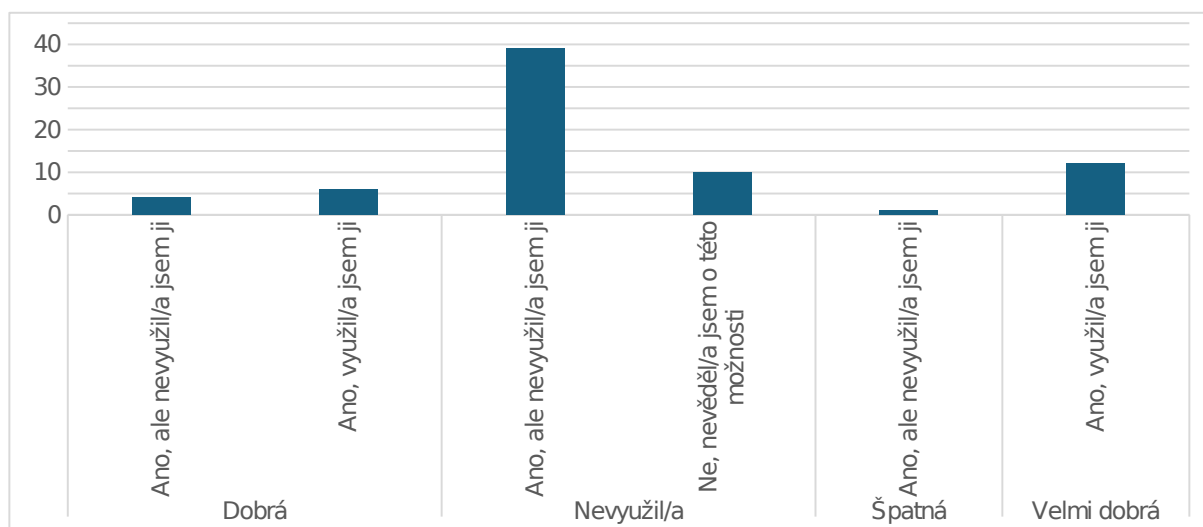
**Tabulka 7 – Znalost online vyřizování a jeho hodnocení**

Znalost online vyřizování a hodnocení	Počet
<b>Dobrá</b>	<b>10</b>
Ano, ale nevyužil/a jsem ji	4
Ano, využil/a jsem ji	6
<b>Nevyužil/a</b>	<b>49</b>
Ano, ale nevyužil/a jsem ji	39
Ne, nevěděl/a jsem o této možnosti	10
<b>Špatná</b>	<b>1</b>
Ano, ale nevyužil/a jsem ji	1
<b>Velmi dobrá</b>	<b>12</b>
Ano, využil/a jsem ji	12
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 7 je patrné, že téměř všichni respondenti znají možnost online vyřizování, ale většina ji nevyužívá. Totéž je patrné i z níže uvedeného grafu 7.

**Graf 7 – Znalost online vyřizování a jeho hodnocení**



Zdroj: Vlastní výsledky

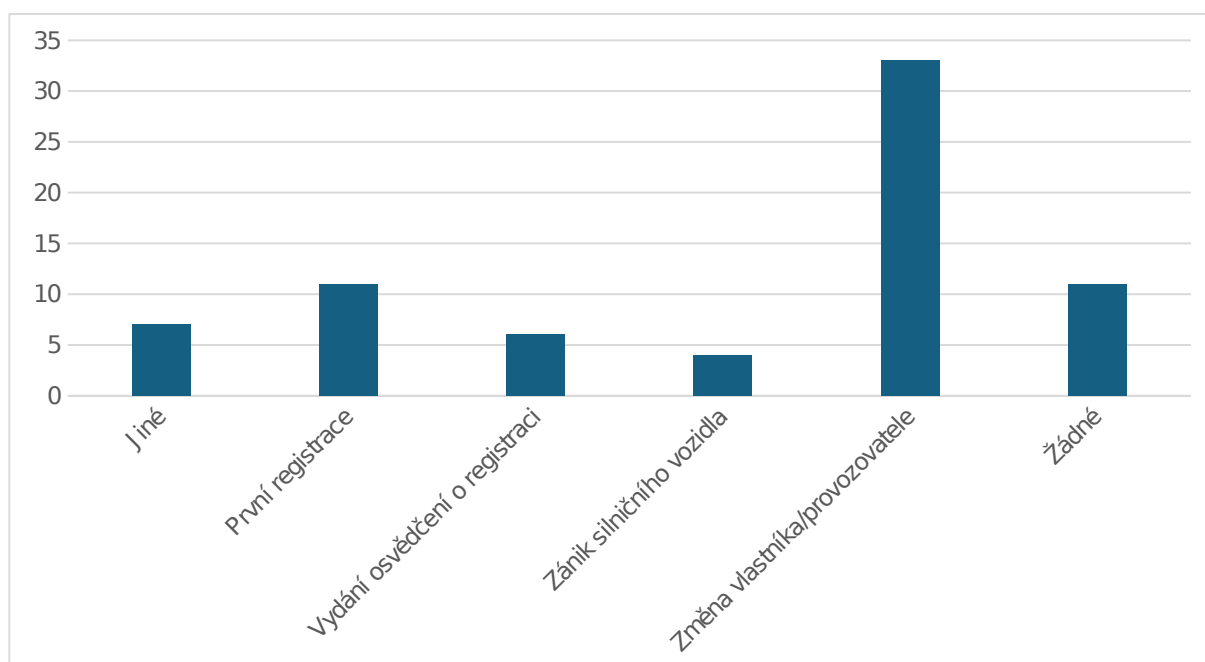
**Tabulka 8 – Úkony, které byly řešeny**

Jaké úkony jste řešil/a	Počet
Jiné	7
První registrace	11
Vydání osvědčení o registraci	6
Zánik silničního vozidla	4
Změna vlastníka/provozovatele	33
Žádné	11
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 8 ukazuje, že mezi nejčastější úkon patří změna vlastníka/provozovatele – 33 respondentů.

**Graf 8 – Úkony, které byly řešeny**



Zdroj: Vlastní výsledky

Graf 8 byl vytvořen z tabulky 8 a znázorňuje úkony, které byly řešeny.

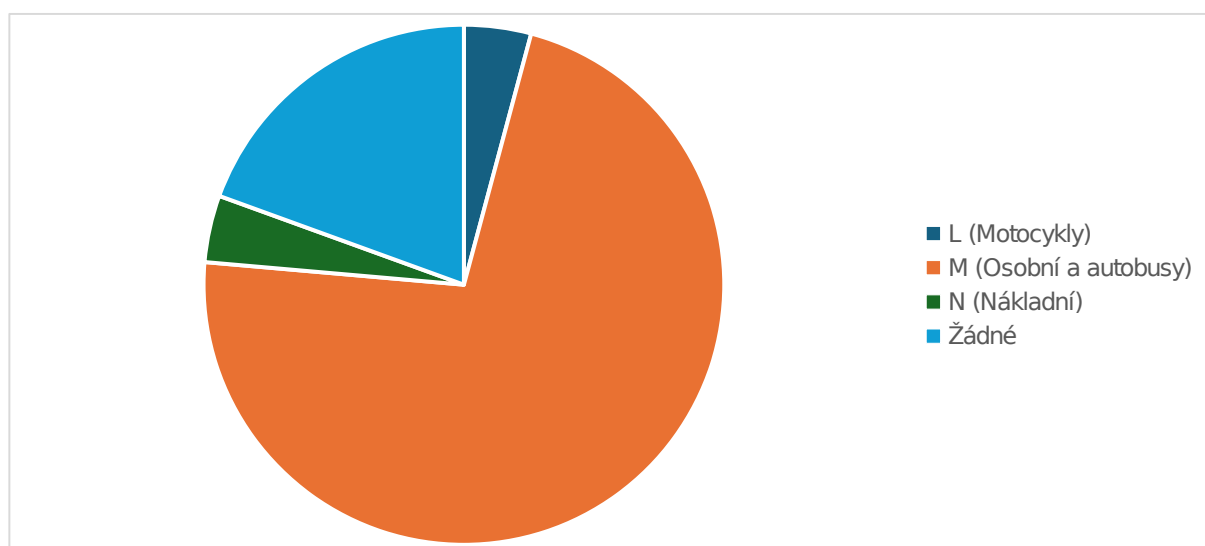
**Tabulka 9 – Registrovaná kategorie vozidel**

Registrovaná kategorie vozidel	Počet
L (Motocykly)	3
M (Osobní a autobusy)	52
N (Nákladní)	3
Žádné	14
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 9 a graf 9 ukazují, že respondenti převážně registrovali vozidla kategorie M (osobní vozidla a autobusy).

**Graf 9 – Registrovaná kategorie vozidel**



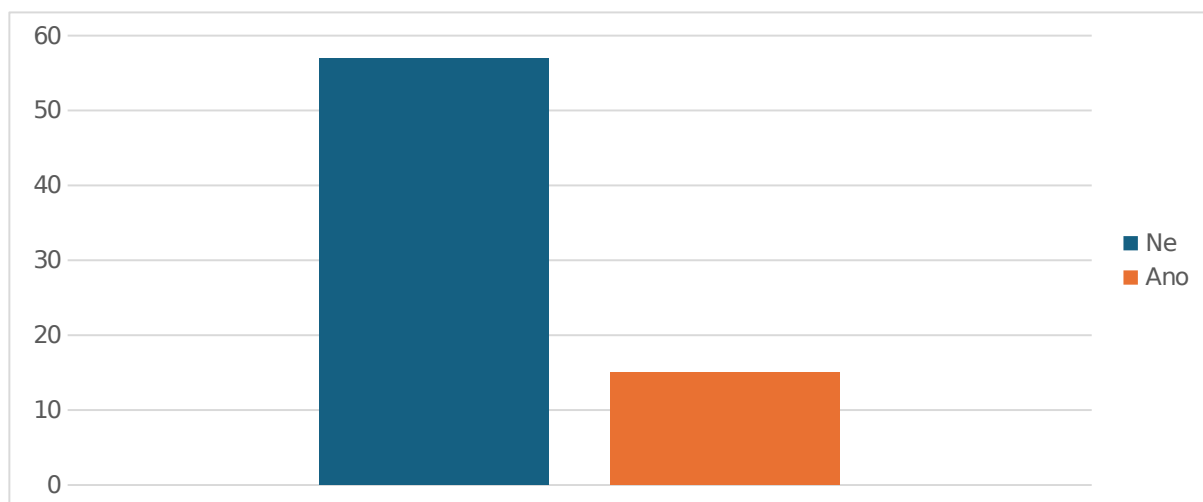
Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 10 - Registrace ze zahraničí v rámci EU**

Registrace ze zahraničí v rámci EU			
	Ne	Ano	Celkový součet
Počet	57	15	72

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 10 - Registrace ze zahraničí v rámci EU**



Zdroj: Vlastní výsledky

Výše uvedená tabulka 10 a graf 10 ukazují, že pouze malá část respondentů (15) registrovali vozidlo ze zahraničí v rámci EU.

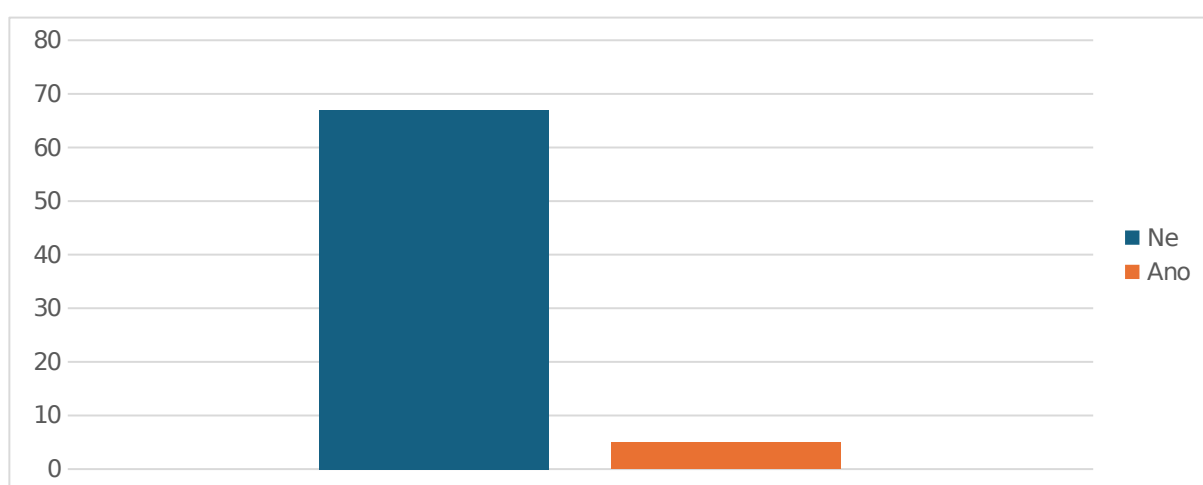
**Tabulka 11 - Registrace ze zahraničí mimo EU**

<b>Registrace za zahraničí mimo EU</b>			
	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Celkový součet</b>
<b>Počet</b>	<b>67</b>	<b>5</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 6 je patrné, že většina respondentů, konkrétně 48 respondentů, vyřizuje úřední věci osobně. Pouze 7 respondentů využilo online portál občana.

**Graf 11 - Registrace ze zahraničí mimo EU**



Zdroj: Vlastní výsledky

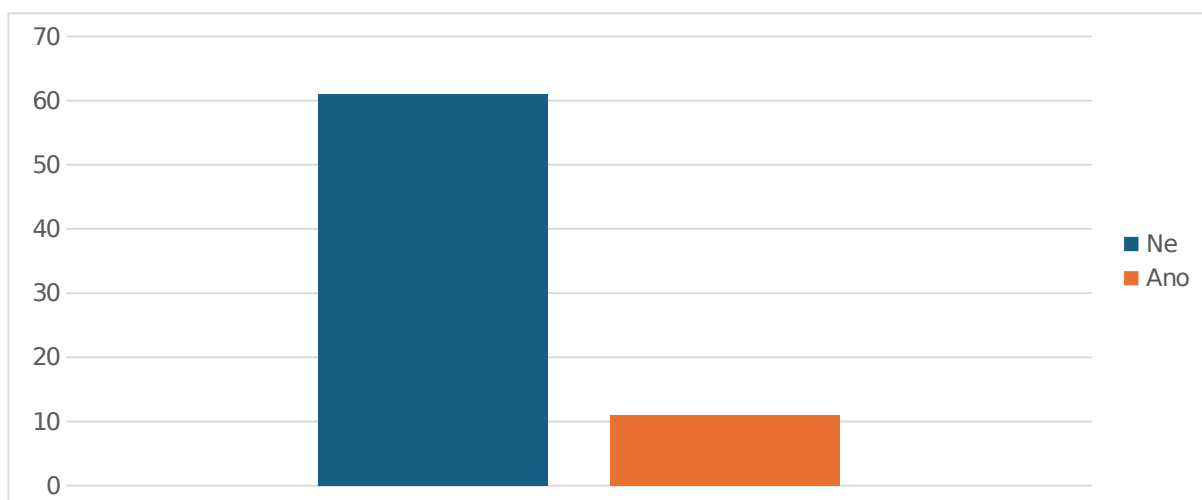
**Tabulka 12 - Registrace na základě COC listu**

<b>Registrace na základě COC listu</b>			
	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Celkový součet</b>
<b>Počet</b>	<b>61</b>	<b>11</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 12 a z ní vycházející graf 12 udávají, že většina respondentů (61) neregistrovala na základě COC listu. Z toho vyplývá, že většina respondentů registrovala vozidlo starší.

**Graf 12 - Registrace na základě COC listu**



Zdroj: Vlastní výsledky

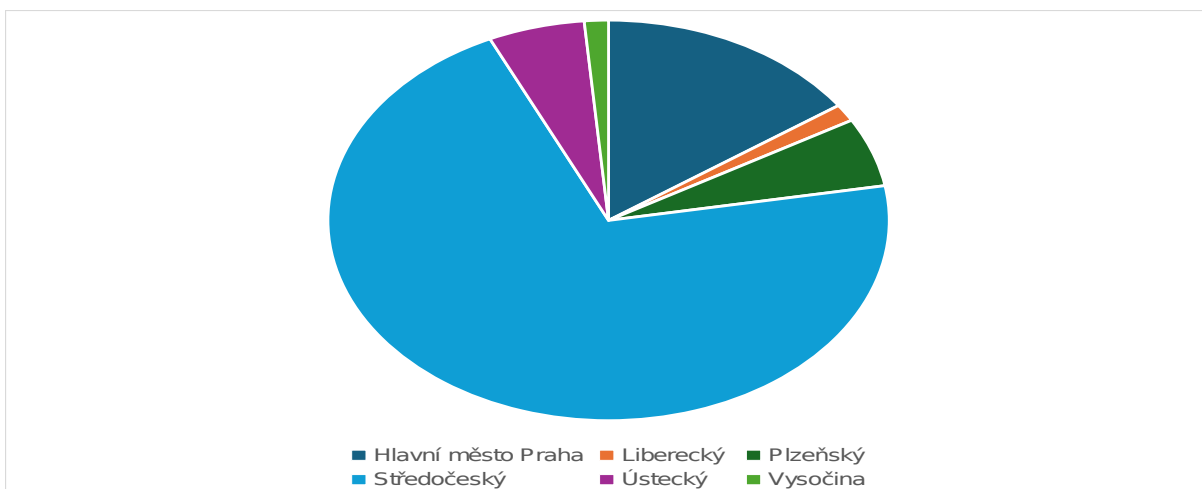
**Tabulka 13 - Čas strávený na úřadě**

Čas strávený na úřadě	Počet
0 - 30 minut	21
1 - 2 hodiny	15
30 minut - 1 hodina	35
Více než 2 hodiny	1
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 13 a grafu 13 vyplývá, že většina žádostí mnou oslovených respondentů byla do hodiny na úřadě přijata. Tabulka 14 a graf 14 poté ukazují, že obvyklá délka pro konečné vyřízení u našich respondentů byla 1 den.

**Graf 13 - Čas strávený na úřadě**



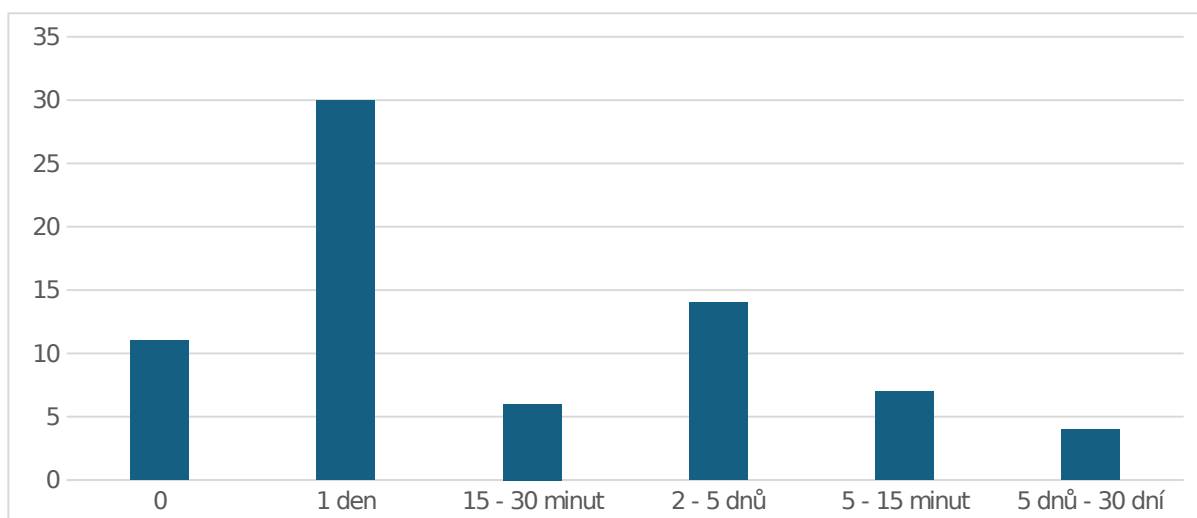
Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 14 - Doba trvání vyřízení žádosti**

Doba trvání vyřízení žádosti	Počet
0	11
1 den	30
15 - 30 minut	6
2 - 5 dnů	14
5 - 15 minut	7
5 dnů - 30 dní	4
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 14 - Doba trvání vyřízení žádosti**



Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 15 - Návštěva úřadu kvůli jednomu podání**

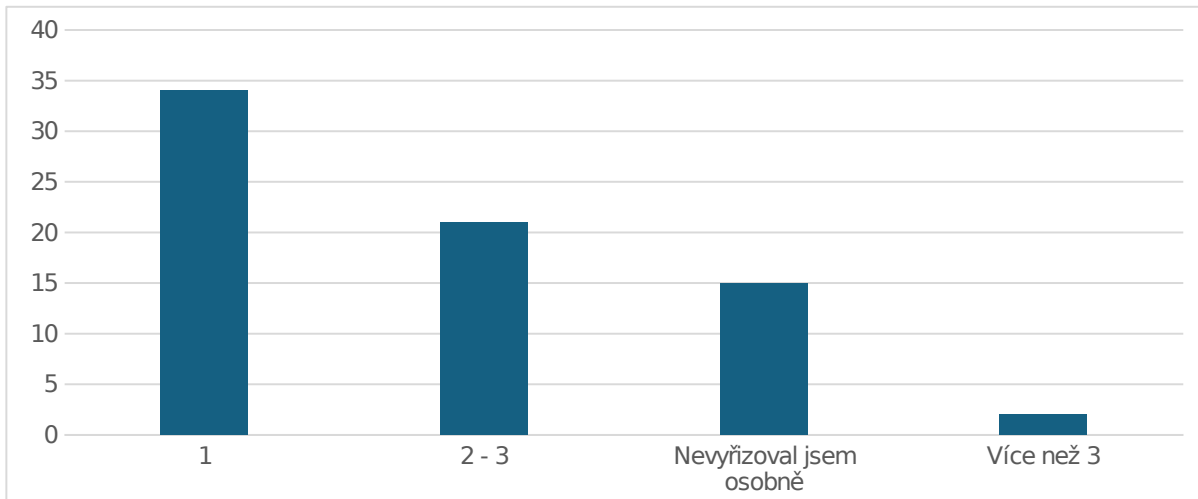
Návštěva úřadu kvůli jednomu podání	Počet
1	34
2 - 3	21
Nevyřizoval jsem osobně	15
Více než 3	2
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 15 zachycuje frekvenci návštěvy úřadu kvůli jednomu podání. 34 respondentům stačila pouze jedna návštěva, 21 respondentů muselo na úřad minimálně dvakrát, maximálně třikrát.

Níže uvedený graf 15 vychází z tabulky 15 a přibližuje stejně jako tabulka frekvenci návštěv úřadu.

**Graf 15 - Návštěva úřadu kvůli jednomu podání**



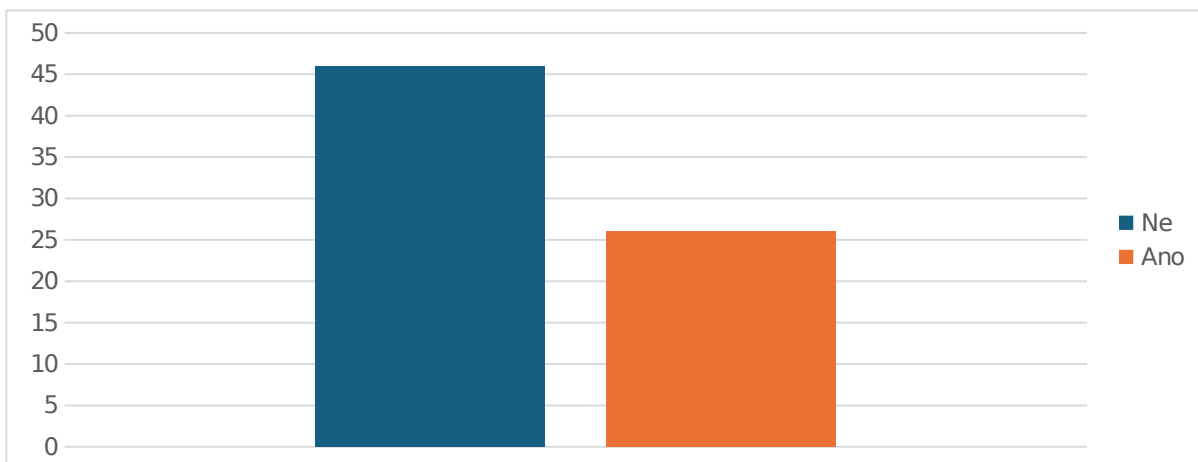
Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 16 - Registrace na základě plné moci**

Registrace na základě plné moci			
	Ne	Ano	Celkový součet
Počet	46	26	72

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 16 - Registrace na základě plné moci**



Zdroj: Vlastní výsledky

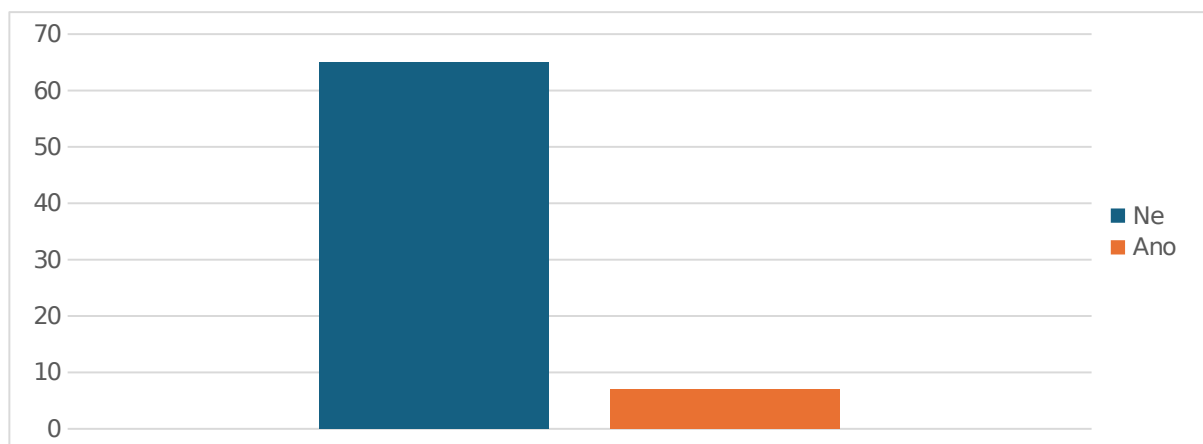
Z tabulky 16 a grafu 16 plyne, že 26 respondentů se na základě plné moci nechalo na úřadě zastupovat.

**Tabulka 17 – Odcizené vozidlo**

<b>Odcizené vozidlo</b>			
	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Celkový součet</b>
<b>Počet</b>	<b>65</b>	<b>7</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 17 – Odcizené vozidlo**



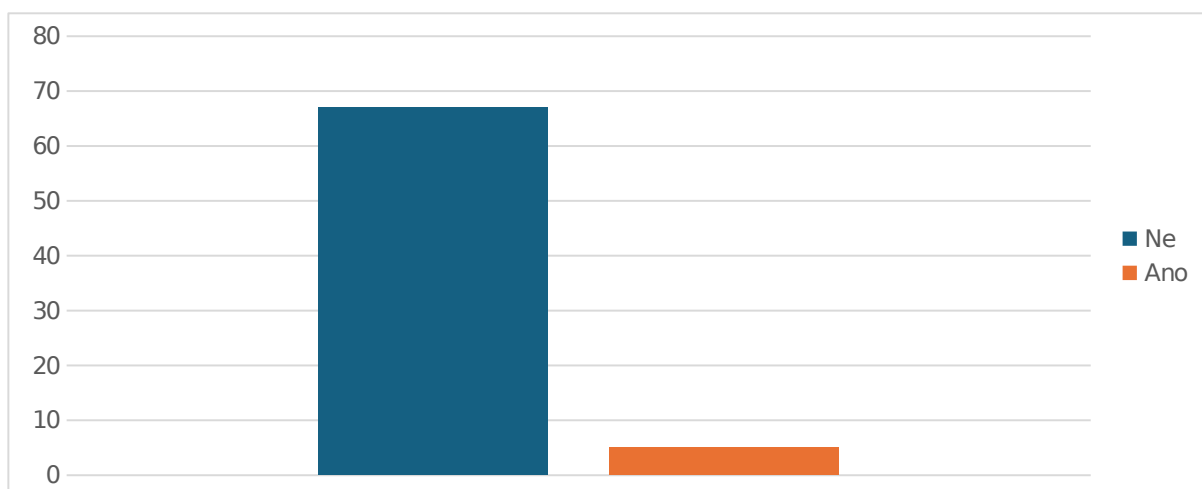
Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 18 – Vozidlo v pátrání**

<b>Vozidlo v pátrání</b>			
	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Celkový součet</b>
<b>Počet</b>	<b>67</b>	<b>5</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 18 – Vozidlo v pátrání**



Zdroj: Vlastní výsledky

Výše uvedené tabulky 17 a 18 a grafy 17 a 18 uvádějí, že 7 vozidel bylo odcizeno, z toho 5 vozidel bylo v pátrání.

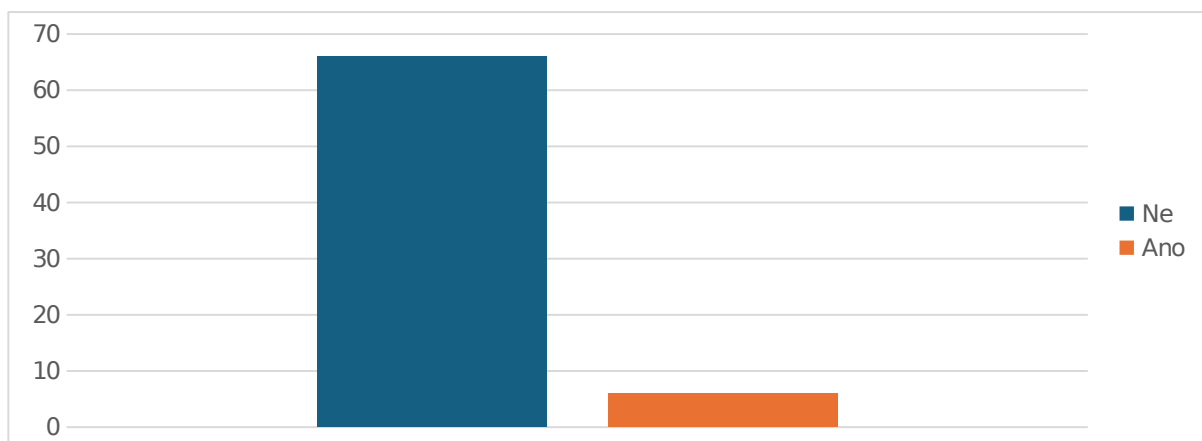
**Tabulka 19 – Odcizení dokladů k vozidlu**

Odcizení dokladů k vozidlu			
	Ne	Ano	Celkový součet
Počet	66	6	72

Zdroj: Vlastní výsledky

Tabulka 19 a z ní níže vycházející graf 19 udávají, že 6 respondentům byly odcizeny doklady k vozidlu.

**Graf 19 – Odcizení dokladů k vozidlu**



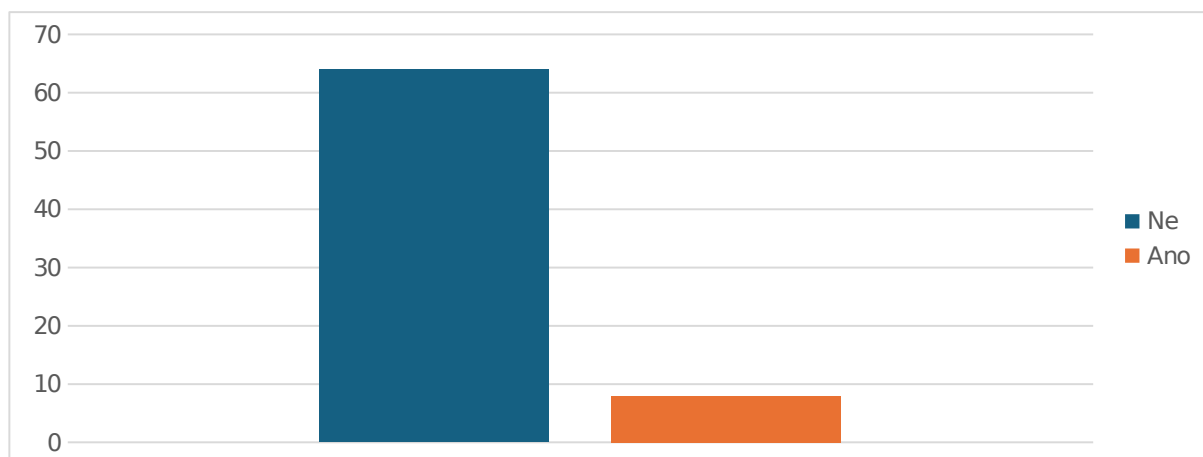
Zdroj: Vlastní výsledky

**Tabulka 20 – Obnova VIN kódu**

<b>Obnova VIN kódu</b>			
	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Celkový součet</b>
<b>Počet</b>	<b>64</b>	<b>8</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

**Graf 20 – Obnova VIN kódu**



Zdroj: Vlastní výsledky

Z výše uvedené tabulky 20 a grafu 20 vyplývá, že 8 respondentů muselo obnovovat VIN kód.

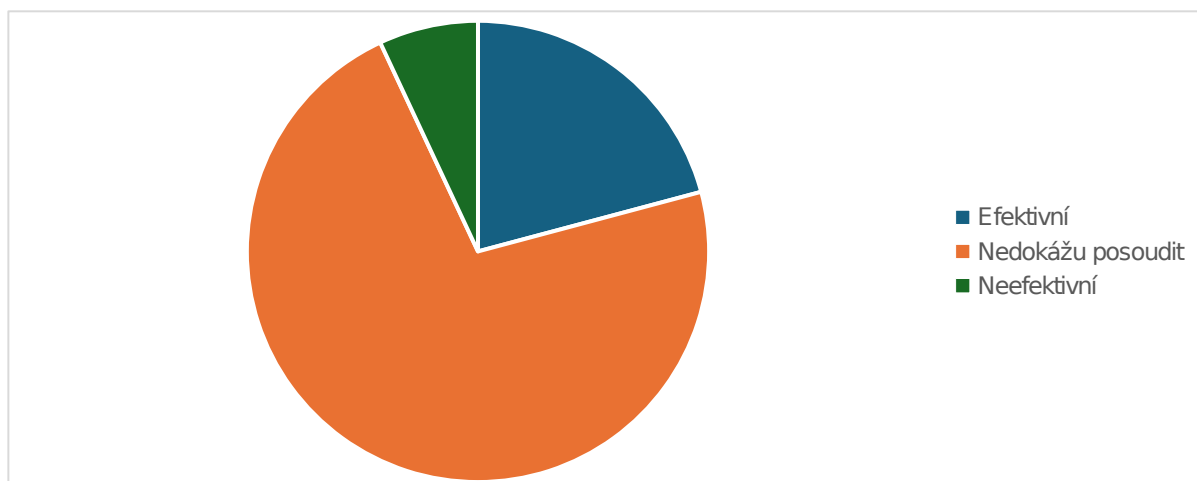
**Tabulka 21 – Hodnocení systému evidence vozidel v ČR**

<b>Hodnocení systému evidence vozidel v ČR</b>	<b>Počet</b>
Efektivní	15
Nedokáže posoudit	52
Neefektivní	5
<b>Celkový součet</b>	<b>72</b>

Zdroj: Vlastní výsledky

Z tabulky 21 a níže uvedeného grafu 21 je patrné, že 52 respondentů nedokáže posoudit, jaký je systém evidence motorových vozidel v ČR. Z doplňujících otázek k dotazníku dále vyplynulo, měli-li respondenti výhrady, byly převážně k lidskému faktoru, konkrétně neochotě pracovníků úřadu.

**Graf 21 – Hodnocení systému evidence vozidel v ČR**



Zdroj: Vlastní výsledky

Závěrem lze říci, že 90% respondentů je spokojena s rychlostí vyřizování na úřadech, pouze 10% respondentů vykazalo nespokojenost. Co se týče dostupnosti informací, je spokojenost respondentů téměř shodná s vyhodnocením rychlostí vyřizování. V názoru na jednoduchost procesu vyřizování se 19% respondentů kloní ke složitějšímu procesu, 81% respondentů považuje proces vyřizování za přehledný. 29% respondentům se zdá výše poplatků neadekvátní, 71% respondentů s výší poplatků souhlasí. S otevírací dobou úřadu projevilo nespokojenost 14% respondentů, 86% respondentů je s otevírací dobou spokojeno. Na online dostupnost si stěžuje 18% respondentů, 82% respondentů je s online dostupností spokojeno.

### III. Písemné odborné vyjádření pracovníka registračního místa, Dopravní úřad Městského úřadu Příbram, poskytnuté autorovi dne 4. 2. 2026.

#### **Praktické zkušenosti se správním řízením v registru vozidel a přínosy digitalizace pohledem pracovníků registru vozidel**

Agenda evidence motorových vozidel patří dlouhodobě mezi nejvytíženější činnosti veřejné správy. Je to oblast, se kterou se většina občanů setkává opakovaně během života – ať už při koupi či prodeji vozidla, změně vlastníka, přihlášení dovezeného automobilu, nebo například při vyřazení vozidla z provozu. Zároveň jde o agendu výrazně regulovanou právními předpisy, která klade vysoké nároky nejen na odbornou připravenost úředníků, ale i na informovanost žadatelů.

Z pohledu Dopravního úřadu Městského úřadu Příbram je cílem, aby registr vozidel nebyl pro veřejnost vnímán jako „nutné zlo“, ale jako služba, která funguje předvídatelně, odborně a pokud možno bez zbytečné administrativní zátěže. K tomu významně přispívá jak zkušenost našich pracovníků, tak postupná digitalizace procesů, která v posledních letech přináší velmi konkrétní a hmatatelné výsledky.

#### **Správní řízení jako odborná disciplína**

Evidence motorových vozidel není pouze technickou evidencí. Každý úkon v registru je správním řízením, které se řídí zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, správním řádem a souvisejícími předpisy. Úřad je povinen důsledně ověřovat identitu účastníků řízení, právní titul k vozidlu, úplnost a pravost dokladů a v neposlední řadě také soulad údajů v národních i mezinárodních registrech.

Z praxe víme, že právě tato „neviditelná“ část práce bývá veřejností často podceňována. Každé vozidlo představuje potenciální právní i bezpečnostní riziko a chybný zápis může mít závažné následky – od sporů o vlastnictví až po problémy při dopravních nehodách nebo pojistných událostech. Odborná pečlivost proto není samoúčelná, ale slouží ochraně jak občanů, tak veřejného zájmu.

#### **Nejčastější komplikace v praxi**

Mezi nejčastější komplikace, se kterými se při správním řízení setkáváme, patří neúplná nebo nesprávná dokumentace. Typicky se jedná o chybějící plné moci, nesoulad údajů v dokumentacích, neaktuální technické průkazy nebo neuhrazené povinné ručení. U dovezených vozidel pak často narážíme na rozdíly v zahraničních dokladech nebo nejasný původ vozidla.

Důležitým aspektem je také časový tlak. Klienti často přicházejí s očekáváním okamžitého vyřízení, aniž by si byli vědomi zákonných lhůt a povinností úřadu. Právě zde je klíčová otevřená komunikace a snaha úřadu srozumitelně vysvětlit, proč je někdy nutné řízení přerušit nebo doplnit další podklady.

Je třeba ocenit, že většina žadatelů dnes přistupuje k úkonům zodpovědně a s respektem k pravidlům. Přesto se i nadále setkáváme s případy, kdy jsou úředníci vystaveni zbytečně vyhrcovaným emocím. V takových situacích se snažíme zachovat profesionální přístup a hledat řešení, která jsou v souladu se zákonem a zároveň vstřícná ke klientovi.

### **Klient jako partner, ne protivník**

Na Dopravním úřadě Městského úřadu Píibram dlouhodobě prosazujeme přístup, podle kterého je klient partnerem správního řízení. Úkolem úřadu není „hledat chyby“, ale pomoci občanovi úspěšně projít zákonným procesem. K tomu patří ochota vysvětlovat, trpělivost i schopnost nabídnout alternativní postup, pokud je to možné.

Velký důraz klademe na průběžné vzdělávání zaměstnanců, a to nejen v oblasti legislativy, ale i v oblasti komunikace s veřejností. Zkušený úředník dnes musí zvládat právní výklad, práci s informačními systémy i lidský rozměr kontaktu s klientem. Právě tato kombinace je základem kvalitní veřejné služby.

### **Digitalizace jako zásadní posun**

Jednoznačně pozitivním trendem posledních let je digitalizace procesů v registru vozidel. Stát i samosprávy investovaly značné úsilí do elektronizace agend a výsledky jsou již dnes zřetelné. Řadu úkonů je možné vyřídít online, bez nutnosti osobní návštěvy úřadu, a to prostřednictvím Portálu dopravy nebo dalších státních elektronických služeb.

Žadatelé mohou z pohodlí domova například podat žádost, sledovat stav řízení, rezervovat si termin návštěvy úřadu nebo si předem ověřit potřebné náležitosti. Tím se výrazně snižuje administrativní zátěž na obou stranách – klient šetří čas a úřad se může více soustředit na odborně náročné případy.

Z pohledu úřadu digitalizace přináší také vyšší přesnost dat, lepší provázanost registrů a rychlejší výměnu informací s ostatními institucemi. To vše zvyšuje právní jistotu a kvalitu rozhodování ve správních řízeních.

### **Budoucnost registru vozidel**

Digitalizace však není cílem sama o sobě. Je to nástroj, který má sloužit lidem. I do budoucna proto počítáme s kombinací elektronických služeb a osobního přístupu tam, kde je to potřebné. Ne každý úkon lze zcela automatizovat a ne každý klient preferuje online komunikaci.

Naším cílem je moderní, otevřený a funkční registr vozidel, který odpovídá potřebám 21. století, ale zároveň si zachovává lidský rozměr. Věříme, že postupnými kroky, otevřenou komunikací s veřejností a dalším rozvojem digitálních nástrojů se nám daří tento cíl naplňovat.

### **Připravovaná legislativní změna jako příležitost ke zjednodušení**

Vedle již realizovaných kroků v oblasti digitalizace stojí před agendou registru vozidel další významná výzva, a zároveň příležitost – připravovaná novela zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která je v současné době projednávána v rámci vládního

připomínkového řízení. Podle aktuálních informací by měla nabýt účinnosti postupně, a to od listopadu 2026 a následně v průběhu roku 2027.

Z pohledu úřadů i veřejnosti lze tuto novelu vnímat jako logický krok navazující na dosavadní vývoj. Legislativní úprava reflektuje nejen technologický pokrok, ale také praktické zkušenosti z výkonu státní správy, které se za více než dvacet let účinnosti zákona nashromáždily. Řada institutů, které byly v minulosti nezbytné, dnes již neodpovídá současným možnostem elektronických systémů ani očekáváním veřejnosti.

#### **Dopady novely na správní řízení**

Jedním z hlavních cílů připravované novely je další zjednodušení a zpřehlednění správních postupů, a to jak na straně žadatelů, tak na straně úřadů. Očekává se posílení elektronické komunikace, omezení duplicitních úkonů a lepší návaznost mezi jednotlivými registry veřejné správy.

Z praxe Dopravního úřadu Městského úřadu Příbram můžeme potvrdit, že jakékoli zjednodušení procesů, které neohrozí právní jistotu ani bezpečnost provozu, je vítaným krokem. Správní řízení v oblasti vozidel je často zatíženo vysokým počtem zákonných povinností, které jsou pro běžného občana obtížně srozumitelné. Pokud novela přispěje k jejich racionalizaci, bude to přínosné pro všechny zúčastněné.

#### **Připravenost úřadů na změny**

Je však důležité zdůraznit, že každá legislativní změna s sebou přináší i zvýšené nároky na implementaci. Úřady se budou muset připravit nejen po technické stránce, ale také z hlediska metodiky, školení zaměstnanců a informování veřejnosti. Zkušenosti z minulých novelizací ukazují, že přechodné období je vždy klíčové.

Na Dopravním úřadě Městského úřadu Příbram vnímáme tuto skutečnost realisticky. Již nyní sledujeme legislativní vývoj a vyhodnocujeme možné dopady na každodenní praxi. Cílem je, aby změny byly zaváděny plynule a s minimálním dopadem na klienty. Otevřená komunikace a dostatečný čas na adaptaci budou v tomto ohledu zásadní.

#### **Co může novela přinést veřejnosti**

Z pohledu občanů lze očekávat především další omezení nutnosti osobních návštěv úřadu, větší využití automatizovaných kontrol a snazší orientaci v celém procesu. Digitalizace a legislativní změny by měly jít ruku v ruce – technologie sama o sobě nestačí, pokud není podpořena odpovídajícím právním rámcem.

Pozitivně lze hodnotit i snahu zákonodárce reagovat na reálné situace z praxe, například v oblasti převodů vozidel, evidence technických údajů nebo návaznosti na další povinnosti vlastníků a

provozovatelů vozidel. Právě tyto každodenní situace jsou pro veřejnost nejcitlivější a často rozhodují o tom, jak je výkon státní správy vnímán.

### **Registr vozidel v proměnách času**

Pokud se ohlédneme zpět, je zřejmé, že agenda registru vozidel prošla v posledních letech výraznou proměnou. Od papírových evidencí a osobních návštěv se postupně přesouváme k elektronickým službám, sdílení dat a větší uživatelské přívětivosti. Připravovaná novela zákona č. 56/2001 Sb. tento trend potvrzuje a dává mu pevnější legislativní základ.

Zkušenosti z Dopravního úřadu Městského úřadu Příbram ukazují, že moderní veřejná správa nemusí být odtažitá ani složitá. Pokud jsou pravidla jasná, procesy srozumitelné a komunikace otevřená, lze i náročnou správní agendu zvládat efektivně a s respektem k potřebám občanů.

### **Závěrečné zamyšlení**

Registr vozidel je živým organismem, který se vyvíjí spolu se společností, technologiemi i legislativou. Naším úkolem je tento vývoj nejen sledovat, ale aktivně se na něm podílet – s cílem poskytovat kvalitní, odbornou a zároveň vstřícnou službu veřejnosti. Připravovaná novela zákona vnímáme jako další krok na této cestě.

Věříme, že kombinace zkušených pracovníků, moderních digitálních nástrojů a promyšlených legislativních změn povede k tomu, že agenda evidence motorových vozidel bude i nadále fungovat spolehlivě, transparentně a srozumitelně. A to je cíl, který sdílíme jak my na úřadě, tak občané, pro které tuto službu vykonáváme.