

Přestupkové řízení v silniční dopravě Zlínského kraje

Tereza Galiová

Bakalářská práce
2019

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Tereza Galiová
Osobní číslo: M16238
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Veřejná správa a regionální rozvoj
Forma studia: kombinovaná

Téma práce: Přestupkové řízení v silniční dopravě Zlínského kraje

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Zpracujte charakteristiku silniční dopravy.
- Popište teoretické poznatky z oblasti přestupků v dopravě s důrazem na přestupky v silničním provozu a přestupky při kontrolním vážení vozidel.
- Popište postup správního řízení při řešení přestupků v silničním provozu a při kontrolním vážení vozidel.

II. Praktická část

- Analyzujte přestupky v silničním provozu ve Zlínském kraji, odvolací řízení a navrhněte případné možnosti optimalizace správního řízení.
- Zhodnoťte ekonomicko-právní důsledky překročení hmotnostních parametrů vozidel.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: **cca 40 stran**
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.
HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 9. vyd. Praha: C.H. Beck, 2016, 570 s. Academia iuris. ISBN 978-80-7400-624-1.
MALAST, Jan. *Přezkumné řízení*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2018, 261 s. ISBN 978-80-261-0772-9.
MONIOS, Jason a Rickard BERGQVIST. *Intermodal Freight Transport and Logistics*. 1st ed. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group, 2017, 274 s. ISBN 978-1-4987-8512-9.
NOVÁK, Radek. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2018, 342 s. ISBN 978-80-7400-041-6.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Libor Šnědar, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **14. prosince 2018**
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2019**

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

Jméno a příjmení:

.....

podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce je zaměřena na přestupky v silničním provozu a přestupky vzniklé při překročení hmotnostních parametrů vozidel a jejich správní řízení. Teoretická část obsahuje definici základních pojmů z oblasti dopravy a správního řízení. Praktická část je zaměřena na analýzu průběhu správního řízení z pohledu odvolacího správního orgánu ve Zlínském kraji.

Klíčová slova: přestupky, silniční provoz, správní řízení, doprava, odvolací orgán, analýza

ABSTRACT

The bachelor thesis deals with the misdemeanours in the road transport and those caused by exceeding weight parameters of vehicles and their administrative procedures. The theoretical part includes the definition of the basic terms connected with transport and administrative procedures. The practical part looks at the analysis of the administrative procedure from the point of view of the appellate office of the Zlin region.

Keywords: misdemeanours, road transport, transport, administrative procedure, appellate office, analysis

Na tomto místě bych chtěla poděkovat mému vedoucímu JUDR. Liborovi Šnédarovi za užitečné rady a připomínky k této bakalářské práci.

Dále děkuji mé rodině za podporu a trpělivost při zpracovávání této bakalářské práce.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 DOPRAVA	12
1.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	13
1.1.1 Účastníci silniční dopravy.....	15
1.1.2 Bezpečnost v silniční dopravě.....	16
1.2 DOPRAVNÍ PŘESTUPKY.....	18
1.2.1 Bodový systém.....	18
1.2.2 Druhy přestupků v silničním provozu.....	19
1.2.3 Kontrolní vážení vozidel.....	20
1.2.4 Druhy překročení hmotnostních parametrů a rozměrů vozidel.....	22
2 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ	24
2.1 ZÁSADY ČINNOSTI SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ.....	24
2.2 SUBJEKTY SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ.....	25
2.2.1 Správní orgány.....	25
2.2.2 Účastníci řízení.....	26
2.3 ZAHÁJENÍ A PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ.....	27
2.3.1 Správní řízení při řešení přestupků v silničním provozu.....	28
2.4 ODVOLACÍ ORGÁNY.....	29
2.5 SPRÁVNÍ TRESTY V PŘESTUPKOVÉM ŘÍZENÍ.....	30
II PRAKTICKÁ ČÁST	31
3 PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ U ODVOLACÍHO ORGÁNU	32
3.1 ANALÝZA SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ U PŘESTUPKŮ V SILNIČNÍM PROVOZU VE ZLÍNSKÉM KRAJI Z POHLEDU ODVOLACÍHO ORGÁNU.....	34
3.1.1 Druhy řešených přestupků a dalších podání.....	35
3.1.2 Statistické meziroční srovnání počtu řešených přestupků.....	36
3.1.3 Výsledky odvolacího řízení.....	37
3.1.4 Kontroly na ORP a metodika.....	38
3.2 ANALÝZA SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ U PŘESTUPKŮ VZNIKLÝCH PŘEKROČENÍM HMOTNOSTNÍCH PARAMETRŮ A ROZMĚRŮ VOZIDEL Z POHLEDU ODVOLACÍHO ORGÁNU.....	39
3.2.1 Druhy řešených přestupků.....	42
3.2.2 Ekonomicko – právní důsledky překročení hmotnostních parametrů.....	43
4 STATISTIKA SOUDNÍCH ŘÍZENÍ	46
4.1 STATISTIKA NÁSLEDNÝCH SOUDNÍCH ŘÍZENÍ.....	46
5 VYUŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY	48
6 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	50
6.1 STRATEGIE SILNIČNÍHO PROVOZU ZLÍNSKÉHO KRAJE NA ROKY 2012 – 2020.....	50
6.2 DOTACE V RÁMCI BESIP.....	51
6.2.1 Ekonomické dopady z BESIP.....	52
ZÁVĚR	53

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	55
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	58
SEZNAM OBRÁZKŮ	59
SEZNAM TABULEK.....	60

ÚVOD

V dnešní době, kdy je doprava po pozemních komunikacích běžnou součástí našich životů, můžeme kolem sebe stále častěji vidět dopravní přestupky a dopravní nehody. Často řidiči zapomínají na bezpečnost a riskují tak nejen své zdraví. I méně závažné přestupky na pozemní komunikace nepatří, protože mohou znamenat velkou hrozbu pro ostatní účastníky silničního provozu.

Pozemní komunikace jsou přetěžované, dopravci překračují nejvyšší povolené parametry hmotnosti vozidel. To vše za vidinou co nejvyššího zisku. Bohužel kvůli tomuto přetěžování jsou devastovány pozemní komunikace po celé České republice. Musí se vynaložit vysoké finanční náklady na opravu a údržbu těchto komunikací, ale jsou také časově náročné a omezují i ostatní řidiče.

Pachatelé dopravních přestupků často odmítají nést za své činy odpovědnost. Snaží se co nejdéle protahovat správní řízení, které je kvůli přestupku vedeno, nebo si najímají určité specializované společnosti. Tyto společnosti slibují, že budou řidiče zastupovat a zajistí, aby řidič nebyl trestán.

V teoretické části bakalářské práce se proto budu zabývat charakteristikou silniční dopravy a spáchanými přestupky v silničním provozu. S těmito přestupky úzce souvisí bezpečnost v silniční dopravě, které se budu také věnovat, mimo jiné porovnáním počtu nehod v České republice a jejich následků v posledních letech. Dále bude teoretická část obsahovat definici pojmů z oblasti správního řízení, průběh správního řízení, ale také možné sankce, které se za přestupky ukládají.

V praktické části budu analyzovat průběh správního řízení u přestupků v silničním provozu a přestupků vzniklých překročením hmotnostních parametrů vozidel přímo z pohledu odvolacího orgánu Zlínského kraje. Součástí bude také ekonomicko-právní důsledky překročení hmotnostních parametrů vozidel. Spolupracovat na této části budu přímo s vedoucím pracovníkem oddělení dopravy a správních agend Zlínského kraje pomocí výzkumu a osobních pohovorů.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je analýza průběhu správního řízení u přestupků v silničním provozu a přestupků vzniklých při překročení hmotnostních parametrů vozidel z pohledu odvolacího správního orgánu ve Zlínském kraji.

Dle dostupných dat budou zjišťovány druhy nejčastěji páchaných přestupků v silničním provozu na území Zlínského kraje. Bude řešen průběh správního řízení v podmínkách Zlínského kraje, další součástí bude analýza počtu podaných odvolání včetně jejich výsledků v průběhu posledních let.

Práce bude též zaměřena na průběh kontrolního vážení vozidel ve Zlínském kraji. Pomocí dostupných údajů budu zjišťovat, na kterých konkrétních místech vážení probíhá a v jakých časových intervalech. Bude analyzován počet zkontrolovaných vozidel a počet přetížených vozidel v posledních letech.

V další části bakalářské práce pak budou zjišťovány ekonomicko-právní důsledky překročení hmotnostních parametrů vozidel.

Práce se také bude zabývat možností zvýšení užívání hromadné dopravy obyvateli Zlínského kraje. Z tohoto předpokladu vyplývá, že pokud bude více obyvatel využívat hromadnou dopravu, ubude na pozemních komunikacích provozovaných motorových vozidel. V takovém případě by mohlo dojít k úbytku přestupků v silničním provozu.

Nedílnou součástí je bezpečnost v silničním provozu, která souvisí s dopravními přestupky. Bude proto zkoumáno plnění Strategie silničního provozu Zlínského kraje v letech 2012 – 2020.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravu dělíme na nákladní a osobní podle toho, zda jsou dopravní prostředky použity pro dopravu zboží nebo osob.

Dopravou je označován proces, který se koná v určitém čase a prostoru. Je nutno dodržovat určité podmínky, pravidla a předpisy. (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 14)

Nejdůležitější úlohou dopravy je přemístění osob, ale také zemědělských či průmyslových produktů. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 14)

Přemísťování osob je uskutečňováno jako:

- Přeprava osob do nebo ze zaměstnání
- Uspokojování osobních potřeb jednotlivců (Pastor a Tuzar, 2007, s. 14)

Existují tři fáze reprodukčního procesu dopravy:

- *Doprava ve sféře výroby: uspokojuje potřeby vyvolané technologií výroby, dělbou činností a zejména kooperací a specializací výroby mezi různými fázemi i v jednotlivých fázích výroby, až k finálnímu výrobku,*
- *Doprava ve sféře oběhu uspokojuje potřeby přemísťování nutné k realizaci ekonomického oběhu (procesů zbožních směn), aniž by se při tom stala jeho součástí (její průběh v rámci produkce a pohybu hmotných toků tak věcně a časově slouží oběma koncovým fázím reprodukčního procesu, tj. výrobě a spotřebě);*
- *Doprava ve sféře spotřeby uspokojuje potřeby přemísťování výrobků, které již vstoupily do spotřeby v případě, že spotřebitel sám změní své místo spotřeby v prostoru a přemístěním hmotných statků se mu umožňuje jejich další spotřeba. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 15)*

1.1 Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. (Zákon č. 111/1994 Sb.)

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

V České republice existují tyto čtyři skupiny pozemních komunikací:

- Dálnice
- Silnice
- Místní komunikace
- Účelová komunikace (Kleprlík, 2011, s. 11)

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Tyto komunikace jsou spravovány Ředitelstvím silnic a dálnic. Užívání dálnic je zpoplatněno.

Silnice II. a III. třídy spravuje kraj, na jehož území se silnice nacházejí. O místní komunikace se stará obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Účelové komunikace jsou spravovány fyzickou nebo právnickou osobou. (Novák, 2018, s. 22)

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Silnice je pozemní komunikace, která je veřejně přístupná k užití účastníky dopravního provozu.

Silnice se jsou rozděleny do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která slouží především pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. (Novák, 2018, s. 22)

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží především místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují se podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy,
- místní komunikace II. třídy,
- místní komunikace II. třídy,
- místní komunikace IV. třídy. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí k uspokojení potřeb vlastníků nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s dalšími pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (Novák, 2018, s. 22)

V případě, že je to nezbytně nutné k ochraně zájmů vlastníka, má správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností pravomoc upravit či omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci. Stává se tak na žádost vlastníka komunikace a také po projednání s Policií České Republiky. (Novák, 2018, s. 23)

1.1.1 Účastníci silniční dopravy

„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“ (Zákon č. 361/2000 Sb.)

Účastníkem provozu se stává zejména osoba, která je řidičem motorového či nemotorového vozidla. Také se může jednat o spolujezdce, chodce, jezdce na zvířeti nebo o osobu, která je přibráná k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. (Bušta, Kněžinec a Seidl, 2013, s. 9)

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“

„Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.“ (Zákon č. 361/2000 Sb.)

Chodec je nejen osoba, která jde běžnou chůzí, ale podle zákona i ten, kdo například táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík. Pro chodce platí zákonná pravidla pro pohyb na komunikacích. Chodci nejsou téměř nijak chráněni, jedná se tedy o nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Chodci by se měli pohybovat na chodníku, pokud to není možné, musí se pohybovat na správné straně vozovky. Vede-li chodec kolo, nesmí ohrožovat ostatní chodce. (Chůze v silničním provozu, 2019)

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace¹⁾ povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.“ (Zákon č. 13/1997 Sb.)

1.1.2 Bezpečnost v silniční dopravě

Na celém světě zemře na pozemních komunikacích každý rok více než jeden milion osob. Je očekáváno, že tento počet bude dále narůstat s tím, jak se bude zvyšovat počet motorových vozidel v zemích, kde do dnešní doby bylo méně motorizovaných vozidel. (Příbyl, Janota a Spalek, 2008, s. 46)

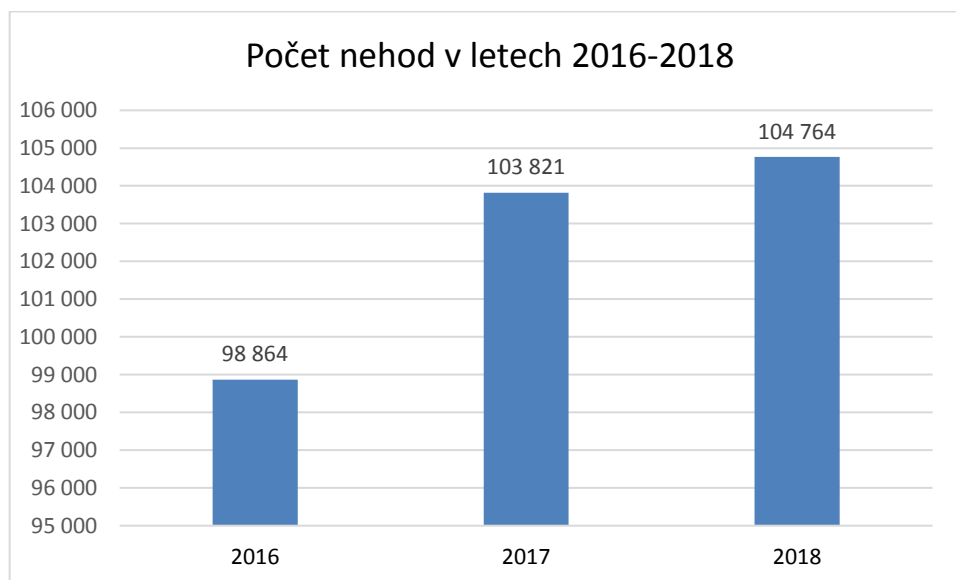
Na bezpečnost v silniční dopravě se zaměřuje oddělení Ministerstva dopravy BESIP. BESIP je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v ČR a také je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011-2020.

Úkolem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je:

- snížit počet úmrtí osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň srovnatelnou se státy EU
- redukce počtu osob, které byly těžce zraněny o 40 % oproti roku 2009.

BESIP také organizuje informačně-preventivní kampaně na celostátní úrovni a zabývá se dopravní výchovou. (Kdo jsme, ©2019)

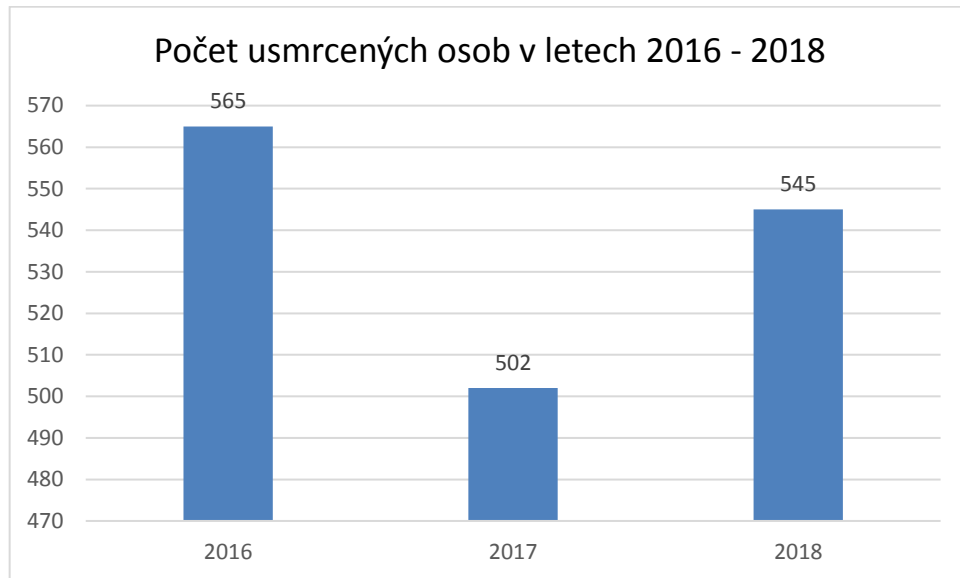
Porovnání statistik nehodovosti na území ČR v letech 2016-2018:



Obrázek 1: Počet nehod v letech 2016-2018,

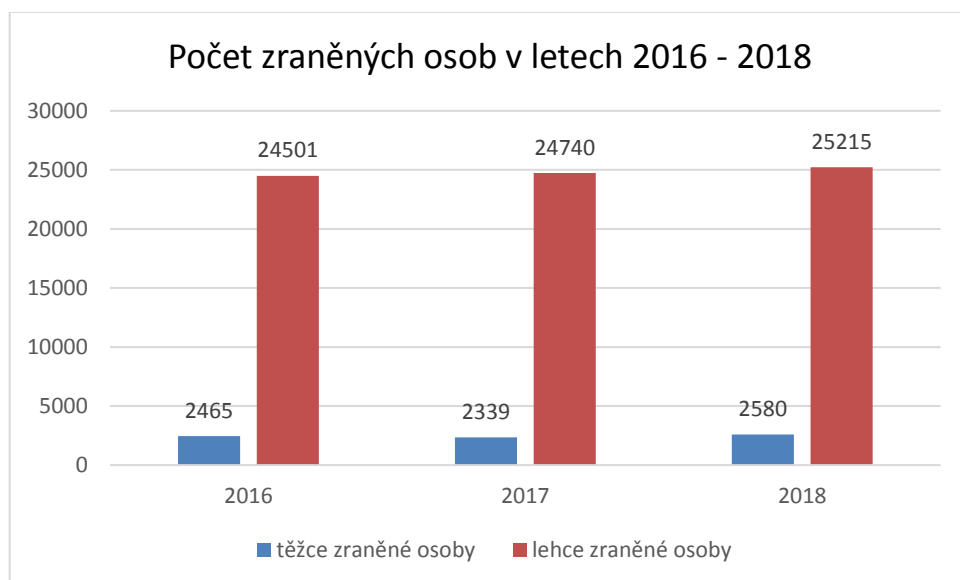
(Zdroj: Statistika nehodovosti, ©2019, vlastní zpracování)

Z obrázku 1 vyplývá, že počet dopravních nehod šetřených policií ČR byl v roce 2016 nižší, naopak nejvíce šetřených nehod bylo evidováno v roce 2018. Počet šetřených nehod zaznamenává stoupající tendenci.



Obrázek 2: Počet usmrcených osob v letech 2016 – 2018, vlastní zpracování

(Zdroj: Statistika nehodovosti, ©2019, vlastní zpracování)



Obrázek 3: Počet zraněných osob v letech 2016 – 2018, vlastní zpracování

(Zdroj: Statistika nehodovosti, ©2019, vlastní zpracování)

Jak vyplývá z obrázků 2 a 3, nejméně usmrcených osob bylo zaznamenáno v roce 2017, což je o 7,9 % méně než v roce 2016. V roce 2018 opět začal počet usmrcených osob, oproti předešlému roku, narůstat. Celkový nárůst byl o 12,5 %.

Těžce zraněných osob bylo nejvíce v roce 2018, což je o 5,4 % více než v roce 2017, kde bylo ve sledovaném období těžce zraněno nejméně osob.

U lehce zraněných osob pozorujeme mírně vzrůstající tendenci. Mezi lety 2017-2018 se zvýšil počet lehce zraněných o 1,9 %.

1.2 Dopravní přestupky

„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“ (Zákon č. 250/2016 Sb.)

Dopravní přestupky jsou definovány v zákonu č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. Mezi nejčastější dopravní přestupky v České republice patří:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, ale více než 5 km/h.
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu
- řízení vozidla držení mobilního telefonu nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení
- překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více a pátým přestupkem překročení rychlosti o více než 10 km/h, ale méně než 30 km/h mimo obec.

(Jaké byly nejčastější přestupky českých řidičů v roce 2018?, 2019)

1.2.1 Bodový systém

V České republice je bodový systém zaveden od roku 2006. Cílem bodového systému je, aby na řidiče působil preventivně a eliminoval tak páchaní dopravních přestupků. Princip bodového systému spočívá v tom, že se řidiči za určité spáchané přestupky přičítají body. Pokud řidič dosáhne nejvyššího stanoveného počtu, tedy dvanácti bodů pozbyde řidičské oprávnění. Opětovně jej může získat, pokud se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti,

dle zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a dopravně psychologickému vyšetření dle § 87a zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. (*Proč bodový systém?*, 2019)

1.2.2 Druhy přestupků v silničním provozu

V tabulce jsou uvedeny vybrané druhy přestupků, společně s možnou výší pokuty a počtem bodů, které za spáchání přestupku ukládá zákon:

Tabulka 1: Vybrané druhy přestupků v silničním provozu

Přestupek	Výše pokuty	Počet bodů
Řízení vozidla nebo jízda na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	25 000 -50 000 Kč	7
Řízení vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění	25 000 - 50 000 Kč	4
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h	1 500 – 2 500 Kč	2
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/hod. a více, nebo mimo obec o 50 km/hod. a více	5 000 – 10 000 Kč	5
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	2 500 – 5 000 Kč	4
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	1500 - 2500 Kč	3

(Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb., vlastní zpracování)

1.2.3 Kontrolní vážení vozidel

„Zákazník požaduje od dopravce nízkou dobu přepravy, ale také spolehlivost, flexibilitu a bezpečnost před poškozením výrobků.“ (Monios a Bergqvist, 2017, s. 169)

Z těchto důvodů často dochází k překročení hmotnostních parametrů vozidel, proto je nutno provádět kontrolní vážení vozidel.

„Kontrolní vážení je prováděno na silnicích, dálnicích a místních komunikacích a to u silničních motorových vozidel kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S nebo SS, nebo jízdních souprav tvořených těmito vozidly. Vymezení kategorie vozidel specifikuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.“ (Zákon č. 13/1997 Sb.)

„Kontrolní vážení může zahrnovat kontrolu hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrolu poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrolu rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrolu dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu.“ (Zákon č. 13/1997 Sb.)

Využívají se dva typy kontrolního vážení:

- Kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami
- Kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v předešlém bodě. (Novák, 2018, s. 28)

Vysokorychlostní kontrolní vážení

Vysokorychlostní kontrolní vážení se provádí zpravidla na silnicích I. třídy a dálnicích. Toto měření zajišťuje ve svém územním obvodu kraj, se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba.

Vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba zajišťuje kontrolní vážení na ostatních pozemních komunikacích (Novák, 2018, s. 28)

Tato metoda je používána především pro kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla a největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla. Pokud je při tomto měření zjištěno překročení hodnot, které jsou stanoveny Vyhláškou ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách

provozu vozidel na pozemních komunikacích, je nutno vystavit vážní lístek (dle Vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.) (Novák, 2018, s. 28)

Vážní lístek vystaví vlastník komunikace nebo kraj, v případě že vážení zajišťuje, či jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení. Vážní lístek je doručen obecnímu úřadu s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo vážení provedeno. Na základě vážního lístku vystaví obecní úřad obce s rozšířenou působností doklad, který doručí provozovateli vozidla a jeho řidiči. Spolu s ním doručí oznámení o zahájení řízení o přešupku. (Novák, 2018, s. 28, 29)

Nízkorychlostní kontrolní vážení

Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje:

- Na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba.
- Na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba,
- Policie České republiky nebo celní úřady. (Novák, 2018, s. 29)

Nízkorychlostním kontrolním vážením je prováděna především kontrola povolené hmotnosti silničního vozidla, největší povolená hmotnost na nápravu a skupiny náprav vozidla. Dále se kontroluje největší povolený rozměr vozidel a jízdních souprav.

Zajížďka, které je absolvována k technickému zařízení pro nízkorychlostní kontrolní vážení, a to včetně zpáteční cesty, nesmí přesahovat 16 km.

Je-li zjištěno při nízkorychlostním kontrolním vážení vozidla dodržení stanovených hodnot zvláštním předpisem, může řidič pokračovat v jízdě.

Pokud je však při tomto vážení zjištěno, že rozměry nebo celková hmotnost vozidla přesahují hodnotu stanovenou zvláštním předpisem, může řidič pokračovat v jízdě pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání. Stejně tak musí být splněna podmínka, že je vozidlo technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. (Novák, 2018, s. 29)

V případě, že největší povolená hmotnost na nápravu překračuje míru stanovenou vyhláškou ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., nesmí řidič pokračovat v jízdě. V této situaci může další jízdě řidiči zabránit i celník. Osoba, která provádí nízkorychlostní kontrolní vážení, vystaví řidiči doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení s náležitostmi dle § 51b Vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, který následně zašle i provozovateli vozidla. (Novák, 2018, s. 30)

1.2.4 Druhy překročení hmotnostních parametrů a rozměrů vozidel

Překročením hmotnostních parametrů a rozměrů vozidel se zabývá vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Vybrané hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu činí:

- a) u jednotlivé nápravy - 10,00t,
- b) u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvounápravy při jejím dílčím rozvoru:
 1. méně než 1,0 m - 11,50 t,
 2. od 1,0 m a méně než 1,3 m – 16,00 t,
 3. od 1,3 m a méně než 1,8 m – 18,00 t,
- c) U dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvounápravy při jejím dílčím rozvoru:
 1. méně než 1,0 m – 11 t,
 2. od 1,0 m a méně než 1,3 m – 16,00 t,
 3. od 1,3 m a méně než 1,8 m – 18,00 t,
- d) U trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení všech náprav trojnápravy při jejím dílčím rozvoru:
 1. do 1,3, včetně – 21,00 t
 2. nad 1,3 m do 1,4 m včetně – 24,00 t
 3. nad 1,4 m do 1,8 m včetně – 27,00 t,

(Vyhláška č. 209/2018 Sb., 2018)

Rozměry vybraných vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a jejich hodnoty jsou:

a) Šířka, která činí u:

1. Vozidel kategorií M, N, O, R, T nebo C, není-li v této vyhlášce stanoveno jinak – 2,55 m,
2. Vozidel, jejich pevné nebo pohyblivé nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepravu nákladu při řízených teplotách a jejichž boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné – 2,60 m,
3. U zvláštních vozidel podkategorie SS při jízdě na silnicích II. a III. Třídy, místních komunikacích a účelových komunikacích; pokud překračují šíři vozidla uvedenou v bodě 1 až do celkové šíře 3,50 m, lze je provozovat pouze za užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy nebo za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy – 3,50 m,

b) výška, která činí u:

1. vozidel, včetně sběračů tramvají a trolejbusů v nejnižší pracovní poloze 4,00 m,
2. vozidel kategorie L – 2,50 m,
3. vozidel kategorií N, nebo O, určených pro přepravu vozidel – 4,20 m,
4. jízdní soupravy tažného vozidla s návěsem – 4,08 m,

c) délka, která činí u:

1. jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu – 12,00 m,
2. jízdní soupravy motorového vozidla s návěsem – 16,50 m,
3. jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem – 18,75 m,
4. jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O, určeným pro přepravu vozidel – 20,75m

(Vyhláška č. 209/2018 Sb., 2018)

2 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

„Správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.“ (Zákon č. 500/2004 Sb.)

„Správní řízení je postupem, jehož cílem je vydat správní akt schopný způsobit účinky v něm předvídané (nabýt právní moci): založit, změnit, nebo zrušit práva a povinnosti v dané věci správnímu orgánu nepodřízených osob (akt konstitutivní), nebo je autoritativně stvrdit (akt deklaratorní).“ (Hendrych, 2016, s. 246)

2.1 Zásady činnosti správních orgánů

Právní zásady slouží jako závazná pravidla chování. Účelem základních zásad je vytvoření předpokladů a podmínek pro výkon veřejné správy.

Mezi základní zásady patří:

- Zásada legality a zásada oficiality.
- Zásada písemnosti.
- Zásada ústnosti
- Zásada
- Zásada přímosti
- Zásada rovnosti stran
- Zásada neveřejnosti.
- Zásada materiální pravdy.
- Zásada projednací
- Zásada právní pomoci

(Správní řízení, 2012)

2.2 Subjekty správního řízení

Mezi subjekty správního řízení patří správní orgány, které na základě své pravomoci správní řízení vedou a také účastníci řízení, kterých se rozhodování týká a kteří se na řízení podílejí. Bývají označovány jako hlavní subjekty řízení nebo základní skupiny subjektů. Činnost těchto subjektů má na řízení zásadní vliv. Pro správní řízení je vždy nutný správní orgán a minimálně jeden účastník. (Hendrych, 2016, s. 260)

„Do správního řízení se pravidelně zapojují i další správní orgány a osoby, jimž je vytvořen prostor pro prosazování jejich zájmů, nebo jimž zákon ukládá či umožňuje, aby určité zájmy chránily a prosazovaly.“ (Hendrych, 2016, s. 260)

Může se například jednat o osoby, které se přihlásí správnímu orgánu ve sporném řízení v případě, že mají zájem o výsledek řízení.

Dále existuje skupina „zúčastněných na řízení“. Do této skupiny patří např. svědci, zástupci účastníků, znalci, tlumočníci aj. Není možno je označovat za subjekty řízení, jelikož nemohou řízení vlastním jménem ovlivňovat ani nehájí své zájmy. (Hendrych, 2016, s. 261)

2.2.1 Správní orgány

„Správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy, jakož i mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen "právní předpisy"). Kde se v tomto zákoně mluví o zákoně, rozumí se tím též mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu.“ (Zákon č. 500/2004)

„Správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.“ (Zákon č. 500/2004)

Mezi správní orgány se řadí:

- Orgány moci výkonné,
- Orgány územních samosprávných celků,
- Právnícké a fyzické osoby
- Jiné orgány,

avšak pouze v případě, že vykonávají působnost v oblasti veřejné správy. (Hendrych, 2016, s. 249)

Správní řízení je vedeno věcně a místně příslušným správním orgánem. Věcná příslušnost je určena orgánem, který má v dané věci z hlediska hmotněprávních kategorií působnost a pravomoc.

„Nelze-li věcnou příslušnost určit na základě zvláštního zákona, pak podle § 133 odst. 1 SpŘ provede řízení v prvním stupni ústřední správní úřad, do jehož působnosti rozhodovaná věc náleží, popř. ústřední správní úřad, jehož obor působnosti je rozhodované věci nejbližší.“ (Hendrych, 2016, s. 261)

Jestliže není žádný správní orgán považován za věcně příslušný k vedení řízení, je možné spor řešit podáním žaloby k soudu. (Hendrych, 2016, s. 261)

2.2.2 Účastníci řízení

Účastník řízení je definován v §27 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a v §68 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. V řízení o přestupku jsou to zpravidla osoby, jimž má rozhodnutí založit, změnit nebo zrušit právo anebo povinnost prohlásit, že právo nebo povinnost mají nebo nemají.

„Osoby, jejichž práv a povinností se postup a rozhodnutí týká, se na řízení a na vytváření obsahu podílejí a prostřednictvím jim svěřených procesních práv hájí a prosazují svá práva a zájmy.“ (Hendrych, 2016, s. 247)

U fyzických osob je procesní způsobilost vázána na svéprávnost.

Osoba, která v době spáchání přestupku nedovršila 15 let, nebo nebyla o dobu spáchání přestupku přičetná, nenese za přestupek odpovědnost. (Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení, ©2010-2018)

Za účastníky řízení jsou považováni ti, o jejichž právech se má rozhodovat. Pokud je řízení zahájeno na žádost, je vždy účastníkem žadatel. Jedná-li se sporné správní řízení, řadí se mezi účastníky navrhovatel a odpůrce. (Hendrych, 2016, s. 263)

Další osoby, které mají zájem na výsledku řízení, se mohou správní orgánu přihlásit a jsou považováni za vedlejší účastníky řízení. (Hendrych, 2016, s. 264)

V případě, že je řízení zahájeno z moci úřední správním orgánem, jsou za účastníky považovány osoby, o jejichž právech a povinnostech má být rozhodnuto. (Hendrych, 2016, s. 263)

Účastník správního řízení má především právo:

- Podat návrh na zahájení řízení
- Být zastoupen
- Podat odvolání či rozklad
- Podat návrh na obnovu řízení
- Být vyzooměn o ústním jednání
- Nahlížet do spisu
- Namítat podjatost úřední osoby. (Hendrych, 2016, s. 264)

Mezi povinnosti účastníka patří:

- Prokázat svou totožnost
- Označit důkazy na podporu svých tvrzení
- Součinnost
- Nahradiť náklady řízení v případech uvedených v § 79 odst. 5, 6 SpŘ. (Hendrych, 2016, s. 265)

2.3 Zahájení a průběh správního řízení

Správní řízení obsahuje několik fází. Na začátku je nutné zahájení řízení. Řízení můžeme zahájit na žádost účastníka, tedy podle zásady dispoziční. Druhou možností je zahájení z moci úřední, podle zásady oficality.

Řízení je považováno za zahájené dnem, kdy podezřelý z přestupku obdrží oznámení o zahájení řízení. (Přestupkové řízení, 2018)

Správní řízení probíhá zpravidla písemnou formou. Ústní jednání je možné v případech, kdy to předepisuje zákon nebo v případě, kdy je to pro plnění účelu řízení nutné. (Hendrych, 2016, s. 265)

V každém řízení je veden spis, který eviduje podání, protokoly, záznamy a další doklady. Tento spis je přístupný pro účastníky řízení a jejich zástupce, jiné osoby musí splnit zákonné podmínky. (Hendrych, 2016, s. 266)

Správním orgánu vznikají v rámci správního řízení finanční náklady, které zahrnují především opatřování důkazů, úhradu hotových výdajů, náklady na doručování atd.

Mezi náklady, které hradí účastníci řízení, patří například úhrada správního poplatku. Jestliže účastník vyvolal řízení porušením své právní povinnosti, je správní orgán oprávněn účastníku řízení nahradit část nákladů řízení paušální částkou. Ve sporném řízení je správním orgánem přiznána účastníkovi, který plně uspěl, náhrada nákladů potřebných k účelnému uplatňování nebo bránění práva proti účastníkovi, který v řízení neuspěl. (Hendrych, 2016, s. 268)

2.3.1 Správní řízení při řešení přestupků v silničním provozu

Některé druhy přestupků je možno projednat ve zkráceném řízení. Do zkráceného řízení spadá blokové a příkazní řízení.

V blokovém řízení se dá uložit pokuta za předpokladu, že obviněnému nestačí domluva a také je obviněný ochotný tuto pokutu zaplatit. Není-li pachatel schopen uhradit pokutu na místě, je mu vydán blok na nezaplacenou pokutu na místě s poučením o způsobu úhrady, lhůtě splatnosti a případných následcích nezaplacené pokuty. (Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení, ©2010-2018)

Například při překročení povolené rychlosti nebo u dalších vybraných dalších závažných přestupků jsou zaznamenány trestné body.

K uložení pokuty je oprávněna Policie České republiky nebo dopravní hlídka městského nebo místního správního orgánu. Výše pokuty je stanovena právními předpisy. (Dopravní přestupky, ©2014.)

Příkazním řízením se koná v případě, že je k dispozici dostatek důkazů. Správní orgán v tomto případě vydá tzv. příkaz, který obsahuje kromě výroku o porušení předpisů i výši pokuty a zpravidla i krátké odůvodnění. Pokud pachatel s příkazem nesouhlasí, může podat do přesně stanoveného termínu tzv. odpor. Odpor má odkladný účinek. Následně příslušný správní orgán zahájí standardní správní řízení.

V případě správního řízení si správní orgán pozve obviněného k ústnímu jednání, kde předloží důkazy, které jsou proti obviněnému k dispozici. Obviněný se může proti těmto důkazům vyjádřit a obhájit se. Po prošetření přestupku a zhodnocení důkazů je vydáno správním orgánem rozhodnutí, ve kterém je stanovena výše pokuty, případně sankce v podobě zákazu

řízení po určitou dobu s odůvodněním. Proti tomuto rozhodnutí je možno podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení rozhodnutí.

Pokud je obviněnému prokázána vina, je povinen zaplatit kromě pokuty také náklady správního řízení, jejichž výše je 1 000 Kč. (Správní řízení, příkazní řízení a blokové řízení (bloková pokuta), ©2015)

2.4 Odvolací orgány

„Správní řízení je v našich právních podmínkách již téměř tradičně ovládáno – mimo jiné – zásadou dvouinstančnosti.“ (Malast, 2018)

Účastník řízení může podat odvolání proti rozhodnutí správního orgánu v prvním stupni, pokud není jinak stanoveno zákonem. Odvolání je nutno podat do patnácti dnů ode dne rozhodnutí tomu orgánu, který jej vydal. Odvolání může mít buď suspenzivní, nebo devolutivní účinek. Suspenzivní účinek znamená, že rozhodnutí nesmí nabýt právní moci, dokud není odvolání vyřízeno. Odkladný účinek je v některých případech vyloučen přímo zákonem, z určitých důvodů smí být vyloučen i správním orgánem. V případě že je účinek odvolání devolutivní, je rozhodování přeneseno na odvolací orgán, kterým je nejbližší nadřízený správní orgán. (Hendrych, 2016, s. 272)

„Odvolací orgán přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení s právními předpisy z úřední povinnosti. K vadám řízení však odvolací orgán nepřihlédne, pokud nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.“ (Hendrych, 2016, s. 272)

V případě, že odvolací orgán dojde k závěru, že je napadané rozhodnutí nezákonné nebo nesprávné, může napadané rozhodnutí:

- Zrušit nebo zastavit, protože vady jsou takového charakteru, že v zahájeném řízení není možno z úřední moci dále pokračovat.
- Změnit
- Zrušit a věc vrátit k novému projednání správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal (Hendrych, 2016, s. 272)

Dále může z důvodů věcným nebo formálních odvolání zamítnout. Pokud vzal účastník odvolání zpět a nebylo-li ve věci podáno další odvolání, odvolací řízení se zastaví.

Proti rozhodnutí odvolacího řízení není možno se odvolat. (Hendrych, 2016, s. 273)

2.5 Správní tresty v přestupkovém řízení

Přestupky jsou řešeny v zákonech č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích

Přestupek, se posuzuje podle míry závažnosti, následků a okolností, za kterých byl spáchán. Také se přihlíží k míře zavinění a samotné osobě pachatele. Pokud se to zdá u daného případu dostačující, správní orgán může pachatele jen napomenout. Dále se spáchaný přestupek neřeší. Pokud je pachatel napomenut, není možno uložit pokutu.

Mezi nejčastější správní tresty v přestupkovém řízení patří pokuta či zákaz činnosti. Výše pokuty je u jednotlivých přestupků stanovena zákonem. Zakázat činnost je možné nejdéle na dva roky. Do této doby je započítáno období, kdy byl přestupek projednáván a pachatel po tuto dobu nesměl činnost vykonávat. Je možno zákaz po polovině doby výkonu trestu zrušit, a to v případě, že pachatel prokáže, že další výkon trestu není potřeba. Nejčastěji se zákaz ukládá u přestupků spáchaných v dopravě.

V případě, že nebylo uloženo propadnutí věci, je možno rozhodnout o zabrání věci, a to v případě, že tato věc patří pachateli a pokud je to vyžadováno pro bezpečnost osob nebo majetku. Zabrané věci propadají státu. (Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení, ©2010-2018)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ U ODVOLACÍHO ORGÁNU

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, je odvolacím a přezkumným orgánem, který řeší napadená rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ve druhém stupni správního řízení, a tedy potvrzuje, mění a ruší rozhodnutí ORP, přezkoumává v přezkumném řízení z úřední povinnosti prvostupňová rozhodnutí, jestliže lze pochybovat o tom, že byly vydány v souladu s právními předpisy.

Pro řízení o odvolání platí ustanovení §§ 96-98 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a podpůrně také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Po doručení správního spisu z obce s rozšířenou působností, který byl napaden v rámci odvolacího řízení, je případ zaevidován do spisového systému krajského úřadu a bezprostředně je přidělen oprávněné úřední osobě, která dokončí evidenci, ověří kompletnost doručené dokumentace a provede předběžné posouzení případu. Oprávněná úřední osoba musí splňovat předpoklady stanovené zákonem č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků, kde kromě obecných požadavků na úředníka, musí dle §21 tohoto zákona prokázat zkouškou zvláštní odbornou způsobilost k výkonu správních činností nejpozději do 18 měsíců od vzniku pracovního poměru k územnímu samosprávnému celku, nebo ode dne, kdy začal vykonávat činnost, pro kterou je nutné tuto zkoušku absolvovat. Absolvování zkoušky lze nahradit uznáním rovnocennosti vzdělání.

Kromě toho budou muset oprávněné úřední osoby nejpozději od 1. 1. 2023 splňovat rovněž požadavky specifikované v § 111 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, tzn. mít vysokoškolské vzdělání nejméně v magisterském studijním programu v oboru právo na vysoké škole v České republice, nebo nejméně bakalářské vzdělání v jiném studijním programu doplněné zkouškou odborné způsobilosti u Ministerstva vnitra, pokud nebude splňovat výjimku stanovenou v přechodných ustanoveních tohoto zákona.

Oprávněná úřední osoba řeší doručený případ, provádí další úkony v rámci správního řízení, výjimečně také dílčí doplnění dokazování. Výsledkem provedeného správního řízení je rozhodnutí, ve kterém je rozhodnuto o podaném odvolání, kde jsou vypořádány všechny vznesené námitky. Rozhodnutí je následně doručeno účastníkům řízení, přičemž dle §91, odst. 1 správního řádu se proti tomuto rozhodnutí odvolacího orgánu již nelze dále odvolat.

Toto rozhodnutí však lze napadnout správní žalobou na soudní přezkum. Jedná se o ústavně zaručený institut dle článku 36 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Správní soudy zajišťují tuto agendu dle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní. Žalobce se zpravidla domáhá zrušení rozhodnutí odvolacího správního orgánu, nebo vyslovení jeho nicotnosti. Žalobu lze podat do dvou měsíců od doručení konečného rozhodnutí správního orgánu u příslušného krajského soudu. Krajský soud rozhodne o žalobě zpravidla ve lhůtě jednoho roku až dvou let.

Využití tohoto právního nástroje je v podmínkách Krajského úřadu Zlínského kraje časté. Žalobu podávají neuspokojení účastníci řízení nebo jejich zástupci. Vyjádření k žalobě zpracovávají oprávněné úřední osoby a zasílají je soudu, včetně kompletní spisové dokumentace z prvního i druhého stupně správního řízení. Na žádost účastníků řízení může krajský soud rozhodnout, že proběhne jednání u soudu, nebo se jednání uskuteční bez účastníků. Výsledkem řízení je rozhodnutí soudu.

Pokud není účastník řízení spokojen s výsledkem rozhodnutí krajského soudu, může následně podat kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Tento soud rozhoduje zpravidla také do jednoho roku až dvou let. Proti rozhodnutí Nejvyššího správního soudu již není opravný prostředek přípustný. Využití tohoto způsobu napadení rozhodnutí krajských soudů je v podmínkách Krajského úřadu Zlínského kraje časté. Kasační stížnost podává zpravidla neúspěšný žalobce, ale výjimečně také Krajský úřad Zlínského kraje v případě, že nesouhlasí s rozhodnutím krajského soudu a má dostatečné právní argumenty pro napadení soudního rozhodnutí. Pro vyhotovení kasační stížnosti a zastoupení u Nejvyššího správního soudu je nutné právní vzdělání odpovídající výkonu advokacie.

Výjimečně se vyskytují také případy, kdy účastník řízení, který neuspěje s kasační stížností, se obrátí na Ústavní soud s ústavní stížností. Ústavní stížností se může stěžovatel domáhat podle čl. 87 odst. 1 písm. d) Ústavy České republiky zrušení rozhodnutí, pokud má podezření že jím byla porušena jeho ústavní práva vyplývající z čl. 38 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Využití tohoto institutu je však u případů řešených na Krajském úřadu Zlínského kraje výjimečné.

Stát delegoval pravomoci k řešení těchto přestupků, v rámci přenesené působnosti, na územní samosprávné celky. Obce s rozšířenou působností Zlínského kraje projednávají tyto přestupky prostřednictvím svého obecního úřadu v prvním stupni správního řízení. Jedná se zde o těchto 13 obcí:

- Bystřice pod Hostýnem
- Holešov
- Kroměříž
- Luhačovice
- Otrokovice
- Rožnov pod Radhoštěm
- Uherský Brod
- Uherské Hradiště
- Valašské Klobouky
- Valašské Meziříčí
- Vizovice
- Vsetín
- Zlín

3.1 Analýza správního řízení u přestupků v silničním provozu ve Zlínském kraji z pohledu odvolacího orgánu

Přestupky v silničním provozu souvisejí zejména s porušováním zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) a prováděcích předpisech. Ve správním řízení jsou řešeny přestupky, které nebyly vyřešeny příkazem na místě, nebo které nelze na místě projednat (např. zákaz činnosti dle § 125c, odst. 6 zákona o silničním provozu). Postupuje se v souladu se zákonem č. 250/2016 Sb., o některých přestupcích a řízení o nich.

3.1.1 Druhy řešených přestupků a dalších podání

V podmínkách Krajského úřadu Zlínského kraje jsou řešeny v odvolacím řízení různé druhy přestupků a podání.

Nejčastěji jsou to dle zákona č. 361/2000 Sb. tato provinění:

- § 118c - zadržení řidičského průkazu po pozitivním testu na alkohol nebo jiné návykové látky, nebo odmítnutí podrobit se vyšetření na alkohol a jiné návykové látky
- § 123f – námitky proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů
- § 125f – přestupky provozovatele vozidla
- § 94, odst. 1 – pozbytí zdravotní způsobilosti
- § 125c, odst. 1, písm. d) – odmítnutí podrobit se vyšetření na ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou
- § 125c, odst. 1, písm. f), bod 2. – překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/hod. a více, nebo mimo obec o 50 km/hod. a více
- § 125c, odst. 1, písm. f), bod 3. - překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/hod. a více, nebo mimo obec o 30 km/hod. a více
- § 125c, odst. 1, písm. f), bod 4. - překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/hod., nebo mimo obec o méně než 30 km/hod.
- § 125c, odst. 1, písm. f), bod 7. - předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno
- § 125c, odst. 1, písm. k) - jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II zákona č. 361/2000 Sb.

3.1.2 Statistické meziroční srovnání počtu řešených přestupků

Tabulka 2: Počty odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK v oblasti silničního provozu a registru vozidel

ORP/Rok	2015	2016	2017	2018	Průměr
Bystřice pod Hostýnem	14	7	8	12	10
Holešov	13	12	13	6	11
Kroměříž	50	50	41	39	45
Luhačovice	15	21	12	17	16
Otrokovice	15	19	30	26	23
Rožnov pod Radhoštěm	10	13	10	20	13
Uherský Brod	46	33	36	35	38
Uherské Hradiště	131	54	52	54	73
Valašské Klobouky	11	14	15	12	13
Valašské Meziříčí	38	47	67	89	60
Vizovice	15	19	12	7	13
Vsetín	61	62	44	45	53
Zlín	108	96	67	57	82
Městské policie	14	11	12	7	11
Ostatní	5	1	1	1	2
Celkem	546	459	420	427	463

(Zdroj: vlastní zpracování)

V tabulce 2 jsou uvedeny počty podání odvolacích a přezkumných řízení, doručených Krajskému úřadu Zlínského kraje v jednotlivých letech od roku 2015 do roku 2018 v členění dle jednotlivých ORP ve Zlínském kraji, od městských policií a ostatní podání. Podání doručená z městských policií se většinou týkala posouzení náležitostí pokutových bloků v přezkumném řízení. Lze konstatovat, že počet podání se od roku 2016 přibližně stabilizoval. Z přehledu nelze dovodit pravidlo, že s počtem obyvatel města stoupá počet případů, zasílaných k řešení nadřízenému orgánu. Tuto skutečnost ovlivňují různé faktory, např. délka silniční sítě v daném regionu, hustota provozu vozidel, počty chodců, pohybujících se po silnicích mimo chodníky, počty cyklistů apod. Také je nutno vzít v úvahu kvalitu vydávaných rozhodnutí příslušným úřadem, která může souviset s vyšší fluktuací pracovníků apod. Kvalitněji zpracovaná rozhodnutí neskýtají tolik možností pro jeho napadení odvoláním, než méně kvalitně zpracovaná rozhodnutí.

Je nutno zmínit také skutečnost, že v posledních čtyřech letech se někteří přestupci nechávají zastupovat subjekty, které nabízejí na internetu placené služby s nabídkou zajištění beztrestnosti v oblasti přestupků v silničním provozu. V rámci správního řízení a nedokonalostí v našem právním řádu se snaží zejména ovlivněním procesu správního řízení dosáhnout zrušení obvinění a beztrestnost pachatele přestupku. Je možno konstatovat, že i u jednoduchých přestupků, např. nesprávného parkování vozidla, dochází až k soudnímu přezkumu těchto případů. Tím jsou zatěžovány soudy a může dojít k průtahům u mnohem nebezpečnějších a procesně složitějších případů. V těchto případech nejsou výjimkou ani čtyřicetistránková odvolání, která obsahují množství námitek, které musí správní orgán ve svém rozhodnutí náležitě vypořádat.

Personální obsazení oddělení, které tato podání zpracovává na Krajském úřadu Zlínského kraje, se také průběžně obměňuje a v roce 2019 dochází k postupné stabilizaci na 5 oprávněných úředních osob, které se předmětnou činností zabývají.

3.1.3 Výsledky odvolacího řízení

Výsledky odvolacích a přezkumných řízení na Krajském úřadu Zlínského kraje závisí především na kvalitě rozhodnutí zpracovaného v první stupni správního řízení na ORP. Z níže uvedeného přehledu v tabulce 3 jsou zřejmé počty rozhodnutí a vyřízení podání dle jednotlivých let. O jednotlivých případech rozhodují oprávněné úřední osoby krajského úřadu Zlínského kraje samostatně, včetně podpisu podání nebo rozhodnutí. Z přehledu je možné vysledovat trend zlepšování kvality rozhodnutí prvostupňových orgánů, neboť se snižuje počet rozhodnutí, které by bylo nutné odvolacím orgánem měnit, zvyšuje se počet potvrzených rozhodnutí ORP, snižuje se počet rušených rozhodnutí ORP a vrácených k dalšímu řízení a snižuje se počet rozhodnutí ORP, které bylo nutno zrušit a správní řízení ukončit. Uvedený zlepšující se trend je možno přičíst kvalitnější metodické práci odvolacího orgánu, zkvalitňováním zákonů (např. vydán nový zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s účinností od 1. 7. 2017) a také bylo započato s potíráním praktik nestandardních zástupců obviněných, i když tyto skupiny vyhledávají stále další postupy, kterými by mohly ovlivnit zejména proces správního řízení. Mnohdy jsou zejména pracovníci na ORP vystavováni velkému tlaku, vyhrožování a dehonestování jejich osobnosti, při jednáních s těmito zástupci.

Samostatnou kapitolou jsou přestupky spáchané na našem území cizinci.

Tabulka 3: Přehled způsobů vyřešení jednotlivých odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK

Druh řešení/rok	2015	2016	2017	2018	Průměr
Jiný způsob vyřízení podání	39	32	38	39	37
Rozhodnutí ORP se mění a potvrzuje	66	72	56	54	62
Odvolání je nepřipustné	4	5	6	5	5
Odvolání je opožděné - zamítnuto	26	15	20	9	18
Rozhodnutí ORP se potvrzuje	248	168	167	179	191
Přezkum - rozhodnutí ORP se ruší	4	4	4	5	4
Přezkum - rozhodnutí ORP se ruší a vrací na ORP k dalšímu řízení	6	8	11	11	9
Přezkum nezahájen - rozhodnutí ORP je platné	28	23	21	41	28
Rozhodnutí ORP se ruší se a vrací na ORP k dalšímu řízení	85	93	74	59	78
Rozhodnutí ORP se ruší a případ zastavuje	40	39	23	18	30
V řešení	0	0	0	7	2
Celkem	546	459	420	427	463

(Zdroj: vlastní zpracování)

3.1.4 Kontroly na ORP a metodika

Krajský úřad Zlínského kraje provádí pravidelně na ORP kontroly přenesené působnosti v souladu s § 67 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), v platném znění, a ustanoveními § 129 a §129b zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

Jsou prováděny kontroly výkonu přenesené působnosti na úseku agendy projednávání přešupků souvisejících s provozem na pozemních komunikacích a na úseku agend řídičů, včetně poskytování informací, dále na úseku agendy v oblasti provozování taxislužby, agendy provozování stanic měření emisí, agendy registru silničních vozidel a schvalování technické způsobilosti jednotlivě dovezených silničních vozidel, včetně poskytování informací, a na úseku agendy projednávání přešupků souvisejících s prováděním nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel, včetně poskytování informací.

Příslušná kontrola výkonu přenesené působnosti svěřené orgánům obce se zahajuje předáním pověření ke kontrole tajemníkovi obce. Kontrolní komise se většinou skládá z 3-4 úředníků, v čele s vedoucím kontrolní skupiny. Zpravidla jsou ORP kontrolovány jedenkrát za dva roky, v případě kontrolních zjištění bývá kontrola zpravidla v následujícím roce, nebo operativně.

V rámci prováděných kontrol je rovněž prováděna metodická pomoc na kontrolovaném úseku, případně i v dalších oblastech přenesené působnosti spadajících do kompetence kontrolujících.

Poskytování metodické pomoci ORP krajským úřadem vyplývá z ustanovení § 61 odst. 3 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) a § 67 odst. 1 písm. c) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení). Nejčastější formy poskytování metodické pomoci jsou individuální telefonické a e-mailové konzultace, pořádání seminářů a zejména pracovních porad.

3.2 Analýza správního řízení u přestupků vzniklých překročením hmotnostních parametrů a rozměrů vozidel z pohledu odvolacího orgánu

Přestupky vzniklé překročením hmotnostních parametrů a rozměrů vozidel v silničním provozu jsou specifikovány zejména v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a prováděcích předpisech. Kraje zajišťují kontrolní vážení vozidel na silnicích I., II., a III. tříd ve svém územním obvodu v součinnosti s Policií ČR nebo celními úřady.

Zlínský kraj, patrně jako jediný kraj v ČR, provozuje nízkorychlostní kontrolní váhu silničních motorových vozidel a jízdních souprav v České republice. Tato váha je situována v prostoru bývalého hraničního přechodu ve Starém Hrozenkově na silnici první třídy I/50 a vážení zajišťuje právnická osoba na základě příkazní smlouvy, uzavřené se Zlínským krajem na základě výběrového řízení. Vážení vozidel probíhá v přidruženém pruhu, do kterého je vážní zařízení zabudováno. Vážení je plně automatizované s využitím výpočetní techniky pro vyhodnocení přestupků a uskutečňuje se v nepravidelných termínech za účasti Policie ČR nebo Celní správy. Pokud probíhá vážení, jsou vozidla s okamžitou hmotností nad 3,5 t odkláněna proměnným dopravním značením na přidružený pruh, kde jsou podrobena kontrolnímu vážení. Rychlost vozidel je omezena do 10 km/hod. Pokud je identifikováno porušení zákona, je vozidlo odkloněno za účasti policisty, nebo celníka na přilehlé parkoviště, kde proběhne vyhodnocení vážení s řidičem a tisk dokumentů, které obsahují údaje v souladu s prováděcím předpisem. Správní řízení se dále rozpadá na dvě části. Přestupek řidiče

vozidla s ním řeší na místě policista nebo celník a přešupek provozovatele vozidla je následně postoupen k provedení správního řízení do obce s rozšířenou působností, v jejímž správním obvodu kontrolní vážení proběhlo – v tomto případě řeší přešupek ORP Uherský Brod.

Kromě kontrolního vážení, které je prováděno ve Starém Hrozenkově, provádí vážení smluvně pro Zlínský kraj také státní příspěvková organizace Centrum služeb pro silniční dopravu. Toto vážení je prováděno na mobilních váhách na různých místech kraje a tam, kde jsou k tomu vhodné podmínky (drsnot povrchu, svažitost atd.) za účasti Policie ČR nebo Celní správy. Vážení je prováděno na parkovištích a odstavných plochách mimo silnici, protože vyžaduje zastavení a stání na přenosné váze, která vyhodnotí hmotnostní parametry a následně je proveden tisk předepsaných dokumentů. Odklonění může být provedeno maximálně do vzdálenosti 16 km pro cestu tam a zpět. Správní řízení se tak jako v prvním případě rozpadá na řízení na místě s řidičem a na řízení s provozovatele vozidla, které řeší ORP v jejímž územním obvodu bylo vážení uskutečněno. Ve Zlínském kraji je toto vážení prováděno doplňkově v relativně malém počtu případů (přibližně maximálně 30 případů ročně).

Policie nebo celní úřady mohou provádět kontrolní vážení také samostatně, zpravidla na mobilních váhách. Součástí kontroly může být také kontrola dodržení předepsaných rozměrů vozidel.

Krajský úřad Zlínského kraje je v případech tohoto typu správního řízení druhostupňovým správním orgánem, prvostupňovým správním orgánem jsou obce s rozšířenou působností Zlínského kraje.

Kromě výše uvedených systémů vážení vozidel existuje také systém vážení vozidel za jízdy, bez jejich odklání z běžného provozu, tzv. vysokorychlostní vážení. Kontrolní vážení vozidel tímto způsobem je zakotveno i v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v § 38a. Tento systém není v České republice zatím více rozšířen, určité pokroky v něm dělá firma CROSS Zlín, jak vyplývá z článku v Hospodářských novinách. Určitou překážkou v širším rozšíření tohoto systému může být přesnost vah a udržení této přesnosti po dobu životnosti komponentů, zabudovávaných do komunikace a zajištění homologace vah u Českého metrologického institutu. (Zlínská firma zdokonalila vážení kamionů za jízdy. Pomocí optických vláken dokáže změřit nejenom váhu, ale i šířku vozu či podhuštěná kola, 2018)

Tabulka 4: Počet kontrolovaných vozidel, přetížených vozidel a procent přetížených zjištěných vozidel na nízkorychlostním kontrolním vážení ve Starém Hrozenkově

Rok	Zkontrolováno vozidel	Přetíženo vozidel	% přetížených vozidel
2015	21 840	612	2,80
2016	23 759	546	2,30
2017	18 969	620	3,27
2018	20 106	598	2,97
Průměr	21 169	594	2,84

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z tabulky 4 jsou zřejmé vysoké počty zkontrolovaných vozidel na nízkorychlostní kontrolní váze ve Starém Hrozenkově v jednotlivých letech. Důvod kolísání v jednotlivých letech nelze analyzovat bez detailních údajů, pouze lze dovozovat, že např. nižší počet zkontrolovaných vozidel o přibližně 2 tisíce vozidel, proti průměru, může souviset např. s omezenými možnostmi Policie ČR a Celní správy k četnosti kontrol. Lze rovněž dovodit, že vyšší procento přetížených vozidel patrně ukazuje na to, že při nižším počtu zkontrolovaných vozidel docházelo k četnějšímu zjištění přetížených vozidel.

Tabulka 5: Počet přetížených vozidel zjištěných Centrem služeb pro silniční dopravu

Rok	Zkontrolováno vozidel	Přetíženo vozidel
2015	33	33
2016	33	33
2017	24	24
2018	9	9
Průměr	25	25

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z tabulky 5 vyplývají počty kontrol, provedené Centrem služeb pro silniční dopravu na mobilní váze, při kterých kontrolovaná vozidla byla přetížena. Počty všech zkontrolovaných vozidel nejsou k dispozici.

Tabulka 6: Počet přetížených vozidel celkem včetně Starého Hrozenkova a Centra služeb pro silniční dopravu

Rok	Zkontrolováno vozidel	Přetíženo vozidel	% přetížených vozidel
2015	21 873	645	2,95
2016	23 792	579	2,43
2017	18 993	644	3,39
2018	20 115	607	3,02
Průměr	21 193	619	2,95

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z tabulky 6 vyplývají počty kontrol, při kterých bylo provedeno kontrolní vážení vozidel, provedené ve Zlínském kraji, které zajišťoval Zlínský kraj.

3.2.1 Druhy řešených přestupků

V podmínkách Krajského úřadu Zlínského kraje jsou řešeny v odvolacím řízení různé druhy přestupků a podání.

Nejčastěji jsou to dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, prováděcí Vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel a Vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel tato provinění:

- Překročení největší povolené hmotnosti 18 t u vozidel se 2 nápravami
- Překročení největší povolené hmotnosti na nápravu 18 t u vozidla dvojnápravového s rozvorem od 1,3m do 1,8m
- Překročení největší povolené hmotnosti na nápravu 11,5 t u jednotlivé hnací nápravy

Tabulka 7: Počty odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK v oblasti kontrolního vážení vozidel

ORP/Rok	2015	2016	2017	2018	Průměr
Bystřice pod Hostýnem					
Holešov					
Kroměříž				1	1
Luhačovice					
Otrokovice					
Rožnov pod Radhoštěm					
Uherský Brod	40	24	29	38	33
Uherské Hradiště					
Valašské Klobouky					
Valašské Meziříčí		3			3
Vizovice					
Vsetín	1				1
Zlín					
Městské policie					
Ostatní					
Celkem	41	27	29	39	34

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z tabulky 7 vyplývá, že většina případů byla doručena z ORP Uherský Brod, kde je koncentrována většina správních řízení, které ve Zlínském kraji probíhají v oblasti kontrolního vážení vozidel.

3.2.2 Ekonomicko – právní důsledky překročení hmotnostních parametrů

Ekonomické a právní důsledky překračování hmotnostních parametrů se projevují jak na straně přestupců, tak na straně ORP, která konkrétní případ vyřizuje a také na straně rozpočtu Zlínského kraje a u státních silnic také v příjmech státu (Státního fondu dopravní infrastruktury - SFDI).

U přestupků, zjištěných na váze ve Starém Hrozenkově, je řešen na místě zjištěného přestupku řidič vozidla zpravidla pokutou, udělenou PČR nebo celním úřadem, v následném správním řízení je pak řešen přestupek provozovatele vozidla nebo jízdní soupravy, která překročila hmotnostní parametry. Z hlediska ekonomických dopadů do hospodaření ORP, kraje a SFDI je důležité, zda byla ve správním řízení vyměřena provozovateli vozidla pokuta a následně také skutečně zaplacená. V případě zaplacení pokuty se pokuta rozdělí poměrem

stanoveným v § 43, odst. 3, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tj. Zlínský kraj obdrží 45% zaplacené pokuty, vlastník komunikace I/50 – stát, prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury obdrží 40% a ORP Uherský Brod obdrží 15%. Je možno konstatovat, že se jedná o určitou anomálii, neboť stát inkasuje prostředky z pokut, ale přímo se nepodílí na zajišťování kontrolního vážení.

Břemeno vymáhání pokut u pravomocných rozhodnutí náleží v tomto případě ORP Uherský Brod. Krajský úřad Zlínského kraje je odvolacím orgánem, ale kromě toho je v souladu s § 38a, odst. 3 a) zákona č. 13/1997 Sb. odpovědný za zajišťování kontrolního vážení, i když není vlastníkem komunikace I. třídy, na které probíhá kontrolní vážení. Zajišťování kontrolního vážení na komunikaci I/50 ve Starém Hrozenkově zajišťuje smluvně pro kraj subjekt, vzešlý z výběrového řízení s tím, že za porušení, zjištěné na kontrolní váze, je prováděna měsíčně sjednaná úhrada. Vážení je prováděno se souhlasem vlastníka silnice, tj. státu, který udělil souhlas prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic.

Níže je uveden přehled rozpočtových příjmů a výdajů Zlínského kraje, související s kontrolním vážením v časové řadě.

Tabulka 8: Příjmy a výdaje související s kontrolním vážením vozidel v tis. Kč

Rok	Příjmy			Výdaje	Rozdíl
	Náhrady nákladů vážení	Pokuty	Celkem	Platby za zajištění vážení	Rozdíl příjmů a výdajů
2012	132	126	258	495	-237
2013	1 487	1 199	2 686	2 185	501
2014	2 120	1 399	3 519	2 772	747
2015	2 422	1 520	3 942	2 621	1 321
2016	672	1 691	2 363	2 382	-19
2017	28	1 773	1 801	2 569	-768
2018	12	2 151	2 163	2 371	-208

(Zdroj: Rozpočet Zlínského kraje, vlastní zpracování)

V přehledu v tabulce 8 se z pohledu Zlínského kraje promítla nepříznivě změna zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích k 31. 12. 2015, kdy byly zrušeny tzv. náhrady nákladů vážení v paušální výši 6 tis. Kč, které byly povinně hrazeny subjektu, zajišťujícímu kontrolní vážení vozidel, provozovatelem přetíženého vozidla, kromě vyměřené pokuty.

Od roku 2016 dobíhaly pouze platby již vyměřených náhrad nákladů vážení a nové se již nevyměřovaly. Zlínský kraj zajišťuje kontrolní vážení i přes nepříznivou bilanci, protože základním účelem kontrolního vážení není ekonomický přínos, ale především zvyšování úrovně bezpečnosti silničního provozu a omezení devastace silnic přetíženými vozidly.

Kromě toho na základě změny zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je již od 1. 10. 2018 možnost vybírání kaucí od provozovatelů přetížených vozidel a tím by mělo dojít k lepší vymahatelnosti uložených sankcí. Kauci vybírá příslušník Policie ČR, nebo celní úřad.

Právní následky proběhlého správního řízení, vyplývajícího z kontrolního vážení vozidel, mohou u viníků přestupků, kteří mají sídlo na území ČR a nezaplatili pokutu, skončit exekucí na účtu, případně návrhem na insolvenční řízení. U zahraničních viníků přestupků je situace obtížnější, protože vymáhání je omezeno mezinárodními smlouvami a různými restrikcemi.

V případě, že obviněný nesouhlasí s rozhodnutím o odvolání, vydaným Krajským úřadem Zlínského kraje, není již oprávněn podávat další odvolání. V této situaci může viník přestupku podat správní žalobu u příslušného krajského soudu, případně dalším oprávněným prostředkem může být kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu.

V oblasti kontrolního vážení využilo zatím možnosti podání správní žaloby u Krajského soudu v Brně proti rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje celkem 11 subjektů, z toho 9 žalob bylo již rozhodnuto, 8 ve prospěch kraje, 1 v neprospěch kraje. K nejvyššímu správnímu soudu podal kasační stížnost jeden subjekt a Nejvyšší správní soud rozhodl ve prospěch kraje, jednu kasační stížnost podal Krajský úřad Zlínského kraje a o této kasační stížnosti není dosud rozhodnuto. Statistika soudních řízení, vyplývajících z kontrolního vážení vozidel, je zahrnuta v celkových hodnotách, uvedených v kapitole č. 4.

4 STATISTIKA SOUDNÍCH ŘÍZENÍ

4.1 Statistika následných soudních řízení

V návaznosti na průběh správního řízení, uvedený v kapitole 2 je uvedena v tabulce 9 statistika žalob, podaných přestupci u krajských soudů v Brně a v Ostravě, proti rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje, oddělení dopravy a správních agend, za agendu přestupků v silničním provozu, včetně kontrolního vážení vozidel.

Tabulka 9: Počet žalob podaných u krajských soudů přestupci dle jednotlivých let

Rok	počet podaných žalob (krajské soudy)
2012	17
2013	26
2014	65
2015	73
2016	73
2017	47
2018	30
Celkem	331

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z celkového počtu 331 podaných žalob u krajských soudů bylo k 31. 12. 2018 nerozhodnuto 56 žalob. Z rozhodnutých 275 žalob bylo 87% krajským soudem zamítnuto, odmítnuto nebo zastaveno řízení a pouze u 13% bylo rozhodnuto soudem o zrušení rozhodnutí. Z uvedené skutečnosti vyplývá vysoká úspěšnost Krajského úřadu Zlínského kraje, která je objektivním ukazatelem vysoké kvality rozhodnutí, vyhotovených tímto úřadem.

Obdobná statistika za řízení o kasačních stížnostech, vedených u Nejvyššího správního soudu k 31. 12. 2018 je uvedena v tabulce 10.

Tabulka 10: Počet kasačních stížností podaných u NSS dle jednotlivých let

Rok	Kasační stížnost účastník řízení	Kasační stížnost KÚZK	Kasační stížnosti celkem
2012	3	0	3
2013	4	1	5
2014	4	3	7
2015	20	2	22
2016	27	4	31
2017	28	4	32
2018	34	5	39
Celkem	120	19	139

(Zdroj: vlastní zpracování)

Z celkového počtu 139 podaných kasačních stížností proti rozhodnutí krajských soudů u Nejvyššího správního soudu bylo k 31. 12. 2018 účastníkem řízení podáno 120 kasačních stížností, z toho nerozhodnuto bylo 25 kasačních stížností. Z rozhodnutých 95 kasačních stížností bylo 94% Nejvyšším správním soudem zamítnuto, odmítnuto nebo zastaveno řízení. Z uvedené skutečnosti vyplývá vysoká úspěšnost Krajského úřadu Zlínského kraje u Nejvyššího správního soudu u kasačních stížností podaných účastníkem řízení.

Celkem 19 kasačních stížností bylo k 31. 12. 2018 podáno Krajským úřadem Zlínského kraje, z toho nerozhodnuto bylo 5 kasačních stížností. Z rozhodnutých 14 kasačních stížností bylo 29% Nejvyšším správním soudem zamítnuto, odmítnuto nebo zastaveno řízení. Z uvedené skutečnosti vyplývá nízká úspěšnost Krajského úřadu Zlínského kraje u Nejvyššího správního soudu u kasačních stížností podaných úřadem. U nerozhodnutých kasačních stížností je předpoklad, že některé budou rozhodnuty ve prospěch úřadu.

Z porovnání úspěšnosti kasačních stížností účastníků řízení a krajského úřadu v řízeních u Nejvyššího správního soudu lze vyvodit neoficiální závěr, že Nejvyšší správní soud patrně pouze výjimečně ruší a opravuje rozhodnutí krajských soudů.

5 VYUŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

V současné době je ve Zlínském kraji zřetelný nárůst dopravy, zejména osobní a to se projevuje výrazným zahušťováním dopravy ve špičkách a to zejména v krajském městě. Zahušťování dopravy může generovat nárůst dopravních nehod a zvyšování počtu přestupků v silničním provozu (překračování rychlosti, jízda na červenou, ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami, nesprávný způsob předjíždění, nepozornost apod.). Zlínský kraj, tak jako i ostatní kraje v České republice, je odpovědný za zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou ve svém územním obvodu. Jedou z možností, jak snížit objem provozu osobních vozidel na silnicích v kraji, je snížení počtu cestujících individuální dopravou. Toho je možné dosáhnout navýšením počtu spojů ve veřejné dopravě a přesunutím části cestujících do veřejné dopravy. O to se nyní Zlínský kraj snaží jak v linkové dopravě, tak v drážní dopravě.

V oblasti autobusových linek byla vypsána veřejná zakázka na provozování veřejné linkové dopravy dle jednotlivých oblastí (Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín, Valašské Meziříčí, Valašské Klobouky). Oproti současnému stavu mělo dojít od 15. 12. 2019 k navýšení celkového počtu ujetých kilometrů o 20%. Spoje měly být pravidelnější s modernějšími autobusy. Veřejná zakázka však byla napadena námitkami jednoho subjektu u Úřadu na ochranu hospodářské soutěže a ten veřejnou zakázku v závěru dubna 2019 zrušil. Zlínský kraj následně vypíše nové výběrové řízení.

Ve Zlínském kraji se rovněž plánuje od konce letošního roku zavedení integrovaného dopravního systému, který by měl přinést příznivou cenu jízdného, možnost použití pouze jednoho jízdního dokladu v případě kombinace vlaku a autobusu, včetně garantovaných přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy. Zahájení provozu integrovaného dopravního systému bude však pravděpodobně v souvislosti se zrušením veřejné soutěže na nějakou dobu odloženo. (Radní schválili výběr nových provozovatelů veřejné linkové dopravy, 2019)

V oblasti drážní dopravy nastane změna od 15. 12. 2019. Kromě vlaků Českých drah budou ve Zlínském kraji jezdit také vlaky společnosti ARRIVA. Tyto společnosti nabídly Zlínskému kraji nejnižší nabídkové ceny provozu a zavázaly se splnit požadované standardy. Celkově budou navýšeny vlakové kilometry o 34% ročně oproti stávajícímu stavu. Podle náměstka hejtmána zodpovědného za oblast dopravy by mělo posílení vlakových spojů přispět k zastavení negativního trendu úbytku cestujících a přilákání cestujících nových.

Smlouvy s uvedenými drážními dopravci již byly podepsány 15. 3. 2019. (Hejtman Jiří Čunek podepsal nové smlouvy s železničními dopravci, 2019)

Výše uvedená opatření, pokud budou alespoň částí veřejnosti využita a se zohledněním odkladu pro výběr nových linkových dopravců, mohou významně přispět ke snížení individuální automobilové dopravy a tím ke zmenšení pravděpodobnosti výskytu dopravních přešupků a nehod v silničním provozu a tím ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve Zlínském kraji.

6 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

6.1 Strategie silničního provozu Zlínského kraje na roky 2012 – 2020

Zlínský kraj jako jeden z mála krajů v České republice má svoji krajskou Strategii bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na roky 2012 - 2020, která byla schválena Radou Zlínského kraje již v prosinci 2012. Vychází z Národní strategie silničního provozu 2011-2020 a klade si za cíl snížit do roku 2020 výrazně počet těžce zraněných (o 40% proti roku 2009) a usmrcených osob (o 60% proti roku 2009) na území Zlínského kraje. Následně po schválení strategie byla podepsána společná deklarace samospráv o spolupráci při realizaci strategie, kterou podepsali všichni starostové obcí s rozšířenou působností Zlínského kraje. V deklaraci společně prohlásila zúčastněná města, prostřednictvím svých starostů, společný zájem na plnění strategických cílů a akčního plánu strategie. Plnění akčního plánu je každoročně vyhodnocováno. V listopadu 2018 byla provedena revize a aktualizace krajské strategie.

Strategie bezpečnosti Zlínského kraje má tři hlavní části:

1. Analytickou část
2. Strategický plán
3. Akční plán

V rámci akčního plánu se mohou zapojit kromě samosprávných orgánů také různé spolky, organizace a instituce ve Zlínském kraji.

V každoročním vyhodnocení se hodnotí zejména naplňování základní vize strategie. Poslední vyhodnocení krajské strategie bylo provedeno v roce 2017. Nejdůležitější ukazatele byly vyhodnoceny v tabulce 11.

Tabulka 11: Plnění strategie silničního provozu Zlínského kraje 2012-2020 za rok 2017

Rok	2015	2016	2017 skutečnost	2017 předpoklad	2020 předpoklad
Usmrceno do 24 h	41	27	24	22	17
Těžce zraněno	167	190	167	158	137
Ekvivalent závažnosti	83	75	66	62	51

(Zdroj: Vyhodnocení rok 2017, vlastní zpracování)

V roce 2017 byl ve srovnání s rokem 2016 pokles usmrcených osob o 2. Předpokládalo se ovšem snížení úmrtnosti o 5 osob. Počet těžce zraněných osob klesl o 23, předpoklad však byl snížení těžce zraněných osob o 32. Ekvivalent závažnosti nehod se snížil o 9, ale předpokládalo se snížení o 13.

Z údajů o plnění strategie za rok 2017 lze vyčíst, že došlo k dílčímu zlepšení ukazatelů proti roku 2016, ale předpokladu pro možnost naplnění vize roku 2020 nebylo dosaženo.

6.2 Dotace v rámci BESIP

Zlínský kraj poskytuje každoročně v rámci programu BESIP dotace na realizaci projektů ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Na rok 2019 doporučila Rada Zlínského kraje zastupitelstvu schválit poskytnutí dotací celkem 14 subjektům v objemu 709 tis. Kč. Dotace jsou poskytovány na úpravy přechodů pro chodce, provádění dopravně inženýrských opatření a preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Radou Zlínského kraje byly rovněž schváleny nebo doporučeny ke schválení zastupitelstvu individuální dotace na zajištění provozu dětských dopravních hřišť v celkové výši přes 1 mil. Kč.

Všechny výše uvedené aktivity v rámci realizované Strategie bezpečnosti Zlínského kraje na roky 2012 – 2020 jistě přispějí k tomu, aby v silničním provozu ubylo přestupků při porušování pravidel silničního provozu a pokud bude méně přestupků a nehod, dá se očekávat naplnění očekávání, která jsou ve strategii naplánována.

6.2.1 Ekonomické dopady z BESIP

Z vyhodnocení Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na roky 2012 – 2020 za rok 2017 vyplývá, že předběžná výše celospolečenských ztrát, způsobených nehodovostí v silničním provozu ve Zlínském kraji, v roce 2017 dosáhla částky 3,4 mld. Kč (vyčíslení bylo provedeno Centrem dopravního výzkumu Brno, které zpracovávalo vyhodnocení krajské strategie). Tato částka v absolutní hodnotě odpovídá přibližně jedné třetině výdajů rozpočtu Zlínského kraje v roce 2017 (10,204 mil. Kč).

V porovnání s výdaji, které Zlínský kraj vynaložil na opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve výši 5,21 mil. Kč, tj. 0,5 % výdajů krajského rozpočtu, se jedná o zcela nepatrnou částku (nejsou zde zahrnuty výdaje na zimní a letní údržbu, investice do oprav silnic a mostů).

ZÁVĚR

Při zpracování teoretické i praktické části bakalářské práce jsem zjistila, že proces správního řízení při řešení dopravních přestupků v silničním provozu a přestupků vyplývajících z překročení hmotnostních parametrů vozidel je velmi obsáhlé téma. Celý proces je značně složitý a zaměstnává spoustu pracovníků ve správních orgánech a následně i v řízeních před soudem.

V oblasti přestupků v silničním provozu je ve Zlínském kraji trend snižování počtu rozhodnutí, které by bylo nutné odvolacím orgánem upravovat a rušit. Uvedený zlepšující se trend generuje patrně kvalitnější metodická práce odvolacího orgánu a zkvalitňování legislativy. K zefektivnění práce odvolacích správních orgánů by přispělo zjednodušení zákonů a celého procesu správního řízení a také razantnější potírání činnosti nestandardních zástupců, nabízejícím beztrestnost účastníkům silničního provozu, po uhrazení určité paušální úhrady. Pokud by účastníci silničního provozu nebyli zaštiťováni falešnou představou své beztrestnosti, jistě by se chovali mnohem obezřetněji a opatrněji.

V oblasti kontrolního vážení po vstupu české republiky do EU zanikla na bývalých hraničních přechodech kontrolní místa, na kterých bylo prováděno mimo jiné i kontrolní vážení vozidel na vstupu do ČR a na výstupu z ČR. Dle mého zjištění se podařilo zachovat kontrolní vážení pouze ve Zlínském kraji v oblasti bývalého hraničního přechodu ve Starém Hrozenkově a částečně na jihu Moravy v Lanžhotě, přičemž vážení je prováděno v nepravidelných termínech. Ve Starém Hrozenkově mírně kleslo v roce 2018 procento přetížených vozidel proti roku 2017, ale je vyšší, než bylo v roce 2015. Není tedy možno vyhodnotit, že zavedení kontrol na tomto místě přispělo výrazně k omezení přetěžování vozidel. Jednou z okolností může být skutečnost, že značnou část přetížených vozidel tvoří zahraniční provozovatelé a vzhledem k velmi malé vymahatelnosti práva v zahraničí jsou páčány tyto přestupky opakovaně s vědomím beztrestnosti. Určitou možností zlepšení se jeví zavedení ukládání kaucí Policií ČR a celní správou.

Samostatnou kapitolou je oblast vymahatelnosti práva. V případě zjištění přestupku zahraničního subjektu na našem území je možnost vymáhání prakticky nulová, pokud neexistuje na našem území majetek, ke kterému by mohla být vedena exekuce. V této oblasti jsou diskriminováni účastníci silničního provozu z České republiky, u kterých je vymáhání zajišťováno v extrémních případech exekucí.

V oblasti kontrolního vážení je dle mého názoru a zjištění situace nedořešena systémově v celé ČR, jelikož v důsledku malého počtu plošných kontrol dochází k objíždění kontrolovaných míst, přetěžování vozovek a jejich devastaci. Tomu by bylo možné zamezit zavedením plošných kontrol hmotnosti vozidel. Zde by ovšem patrně končily finanční možnosti krajů a situaci by bylo nutno řešit za přispění státu, nebo EU vybudováním sítě kontrolních míst, na kterých by se kombinovaly systémy vysokorychlostního a nízkorychlostního vážení vozidel. V této oblasti má nezastupitelnou úlohu při jednání s vládními činiteli Asociace krajů ČR.

Dospěla jsem ke zjištění, že k navržení optimalizace procesu správního řízení, by byly nutné rozsáhlejší právní znalosti a návrhy legislativních úprav, které nejsou předmětem této bakalářské práce a přísluší spíše studentům právnických fakult. Pro podrobnější analýzu by také bylo potřebné, dle mého názoru, shromáždit a analyzovat obdobná data, která jsou uvedena v této práci, také z dalších správních orgánů, které vedou správní řízení v prvním a druhém stupni. Zjistila jsem, že se možná taková analýza připravuje na celostátní úrovni. Ministerstvo vnitra ČR totiž shromažďuje přehledy počtu řešených přestupků a sankcí za jednotlivé správní orgány obcí a krajů u přestupků, které nejsou evidovány v celostátním systému evidence trestných činů a přestupků. Povinnost uvedeného výkaznictví byla stanovena v zákoně č. 250/2016 Sb., o některých přestupcích a řízení o nich a poprvé byla data zasílána správními orgány začátkem roku 2019, za přestupky řešené v roce 2018.

Dospěla jsem také k názoru, že by bylo možné celý proces správního řízení urychlit a zefektivnit realizací dílčího opatření, kterým by mohlo být vyřizování jednodušších přestupků, které jsou řešeny soudem, nižšími soudními úředníky. Tím by se uvolnily ruce soudcům pro řešení závažnějších případů a došlo by patrně k celkovému urychlení a zefektivnění práce soudů.

Závěrem bych ráda vyhodnotila velmi kladně iniciativu Zlínského kraje v oblasti hromadné dopravy osob, kde je trend navyšování počtu spojů a zkvalitnění podmínek hromadné dopravy. Pokud by se tato iniciativa podařila a část cestujících by přešla z individuální dopravy na hromadnou, mohl by se snížit na pozemních komunikacích počet provozovaných motorových vozidel. V této souvislosti by mohlo také dojít ke snížení počtu spáchání přestupků a všech navazujících jevů, včetně zlepšení kvality životního prostředí.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BUŠTA, Pavel, Jan KNĚŽÍNEK a Antonín SEIDL, 2013. *Zákon o silničním provozu s komentářem: ve znění 37 novel*. Praha: VENICE MUSIC PRODUCTION, 304 s. ISBN 978-80-904270-4-4.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.

HENDRYCH, Dušan, 2016. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. V Praze: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-624-1

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

MALAST, Jan, 2018. *Přezkumné řízení*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 261 s. ISBN 978-80-261-0772-9.

MONIOS, Jason a Rickard BERGQVIST, (2017). *Intermodal freight transport and logistics*. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group, xxiv, s. 274. ISBN 978-1-4987-8512-9.

NOVÁK, Radek, 2018. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. V Praze: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-041-6.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

PŘIBYL, Pavel, Aleš JANOTA a Juraj SPALEK, 2008. *Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích*. Praha: BEN - technická literatura, 527 s. ISBN 978-80-7300-214-5.

Elektronické zdroje:

Dopravní přestupky [online], ©2014. [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: https://e-justice.europa.eu/content_rights_of_defendants_in_criminal_proceedings_-169-CY-maximizeMS-en.do?clang=cs&idSubpage=5

Hejtman Jiří Čunek podepsal nové smlouvy s železničními dopravci [online], 2019. [cit. 2019-05-13]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/hejtman-jiri-cunek-podepsal-nove-smlouvy-s-zeleznicnimi-dopravci-aktuality-15466.html>

Chůze v silničním provozu [online], 2019. [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Pesky/Chuze-v-silnicnim-provozu>

Jaké byly nejčastější přestupky českých řidičů v roce 2018? [online], 2019. [cit. 2019-05-13]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/jake-byly-nejcastejsi-prestupky-ceskych-ridicu-v-roce-2018-127557>

Jaké sankce lze uložit v přestupkovém řízení [online], ©2010-2018. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://www.pravnlinka.cz/bezplatna-pravni-poradna-zdarma/sankce-v-prestupkovem-rizeni.html>

Kdo jsme [online], ©2019. [cit. 2019-05-13]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

Proč bodový systém? [online], 2019. [cit. 2019-05-09]. Dostupné z: <http://www.bodovy-system.cz/Proc-bodovy-system/>

Přestupkové řízení [online], ©2018. [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://frankbold.org/poradna/kategorie/zakladni-info/rada/prestupkove-rizeni>

Radní schválili výběr nových provozovatelů veřejné linkové dopravy [online], 2019. [cit. 2019-05-13]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/radni-schvalili-vyber-novych-provozovatele-verejne-linkove-dopravy-aktuality-15469.html>

Rozpočet Zlínského kraje [online], [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/rozpocet-zlinskeho-kraje-cl-2559.html>

Správní řízení [online], 2012. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: https://iuridictum.pesina.cz/w/Spr%C3%A1vn%C3%AD_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD

Správní řízení, příkazní řízení a blokové řízení (bloková pokuta) [online], ©2015. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <http://www.prestupkyvdoprave.cz/spravni-rizeni-prikazni-rizeni-a-blokovye-rizeni-blokova-pokuta/>

Statistika nehodovosti [online], ©2019. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Vyhodnocení rok 2017 [online], [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/vyhodnoceni-rok-2017-cl-4449.html>

Zlínská firma zdokonalila vážení kamionů za jízdy. Pomocí optických vláken dokáže změřit nejenom váhu, ale i šířku vozu či podhuštěná kola [online], 2018. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66295560-zlinska-firma-zdokonalila-vazeni-kamionu-za-jizdy-pomoci-opticky-ch-vlaken-dokaze-zmerit-nejenom-vahu-ale-i-sirku-vozu-ci-pod-hustena-kola>

Legislativní dokumenty:

Česko, 2018. Vyhláška č. 209/2018 Sb., ze dne 20. září 2018 o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>

Česko, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Česko, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb. ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

Česko, 1997. Zákon č. 13/1997 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Česko, 2016. Zákon č. 250/2016 Sb. ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250/zneni-20190101>

Česko, 2004. Zákon č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-05-09]. Dostupné také z: https://www.mpsv.cz/files/clanky/1505/z500_2004.pdf

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ORP Obec s rozšířenou působností

KÚZK Krajský úřad Zlínského kraje

SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1: Počet nehod v letech 2016-2018,</i>	<i>16</i>
<i>Obrázek 2: Počet usmrcených osob v letech 2016 – 2018, vlastní zpracování</i>	<i>17</i>
<i>Obrázek 3: Počet zraněných osob v letech 2016 – 2018, vlastní zpracování.....</i>	<i>17</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Vybrané druhy přestupků v silničním provozu</i>	<i>19</i>
<i>Tabulka 2: Počty odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK v oblasti silničního provozu a registru vozidel</i>	<i>36</i>
<i>Tabulka 3: Přehled způsobů vyřešení jednotlivých odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK.....</i>	<i>38</i>
<i>Tabulka 4: Počet kontrolovaných vozidel, přetížených vozidel a procent přetížených zjištěných vozidel na nízkorychlostním kontrolním vážení ve Starém Hrozenkově</i>	<i>41</i>
<i>Tabulka 5: Počet přetížených vozidel zjištěných Centrem služeb pro silniční dopravu</i>	<i>41</i>
<i>Tabulka 6: Počet přetížených vozidel celkem včetně Starého Hrozenkova a Centra služeb pro silniční dopravu</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka 7: Počty odvolání, podnětů na přezkum a dalších podání, doručených z ORP k řešení na KÚZK v oblasti kontrolního vážení vozidel.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabulka 8: Příjmy a výdaje související s kontrolním vážením vozidel v tis. Kč</i>	<i>44</i>
<i>Tabulka 9: Počet žalob podaných u krajských soudů přestupci dle jednotlivých let .</i>	<i>46</i>
<i>Tabulka 10: Počet kasačních stížností podaných u NSS dle jednotlivých let</i>	<i>47</i>
<i>Tabulka 11: Plnění strategie silničního provozu Zlínského kraje 2012-2020 za rok 2017</i>	<i>51</i>