

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Bakalářská práce

**Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností
a plynulostí silničního provozu**

David Bossanyi

© 2024 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

David Bossanyi

Podnikání a administrativa

Název práce

Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Název anglicky

Authorization of a police officer in supervising the safety and smooth traffic flow

Cíle práce

Cílem závěrečné práce je vymezit a posoudit oprávnění příslušníků Policie České republiky při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu (BESIP). Dílčím cílem práce je na základě rozboru platné právní úpravy poukázat na problémy spojené s prováděním policejního dohledu na pozemních komunikacích a navrhnout případné změny ke zlepšení situace a zefektivnění dohledu a prevenci nehodovosti.

Metodika

V teoretické části budou vymezeny základní pojmy jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích a oprávnění příslušníků Policie ČR v této souvislosti. V teoretické části práce bude využita zejména metoda literární rešerše a výkladu právních a služebních předpisů k dané problematice.

V praktické části práce bude využito poznatků z teoretické části práce a jejich aplikace v praxi, kde budou sledovány problémy, které s sebou praxe policejního dohledu přináší. Bude vyhodnoceno, zda jsou dosavadní oprávnění policisty dostačující vzhledem k podmínkám provozu na pozemních komunikacích a nejčastěji páchaným dopravním přestupkům. Bude použita metoda analýzy a dále statistické metody k posouzení četnosti přestupků či dopravní nehodovosti s návrhem opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Doporučený rozsah práce

30-40

Klíčová slova

pozemní komunikace, silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, silniční dohled, Policie České republiky, dopravní policie, policista, oprávnění, účastník silničního provozu, silniční provoz, dopravní přestupky, BESIP

Doporučené zdroje informací

- FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0
- HRDLIČKA, Petr, Jan KNĚŽÍNEK a Petr MLSNA. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.
- MACHUTOVÁ, Marcela, Michal HODBOŇ, Jiří ČADEK, Čeněk SUDEK a Leoš TRŽIL. Století dopravní policie. 2. rozšířené vydání. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 9788090669383.
- MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 288 s. ISBN 978-80-7478-489-7
- ŠEBESTA, Patrik. Zákon o obecní policii: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-455-3.
- ŠTEINBACH, Miroslav. Zákon o Policii České republiky: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. et Mgr. Martin Langpaul

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 13. 6. 2022

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 19. 10. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.3. 2024

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. et Mgr. Martinu Langpaulovi za věnovaný čas a pomoc se zpracováním bakalářské práce.

Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá zákonnými oprávněními policisty při dohledu nad BESIP na pozemnicích komunikacích. V práci došlo k porovnání poměru evidovaných přestupků a trestných činů s dopravními nehodami za pomoci statistických údajů získaných z oficiálních souhrnných přehledů Policie České republiky, Ministerstva dopravy České republiky a v poslední řadě z Českého statistického úřadu. Mezi hlavní ukazatele v podobě tabulek a grafů byly použity počty dopravních nehod, počty zraněných či usmrcených osob při dopravních nehodách, počty evidovaných přestupků a trestných činů účastníky provozu a vývoj počtu vzniku nehod v důsledku předjíždění. Závěr práce obsahuje meziroční srovnání v pětiletém období v rámci hlavních příčin dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel v podobě nepřiměřené rychlosti, nesprávného předjíždění, nedání přednosti a držení hovorového zařízení během jízdy s návrhem na zlepšení pro budoucí vývoj v oblasti přestupků a nehod v silniční dopravě.

Klíčová slova: pozemní komunikace, bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, silniční doprava, Policie České republiky, dopravní policie

Authority of the Police of the Czech Republic in monitoring road safety and traffic flow

Abstract

The bachelor thesis deals with the legal powers of police officers in the supervision of BESIP on roads. The thesis compares the ratio of registered offences and crimes with traffic accidents using statistical data obtained from official summary reports of the Police of the Czech Republic, the Ministry of Transport of the Czech Republic, and the Czech Statistical Office. The main indicators used in the form of tables and graphs were the numbers of traffic accidents, the numbers of persons injured or killed in traffic accidents, the numbers of offences and crimes registered by road users and the development of the numbers of accidents caused by overtaking. The thesis concludes with a five-year comparison of the main causes of accidents caused by vehicle drivers in the form of speeding, improper overtaking, failure to give the right of way and holding a device while driving, with suggestions for improvement for future developments in road traffic offences and accidents.

Keywords: Infrastructure, road safety, smoothness of road traffic, road traffic, Police of the Czech Republic, traffic police

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	13
3.1 Pozemní komunikace	13
3.2 Dopravní nehoda	14
3.3 Bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci	14
3.3.1 Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci	14
3.3.2 Plynulost provozu na pozemní komunikaci	15
3.4 Policie jako subjekt dohledu nad BESIP	15
3.5 Způsoby a metody dohledu nad silničním provozem	16
3.5.1 Způsoby dohledu nad silničním provozem	16
3.5.2 Metody dohledu nad silničním provozem	17
3.6 Přestupek	18
3.7 Bodový systém	19
3.8 Oprávnění Policie ČR při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.....	20
3.8.1 Oprávnění Policie ČR k řízení provozu na pozemních komunikacích.....	20
3.8.2 Oprávnění zastavovat vozidla.....	21
3.8.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel.....	22
3.8.4 Oprávnění k vyzvání řidiče k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla.....	23
3.8.5 Oprávnění k zadržení řidičského průkazu	24
3.8.6 Oprávnění k vyzvání osoby k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.....	24
3.8.7 Oprávnění k zabránění řidiči v jízdě.....	25
3.8.8 Oprávnění k vybírání kauce.....	26
3.8.9 Oprávnění k vyzvání k technické silniční kontrole	27
3.8.10 Oprávnění k vyzvání k podrobení se kontrolnímu vážení	27
3.9 Přímé a nepřímé ukazatele dopravní nehodovosti	28
3.9.1 Přímé ukazatele bezpečnosti	29
3.9.2 Nepřímé ukazatele bezpečnosti	29
4 Vlastní práce.....	30
4.1 Úvod k problematice dopravních nehod	30
4.2 Dopravní nehodovost 2018-2023	30
4.3 Počty přestupků a trestných činů v letech 2018-2022.....	34

4.4	Modifikace statistických údajů.....	35
4.4.1	Rok 2018.....	39
4.4.2	Rok 2019.....	42
4.4.3	Rok 2020.....	45
4.4.4	Rok 2021.....	48
4.4.5	Rok 2022.....	52
4.5	Příčiny vzniku dopravních nehod v letech 2018-2022.....	55
5	Výsledky a diskuse	60
6	Závěr.....	63
7	Seznam použitých zdrojů.....	64
	Seznam tabulek, grafů a příloh.....	66
7.1	Seznam tabulek.....	66
7.2	Seznam grafů.....	66
7.3	Přílohy	66

1 Úvod

Silniční doprava patří v dnešní době již mezi neodmyslitelnou část života. Řidičský průkaz vlastní okolo 62 procent lidí, kteří často cestují do zaměstnání, vozí děti do školky nebo do školy, jezdí do obchodů nebo cestují za památkami či vytouženou dovolenou. V jedné rodině se často nachází nejen jeden, ale také dva nebo tři automobily, a proto jejich celkový počet v Česku každým rokem roste. Není tedy překvapením, že se zvýšeným počtem účastníků silničního provozu dochází také k vyššímu počtu dopravních nehod a zároveň k vyššímu počtu usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody.

Organizace BESIP, která vznikla pod záštitou Ministerstva dopravy, také ve velké míře zvyšuje povědomí lidí, především řidičů v podobě kampaní ohledně dopravních nehod a chování řidičů za volantem. Každým dnem dochází k nižším stovkám dopravních nehod, konkrétně v roce 2020 při nichž každý den zemřela průměrně více než 1 osoba a téměř 5 osob bylo těžce zraněno. V důsledku těchto nepřívětivých statistik schválila vláda České republiky novou strategii BESIP 2021-2030 s cílem snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v rámci dopravních nehod na polovinu, a to do roku 2030 v porovnání s rokem 2020. V lednu roku 2024 vznikl také nový koncept bodového systému se změnami v počtu bodů za určitý přestupek a také se změnami v oblasti výši pokut ve správním řízení, ale také blokové pokuty, která dává Policii České republiky mnohem větší pravomoc v rámci sankcí při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Nový bodový systém, po kterém experti již delší dobu volali se stal skutečností a až čas ukáže, zda tyto změny přispěly k vyšším obavám řidičů ze spáchaných přestupků, tedy k jejich celkovému snížení v rámci silniční dopravy. S nepřetržitým technologickým vývojem v oblasti nových automobilů, které nejenže zvládnou sami udržet jízdní pruh, sledovat dopravní značení nebo nouzově zabrzdit v případě hrozící kolize, čímž sníží důsledek možné havárie, automobily již také zvládnou řídit sami v rámci autonomního řízení a je jen otázkou času, kdy bude většina řidičů vlastnit tento vůz, který by mohl přispět k vyšší bezpečnosti v rámci dopravy společně s nižší nehodovostí, a tak policii ušetřit část práce.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je definovat zákonná oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, zkoumat změny v evidovaných přestupcích a následně vzniklých dopravních nehodách. Část bakalářské práce je věnována výsledkům z porovnání evidovaných přestupků a počtu nehod v silniční dopravě a jejich následné interpretaci, včetně predikce budoucího vývoje v dané oblasti problematiky za pomoci lineární přímky vložené do grafů. Výsledkem práce jsou doporučené návrhy pro zlepšení bezpečnosti v oblasti dopravy a silničního provozu.

2.2 Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou.

Teoretická část bakalářské práce je zpracována na základě informací získaných z české odborné literatury, zákonů a právních textů se zaměřením na charakteristiku základních pojmů v oblasti dopravy, vymezení postavení Policie ČR a jejich práv a povinností, charakteristiku přestupku a bodového systému, vymezení nejčastěji využívaných oprávnění Policie ČR a rozdělení dopravní nehodovosti dle ukazatelů.

V praktické části jsou především využity zdroje v podobě Ministerstva dopravy České republiky, Ministerstva vnitra České republiky, Policie České republiky, Českého statistického úřadu nebo BESIP. Získaná data související s evidovanými přestupky a nehodami v silničním provozu jsou poté analyzována a zpracována do pětiletého období v podobě tabulek či grafů, vytvořených s využitím programu Microsoft Excel 2024 s následným vyhodnocením a vlastním komentářem. V bakalářské práci bude použito citování v podobě harvardského systému.

3 Teoretická východiska

Za účelem hlubšího porozumění tématu se práce nejprve zaměří na vysvětlení základních pojmů v oblasti oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Vysvětleny budou pojmy jako pozemní komunikace, dopravní nehoda nebo bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci.

3.1 Pozemní komunikace

Definici pojmu pozemní komunikace nalezneme v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ Pojem pozemní komunikace je klíčovým pojmem v oblasti silničního práva. Rozděluje se na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelovou komunikaci

Dálnice je zde v § 4 zákona o pozemních komunikacích definována jako komunikace určená k rychlé dálkové a mezistátní dopravě silničními motorovými vozidly. Motorová vozidla se mohou po dálnici pohybovat pouze tehdy, pokud jejich nejvyšší povolená rychlost není nižší než hodnota stanovená v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, dále jen „zákon o silničním provozu.“ Konkrétně je v § 35 odst. 1 uvedena nejnižší rychlost 80 km/h. V úseku dálnice, který prochází obcí je dovolen i provoz motorových vozidel a jiných souprav pro MHD, pokud jejich rychlost není nižší než 65 km/h.

Silnice je v § 5 zákona o silničním provozu definována jako veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice jsou rozděleny na komunikace I., II. a III. třídy, kdy je každá z těchto tříd určena pro jiný charakter dopravy. Mimo obec dle § 18 odst. 3, zákona o silničním provozu platí, že maximální povolená rychlost pro motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg. je 90 km/h. Na komunikaci určené pro motorová vozidla je stanovena nejvyšší rychlost na 110 km/h. Řidiči jiného motorového vozidla mají povoleno jet maximální rychlostí 80 km/h.

Místní komunikací dle zákona o silničním provozu rozumíme veřejně přístupnou pozemní komunikaci, sloužící převážně místní dopravě na území obce, kdy je rozdělena podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do I., II., III. a IV. třídy.

Účelová komunikace je dle § 7 zákona o silničním provozu pozemní komunikace, sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

3.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu definuje ustanovení § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu následovně: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“ Povinnost ohlásit dopravní nehodu Policii ČR vzniká v situaci, pokud dojde k usmrcení či jakémukoliv zranění osoby, dojde k hmotné škodě převyšující zřejmě 100 000 Kč na vozidlech nebo jiných věcech v rámci dopravní nehody, pokud se účastníci nehody nedohodnou na míře účasti na způsobené škodě, nebo pokud byla jakákoliv hmotná škoda způsobena na majetku třetí osobě. Dopravní nehoda se zaznamenává do formuláře o dopravní nehodě viz. Příloha č. 1.

3.3 Bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci

Ačkoliv pojem „bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci“ nalezneme v mnoha právních předpisech týkajících se dopravy a silničního provozu, žádný z nich neposkytuje jasnou definici tohoto pojmu. Je tedy považován jako pojem neurčitý (Kopecký, Pavlíček, 2006, s.26).

3.3.1 Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci

Při definování pojmu „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ můžeme brát v úvahu dvě perspektivy. Z filozoficko-společenského pohledu se jedná o záměrnou a organizovanou snahu společnosti, která směřuje k optimálním bezpečnostním podmínkám v rámci silniční dopravy, s cílem snížit počet dopravních nehod a negativních dopadů na

životní prostředí. Z materiálního a formálního pohledu je bezpečnost silničního provozu chápána jako stav, v němž nehrozí riziko pro život, zdraví a majetek (Macek, 2008, s. 45-46).

3.3.2 Plynulost provozu na pozemní komunikaci

Tato oblast představuje složitý komplex z hlediska sledování a případné úpravy silničních sítí, dopravního značení a vyčlenění technických a věcných prostředků, které v nejvyšší možné míře zabezpečují a pokrývají provoz na pozemních komunikacích tak, aby se zabezpečila dynamika přepravy lidí nebo materiálu i ve městech s nevyhovující a zastaralou infrastrukturou stejně jako ve městech se silnou hustotou silničního provozu (Felcan, Kopecký, Pavlíček, 2007, s.55).

3.4 Policie jako subjekt dohledu nad BESIP

Dohled nad bezpečným a plynulým provozem na pozemních komunikacích lze především chápat jako určitý druh kontroly, jejíž hlavní náplní je porovnávání skutečného stavu na pozemní komunikaci se stavem vyžadovaným příslušnými normami. Cílem je tedy zjistit, zda a jak účastníci silničního provozu jako jsou řidiči, provozovatelé vozidla nebo správci komunikací plní své povinnosti vyplývající ze zákona (Kopecký, Pavlíček, 2006, s.4).

Policie ČR je dle zákona o silničním provozu oprávněna především k pokynům v oblasti řízení provozu na pozemní komunikaci, zastavování vozidla, zabránění v jízdě řidiči, zadržení řidičského průkazu nebo také k vyzvání k předložení dokladů potřebných pro řízení a provoz vozidla. Zde se také pojí oprávnění k zadržení osvědčení o registraci vozidla nebo rozhodnutí o odstranění vozidla v případě, je-li překážkou v provozu na pozemní komunikaci postupem dle § 45 odst. 4 tohoto zákona, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovacím místě.

Na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích mají svůj podíl i strážníci obecní policie, a to dle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, konkrétně § 2 písm. d) kde je stanoveno, že obecní policie má účast při zajišťování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona v rozsahu,

který určuje tento nebo zvláštní zákon na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Problematika spojená s dohledem nad silničním provozem vychází stejně jako ostatní činnosti orgánů státní správy z Ústavního zákona č.1/1993 Sb., Ústava České republiky. Konkretizována je především v těchto právních předpisech:

- zákon č. 273/2008 Sb. O Policii České republiky,
- zákon č. 361/2000 Sb. O silničním provozu.

Působnost státní správy, která je definována v § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu je vykonávání dohledu Policie ČR nad bezpečností a plynulostí silničního provozu vymezeno tak, že její hlavní úkol spočívá v dohledu nad dodržováním povinností účastníků silničního provozu a pravidel, a aktivně přispívá k efektivnímu řízení, dále objasňuje dopravní nehody, rozhoduje na místě o přestupcích na základě tohoto zákona a realizuje prevenci v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

3.5 Způsoby a metody dohledu nad silničním provozem

Z článku 16 pokynu policejního prezidenta 300 vyplývá, že instruktáž policejní hlídky pro konkrétní den obsahuje specifikaci způsobu, jak bude dohled nad bezpečností silničního provozu vypadat. Vedoucí týmu stanoví způsob, na základě rozboru bezpečnostní situace, s důrazem na aktuální vývoj dopravních nehod a jejich nejčastější příčiny. Přímý dohled nad silničním provozem je realizován čtyřmi způsoby.

3.5.1 Způsoby dohledu nad silničním provozem

- a) **Základní kontrola** – základní kontrola je v článku 17 pokynu policejního prezidenta 300 se uskutečňuje pomocí přímého dohledu nad silničním provozem, kde je sledováno dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky. V průběhu těchto kontrol se provádí ověřování dokladů, potřebných k provozu a řízení vozidla, kontrola technického stavu vozidla, kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči, vyhledávání trestné činnosti, pátrání po osobách a odcizených věcech, monitorování pohybu zájmových osob a vozidel a přímý dohled nad veřejným pořádkem.

- b) **Speciální kontrola** – Speciální kontrola je popsána v článku 18 pokynu policejního prezidenta 300 jako spojení s kontrolou základní se zaměřením na specifické problémy v silničním provozu. Tato forma kontroly je zaměřena důsledněji na identifikování vybraných nejzávažnějších porušení pravidel silničního provozu, jako například nesprávné předjíždění, chování na železničních přejezdech, jízdu v jízdnicích pruzích a nedbání světelných signálů. Dále jsou prováděny kontroly zaměřující se na vybrané účastníky provozu, jako jsou chodci, cyklisté apod., kontroly týkající se časového zpoplatnění komunikace a kontroly dodržování předpisů v nákladní dopravě.
- c) **Společné nasazení** – Společné nasazení je kombinací kontrol základních a speciálních prováděných pomocí schválených technických prostředků s co největším možným počtem policistů, především služby dopravní policie na jednom místě a pod jednotným velením. Cílem je intenzivním výkonem služby v určeném prostoru vyvolat u účastníků silničního provozu pocit zvýšené bezpečnosti při dohledu nad jejich chováním, a tím působit jak represivně, tak preventivně (Felcan, Kopecký, Pavlíček, 2007, s.149).
- d) **Dopravně bezpečnostní akce** – Dopravně bezpečnostní akce se konají na území dopravního inspektorátu okresního ředitelství PČR, kraje nebo na celém území České republiky jako důležitý zásah do vývoje dopravně-bezpečnostní situace. Zároveň tato akce směřuje k odhalování trestné činnosti, pátrání po hledaných osobách a věcech, zejména po motorových vozidlech. Do akce se přiřazuje co nejvyšší počet policistů z dopravní policie a v případě potřeby také ostatní služby policie (Felcan, Kopecký, Pavlíček, 2007, s.149).

3.5.2 Metody dohledu nad silničním provozem

V současné době je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu prováděn těmito metodami:

- a) pěším hlídkováním,
- b) hlídkováním pomocí příslušného motorového vozu, které je prováděno

- veřejně (vozidlo je označeno jako vozidlo Policie ČR)
 - skrytě (vozidlo v civilním provedení v možným označením při provádění některých činností),
- c) hlídkování pomocí vrtulníku,
- d) hlídkování pomocí technických prvků.

Podle počtu členů lze hlídky rozdělit do dvou skupin:

- a) jednočlenné hlídky policistů,
- b) vícečlenné hlídky, které jsou složené pouze z policistů nebo policistů a ostatních osob jako např. strážníků, celníků nebo vojenských policistů (Felcan, Kopecký, Pavlíček, 2007, s.143).

3.6 Přestupek

Povinnost lze definovat jako nutnost, která vyplývá bezprostředně nebo zprostředkovaně z právních norem, a která subjekty zavazuje, aby se určitým způsobem chovaly, pod hrozbou sankce. Právní povinnost je stanovena buď konkrétní právní normou, aktuální aplikací práva, nebo dobrovolným závazkem subjektu. Porušení této právní povinnosti se považuje za delikt, který se označuje jako právo spojeno se sankčními následky, zejména vznik právní odpovědnosti (Gerloch, 2009, s.149).

V odborných textech existují dvě perspektivy na koncept právní odpovědnosti:

- a) právní odpovědností je chápána jako povinnost přijmout následky za porušení povinností, jak je stanovují právní normy v rámci odpovědnostního právního vztahu,
- b) právní odpovědnost zahrnuje aplikování nepříznivých právních následků, které jsou určeny právní normou, vůči tomu, kdo právní povinnost nedodržel.

Právní odpovědnost má tedy svůj určitý obsah a zahrnuje:

- a) předpokládané nežádoucí důsledky, tedy ten, kdo nedodrží právní povinnost, bude postižen předpokládanými právními následky specifikované povahy,
- b) prvek státního přinucení, který představuje dokonalým znakem právní normy a kvalitativně ji tak odlišuje od ostatních druhů, systémů norem (Gerloch, 2009, s. 160).

Činnost správních orgánů v přestupkovém řízení je nedílnou součástí vykonávání veřejné správy, která poskytuje mocenskou ochranu pro řádnou, plynulou a nerušenou činnost veřejné správy. Rozhodování o správních deliktech úzce navazuje na jiné aktivity správních orgánů, a to zejména na výkon správního dozoru. Naopak poznatky z této rozhodovací činnosti smějí být využity při preventivních opatřeních veřejné správy například pro zkvalitnění informativnosti veřejnosti o právních povinnostech, pro případně vhodnější organizaci činnosti správních orgánů, pro iniciování změn v právních úpravách, nebo pro plánování nastávajících úkolů veřejné správy a dalších (Černý, Horzínková, Kučerová, 2011, s. 28-35).

3.7 Bodový systém

Bodový systém během několika let prošel změnami a úpravami. Novela silničního zákona, která vstoupila v účinnost 1.ledna 2024 s sebou nese plno změn jako např. řidičák od 17 let, na vybraných úsecích dálnic až 150 km/h, přísnější tresty za nebezpečné přestupky, ale především také zjednodušení bodového systému, kdy místo pěti kategorií trestných bodů budou pouze tři skupiny (2 body, 4 body a 6 bodů). Stále platí, že za 12 trestných bodů přichází řidič o řidičský průkaz. Ke ztrátě průkazu tedy postačí, pokud řidič spáchá dva nejvíce závažné přestupky za 6 bodů (BESIP, 2023).

Nově se tedy musel změnit počet bodů, které se řidiči přičtou. Z bodů, které řidič může obdržet se odstranily přestupky za 3, 5 a 7 bodů a ty se tedy nahradily body novými jako je například jízda pod vlivem alkoholu (nad 0,3 ‰) nebo jiné návykové látky, kde se místo původních 7 bodů přičte řidiči bodů 6. Jízda na červenou, nezastavení na signál nebo pokyn „Stůj!“ se nově zvýšil místo původních pěti bodů na současných šest bodů. Mezi největší bodový rozdíl, který novela zákona přinesla je například neprodlené nezastavení vozidla u dopravní nehody nebo opuštění místa nehody, kde se body snížily z původních 7 bodů na pouhé 4 body (BESIP, 2023).

Odečítání bodů je v § 123e zákona o silničním provozu definováno tak, že řidič, který byl kvůli přestupku nebo trestnému činu zařazen do bodového hodnocení se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů po 12 po sobě jdoucích kalendářních měsících. Za 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou také 4 body, ale již ze zbývajících bodů po

odečtení předešlém. Po uplynutí 3 let neboli 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou všechny zbývající body. Řidič má rovněž možnost podat písemnou žádost o odečtení bodů, a to v případě, že absolvoval školení bezpečné jízdy ve specializovaném středisku.

3.8 Oprávnění Policie ČR při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Policista, vykonávající dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je dle zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR povinen řídit se přesně danými zákony a interními předpisy, které upravují jeho pravomoci v oblasti dopravy. Při dohledu musí policista postupovat dle zákona a respektovat princip zákonnosti, což je zásadní princip pro činnost orgánů a státní moci veřejné správy.

V § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu je vymezeno, že policie aktivně dohlíží na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím že:

- a) dohlíží, zda účastníci dodržují své povinnosti a pravidla silničního provozu a podílí se na jejich správném řízení,
- b) vyšetřuje dopravní nehody,
- c) zaznamenává evidenci dopravních nehod,
- d) řeší přestupky na místě podle tohoto zákona,
- e) uskutečňuje preventivní opatření v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Policistovi je uděleno oprávnění k dohledu nad silničním provozem především zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii ČR. Tento zákon v hlavě I. stanovuje úkoly, jež jsou plněny složkami Policie ČR, a specifikuje jejich působnost na celém území České republiky. Hlava II. reguluje nakládání s majetkem a přibližuje konkrétní útvary které policii tvoří. V hlavě III. je obsažen princip zdvořilosti, který musí policista plnit, stejně tak jako postupy pro prokazování příslušnosti k policejnímu sboru.

3.8.1 Oprávnění Policie ČR k řízení provozu na pozemních komunikacích

Hlídky řídí a hlídají provoz na křižovatkách a v jejich bezprostřední blízkosti a tím ovlivňují jeho bezpečnost a plynulost. Stanoviště pro hlídky je prostor křižovatky a části ulic

ústících do křižovatky do vzdálenosti 50 metrů od hranice křižovatky. Hlídka se smí ze stanoviště vzdálit pouze v neodkladných případech. Hlídka při výkonu služby na stanovišti vykonává přímé řízení, dohlíží na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, nebo umožňuje volný průjezd přes křižovatku vozidlům s právem přednosti jízdy (Felcan, Kopecký, Pavlíček, 2007, s.152).

Policie ČR má oprávnění k řízení provozu na pozemních komunikacích na základě § 75 odst. 1 zákona o silničním provozu. Policista při řízení provozu na pozemních komunikacích využívá svých pokynů a změny postoje, často s použitím směrovky, kterou drží v pravé ruce. Jeho pokyny jsou povinni dodržovat řidiči i chodci. Pokynem „Stůj!“ pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády, kdy je řidič povinen zastavit vozidlo. Pokyn „Pozor!“, který pomocí vztyčené paže signalizuje připravenost k zastavení nebo k jízdě na základě předchozího zastavení. Pokyn „Volno“ poté pro směr jízdy, ke kterému stojí policista bokem, umožňuje řidiči pokračovat dál v jízdě nebo odbočit směrem vlevo či vpravo. Pokyny pro policistu při řízení provozu na pozemních komunikacích jsou zobrazeny v § 75 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno, že pro vojenského policistu a příslušníka vojenské pořádkové služby platí při řízení provozu na pozemních komunikacích shodně to, co je uvedeno k řízení provozu policistou, načež je v příloze č. 6 uvedeno: *„Na požádání je příslušník vojenské pořádkové služby při řízení provozu na pozemních komunikacích povinen prokázat se policistovi nebo vojenskému policistovi platným pověřením k řízení provozu na pozemních komunikacích.“* Mimo jiné musí pověření dle § 25 odst. 4 vyhlášky č. 294/2015 Sb., obsahovat datum a čas, po který je příslušník vojenské pořádkové služby pověřen k řízení provozu na pozemních komunikacích nebo konkrétní úkol, který má příslušník splnit při řízení provozu na pozemních komunikacích.

3.8.2 Oprávnění zastavovat vozidla

K bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích mohou policisté ve stejnokroji přispět také zastavením vozidel. V případě zastavení dopravního prostředku je policista oprávněn provést také prohlídku dopravního prostředku na základě § 42 o zastavení a prohlídce dopravního prostředku.

Oprávnění a podmínky policistů ve stejnokroji jsou v případě zastavování vozidel stanoveny v § 79 zákona o silničním provozu. Kromě policistů jsou taxativně stanoveny

i další subjekty, které jsou oprávněny dopravní prostředky zastavovat mezi které patří například:

- a) vojenský policista ve stejnokroji,
- b) strážník obecní policie ve stejnokroji,
- c) zaměstnanec provozovatele dráhy v blízkosti železničního přejezdu.

K prohlídce dopravního prostředku se policisté mohou uchýlit např. v případě že:

- a) pronásledují pachatele úmyslného trestného činu,
- b) mají důvodné podezření, že používáním dopravního prostředku, nebo v souvislosti s dopravním prostředkem byl spáchán trestný čin,
- c) pátrají po osobách hledaných, pohřešovaných nebo protiprávně zdržujících se na území České republiky.

Samotný způsob, jakým oprávněné osoby, mohou zastavovat vozidla má také svá omezení. Dopravní prostředky se zastavují znamením k zastavení vozidla. Způsobilé osoby uvedené v § 79 odst. 1 uvedeného zákona mohou dát znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží, nebo zastavovacím terčem. V případě snížené viditelnosti mohou využít červeného světla, kterým pohybují v horním půlkruhu. Policista, vojenský policista, celník nebo strážník obecní policie mohou z jedoucího služebního vozidla zastavovat ostatní účastníky pozemní komunikace rozsvícením nápisu „STOP“. Tyto způsoby k zastavení vozidla musí oprávněné osoby dávat včas a zřetelně, a to s ohledem na situaci probíhající na pozemní komunikaci.

3.8.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel

Měření rychlosti vozidel patří dle teoretického pojetí mezi činnost správního dozoru, kterou lze definovat jako činnost určených vykonavatelů při provedení jim zákonem dané působnosti vzhledem k nepodřízeným osobám, tkví v kontrolování dané činnosti nebo stavu, jeho vyhodnocení a srovnání se stavem požadovaným podle daných kritérií a v případě potřeby lze uplatnit opatření, která napravit zjištěný vadný stav (Kopecký, 2019, s. 204).

Policie má právo měřit rychlost vozidel s cílem zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle § 79a zákona o silničním provozu, zároveň obecní policie

má funkci tuto činnost provádět pouze na místech k tomu určených policií, a nadále postupuje ve spolupráci s ní. Měření rychlosti jízdy vozidel se provádí v obcích, mimo obce nebo na dálnicích. Zákon o silničním provozu určuje nejvyšší povolenou rychlost v obci, čímž ochraňuje zdraví a bezpečnost obyvatelstva, kteří se pohybují po komunikacích nebo v její blízkosti uvnitř obce. Přesáhnutím této rychlosti není dodržen chráněný zájem, neboť při každé rychlosti, která přesahuje 50 km/h není řidič schopný ovládat motorové vozidlo v takové podobě, aby zvládl včas reagovat na situace, kde předpokládáme vyšší koncentraci silničního provozu v obci (Hrdlička, Kněžínek, Mlsna, 2009, s. 103-104).

3.8.4 Oprávnění k vyzvání řidiče k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla

Řidič je povinen předložit doklady potřebné k řízení motorového vozidla na výzvu policisty ve stejnokroji podle § 6 odst. 8 silničního zákona, kdy mezi povinné doklady dle § 6 odst. 7 silničního zákona patří:

- a) validní řidičský průkaz – především jeho datum platnosti
- b) osvědčení o registraci vozidla – dle zákona 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- c) průkaz profesní způsobilosti řidiče – jedná-li se o vozidlo, které tento doklad vyžaduje,
- d) osvědčení o zdravotní způsobilosti – v případě řidiče staršího 65 let dle § 87 odst. 3 silničního zákona,
- e) doklad o poslední technické silniční kontrole – v případě vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4 (Vozidla s více než osmi místy k sezení, popřípadě vozidla převyšující hmotnost 3 500 kg).

Zákon 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, konkrétně § 17 odst. 1 ukládá povinnost řidiči mít u sebe mezinárodní automobilovou pojišťovací kartu neboli „zelenou kartu“ nebo doklad o hraničním pojištění a na vyžádání jej předložit Policii České republiky, avšak o zelené kartě není v zákoně o silničním provozu žádná zmínka, a tak v tomto případě dochází často k rozepřím mezi řidičem a Policií ČR. Tento doklad je potřeba při dopravní nehodě, jenž jsme součástí, při které je poté zapotřebí sepsat kolektivně formulář.

3.8.5 Oprávnění k zadržení řidičského průkazu

Policista je dle § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu oprávněn zadržet řidičský průkaz, o kterém poté sepíše potvrzení o zadržení řidičského průkazu viz Příloha č. 3 z následujících důvodů:

- a) je podezřelý, že těsně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,
- b) odjel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast,
- c) je podezřelý, že konzumoval alkohol nebo užil jinou návykovou látku,
- d) odmítl podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
- e) řídil motorové vozidlo, přestože nebyl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,
- f) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem stanoven trest spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Jestliže pachatel řídí motorové vozidlo, i když není vlastníkem příslušného řidičského oprávnění podle zákona o silničním provozu, a to ve chvíli, kdy mu bylo řízení motorových vozidel zakázáno rozhodnutím příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností nebo pravomocným verdiktem, naplňuje zpravidla znaky trestných činů řízení motorového vozidla bez držení řidičského průkazu podle § 180d trestního zákoníku a maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákoníku spáchaných v jednočinném souběhu (Hrdlička, Kněžínek, Mlsna, 2009, s. 214).

3.8.6 Oprávnění k vyzvání osoby k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Trestní zákoník nám říká, že za návykové látky se chápou alkoholické nápoje, omamné látky, psychotropní látky a další, které jsou způsobilé negativně ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací a rozeznávací schopnosti. Za alkohol je podle zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek brán nápoj, který v sobě má více než 0,5 % objemového ethanolu.

Správní delikty, z kterých především přestupky, které postihují používání vozidla ve spojitosti s užitím návykových látek, patří k nejčastěji projednávaným správním deliktům

v úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tato skutečnost se nepříznivě projevuje v silničním provozu, kdy častou příčinou dopravních nehod bývá užití návykových látek (Michálek, 2014, s. 136).

V zákoně o silničním provozu, konkrétně § 5 odst. 2, řidič mimo jiné nesmí požit alkohol ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jiné návykové látky během své jízdy, dále nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti těsně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiných návykových látek nebo v takové době, kdy by stále mohl být pod jejich vlivem.

Platná právní úprava zná dva způsoby, které zjišťují obsah alkoholu v těle, a to orientační vyšetření, kterým se rozumí dechová zkouška za pomoci dechového analyzátoru schváleného Českým metrologickým ústavem s konkrétním označením 114-MP-C008-08. Po první pozitivní dechové zkoušce musí následovat po pěti minutách zkouška druhá, která potvrdí výsledek. Bude-li rozdíl mezi prvním a druhým pokusem dechové zkoušky větší než 10 % je nutné provést další dechovou zkoušku opět minimálně po 5 minutách. Druhým způsobem je odborné lékařské vyšetření, které chápeme jako cílené klinické vyšetření lékařem a podle jeho ordinace provedení dechové zkoušky nebo odběru vzorků zpravidla krve nebo moči (Michálek, 2014, s. 138).

V případě odepření řidiče podrobit se lékařskému vyšetření ke zjištění ovlivnění alkoholem u prokázání přestupku, které spočívá v odmítnutí odborného lékařského vyšetření ke zjištění alkoholu poté, co byla dechová zkouška pozitivní, není vůbec podstatné, zda pachatel opravdu byl nebo nebyl pod vlivem alkoholu, ale stačí objektivní fakt, že dechová zkouška vyšla pozitivně (a to i v případě, kdy byl výsledek způsoben vadným dechovým přístrojem) a že následně došlo ze strany pachatele k odmítnutí podrobit se odbornému lékařskému vyšetření (Hrdlička, Kněžínek, Mlsna, 2009, s. 60).

3.8.7 Oprávnění k zabránění řidiči v jízdě

Policista je dle § 36 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, oprávněn použít technický prostředek neboli „botičku“ k zamezení v jízdě vozidla, které bylo necháno na místě, kde je zákaz stání nebo zastavení vozidla, nebo které stojí tam, kde je zakázán vjezd místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích, nebo které stojí na chodníku pro chodce, kde to není dovoleno, nebo je-li vozidlem proveden

neoprávněný zábor veřejného prostoru. Dále policista může zabránit v jízdě vozidlu autoškoly využitím technického prostředku k zabránění odjezdu z místa vozidlu nebo odtazením vozidla, jestliže učitel autoškoly požil alkoholický nápoj nebo užil jiných návykových látek během jízdy nebo bezprostředně před ní, nebo se odmítl podrobit vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Technický prostředek k zabránění v jízdě není možné použít, pokud vozidlo tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích. Pokud má strážník obecní policie jakékoliv důvodné podezření z výše uvedeného, je povinen na místo přivolat policii a řidič je povinen vyčkat na místě do jejich příjezdu.

Poměrně nový zákon, jenž se stal účinným od 1.1.2022, zákon č. 418/2021, kterým se mění zákon o Policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a další související zákony. Touto změnou dosáhla policie a celníci nového oprávnění, a to si vyžádat při kontrole vozidla o zaplacení stále neuhrazené pokuty za přestupek v rámci dopravy. Tedy pokud policista stanoví, že pachatel neuhradil danou finanční pokutu, je v pravomoci policisty nebo celníka, aby požadoval tuto pokutu zaplatit. V situaci, kdy pokuta nebyla zaplacená na místě, má policista právo zadržet registrační značku nebo zabránit v jízdě vozidlu technickým prostředkem. Tuto pravomoc mu poskytuje § 42b zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

3.8.8 Oprávnění k vybírání kauce

Institut kauce neboli záruka toho, že se podezřelý pachatel nebude stranit od správního řízení o přestupku je popsán v § 124a odst. 1 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno, že Policie ČR je při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu oprávněna k vybrání kauce v rozmezí od 3 500 Kč do maximální výše 50 000 Kč od řidiče, jenž je podezřelý ze spáchání přestupku, nebo má-li policista důvodné podezření, že se řidič bude vyhýbat správnímu řízení o přestupku, nebo že by dané vymáhání finanční sankce bylo spojeno s neúměrnými náklady, případně nebylo možné vůbec. Vybírání kauce policií je také popsáno v § 43a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, kde je stanoveno, že policie může vybírat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče motorového vozidla. Při výběru kauce dle § 43a odst. 4 tohoto zákona: *„Policista nebo celník poučí řidiče o důsledku vybrání kauce a podmínkách jejího vracení a vystaví písemně*

potvrzení o převzetí kauce. V písemném potvrzení musí být uveden důvod uložení kauce, její výše a úřad, který je příslušný k vedení řízení o přestupku.“

3.8.9 Oprávnění k vyzvání k technické silniční kontrole

Dopravní policie má dle článku 24 odst. 3 pokynu ředitele služby dopravní policie č. 8/2019 pravomoc ke kontrole technického stavu vozidla, která je do značné míry podobná té, kterou znají řidiči jako stanici technické kontroly tzv. STK, viz Příloha č. 2. Policista z oddělení dopravy je zmocněn k provedení technické kontroly vozidla neboli TSK na pozemních komunikacích. Tuto kontrolu může uskutečňovat pouze vyškolený dopravní policista, jenž absolvoval kvalifikační, nebo specializační školení, nebo kurz.

V § 6a odst. 1 zákona o silničním provozu je uvedeno, že technická silniční kontrola je chápána jako kontrola technického stavu a činnosti vozidla, jeho struktury, montážních částí a separovaných technických celků a jejich konkrétního vlivu na životní prostředí s cílem zjistit a vyloučit závady podle zvláštního právního předpisu. Tento předpis je popsán ve vyhlášce o technických silničních kontrolách, konkrétně vyhláška č. 82/2012 Sb. Technickou kontrolu lze také provést pomocí mobilní kontrolní jednotky, a to v případě kdy nelze dosáhnout této kontroly pomocí dostupných prostředků nebo zařízení, které má policista na daném místě k dispozici, jestliže je opodstatněné podezření.

3.8.10 Oprávnění k vyzvání k podrobení se kontrolnímu vážení

S ohledem na vzrůstající hustotu silničního provozu, na které se ve značné míře podílejí nákladní vozidla, vzrůstá i počet těchto vozidel, které překročují stanovené hmotnostní limity. Tímto se tyto vozidla stávají také přímým nebezpečím pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, které spočívá v délce brzdné dráhy přetíženého vozidla, horší ovladatelnosti apod., a jednak nepřímým nebezpečím pro silniční provoz, kdy v návaznosti na přetížení následně dochází k nadměrnému opotřebení silnic, což rovněž způsobuje zhoršení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Rozlišujeme vážení na tzv. vysokorychlostní a nízkorychlostní kontrolní vážení (Michálek, 2014, s. 242).

Nízkorychlostním kontrolním vážením může být podle vyhlášky č. 104/1997 Sb. provedena kontrola:

„a) hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy,

- b) poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě,*
- c) rozložení hmotnosti na nápravy nebo skupiny náprav,*
- d) rozměrů vozidla a jízdní soupravy včetně nákladu,*
- e) dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravě.*“

U vysokorychlostního kontrolního vážení se provádí kontrola hmotností vozidla nebo jízdní soupravy a rozložení hmotností na nápravě nebo skupině náprav. Vysokorychlostní kontrolní vážení se dle § 51c odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., pod názvem jako vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, provádí nepřenosnými vysokorychlostními vahami, jež jsou umístěny na vozovce v místě, které je k tomu způsobilé. Při provádění tohoto kontrolního vážení řidič vozidla dané místo přejede a o průběhu vážení je následně pořízen čelní a zadní obrazový záznam. Řidiči vozidla není zpravidla ani známo, že je kontrolní vážení prováděno, nicméně může nastat situace, kdy tato informace je řidiči známá, a proto se pokusí úsek objet nebo se mu jinak vyhnout (Michálek, 2014, s. 244).

Za neuposlechnutí výzvy policisty k podrobení se kontrolnímu vážení dle §42a odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, je stanovena sankce do maximální výše 500 000 Kč. Nicméně za tento přestupek může být také uložena bloková pokuta ve výši 30 000 Kč. Při kontrolním vážení u zjištění nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu lze uložit pokutu příkazem na místě do 15 000 Kč.

3.9 Přímé a nepřímé ukazatele dopravní nehodovosti

Plnit cíle, které vedou ke snížení počtu těžce raněných a obětí dopravních nehod se Česká republika dlouhodobě snaží v rámci tzv. Národní strategie bezpečnosti. Ustanovením č. 8 ze dne 4. ledna 2021 schválila Vláda České republiky Strategii BESIP 2021-2030, kde mezi hlavní cíle této strategie patří snížit počet obětí a těžce raněných zapříčiněné vlivem dopravní nehody, a to alespoň na polovinu. Tohoto cíle by měla Česká republika dosáhnout v roce 2030 společně s dalšími státy, které jsou součástí Evropské unie a Organizace spojených národů. Mezi hlavní priority Strategie pro nejbližší dvouleté období patří mladí řidiči, odstranění nehodových oblastí, nedodržení rychlosti a účinný dohled policistů spolu s efektivními sankcemi za nedodržení pravidel silničního provozu. Po uplynutí dvouletého

období budou vyhodnoceny výsledky plánu spolu s návrhem dalšího akčního plánu pro nadcházející období (BESIP, 2023).

3.9.1 **Přímé ukazatele bezpečnosti**

Přímé ukazatele bezpečnosti („PUB“) silničního provozu vyjadřují stav bezpečného silničního provozu na základě množství nehod. O nastupujícím trendu nehodovosti nám však tyto ukazatele v krátkém období nemusejí dát úplně přesnou informaci. K posouzení, zda je současný stav výsledkem reálných změn dopravních podmínek silničního provozu, usilujících o vytvoření bezpečného dopravního systému, nebo pouze náhodný jev či statistická odchylka, lépe popisují nepřímé ukazatele bezpečnosti (Simonová, Lipl, 2015, s.1).

Mezi primární přímé ukazatele bezpečnosti se řadí počet dopravních nehod, smrtelných nehod, těžkých zranění, lehkých zranění a rozsah škody na hmotném majetku. Mezi další ukazatele řadíme celkový ekonomický úbytek vzniklý dopravní nehodovostí, hustotu nehod, počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu nebo omamných a psychotropních látek, počet nehod dle místa vzniku nebo dle hlavní příčiny (Havránek, Simonová, Striegler, Frič, 2015, s.8).

3.9.2 **Nepřímé ukazatele bezpečnosti**

Nepřímé ukazatele bezpečnosti („NUB“) jsou určeny k pozorování chování účastníků nebo kvality komunikace, u kterých je dokázána spojitost s bezpečností silničního provozu. Mezi sledované ukazatele při sběru dat jsou sledovány zejména ochranné systémy (zádržné systémy, přilby u motocyklistů a cyklistů), rychlost vozidel, rozsah nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla, svícení ve dne a používání mobilního zařízení při jízdě. NUB jsou tedy všechny proměnné aplikované ve vztahu k množství dopravních nehod, množství zraněných a smrtelných zranění k vyjádření jejich působení na bezpečnost silničního provozu a jiné změny tohoto vlivu (Havránek, Simonová, Striegler, Frič, 2015, s.8).

4 Vlastní práce

4.1 Úvod k problematice dopravních nehod

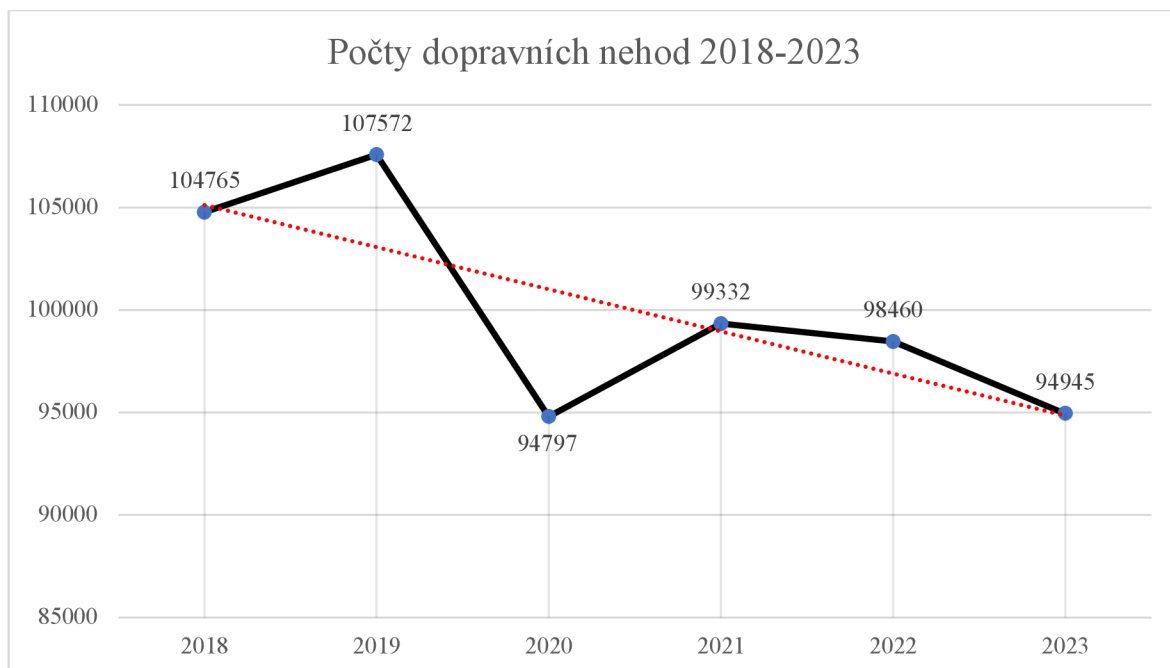
Informace o trestných činech v dopravě, přestupcích v dopravě, ale především informace o vývoji dopravních nehod v konkrétním roce jsou zpracovávány Ministerstvem vnitra, Ministerstvem dopravy, Českým statistickým úřadem, ale také Policií České republiky. Konkrétně bude přiblíženo období mezi lety 2018 až 2023 ve kterém se bude pozorovat vývoj dopravních nehod a poměr evidovaných trestních a přestupkových jednáních na pozemních komunikacích.

Ročenka v oblasti přestupků a trestných činů za rok 2023 stále nebyla vydána, a proto se můžeme opírat pouze o nehodovost, jejíž ročenka za tento rok již vydána byla. Graf bude pomocí lineární přímky určovat nastavený trend v rámci kterého je možné určit vývoj a posoudit zlepšení či zhoršení v dané oblasti.

4.2 Dopravní nehodovost 2018-2023

V prvním grafu můžeme vidět vývoj dopravní nehodovosti na území České republiky mezi lety 2018 až 2023. V roce 2018 vidíme mírný nárůst počtu zaznamenaných nehod v silničním provozu. Rok 2020 zaznamenal velký pokles dopravních nehod a to o 11,88 % oproti předešlému roku. Přestože v tomto roce nevznikla žádná změna v zákoně ohledně silničního provozu, která by měla za následek takto výrazné snížení, nepochybně se na poklesu podepsal Covid-19 ve spojení s karanténou a omezením pohybu obyvatelstva, konkrétně také zákaz cestování mezi kraji. V roce 2021 počet dopravních nehod opět mírně stoupl, ale nikoli do takové míry, jako tomu bylo před začátkem pandemie. Opatření se začala rozvolňovat a lidé tak využívali volného pohybu a cestování. Poslední námi zkoumaný rok 2023 dokonce o 3515 dopravních nehod poklesl oproti roku předešlému, přestože tento rok už nebyl nijak spjatý s pandemií ani se změnami v zákoně. Při porovnání tohoto šestiletého období můžeme potvrdit klesající trend, který je na grafu znázorněn lineární přímkou červené barvy.

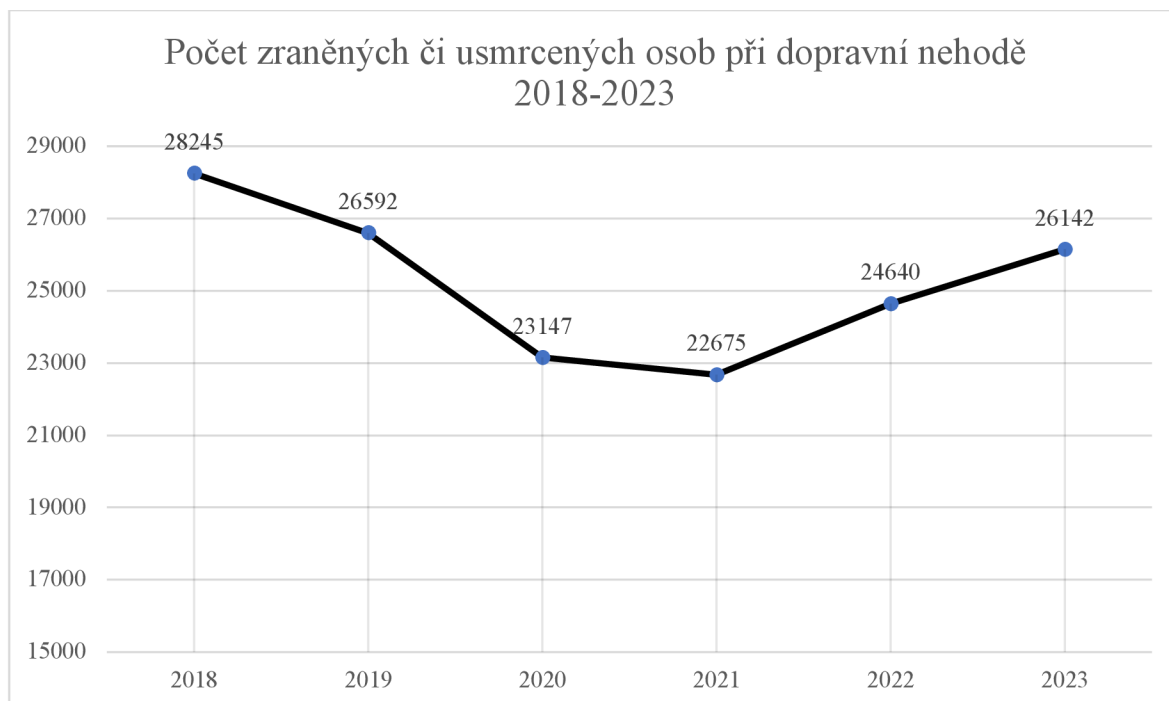
Graf 1: Počty dopravních nehod 2018–2023



Zdroj: PČR, zpracování vlastní

V druhém grafu je zobrazen počet osob, u kterých došlo k vážnému nebo lehkému zranění, popřípadě ke smrti při dopravní nehodě. Můžeme zde vidět stejně jako na grafu předešlém pokles počtu zraněných či zemřelých v letech 2020 a 2021 zapříčiněných pandemií Covid-19. Zajímavostí ovšem je stoupající tendence počtu zraněných osob v posledních dvou zkoumaných letech, ačkoli počet dopravních nehod je v tomto období klesající. Další zajímavostí je, že počet zraněných či usmrcených v roce 2023 je téměř totožný jako v roce 2019, přestože je zde výrazný pokles v celkovém počtu dopravních nehod a to o 12 627 v těchto letech.

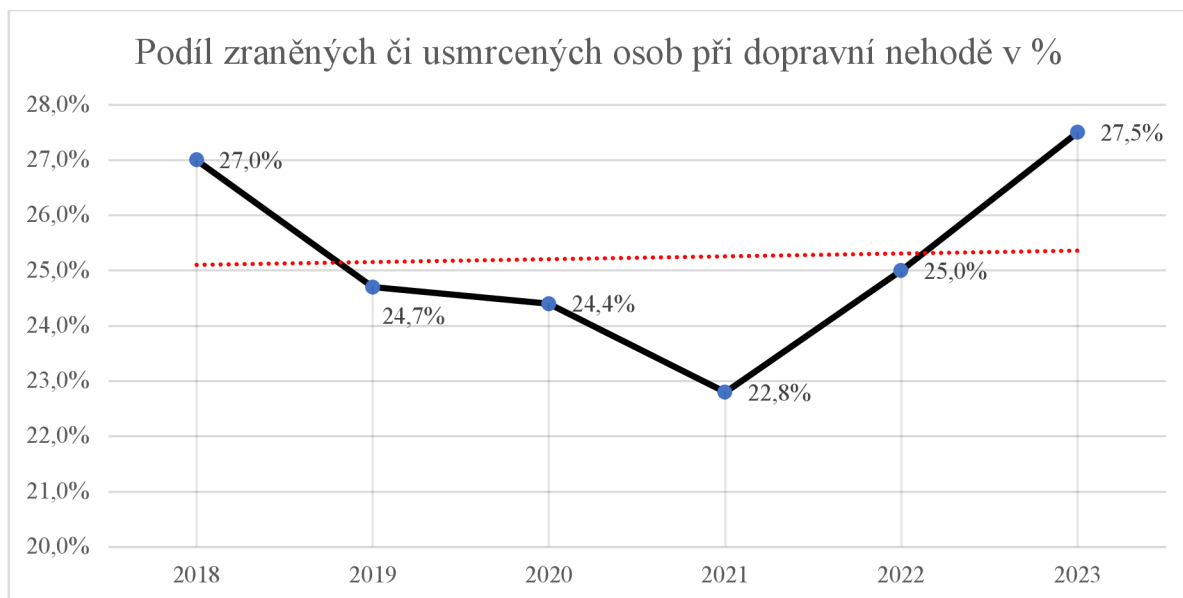
Graf 2: Počet zraněných či usmrcených osob při dopravní nehodě 2018-2023



Zdroj: PČR, zpracování vlastní

Třetí graf nám vyjadřuje procentuální podíl mezi počtem dopravních nehod a počtem zraněných nebo usmrcených osob při dopravních nehodách neboli v kolika procentech dopravních nehod dochází ke zranění či usmrcení osob. V průměru tedy můžeme říci, že každá čtvrtá dopravní nehoda skončí zraněním nebo usmrcením jejich účastníků. Jak je již uvedeno výše, počet nehod v posledních letech klesá, zatímco počet zraněných či usmrcených osob stoupá. To má za následek prudké zvýšení podílu, kdy je nárůst v roce 2023 o 2,5 % oproti roku předchozímu. Trend, který je znázorněn červenou přerušovanou přímkou je mírně rostoucí, což bohužel neodpovídá stavu klesajícího počtu dopravních nehod.

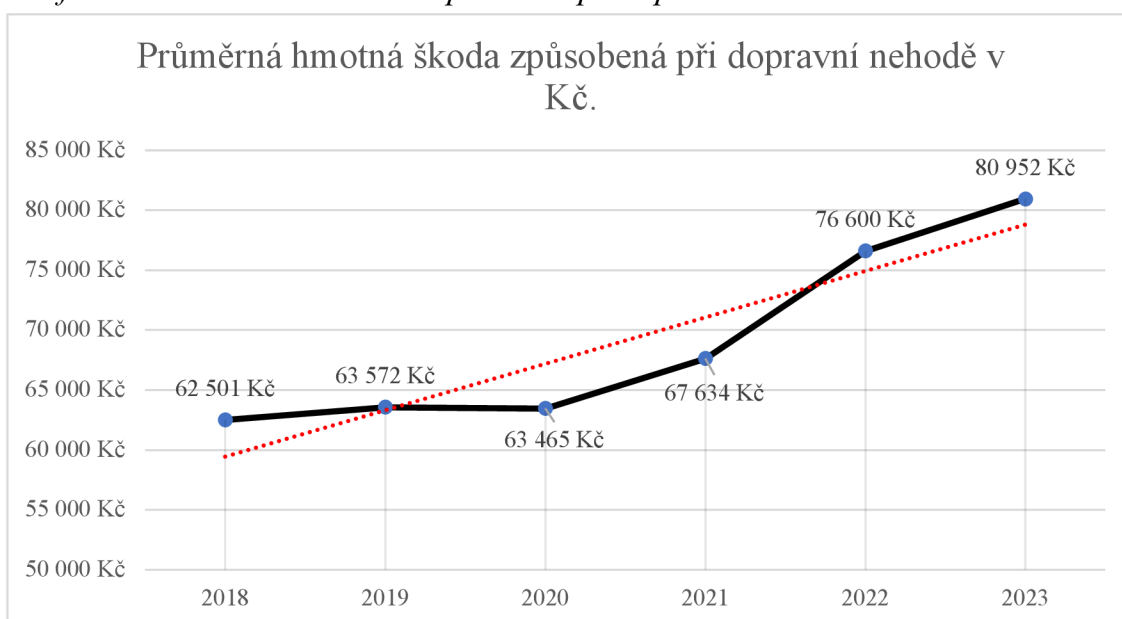
Graf 3: Podíl zraněných či usmrcených osob při dopravní nehodě v %



Zdroj: PČR, zpracování vlastní

Ve čtvrtém grafu je zobrazena průměrná hmotná škoda, která bylo způsobena při dopravních nehodách. Tento trend se mění především v souvislosti se stále modernějšími a tím pádem dražšími auty, na kterých je v případě dopravní nehody hmotná škoda čím dál větší. Jen v posledních třech zkoumaných letech, tedy 2021, 2022 a 2023 se hmotná škoda každým rokem zvýšila průměrně o 5 829 Kč. a nastavený trend napovídá tomu, že zvyšování bude nadále pokračovat i v dalších letech.

Graf 4: Průměrná hmotná škoda způsobená při dopravní nehodě v Kč



Zdroj: PČR, zpracování vlastní

4.3 Počty přestupků a trestných činů v letech 2018-2022

Počty přestupků a trestných činů řidičů budou porovnány s počtem dopravních nehod tak, aby co nejvíce zachycovaly možný vznik dopravní nehody. Jak již bylo výše uvedeno, ročenka za rok 2023 v oblasti přestupků a trestných činů v dopravě stále nebyla vydána, a tak budeme porovnávat hodnoty do roku 2022. Budeme tedy používat hodnoty z porušení těchto tří zákonů:

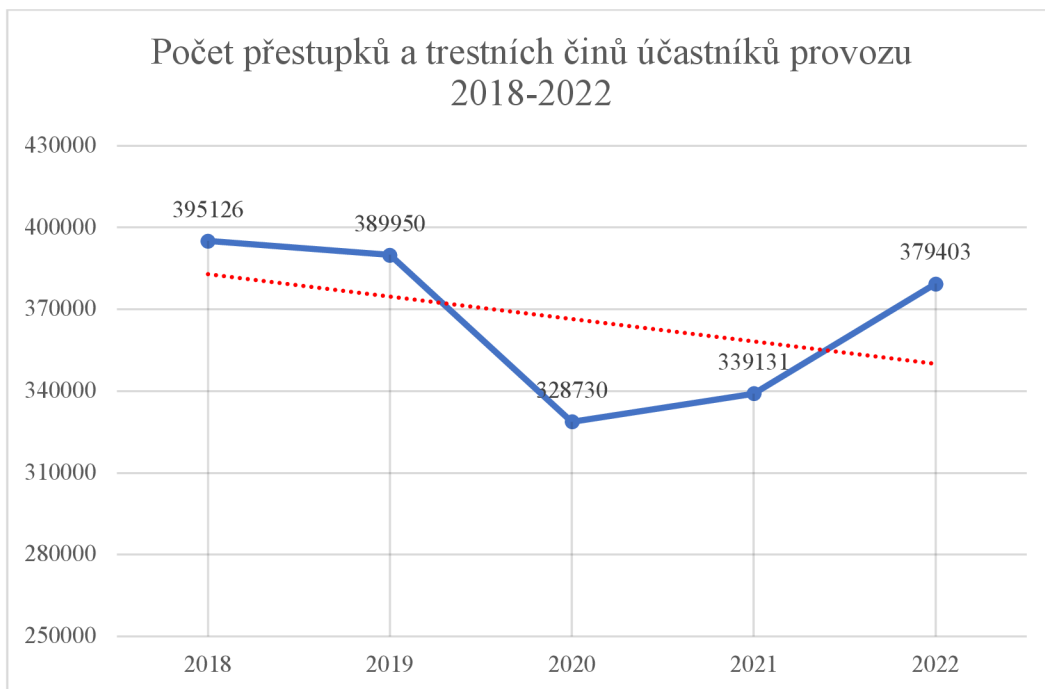
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Porušením alespoň jednoho z těchto tří zákonů může mít za následek způsobení dopravní nehody, a to hned z několika hledisek. Zákon o provozu na pozemních komunikacích je při každém jeho porušení častou příčinou vzniku dopravních nehod, kdy mezi nejčastější příčiny patří porušení povinnosti řidiče, které zahrnuje §5, kde je mezi povinnost řidiče uvedeno věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Trestní zákoník zde budeme brát v úvahu z hlediska možného řízení pod vlivem alkoholu, či jiných návykových a psychotropních látkách, kde Policie naměřila takové hodnoty, ke kterým se již nepřihlíží jako k přestupku. Zákon o silniční dopravě patří mezi nejméně porušované a tvoří okolo 1 % všech evidovaných přestupků v dopravě. Tento zákon se bude brát v potaz především kvůli § 3a tohoto zákona, který upravuje dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, které při jejich nedodržení mohou vést k dopravní nehodě. Především upravuje dobu odpočinku řidiče po najetí určitého počtu kilometrů, popřípadě po uplynutí časového horizontu, který zákon stanovuje.

V grafu je zobrazen počet shledaných přestupků a trestných činů spáchaných účastníky silničního provozu. Graf je značně podobný trendům, které jsou již vyjádřeny v předešlých zpracovaných grafech. Je zde opět vidět pokles v letech 2020 a 2021 zapříčiněný pandemií Covid-19 s postupným vzestupem v dalších letech. Na lineární přímce vidíme mírně stoupající tendenci, pomocí které lze konstatovat, že se nacházíme zpátky na datech, které byly v době před pandemií Covid-19. Tato data by i přes stoupající tendenci v posledních dvou letech měla postupně klesat, především kvůli novému

bodovému systému a přísnějším sankcím za přestupky v podobě překročení rychlosti nebo jízdy pod vlivem návykových látek.

Graf 5: Přestupky a trestné činy v letech 2018-2022



Zdroj: PČR, zpracování vlastní

4.4 Modifikace statistických údajů

Údaje o deseti nejčastějších zavinění dopravní nehody jsou každoročně zveřejňovány Policií ČR. Práce se bude zabývat daty pro každý rok zvlášť v letech 2018 až 2022 a bude hodnotit nejčastěji evidované přestupky a trestné činy v daném roce. U přestupků budou uvedeny případné nové hodnoty bodů a výše blokové pokuty, popřípadě výše pokuty ve správním řízení dle nového bodové hodnocení, který je účinný od 1.1. 2024. Na závěr bude uveden název nehody, s kterou bude přestupek následně porovnán. Mezi nejčastější přestupky a trestné činy spáchané v dopravě patří:

Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než o 5 km/h), dále jen „Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h.“. Tento přestupek je ohodnocen 2 body a pokutou ve výši 1 500 – 2 000 Kč. na místě, místo původní hranice do

1 000 Kč. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými nepřiměřenou rychlostí a rovnoměrně rozložen také mezi ostatní přestupky týkající se překročení rychlosti.

Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, dále jen „Držení hovorového zařízení během jízdy“. Tento přestupek zaznamenal změnu v bodovém systému i ve výši pokuty. Počet bodů přičtených za tento přestupek je roven 4 z původních 2 bodů. Výše blokové pokuty se poté zvýšila na 2 500 – 3 500 Kč. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými z důvodu nevěnování se řízení vozidla.

Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu, dále jen „Řidič bez pásů“. Za tento přestupek nově hrozí připsání 4 bodů místo dřívějších 3 a výše blokové pokuty se změnila na 1 500 – 2 000 Kč. Tento přestupek není možné vyhodnotit jako příčinu dopravní nehody, tedy nebude porovnán s nehodami.

Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více, dále jen „Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více“. Tento dopravní přestupek zaznamenal také změnu, jak v oblasti bodů, tak v oblasti pokuty ve správním řízení. Počet bodů se zvýšil o jeden na nyní 4 body za spáchaný přestupek a výše blokové pokuty z dřívější hodnoty do 2 500 Kč. nyní činí 2 500 – 3 500 Kč. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými nepřiměřenou rychlostí.

Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než o 10 km/h), dále jen „Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h“. Právní přestupek tohoto typu zaznamenal také změnu, ale pouze ve výši blokové pokuty, a to z původní hodnoty do 1 000 Kč. na nyní 1 500 – 2 000 Kč. Bodové ohodnocení zde zůstává nezměněné a přestupek tohoto typu je tedy za 2 body. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými nepřiměřenou rychlostí.

Při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě, dále jen „Nedání přednosti v jízdě“. Za tento právní přestupek hrozí stále

přičtení 4 bodů a výše blokové pokuty se opět zvýšila, a to na rozmezí 2 500 – 3 500 Kč. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými z důvodu nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“.

Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více, dále jen „Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více“. Za tento přestupek nyní hrozí přičtení 4 bodů z původních 3 bodů. Výše blokové pokuty se zde také zvýšila na 2 500 – 3 500 Kč. z původní hodnoty pokuty do 2 500 Kč. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými nepřiměřenou rychlostí.

Při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem osoby se zdravotním postižením nebo neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě, dále jen „Parkování na místě pro invalidy“. Za tento přestupek nově hrozí bloková pokuta ve výši 2 500 – 3 500 Kč. z původní výše do 2 500 Kč. Zajímavostí zde je, že rozmezí pokuty ve správním řízení bylo na rozdíl od předešlých přestupků sníženo z původních 5 000 – 10 000 Kč. na nových 4 000 – 10 000 Kč. Bodové ohodnocení zde zůstalo na hodnotě 2 body za tento přestupek. Tento přestupek není možné vyhodnotit jako příčinu dopravní nehody, tedy nebude porovnán s nehodami.

Při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právní předpisu nebo pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na BESIP osobou k tomu oprávněnou, dále jen „Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj“. Zde je výše blokové pokuty zvýšena na 4 500 – 5 500 Kč. Nově zde hrozí zákaz řízení na 4 až 6 měsíců dle úmyslu u přestupku. Bodové ohodnocení se zvýšilo z původních 5 na nynějších 6 bodů. Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými z důvodu nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“.

Ohrožení pod vlivem návykové látky – výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky, dále jen

„Jízda pod vlivem návykové látky“. Tento přestupek není možno ohodnotit blokovou pokutou na místě, a proto je nově ohodnocen na výši pokuty ve správním řízení 7 000 – 25 000 Kč. a body se zde změnilo z původních 7 bodů na 6 bodů (nad 0,3 ‰). Tento přestupek bude v grafu porovnán s nehodami zaviněnými pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění, dále jen „Řízení bez řídičského oprávnění“. Tento přestupek také není možno ohodnotit blokovou pokutou, ale pouze pokutou ve správním řízení ve výši 25 000 – 75 000. Přičtení bodů je zde ve výši 4 bodů. Tento přestupek není možné vyhodnotit jako příčinu dopravní nehody, tedy nebude porovnán s nehodami.

Mezi jeden z nejčastěji porušovaných přestupků patří například držení hovorového zařízení během jízdy. Tento přestupek nemá samostatnou položku v nehodovosti, neboť je velmi těžké tohoto účastníka za tento přestupek usvědčit. Pokud zde existuje usvědčení v podobě výpovědi řidiče nebo svědka nehody, v takovém případě se přestupek zapíše do kolonky s názvem „Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“, kam patří také ladění rádia, nastavování klimatizace nebo nepozornost při projíždění parkovištěm. Problém nastává při přestupcích s názvem řidič bez pásů, řidič bez řídičského oprávnění nebo parkování na místě pro invalidy. Tyto přestupky řazené mezi nejčastější nelze porovnávat s nehodami, neboť v případě jízdy bez pásů nebo parkování na místě pro invalidy nemají vliv na případně způsobenou dopravní nehodu. V případě řízení bez řídičského oprávnění je zde prostor k debatě. Je obtížné dospět k závěru, že tento přestupek nezpůsobí v průběhu roku žádnou dopravní nehodu, jelikož tvoří kolem 1,5 procenta všech evidovaných přestupků. Samotná absence řídičského oprávnění tedy nemá za následek způsobení dopravní nehody.

Při pohledu na změnu sankcí a bodového systému je možné konstatovat, že se ve většině případů zvýšila především horní hranice výše finanční sankce, přičemž spodní hranice se zde měnila spíše v uvedení konkrétní nejnižší možné hranice za daný přestupek, pod kterou se nelze dostat. Není zde tedy prostor pro případné symbolické pokuty ve výši 100 Kč., které řidiče tolik nestojí, ale slouží především k tomu, aby si řidič zapamatoval, co provedl. Nyní jsou pokuty nastaveny tak, aby byl řidič pozorný a neporušil žádný přestupek v dopravě.

4.4.1 Rok 2018

Za rok 2018 Policie ČR šetřila 104 764 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 565 osob. Mezi nejčastější příčinu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patřilo nevěnování se řízení vozidla v celkovém počtu 17 266 nehod. Nehoda z tohoto důvodu byla řešena průměrně 47krát za den. Dále bylo prokázáno 490 případů předjíždění v případech, kdy je v provozu na pozemních komunikacích zakázáno.

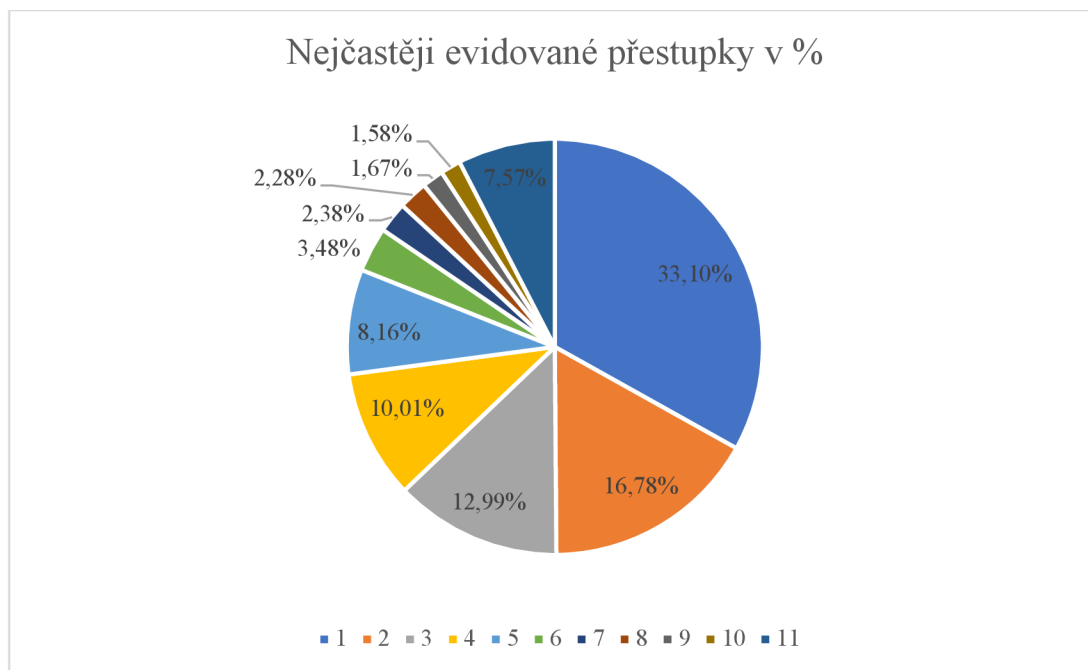
V tabulce č. 1 jsou uvedeny nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě. V grafu pod tabulkou je vyobrazen poměr nejčastějších evidovaných přestupkových jednání uvedených v procentech z celkového množství. Graf zobrazuje, že mezi nejméně evidované přestupky v dopravě v roce 2018 patřilo řízení bez řidičského oprávnění. Řízení bez pásů je poté téměř každým šestým spáchaným přestupkem v dopravě.

Tabulka 1: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě

Číslo	Jednání	Počet
1	Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h	130 798
2	Řidič bez pásů	66 283
3	Držení hovorového zařízení během jízdy	51 316
4	Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	39 550
5	Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h	32 237
6	Nedání přednosti v jízdě	13 755
7	Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	9 416
8	Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj	8 991
9	Jízda pod vlivem návykové látky	6 612
10	Řízení bez řidičského oprávnění	6 238
11	Ostatní	29 930

Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

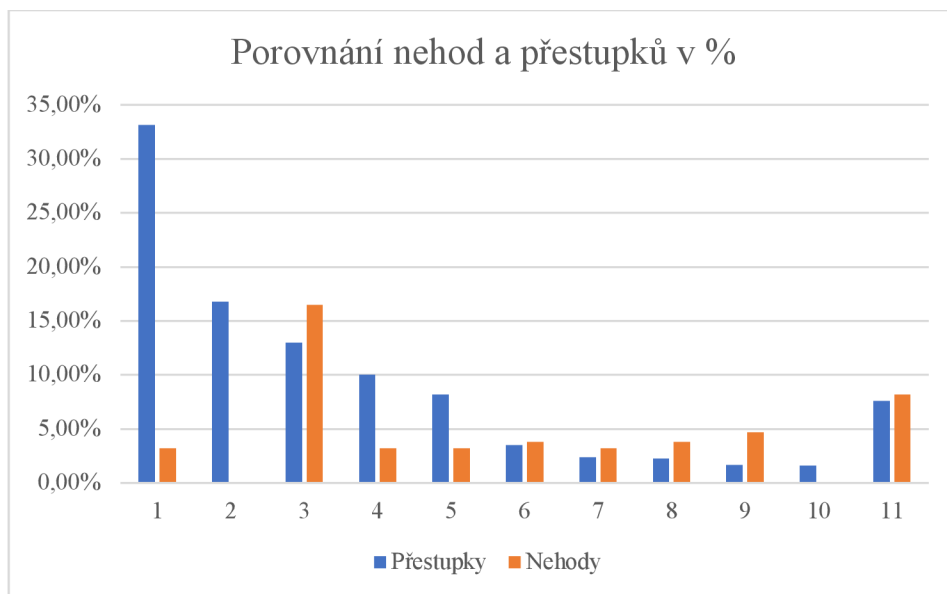
Graf 6: Nejčastěji evidované přestupky v %



Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

V následujícím grafu je porovnáno procento vzniklých nehod a evidovaných přestupků v dopravě na území České republiky. Tabulka je zkreslená z důvodu nezveřejňování konkrétních rychlostí při dopravní nehodě, ale pouze dat s názvem: „Nehoda z důvodu nepřiměřené rychlosti“. Naopak při přestupku je uvedeno rozmezí rychlosti, do které konkrétní řidič spadá. Nehodu neovlivňuje řidič bez pásu, tudíž ve statistikách nehodovosti tento údaj není uveden, stejně jako údaj o řízení bez řidičského oprávnění, který by měl také své zastoupení v celkovém počtu nehod. V oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu Policie ČR stále provádí měření rychlostí a tomuto problému se věnuje dostatečně. Bohužel přestupky, kvůli kterým může vzniknout dopravní nehoda jako je nedání přednosti na křižovatce nebo použití telefonického zařízení za volantem se v provozu velmi často přehlédnou, obzvláště telefon za volantem, který nemusí být na první pohled vidět.

Graf 7: Porovnání nejčastěji evidovaných přestupků a dopravních nehod v % za rok 2018



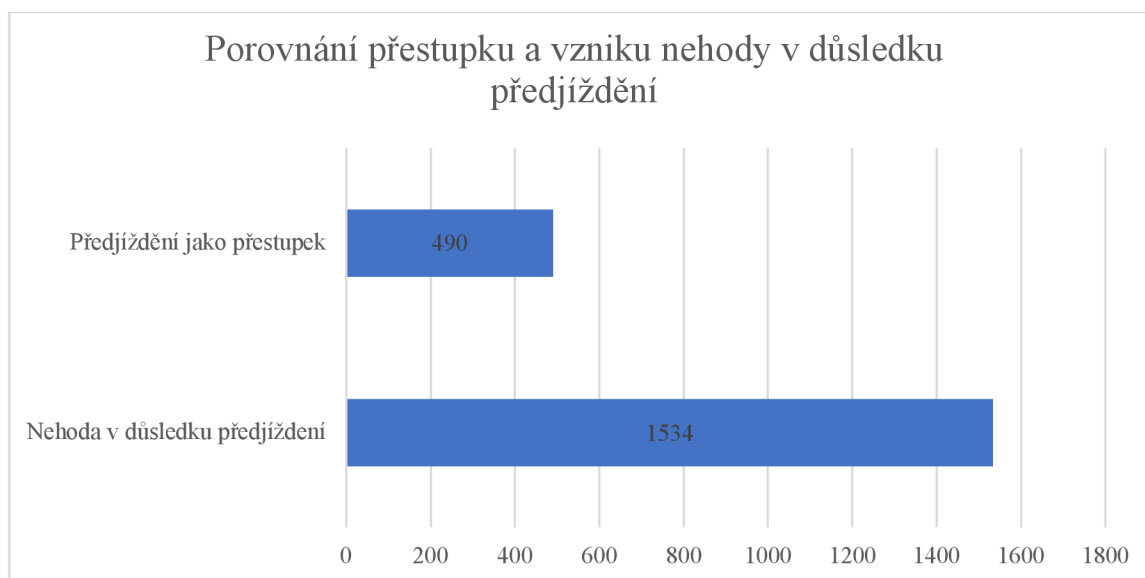
Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Jako poslední zajímavé srovnání je poměr nehod z důvodu předjíždění a počet udělených přestupků za předjíždění na místech, kde je obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zde je velký prostor pro vylepšení těchto statistik, neboť na jeden přestupek za předjíždění připadají více než 3 nehody v důsledku předjíždění. Policie v tomto roce nemohla udělit blokovou pokutu, ale pouze pokutu ve správním řízení od 5 000 do 10 000 Kč. To se ale změní novým bodovým systémem, kdy Policie ČR dostane v tomto ohledu větší pravomoc v podobě možnosti udělit blokovou pokutu a zároveň se zvýší rozmezí pokuty ve správním řízení.

Tento poměr, ve kterém je počet nehod 3x častější, než počet evidovaných přestupků může být způsoben předjížděním, kdy hlavním důvodem a podstatou je například držení hovorového zařízení, náhlý zdravotní výpadek nebo řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Dalším a nejčastějším důvodem je především předjíždění na místech, kde není žádnou úpravou zakázáno, a přesto k nehodě dojde. Jedná se tedy o předjíždění, které řidič vykonal správně a dle předpisů, ale nehodu mohlo zapříčinit například neočekávané chování předjížděného automobilu v podobě zrychlení nebo zahájení předjíždění vozidla ve chvíli, kdy předjíždí současně také automobil za ním. Mezi další důvody může patřit technická závada vozidla nebo chyba v posouzení celé situace řidičem, který může špatně

odhadnout rychlost předjížděného vozidla nebo nemá dostatečný prostor pro předjíždění. Mnoho expertů vnímá předjíždění jako nejnáročnější a nejnebezpečnější manévr při kterém musí být řidiči vždy ostražití a schopni rychle reagovat na možné změny situace na pozemní komunikaci.

Graf 8: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

4.4.2 Rok 2019

Za rok 2019 Policie ČR šetřila 107 572 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 547 osob. Mezi nejčastější příčinu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patřilo stejně jako v roce minulém nevěnování se řízení vozidla v celkovém počtu 17 623 nehod. Nehoda z tohoto důvodu byla řešena průměrně 48krát za den. Dále bylo prokázáno 522 případů předjíždění v případech, kdy je v provozu na pozemních komunikacích zakázáno.

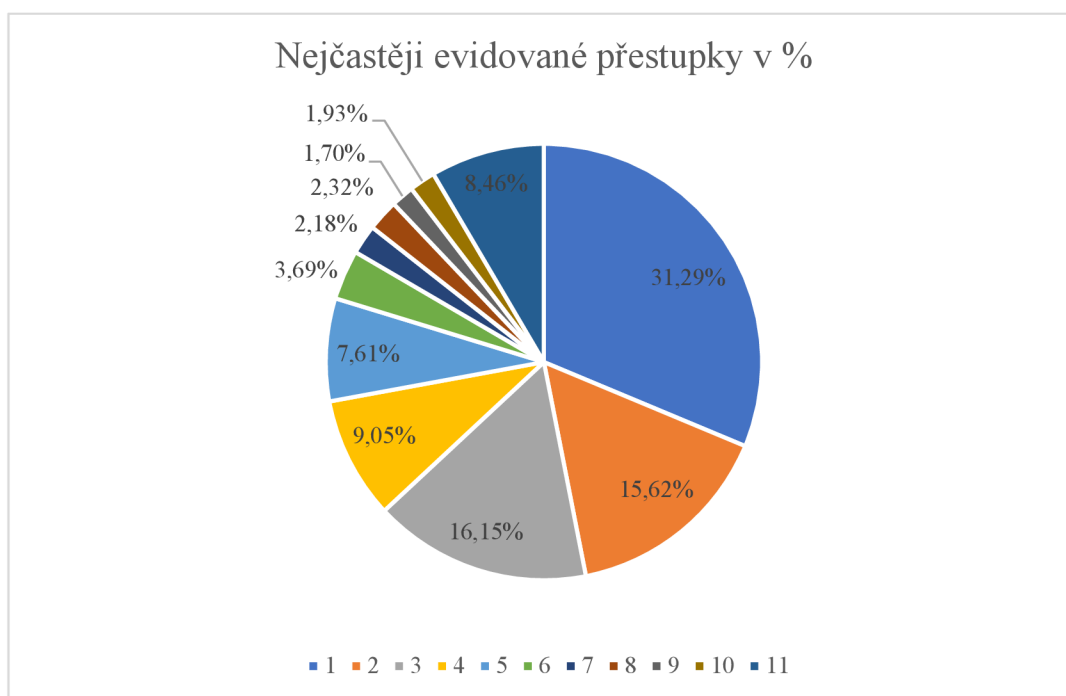
V tabulce č. 2 jsou uvedeny nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě. V grafu pod tabulkou je vyobrazen poměr nejčastějších evidovaných přestupkových jednání uvedených v procentech z celkového množství. Graf zobrazuje, že mezi nejméně evidované přestupky v dopravě v roce 2019 patřilo ohrožení pod vlivem návykové látky. Přestupek řízení bez řidičského oprávnění se tedy v tomto roce řadí do skupiny „ostatní“. Řízení bez pásů je poté více než každým šestým spáchaným přestupkem v dopravě.

Tabulka 2: Nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě

Číslo	Jednání	Počet
1	Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h	122 027
2	Řidič bez pásů	60 905
3	Držení hovorového zařízení během jízdy	62 977
4	Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	35 277
5	Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h	29 690
6	Nedání přednosti v jízdě	14 379
7	Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	8 519
8	Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj	9 051
9	Jízda pod vlivem návykové látky	6 623
10	Ohrožení pod vlivem návykové látky	7 523
11	Ostatní	32 979

Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

Graf 9: Nejčastěji evidované přestupky v %

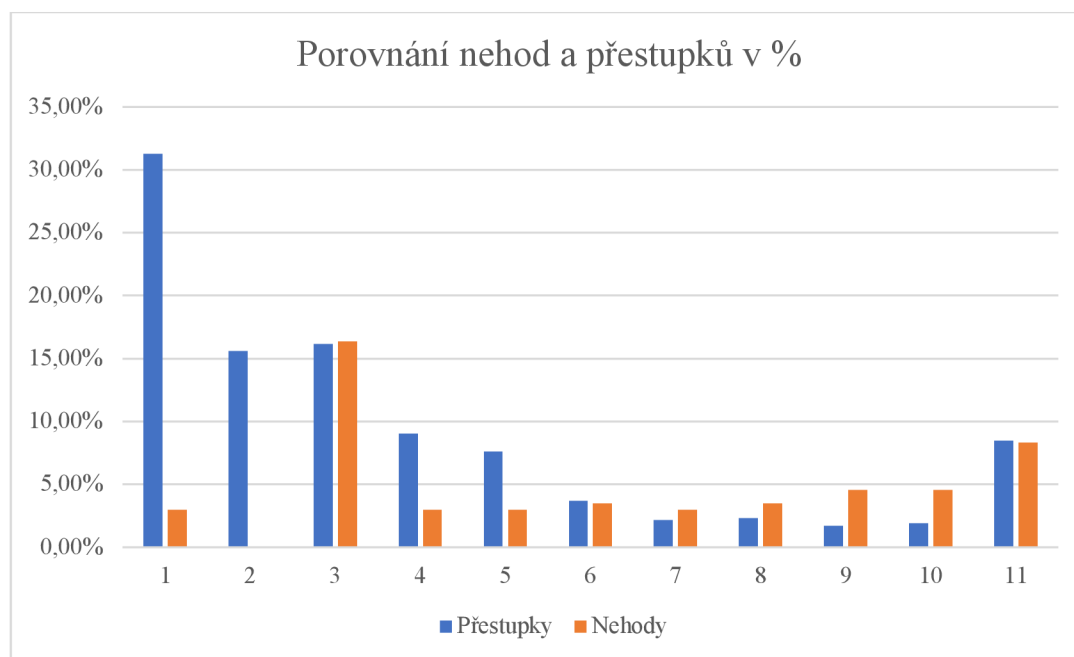


Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

V následujícím grafu je porovnáno procento vzniklých nehod a evidovaných přestupků v dopravě na území České republiky. Graf je opět zkeslen měřením rychlosti, na což se Policie v dostatečné míře zaměřuje. Údaje o řidiči bez pásu a držení hovorového zařízení během jízdy v rámci nehod zůstávají. Změnu zaznamenal devátý nejčastější

přestupek v dopravě, kterým v tomto roce je ohrožení pod vlivem návykové látky při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí. Došlo zde k významnému zvýšení dohledu a kontroly v oblasti jízdy bez pásů a držení hovorového zařízení během jízdy.

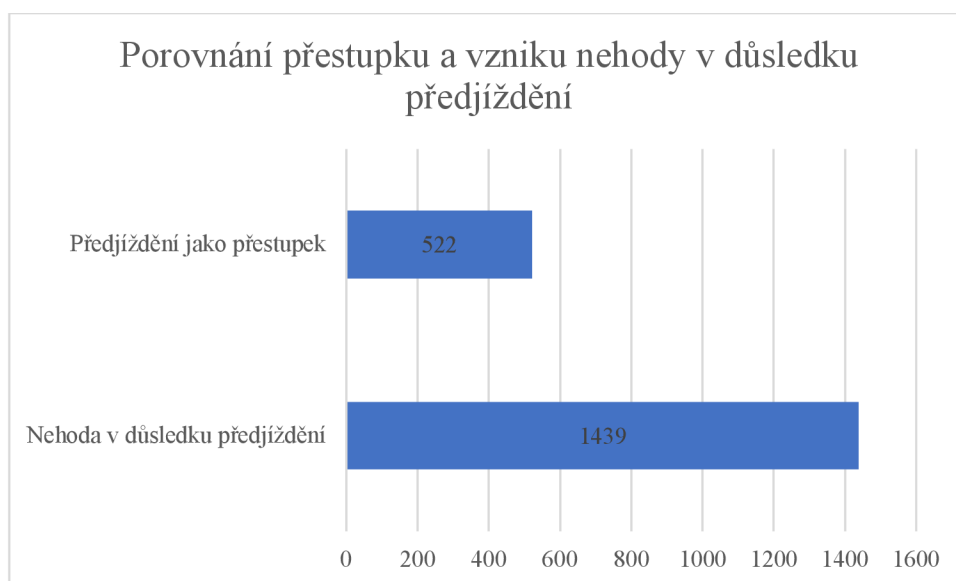
Graf 10: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2019



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Nehod v důsledku předjíždění bylo v tomto roce 1 439. Stále je zde určitý prostor pro zlepšení, ačkoli oproti minulému roku Policie ČR zjistila více přestupků v porušení zákazu předjíždění a zároveň evidujeme o 95 nehod méně, než tomu bylo v předchozím roce. I zde je vidět celkové zlepšení oproti minulému roku.

Graf 11: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

4.4.3 Rok 2020

Za rok 2020 Policie ČR šetřila 94 794 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 460 osob. Mezi nejčastější příčinu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patřilo stejně jako v roce minulém nevěnování se řízení vozidla v celkovém počtu 15 383 nehod. Nehoda z tohoto důvodu byla řešena průměrně 42krát za den. Dále bylo prokázáno 476 případů předjíždění v případech, kdy je v provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, počet přestupků a nehod se oproti jiným rokům výrazně snížil kvůli pandemii Covid-19 a restrikcím, která se ve státě začala nastavovat. Tento jev je viditelný pouze u tabulek s konkrétními počty, nikoli u grafů s procenty, kde jsou data rozdělena podle celku.

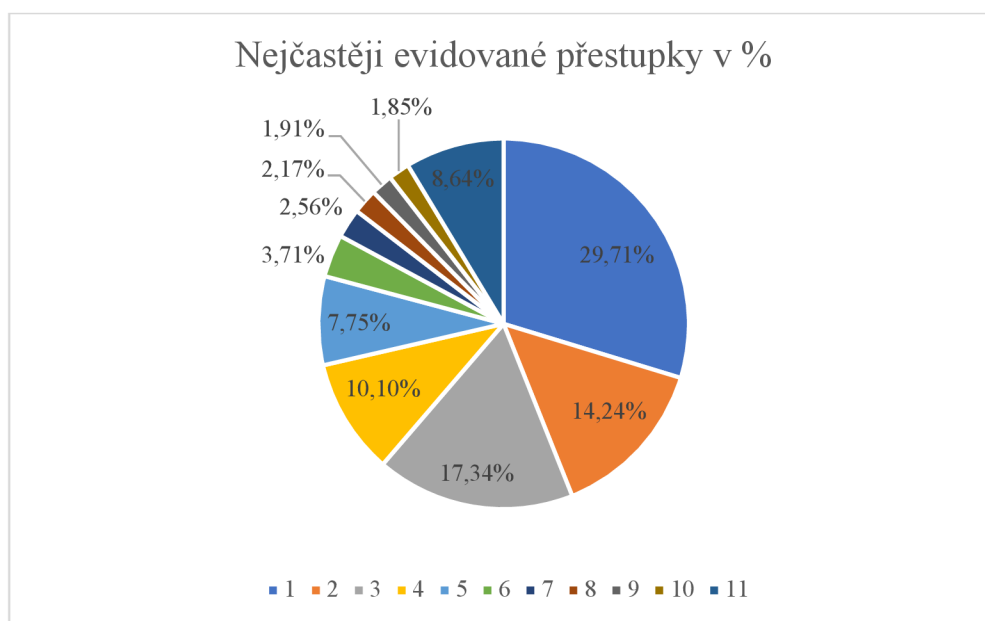
V tabulce č. 3 jsou uvedeny nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě. V grafu pod tabulkou je vyobrazen poměr nejčastějších evidovaných přestupkových jednání uvedených v procentech z celkového množství. Graf zobrazuje, že mezi nejméně evidované přestupky v dopravě v roce 2020 patří řízení bez řidičského průkazu. Řízení bez pásů je poté každým sedmým spáchaným přestupkem v dopravě.

Tabulka 3: Nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě

Číslo	Jednání	Počet
1	Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h	97 679
2	Řidič bez pásů	46 822
3	Držení hovorového zařízení během jízdy	57 012
4	Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	33 209
5	Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h	25 471
6	Nedání přednosti v jízdě	12 198
7	Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	8 431
8	Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj	7 120
9	Jízda pod vlivem návykové látky	6 278
10	Řízení bez řidičského oprávnění	6 096
11	Ostatní	28 414

Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

Graf 12: Nejčastěji evidované přestupky v %

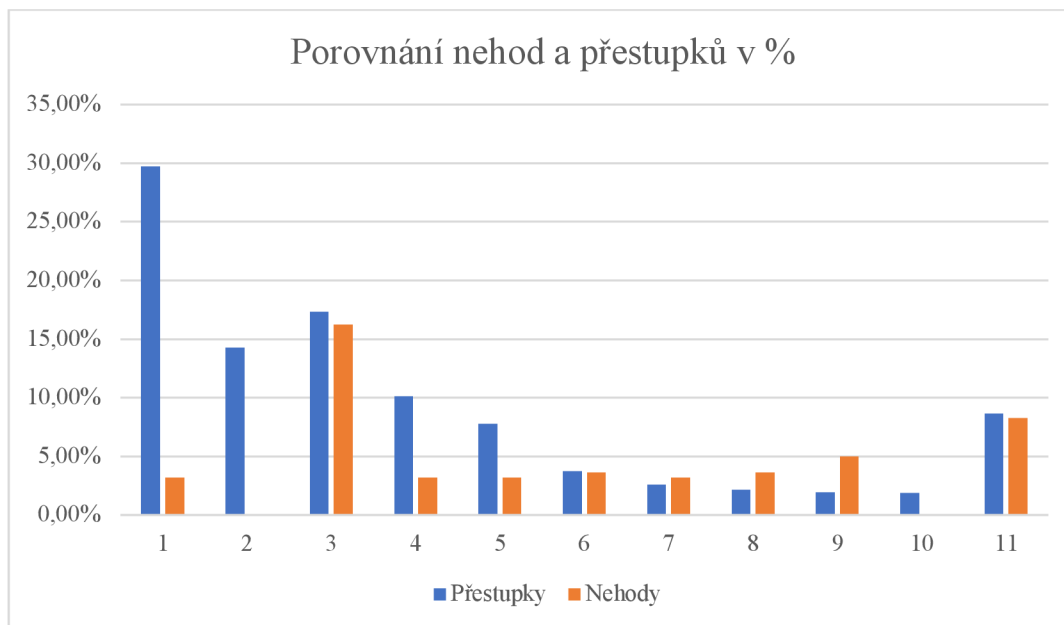


Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

V následujícím grafu je porovnáno procento vzniklých nehod a evidovaných přestupků v dopravě na území České republiky. Graf je stejně jako v předešlých letech zkruslen měřením rychlosti, na což se Policie ČR v dostatečné míře zaměřuje. Údaje o řidiči bez pásů a držení hovorového zařízení během jízdy v rámci nehod zůstávají. V tomto roce se stejně jako v roce 2018 stalo desátým nejčastěji evidovaným přestupkem řízení bez řidičského oprávnění. V rámci kontrol došlo opět k jejím zlepšení, a to především v oblasti

překročení maximálně dovolené rychlosti mimo obec a držení hovorového zařízení během jízdy.

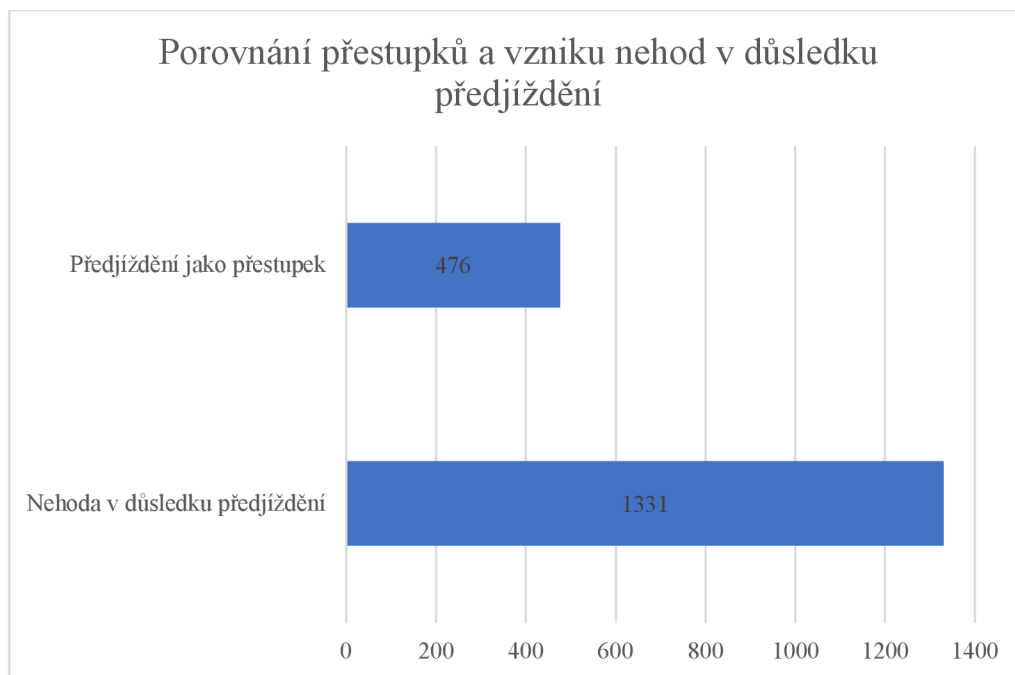
Graf 13: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2020



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Počet přestupků udělených za předjíždění v případech, kdy je zakázáno bylo 476, dopravních nehod v rámci nesprávného předjíždění bylo 1 331. Zde je poměr mezi hodnotami velmi podobný jako v letech přecházejících a stále je zde prostor pro zlepšení v rámci kontroly a dohledu nad BESIP.

Graf 14: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

4.4.4 Rok 2021

Za rok 2021 Policie ČR šetřila 99 332 dopravních nehod při kterých zemřelo 470 osob. Mezi nejčastější příčinu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patřilo stejně jako v roce minulém nevěnování se řízení vozidla v celkovém počtu 15 632 nehod. Nehoda z tohoto důvodu byla řešena průměrně 43krát za den. Dále bylo prokázáno 491 případů předjíždění v případech, kdy je v provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Také na tomto roce se podepsala pandemie Covid-19, obzvláště třítydenní restrikce, spojená se zákazem cestování mezi kraji České republiky, kdy se až na stanovené výjimky mohlo pobývat jen v místě svého trvalého bydliště. Nouzový stav skončil 12. dubna a přibližně od poloviny roku se otevřely služby, za kterými mohli lidé opět začít cestovat.

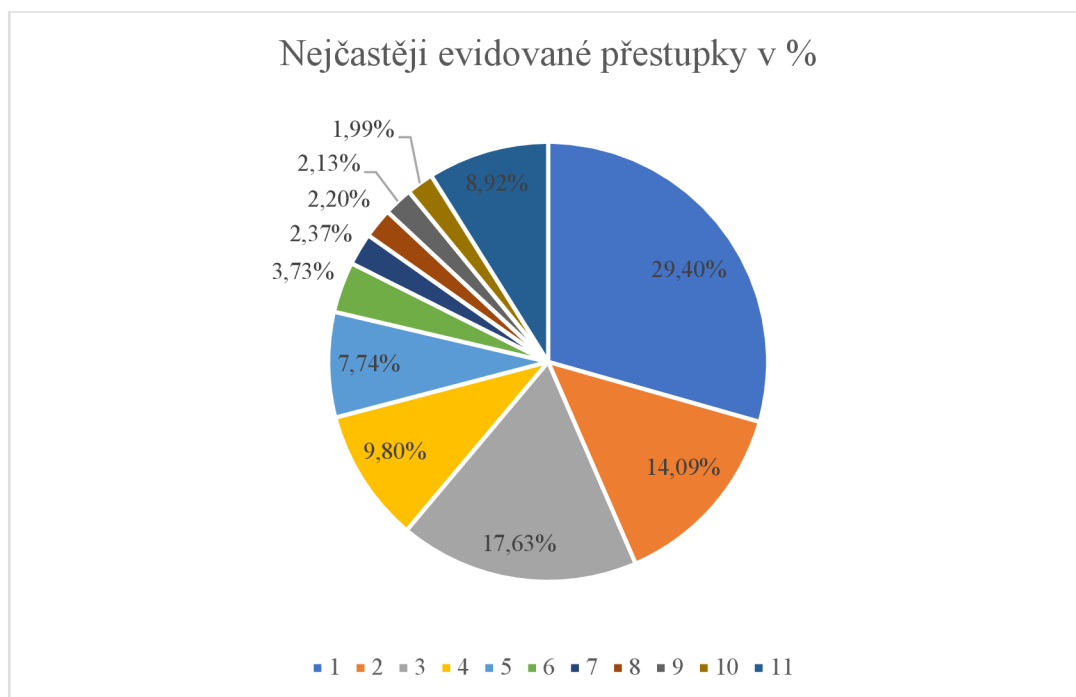
V tabulce č. 4 jsou uvedeny nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě. V grafu pod tabulkou je vyobrazen poměr nejčastěji evidovaných přestupkových jednání uvedených v procentech z celkového množství. Graf zobrazuje, že mezi nejčastěji evidovaným přestupkem v dopravě v roce 2021 patřilo překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h. Řízení bez pásů je poté každým sedmým spáchaným přestupkem v dopravě.

Tabulka 4: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě

Číslo	Jednání	Počet
1	Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h	99 710
2	Řidič bez pásů	47 769
3	Držení hovorového zařízení během jízdy	59 792
4	Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	33 249
5	Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h	26 260
6	Nedání přednosti v jízdě	12 649
7	Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	8 026
8	Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj	7 461
9	Jízda pod vlivem návykové látky	7 210
10	Ohrožení pod vlivem návykové látky	6 758
11	Ostatní	30 247

Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

Graf 15: Nejčastěji evidované přestupky v %

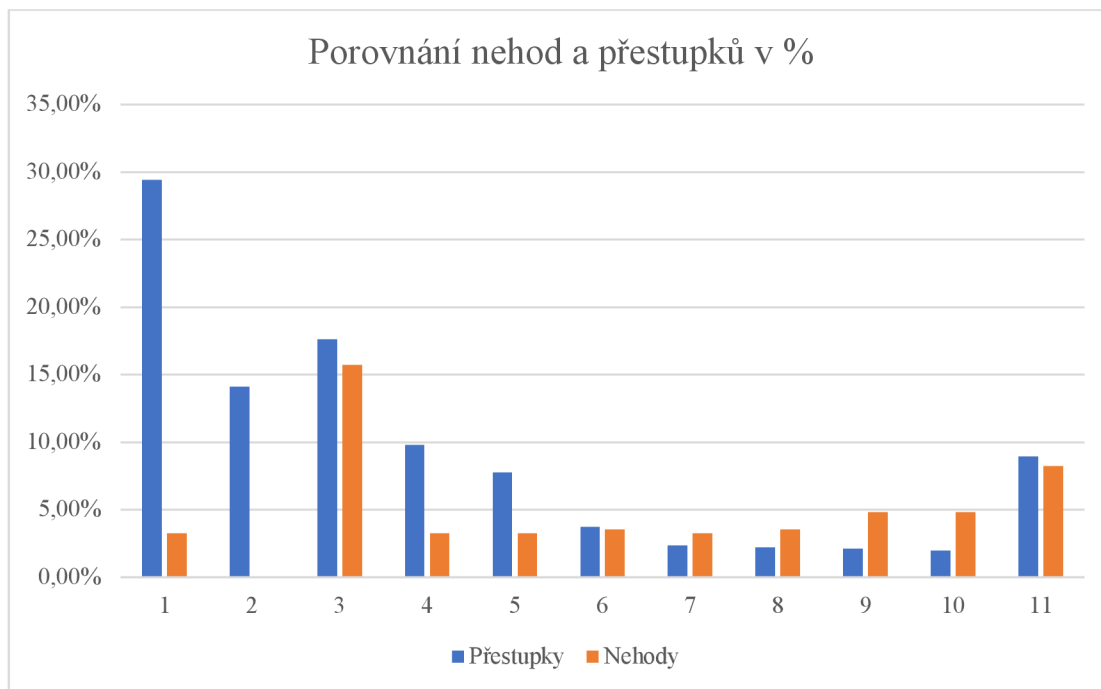


Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

V následujícím grafu je porovnáno procento vzniklých nehod a evidovaných přestupků v dopravě na území České republiky. Graf je opět zkeslen měřením rychlosti, na což se Policie v dostatečné míře zaměřuje. Údaje o řidiči bez pásu a držení hovorového zařízení během jízdy v rámci nehod zůstávají. Změnu zaznamenal desátý nejčastější přestupek v dopravě, kterým v tomto roce bylo ohrožení pod vlivem návykové látky. Došlo

zde k zvýšení dohledu a kontroly v oblasti nedání přednosti v jízdě a držení hovorového zařízení během jízdy.

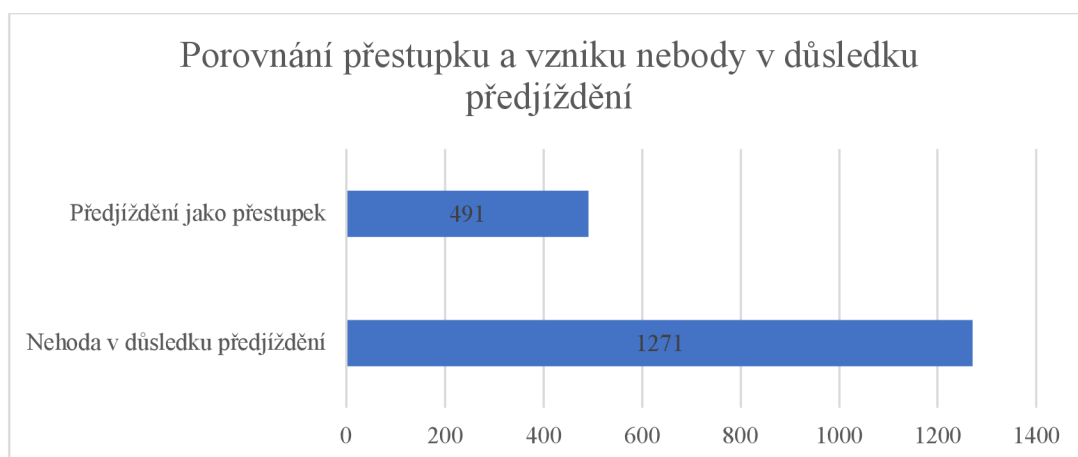
Graf 16: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2021



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Počet přestupků udělených za předjíždění v případech, kdy je zakázáno bylo 491, dopravních nehod v rámci nesprávného předjíždění bylo 1 271. Předjíždění jako přestupek se zvýšil adekvátně vzhledem k celkovému zvýšenému počtu evidovaných přestupků. Naopak u nehod v důsledku předjíždění se počet oproti minulému roku výrazně snížil, ačkoli se celkový počet nehod v dopravě oproti minulému roku zvýšil o 4538. Zde je vidět velké zlepšení.

Graf 17: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Z důvodu ukončení vyhlášeného nouzového stavu a zákazu cestování mezi kraji, které proběhlo 12. dubna bude uvedena poslední tabulka k tomuto roku, týkající se počtu nehod rozdělených do konkrétních měsíců. V tabulce můžeme vidět poměrně nízké počty nehod mezi prvním a čtvrtým měsícem tohoto roku, kdy stále platil nouzový stav. První tři týdny v březnu nebylo dovoleno cestovat mezi okresy. Z tohoto důvodu měsíc březen zaznamenal nejméně nehod v tomto roce. Dne 31. května došlo znovu k otevření vnitřních prostor restaurací, bazénů a saun, a to se podepsalo na čísle 9 598 nehod, které měsíc červen řadí na druhý nejvíce nehodový měsíc v roce.

Tabulka 5: Počty nehod dle měsíců

Měsíce	Počet nehod	Usmrceno
Leden	7 335	25
Únor	6 748	30
Březen	6 103	30
Duben	7 049	24
Květen	8 811	46
Červen	9 598	43
Červenec	8 753	45
Srpen	8 949	55
Září	9 114	39
Říjen	9 693	42
Listopad	8 715	41
Prosinec	8 464	50

Zdroj: PČR, zpracování vlastní

4.4.5 Rok 2022

Za rok 2022 Policie ČR šetřila 98 460 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 454 osob. Mezi nejčastější příčinu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patřilo stejně jako v roce minulém nevěnování se řízení vozidla v celkovém počtu 15 913 nehod. Nehoda z tohoto důvodu byla řešena průměrně 44krát za den. Dále bylo prokázáno 528 případů předjíždění v případech, kdy je v provozu na pozemních komunikacích zakázáno.

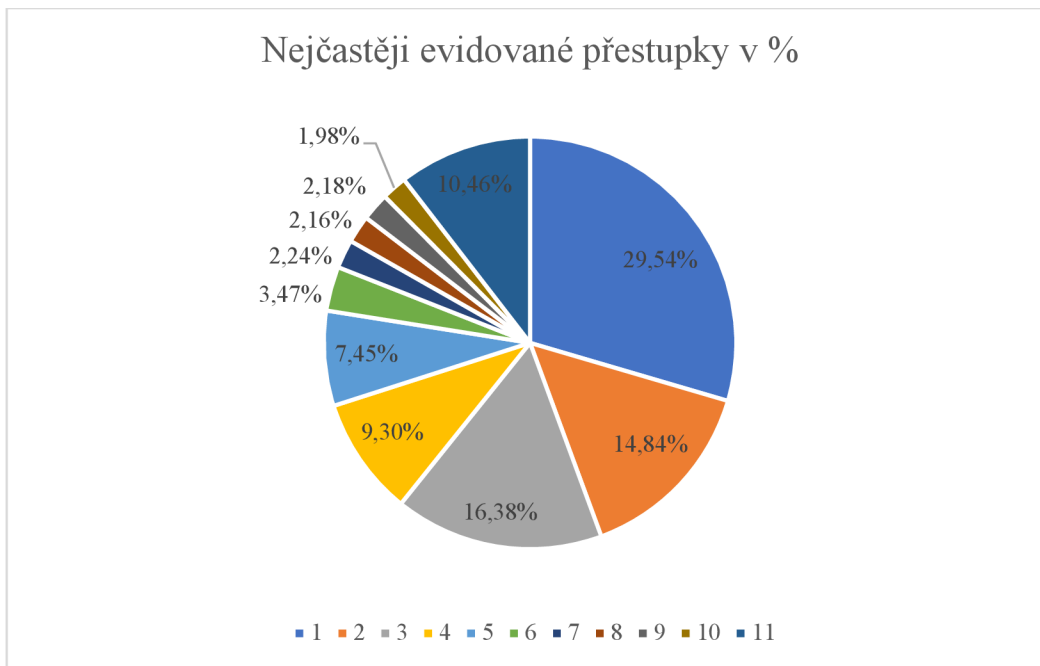
V tabulce č. 6 jsou uvedeny nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě. V grafu pod tabulkou je vyobrazen poměr nejčastěji evidovaných přestupkových jednání uvedených v procentech z celkového množství. Graf zobrazuje, že mezi nejčastěji evidovaný přestupek v dopravě v roce 2022 patřilo překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h. Řízení bez pásů je poté téměř každým sedmým spáchaným přestupkem v dopravě. Výraznou změnu zde zaznamenal přestupek parkování na místě pro invalidy, který se stal osmým nejčastějším přestupkem v tomto roce, ačkoli ve všech námi zkoumaných letech je tento přestupek umístěn v jednání s názvem „ostatní“.

Tabulka 6: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě

Číslo	Jednání	Počet
1	Překročení rychlosti v rozmezí 5-20 km/h	112 082
2	Řidič bez pásů	56 300
3	Držení hovorového zařízení během jízdy	62 154
4	Překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více	35 276
5	Překročení rychlosti mimo obec v rozmezí 10-30 km/h	28 259
6	Nedání přednosti v jízdě	13 173
7	Překročení rychlosti mimo obec o 30 km/h a více	8 504
8	Nezastavení na světelný signál, pokyn Stůj	8 179
9	Parkování na místě pro invalidy	8 278
10	Ohrožení pod vlivem návykové látky	7 504
11	Ostatní	39 694

Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

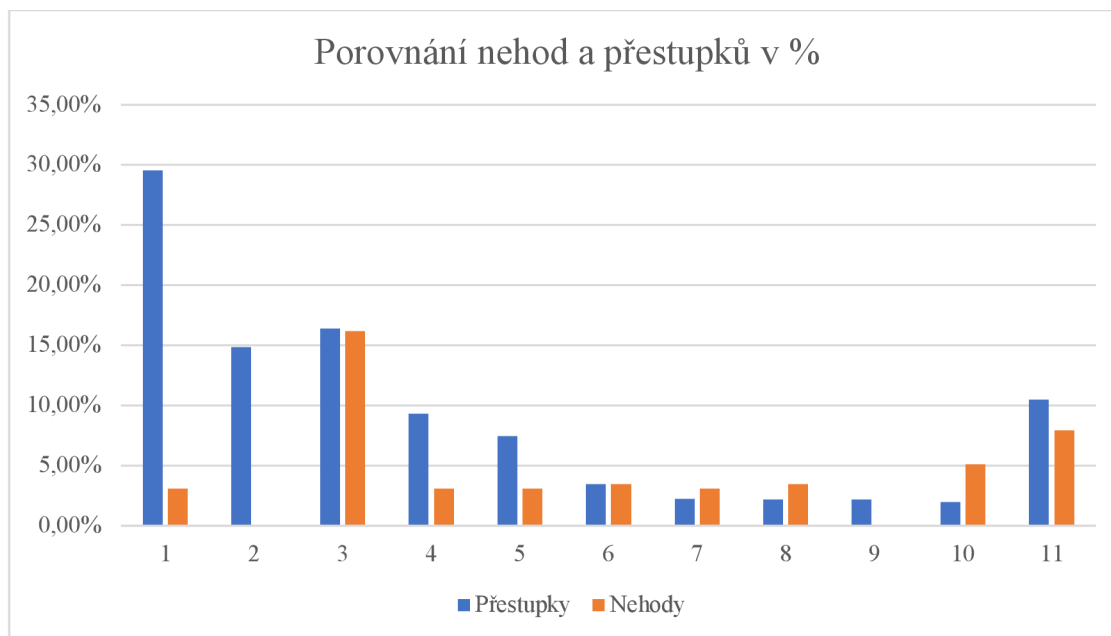
Graf 18: Nejčastěji evidované přestupky v %



Zdroj: Ministerstvo dopravy, zpracování vlastní

V následujícím grafu je porovnáno procento vzniklých nehod a evidovaných přestupků v dopravě na území České republiky. Graf je opět zkreslen měřením rychlosti, na což se Policie v dostatečné míře zaměřuje. Údaje o řidiči bez pásu rámci nehod zůstávají. K tomuto údaji se přidal také údaj parkování na místě pro invalidy. Došlo zde k výraznému zvýšení kontrol v oblasti parkování na místě pro invalidy a řidičů bez pásů. Naopak se zde snížilo procentuální zastoupení přestupků v rámci držení hovorového zařízení během jízdy.

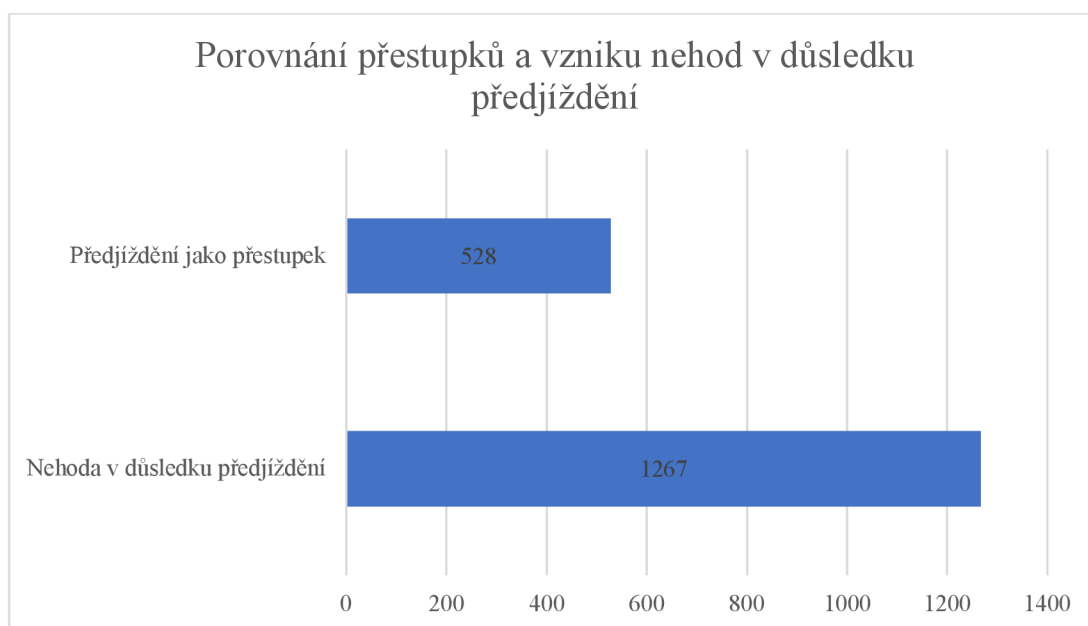
Graf 19: Porovnání nejčastěji evidovaných přestupků a dopravních nehod v % za rok 2022



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Počet přestupků udělených za předjíždění v případech, kdy je zakázáno bylo 528, dopravních nehod v rámci nesprávného předjíždění bylo 1 267. Zde vidíme velký pokrok, který nastal během 5 let našeho zkoumání. Zatímco v roce 2018 na jeden přestupek připadaly 3,1 nehody, v tomto roce na jeden přestupek připadají 2,3 nehody. Policie ČR zde při dohledu nad BESIP dělá svou práci dobře.

Graf 20: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění



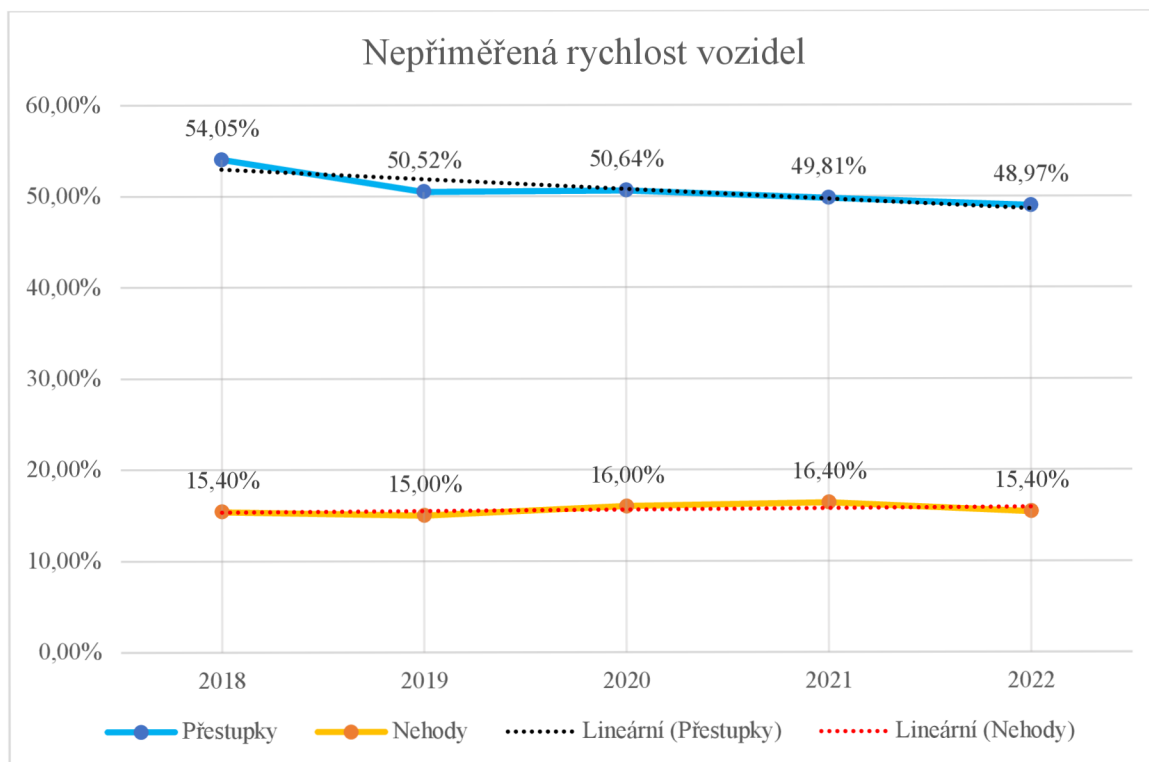
Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

4.5 Příčiny vzniku dopravních nehod v letech 2018-2022

Hlavní příčiny nehod způsobených řidiči motorových vozidel se rozdělují do čtyř kategorií. Patří zde nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Počty nehod u těchto kategorií budou porovnány s přestupky stejného charakteru v meziročním srovnání v procentech, abychom se vyvarovali rozdílnému celkovému počtu nehod nebo přestupků v daném roce. Porovnání hodnot u nepřiměřené rychlosti, nesprávného předjíždění a nedání přednosti bude probíhat stejně jako tomu bylo v předešlé části práce. Za nesprávný způsob jízdy se považuje vše, co řidič za volantem dělat nesmí, a přesto to dělá. Vysvětlení tohoto typu neudává konkrétní zaměření, tedy se pod tímto vysvětlením může nacházet více příčin. Z tohoto důvodu bude zkoumaná nejčtenější příčina dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel pod názvem „řidič se plně nevěnoval řízení“, kde se mezi tento název nejčastěji řadí právě držení hovorového zařízení během jízdy, se kterým budou hodnoty následně porovnány.

V následujícím grafu je zobrazeno porovnání přestupků a nehod v silniční dopravě. Ve vrchní části grafu na modře označené spojnici, která znázorňuje poměr přestupků, které byly v průběhu let řešeny Policií ČR za překračování maximálně dovolené rychlosti v obci nebo mimo obec. Při pohledu na hodnoty lze konstatovat, že se policie přestupkům z důvodu překročení rychlosti velmi věnuje, a to v průměru okolo 50 procent. Lineární křivka je zde klesající, tedy značí meziroční pokles, kdy přestupků v této oblasti ubývá. Ve spodní části grafu, která je označena oranžovou barvou vidíme procentuální zastoupení dopravních nehod v oblasti nepřiměřené rychlosti. Na lineární křivce můžeme vidět poměrně stále meziroční hodnoty, kde je možný prostor pro zlepšení.

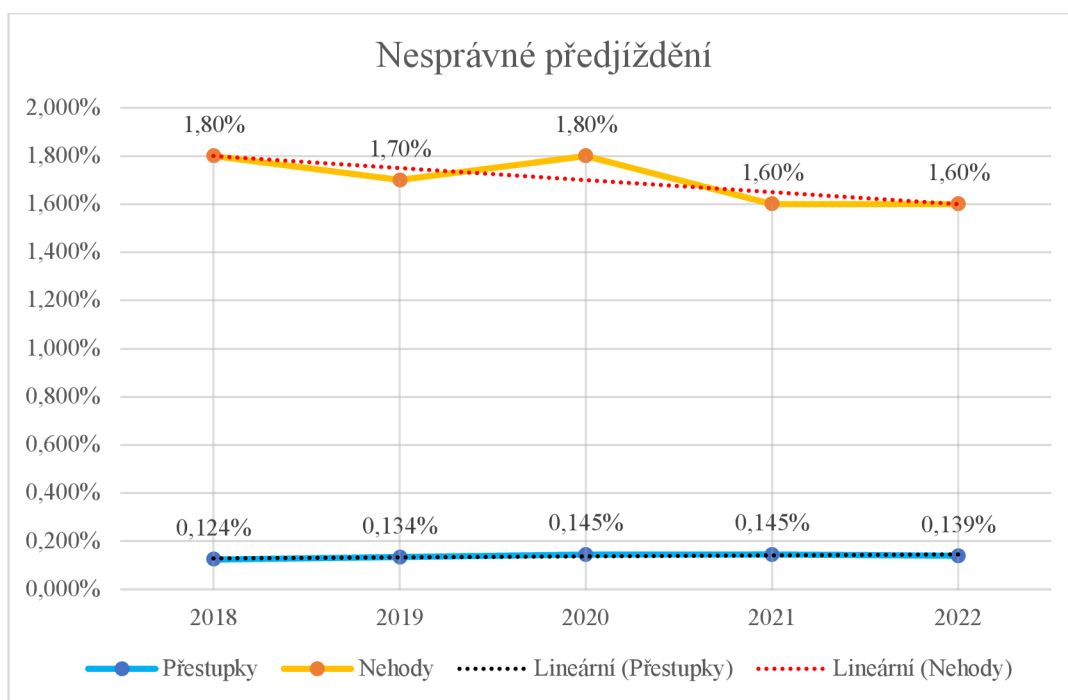
Graf 21: Poměr řidičů nedodržujících rychlost v rámci přestupků a nehod



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Grafu č. 22 se zaměřuje na nesprávné předjíždění v rámci silniční dopravy. Ve spodní části grafu na modře označené spojnici, můžeme vidět poměr přestupků, které byly řešeny Policií ČR v rámci této problematiky. Můžeme konstatovat mírně stoupající trend znázorněn lineární křivkou černé barvy. Při pohledu na poměr nehod z důvodu nesprávného předjíždění ve vrchní části grafu, vidíme značně klesající trend v podobě červené lineární přímky. Lze tedy konstatovat, že policie v oblasti předjíždění udělala velký pokrok, neboť i přes mírně zvyšující se trend v předjíždění, se počet nehod stále snižuje.

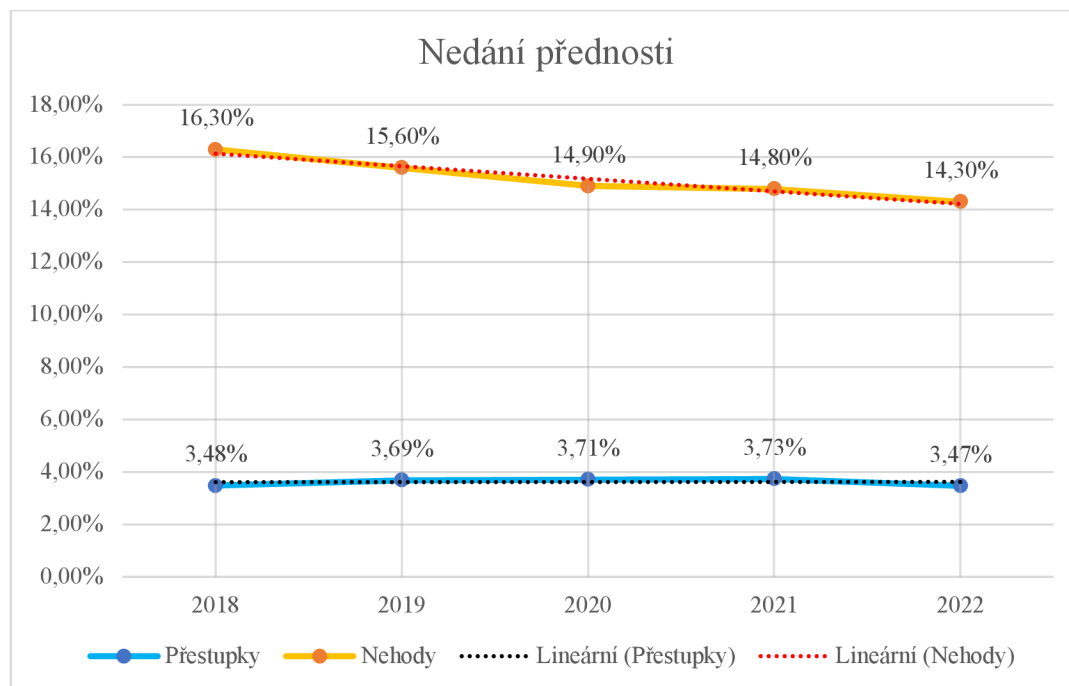
Graf 22: Poměr nesprávného předjíždění v rámci přestupků a nehod



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

V grafu č. 23 týkající se nedání přednosti v silniční dopravě, znázorňuje modrá barva poměr přestupků, které se staly v důsledku s nedáním přednosti v jízdě tam, kde je řidič povinen. Lineární trend znázorněn černou barvou je mezi zkoumanými roky poměrně stejný. Ve vrchní části grafu označeným oranžovou barvou je trend vyjádřen červenou lineární křivkou klesající. Každým rokem zde dochází k poklesu poměru nehod v oblasti nedání přednosti v jízdě. Také v tomto případě odvádí Policie ČR výbornou práci při dohledu nad BESIP, neboť i přes stejný poměr přestupků je poměr nehod klesající.

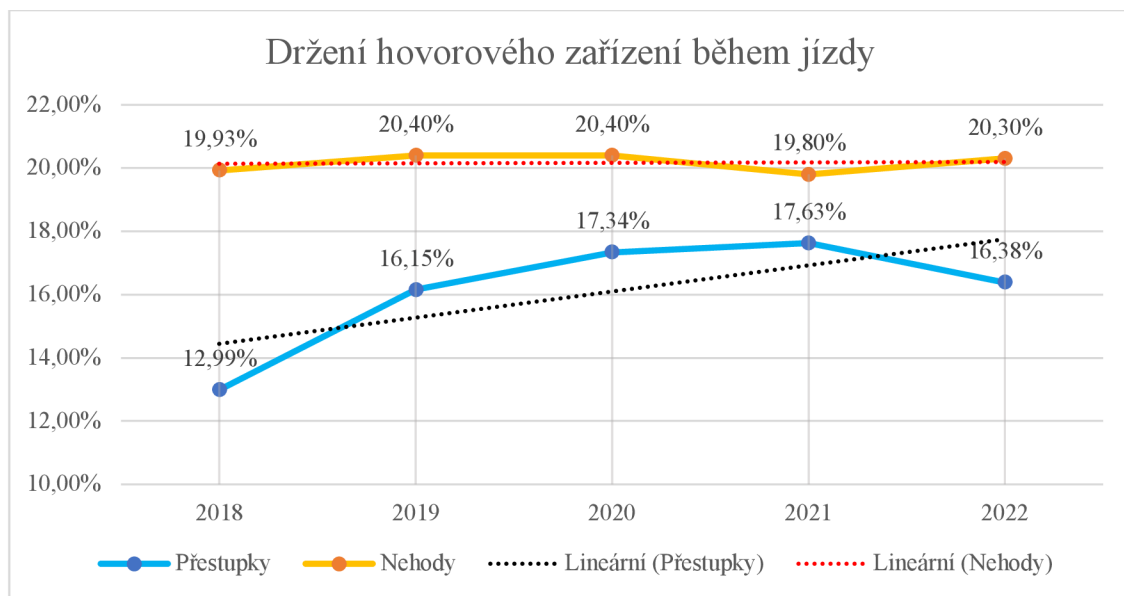
Graf 23: Poměr nedání přednosti v rámci přestupků a nehod



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

Poslední graf zobrazuje poměr držení hovorového zařízení v meziročním srovnání přestupků a nehod. Spodní část grafu označená modrou barvou znázorňuje poměr přestupků, které se staly v rámci držení hovorového zařízení řidičem při jízdě. Vidíme stoupající lineární přímku zobrazující rostoucí trend v rámci let. Na silnicích tak můžeme čím dál více vidat řidiče telefonující za jízdy nebo dokonce řidiče, kteří při jízdě odepisují na zprávy. Tento jev se také mírně projevuje na křivce ležící ve vrchní části grafu označené oranžovou barvou. Při pohledu na lineární přímku vyznačenou červenou barvou vidíme mírně stoupající trend, ačkoli je tento trend v porovnání s trendem přestupků minimální. Také zde Policie ČR v rámci BESIP odvádí skvělou práci a je zde vidět velké zlepšení.

Graf 24: Poměr držení hovorového zařízení během jízdy v rámci přestupků a nehod



Zdroj: Ministerstvo dopravy, PČR, zpracování vlastní

5 Výsledky a diskuse

Velkým tématem minulých let byla novelizace silničního zákona v podobě vyšších sankcí za spáchané přestupky a vyššího možného bodového zisku s rámci porušení přestupků v dopravě. Volání expertů po této změně bylo vyslyšeno v podobě nového bodového systému včetně nových sazeb za porušení přestupků v dopravě, který vyšel v účinnost od 1. ledna 2024. Mezi nejhlavnější změnu patří nově vytvořené tři kategorií bodů místo původních pěti, které s sebou nesou spoustu pozitivních ale také negativních změn. Většina sedmi bodových přestupky se změnila na šesti bodové, některé přestupky se naopak z původních sedmi, snížily na čtyři body, a to konkrétně u námi zkoumaných dopravních nehod, kde je vidět dokonce bodové snížení, které je následně vyváženo zákazem řízení až na půl roku při porušení daného přestupku jako je například opuštění místa nehody.

Můžeme tedy vidět snahu, nikoliv o úplné odebrání řidičského průkazu, kdy je zapotřebí provést nejzávažnější šesti bodový přestupek hned 2x, ale především snahu o vyvarování se již prvnímu přestupku, při kterém může hrozit odebrání řidičského průkazu na několik měsíců. Řidiči musí být tedy vždy na pozoru, a to i v případě, že nikdy žádný přestupek neudělali. Stačí chvilka nepozornosti a řidič může dostat poměrně značnou pokutu nebo konce přijít na několik měsíců o řidičský průkaz. Postupem času se ukáže, zda změny v bodovém systému a sankcích povedou ke snížení nehodovosti v rámci silničního provozu a zda splníme aktuálně nastavenou strategii s hlavním cílem snížit počet obětí a těžkých zranění do roku 2030 na polovinu.

Změnu přinesl také tzv. řidičák na zkoušku, který se zaměří na začínající řidiče jako na rizikovou skupinu účastníků silničního provozu podle vzoru Rakouska. Novela se konkrétně týká všech řidičů, kteří mají řidičský průkaz méně než dva roky, kde vzniká povinnost absolvovat školení a psychologickou přednášku za šestibodové přestupky nebo přestupky s následným zákazem činnosti. Tato novela je reakcí na nehody způsobené mladými řidiči, jen za rok 2021 byla způsobena více než každá třetí nehoda z důvodu vysoké rychlosti právě řidiči do 24 let, kteří si chtějí užít adrenalinový zážitek spojený s rychlou jízdou ve svém automobilu, který neumí ve všech směrech zatím ovládat, a ještě nemají dostatečné zkušenosti v podobě situací, kdy se automobil dostane například do smyku, obzvláště v zimním období, kdy je pozemní komunikace namrzlá a kluzká. K této změně se

také pojí řidičský průkaz od 17 let, který po vzoru Německa a dalších zemí budou moci využívat mladí řidiči i u nás. Tento krok vpřed lze brát velmi pozitivně, neboť může řidič zdokonalovat své řidičské schopnosti v reálném provozu, a to za nutné asistence v podobě zkušeného mentora, který sedí na místě spolujezdce a dá se tedy očekávat že postupem času, kdy už bude řidič moci řídit automobil sám, zvládne díky získaným zkušenostem vyřešit některé situace s větším nadhledem a lépe, než by tomu bylo v případě bez těchto získaných rad a zkušeností.

Tyto změny jsou reakcí na BESIP strategii a její plnění, do kterého jsme v této práci také nahlédli v podobě statistických údajů z oblasti evidovaných přestupků a nehodovosti v rámci silniční dopravy, kde bylo mezi nejčastěji porušená jednání v dopravě zařazeno překročení rychlosti, které patří každým rokem mezi výrazně nejčastější přestupek tvořící okolo 50 procent všech přestupků v daném roce. Mezi druhý nejčastěji evidovaný přestupek poté v posledních letech patří držení hovorového zařízení během jízdy, u kterého jsme v meziročním srovnání v podobě grafu mohli vidět stále stoupající trend. Třetí nejčastěji evidovaný přestupek byl řidič bez pásů, který se na tomto místě v posledních letech stále drží.

Právě nedodržování rychlosti ať už v obci nebo mimo ni patří k těm nejvíce porušovaným jednání v dopravě a ačkoli si je Policie ČR tohoto jednání vědoma a podniká všechny možné kroky k snížení těchto jednání, lidé si i tak zvládnout najít cestu, jak se kontrole vyhnout nebo o ni vědět dopředu. Existuje nespočet skupin na sociálních sítích pro každé město v České republice zvláště, kde si lidé dávají upozornění mezi sebou ohledně polohy hlídek měřících rychlost s varováním, aby si na toto místo dávali pozor a projížděli zde s dostatečnou opatrností. Mezi další způsob, který je aktuálně nejvíce rozšířený patří navigace připojená k internetu například v mobilním telefonu, kde mohou řidiči nahlásit hlídku policie, která je následně pro další řidiče projíždějícím tímto místem viditelná na mapě dostatečně dopředu pomocí upozornění v podobě kontroly. Navigace hlásí také měřené úseky nebo radar, na který si mají řidiči dávat pozor a brát zřetel. Spousty řidičů tedy navigaci využívá i v případě že znají cestu, kterou pojedou, ale přesto si navigaci nechají zapnutou, aby viděli hlídky nebo radary. Možná také díky tomu dochází ve zkoumaném pětiletém období k poklesu evidovaných přestupků v oblasti nedodržení rychlosti.

Dohled nad dodržováním rychlostí v obci nebo mimo ni je tedy prováděn Policií ČR výborně a v dostatečné míře úměrné k počtu policistů a dostupných prostředků. Možným řešením je samozřejmě ještě více posílit jednotky v kontrole rychlosti, ale k tomu je zapotřebí vyšší počet policistů. Policie může v rámci své iniciativy při sledování dopravní situace v dané oblasti podávat více podnětů k instalaci rychlostních radarů, kde můžeme vidět správné dodržování rychlosti, obzvláště v místech s úsekovým měřením rychlosti, který by se mohl v obcích vyskytovat častěji, neboť právě v obcích dochází k nejčastějšímu porušování předpisů v rámci nedodržení rychlosti.

Oblasti nevěnování se řízení vozidla, kterou jsme porovnávali s přestupky evidovaných v rámci držení telefonního přístroje při řízení vozidla se policie věnuje ve velké míře a každým rokem se počet evidovaných přestupků v této oblasti zvyšuje. Kontrolování držení telefonního přístroje není přitom vůbec jednoduché a bez kamerového záznamu se jen těžko dokazuje. Možným řešením může být více posílit tzv. undercover operace neboli akce s využitím civilních vozidel s možným detekováním a následným nahráním řidiče při držení telefonu za jízdy, kterou lze využívat nejlépe na vícepruhových silnicích, nikoli v obci. Policie by se tedy mohla více zaměřit na kontrolu tohoto přestupku v obci v podobě přímého pozorování za využití dalekohledů vybavených nahrávací technologií. Výbornou inovací v tomto směru, která by jistě vedla ke zlepšení celé situace by mohlo být použití radarů ať už v podobě, v jaké je známe u nás, nebo také přímo na služebních vozech policie, které dokáží rozpoznat držení telefonu v ruce a následně zaslat fotografii úředníkovi nebo přímo policistovi ve voze k posouzení správnosti. Tento model již funguje v Austrálii, kde v sobě radary mohou mít dvě kamery, jednu zaměřenou na kontrolu dodržování rychlosti a druhou právě na řidiče používající telefon při jízdě.

Velmi často dochází také k diskusi ohledně stavu českých pozemních komunikací. Jedná se o dlouhé trvání oprav nebo celkovou stavbu dálnic, které mají za následek další komplikace v dopravě s možným vznikem dopravní nehody. Bodový systém by se tedy mohl zaměřit na řidiče převážející těžký náklad, který překračuje povolený limit, kvůli kterému je poté stav silnic a dálnic zhoršen v podobě popraskaného asfaltu, děr nebo vyjetých kolejí, které v kombinaci se špatným počasím mohou řidiče dostat do velmi složitých situací.

6 Závěr

Cílem této práce bylo seznámit čtenáře s prací Policie České republiky, konkrétně v oblasti dopravy na pozemních komunikacích. Charakterizovat možná opatření využívána při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zaměřením na omezení vzniku dopravní nehody.

V teoretické část jsou uvedeny základní pojmy v rámci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a nově vzniklý bodový systém včetně přestupků, kde jsou popsány změny v rámci bodových sazeb, včetně hranic pro odebrání řidičského průkazu. Následně byla popsána nejdůležitější práva příslušníků Policie ČR při dohledu nad plynulostí a bezpečností silničního provozu, kde byly detailně popsány oprávnění k zastavení vozidla a jeho následné kontrole.

Praktická část byla zaměřena na analýzu statistických dat v oblasti dopravních nehod a evidovaných přestupkových jednání v silniční dopravě. Došlo k uvedení do problematiky dopravních nehod a následnému celkovému porovnání dopravní nehodovosti a výskytu evidovaných přestupků a trestních činů ve zkoumaném období. Došlo k porovnání v rámci nového bodového systému včetně změn v blokových pokutách, popřípadě v pokutách ve správním řízení. Následně byly zkoumány konkrétní oblasti v rámci nehodovosti a evidovaných přestupků pro každý rok zvlášť zakončené porovnáním hlavních příčin vzniku dopravních nehod v porovnání s přestupky. Výsledky porovnání byly zpracovány, analyzovány a následně byla navržena opatření pro zlepšení celé situace v rámci dohledu nad BESIP s možným vznikem dopravní nehody.

7 Seznam použitých zdrojů

Odborná literatura:

ČERNÝ, J., HORZÍNKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H.: *Přestupkové řízení. Příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde. 2011, ISBN 98-80-7201-859-8.

FELCAN, M. In: *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, ISBN 978-80-7251-256-0.

GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, ISBN 978-80-7380-233-2.

HRDLIČKA, P., J. KNĚŽÍNEK a P. MLSNA. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Wolters Kluwer ČR, 2009, ISBN 978-80-7357-477-2.

KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006, ISBN 8086477-24-X.

KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006, ISBN 8086477-32-0.

KOPECKÝ, M. *Správní právo*. Obecná část. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019, ISBN 978-80-7400-727-9.

MACEK, P. *Bezpečnostní služby*. 2., dopl. vyd. Praha: Police history, 2008, ISBN 978-80-86477-48-0.

MICHÁLEK, R. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014, Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

Zákony a právní předpisy:

Ústavní zákon č.1/1993 Sb., Ústava České republiky

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii

Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

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

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Zákon 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Pokyny policejního prezidenta:

Článek 16 pokynu policejního prezidenta č. 300/2020

Článek 17 pokynu policejního prezidenta č. 300/2020

Článek 18 pokynu policejního prezidenta č. 300/2020

Článek 24 pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie č. 8/2019

Elektronické zdroje:

BESIP. *Aktuální strategie* [online]. 2023 [cit. 2024-02-20]. Dostupné z: [https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie](https://besip.cz/pro odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie).

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Sběr a analýza dat z nepřímých ukazatelů bezpečnosti ve vztahu k Národní strategii bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2015, s. 1. [cit. 2024-02-20]. Dostupné z: <https://www.audit-bezpecnosti.cz/media/file/sber-a-analyza-dat-z-nepriomych-ukazatelu-bezpecnosti-ve-vztahu-k-narodni-strategii-bezpecnosti-silnicniho-provozu-2015.pdf>.

HAVRÁNEK P., SIMONOVÁ E., STRIEGLER R., FRIČ J.: Centrum dopravního výzkumu, Metodika pro vyhodnocení souvislostí přímých a nepřímých ukazatelů a aktivit. Národní strategie. [online]. 2015, [cit. 2023-1-15]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/Methodika-NSBSP-2015.pdf>.

Tabulka přestupků. *BESIP* [online]. [cit. 2024-01-20]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Tabulka-prestupku>.

Tabulka přestupků. *BESIP* [online]. [cit. 2024-01-20]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system>.

Seznam tabulek, grafů a příloh

7.1 Seznam tabulek

Tabulka 1: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě	39
Tabulka 2: Nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě.....	43
Tabulka 3: Nejčastěji evidované přestupky v silniční dopravě.....	46
Tabulka 4: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě	49
Tabulka 5: Počty nehod dle měsíců	51
Tabulka 6: Nejčastěji evidované přestupky v dopravě	52

7.2 Seznam grafů

Graf 1: Počty dopravních nehod 2018–2023	31
Graf 2: Počet zraněných či usmrcených osob při dopravní nehodě 2018-2023.....	32
Graf 3: Podíl zraněných či usmrcených osob při dopravní nehodě v %.....	33
Graf 4: Průměrná hmotná škoda způsobená při dopravní nehodě v Kč.....	33
Graf 5: Přestupky a trestné činy v letech 2018-2022	35
Graf 6: Nejčastěji evidované přestupky v %.....	40
Graf 7: Porovnání nejčastěji evidovaných přestupků a dopravních nehod v % za rok 2018	41
Graf 8: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění	42
Graf 9: Nejčastěji evidované přestupky v %.....	43
Graf 10: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2019	44
Graf 11: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění	45
Graf 12: Nejčastěji evidované přestupky v %.....	46
Graf 13: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2020	47
Graf 14: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění	48
Graf 15: Nejčastěji evidované přestupky v %.....	49
Graf 16: Porovnání přestupků a dopravních nehod v % za rok 2021	50
Graf 17: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění	51
Graf 18: Nejčastěji evidované přestupky v %.....	53
Graf 19: Porovnání nejčastěji evidovaných přestupků a dopravních nehod v % za rok 2022	54
Graf 20: Porovnání přestupku a vzniku nehody v důsledku předjíždění	54
Graf 21: Poměr řidičů nedodržujících rychlost v rámci přestupků a nehod	56
Graf 22: Poměr nesprávného předjíždění v rámci přestupků a nehod	57
Graf 23: Poměr nedání přednosti v rámci přestupků a nehod.....	58
Graf 24: Poměr držení hovorového zařízení během jízdy v rámci přestupků a nehod	59

7.3 Přílohy

Příloha 1: Záznam o dopravní nehodě	67
Příloha 2: Protokol o technické prohlídce.....	68
Příloha 3: Potvrzení o zadržení řidičského průkazu.....	69

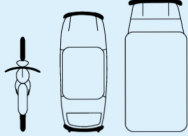
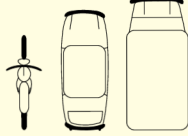
Přílohy:

Příloha 1: Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody		Hodina		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
				Kým:			
Vozidlo A				Vozidlo B			
6. Pojištěný (jméno a adresa)				6. Pojištěný (jméno a adresa)			
Telefon (od 9.00 do 16.00)				Telefon (od 9.00 do 16.00)			
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			
7. Vozidlo Tov. značka, typ				7. Vozidlo Tov. značka, typ			
Rok výroby				Rok výroby			
Státní poznávací značka				Státní poznávací značka			
8. Pojistitel				8. Pojistitel			
Adresa pobočky				Adresa pobočky			
Číslo poj. odpovědnosti				Číslo poj. odpovědnosti			
Číslo zelené karty				Číslo zelené karty			
Hraniční pojištění platné do				Hraniční pojištění platné do			
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			
Pojistitel				Pojistitel			
9. Řidič Příjmení				9. Řidič Příjmení			
Jméno				Jméno			
Adresa				Adresa			
Číslo řidičského průkazu				Číslo řidičského průkazu			
Skupina Vydal				Skupina Vydal			
10. Označte šipkou body vzájemného střetu				10. Označte šipkou body vzájemného střetu			
							
11. Viditelná poškození				11. Viditelná poškození			
14. Poznámky				14. Poznámky			
A				B			
A				B			
15. Podpisy řidičů				15. Podpisy řidičů			
A				B			
A				B			

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Příloha 2: Protokol o technické prohlídce

VZOR PROTOKOLU – EVIDENČNÍ KONTROLA



LOGO firmy

STK č.
Tel.:
E-mail:

Název provozovatele:
(firma, obchodní rejstřík)
Sídlo firmy:
(ulice a čp., PSČ a město)

IČO:
DIČ:

PROTOKOL č. o technické prohlídce

Druh TP: evidenční kontrola

Rozsah TP:

ID:
Dne:

Tovární značka:
Obchodní označení (typ):
VIN (č. karoserie):
Typ motoru:
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):
Barva vozidla:
Provozovatel vozidla (jméno, adresa):

Druh vozidla:
Kategorie vozidla:
Registrační značka:
Číslo TP (dokladu):
Kód země:
Datum první registrace:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad) (dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska evidenční kontroly
Evidenční prohlídku provedl technik

, osvědčení č.



53423-12-02-0383
(čárový kód protokolu)

Za správnost:



Razítko STK

_____ podpis

Příloha 3: Potvrzení o zadržení řidičského průkazu

----- označení útvaru Policie České republiky		
POTVRZENÍ o zadržení řidičského průkazu		
Jméno:	Příjmení:	
Adresa pobytu:		
Datum narození:	Rodné číslo:	/
Jmenovanému byl zadržen		
řidičský průkaz číslo:	vydaný dne:	vydaný kým:
Důvod zadržení řidičského průkazu, včetně stručného popisu skutku, na jehož základě došlo k zadržení řidičského průkazu, s označením místa a času spáchání tohoto skutku:		
Poučení o důsledku zadržení řidičského průkazu podle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů: „Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.“		
Vyjádření držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Podpis držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Datum a podpis policisty:		