

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

**Vymahatelnost práva v rámci dohledu na
bezpečnost silničního provozu**

Rigorózní práce

**Law enforcement within the framework of road safety
surveillance**

PRAHA, 2024

AUTOR PRÁCE

Mgr. Michal HODBOŮ

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Mělníku, dne 25. května 2024

Mgr. Michal HODBOŮ

Poděkování

V úvodu mé práce bych chtěl poděkovat pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D., za odborné vedení a věcné připomínky při vypracování této práce.

ANOTACE

Rigorózní práce se zabývá tématem vymahatelnosti práva v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu. Cílem práce je zhodnotit a potvrdit, že vymahatelnost práva v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu je na odpovídající úrovni a současně přinést doporučení pro zvýšení vymahatelnosti práva v této oblasti. Teoretická část analyzuje a popisuje právní prostředí, zákonné nástroje a rozebírá jednotlivá oprávnění, která souvisí s vymahatelností práva. Praktická část analyzuje samotnou činnost služby dopravní policie. Součástí praktické části je i dotazníkový průzkum zaměřený na samotné policisty služby dopravní policie a mezinárodní komparace k vybraným tématům vzešlým z dotazníkového průzkumu praktické části práce.

KLÍČOVÁ SLOVA

silniční dohled * vymahatelnost práva * služba dopravní policie * policie * dopravní právo

ANNOTATION

This rigorous thesis deals with the topic of law enforcement in the context of road safety surveillance. The aim of the thesis is to evaluate and confirm that the enforceability of the law in the context of road safety surveillance is at an adequate level and at the same time to bring recommendations for increasing law enforcement in this area. The theoretical part analyses and describes the legal environment, legal instruments and analyses individual rights that are related to law enforcement. The practical part analyses the activities of the traffic police service. The practical part also includes a questionnaire survey focused on the police officers of the traffic police service and an international comparison on selected topics arising from the questionnaire survey of the practical part of the thesis.

KEYWORDS

road surveillance * law enforcement * traffic police service * police * traffic law

ÚVOD.....	6
TEORETICKÁ ČÁST	8
1. DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ SYSTÉM	8
1.1. RADA VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY PRO BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	8
2. ČLOVĚK, DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK A POZEMNÍ KOMUNIKACE	11
2.1. ČLOVĚK V DOPRAVNÍM SYSTÉMU.....	12
2.1.1. <i>Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění.....</i>	<i>13</i>
2.2. DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK.....	15
2.3. POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	18
3. VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ČESKÉ REPUBLIKY	19
4. POJEM VYMAHATELNOST PRÁVA V RÁMCI DOHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	23
5. HLAVNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY PRO DANOU OBLAST PRÁVA	26
5.1. HISTORICKÝ VÝVOJ HLAVNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	27
5.2. ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	31
5.2.1. <i>Historický vývoj zákona</i>	<i>32</i>
5.3. DALŠÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY MAJÍCÍ VLIV NA BEZPEČNOST A PLYNULOST SILNIČNÍHO PROVOZU	38
6. DOHLED NA BEZPEČNOST A PLYNULOST SILNIČNÍHO PROVOZU V RÁMCI POLICIE ČR	40
6.1. SLUŽBA DOPRAVNÍ POLICIE	42
6.1.1. <i>Věcná a funkční příslušnost služby dopravní policie</i>	<i>42</i>
6.2. DOHLED NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A INTERNÍ AKTY ŘÍZENÍ	43
6.3. ZÁKLADNÍ ORGANIZAČNÍ ČLÁNKY SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE	44
6.4. FORMY DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ.....	46
6.4.1. <i>Dohled pomocí automatizovaných technických prostředků bez obsluhy (průběžná dlouhodobá kontrola)</i>	<i>47</i>
6.4.2. <i>Přímý viditelný a skrytý dohled.....</i>	<i>50</i>
6.4.3. <i>Personální stavy služby dopravní policie.....</i>	<i>51</i>
6.4.4. <i>Odborná úroveň znalostí policistů služby dopravní policie</i>	<i>52</i>
6.4.5. <i>Plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu</i>	<i>54</i>
6.4.6. <i>Vnitřní faktory ovlivňující plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu</i>	<i>55</i>
6.4.7. <i>Vnější faktory ovlivňující plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu</i>	<i>56</i>

7. ZÁKLADNÍ NÁSTROJE (OPRÁVNĚNÍ) VYMAHATELNOSTI PRÁVA POLICIE ČR PŘI DOHLEDU NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A JEJICH VYUŽÍVÁNÍ	57
7.1. SILNIČNÍ KONTROLA	58
7.2. UKLÁDÁNÍ POKUT PŘÍKAZEM NA MÍSTĚ	60
7.3. KONTROLA ZÁKAZU KONZUMACE ALKOHOLU A JINÝCH NÁVYKOVÝCH LÁTEK	63
7.4. KONTROLA TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL.....	66
7.5. MĚŘENÍ RYCHLOSTI.....	68
7.6. ZABRÁNĚNÍ V JÍZDĚ	71
7.7. ZADRŽENÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU.....	74
7.8. ZAKÁZAT ŘIDIČI JÍZDU NEBO PŘÍKÁZAT SMĚR JÍZDY.....	76
7.9. VYBÍRÁNÍ KAUCE NEBO ZAJIŠTĚNÍ VOZIDLA A ZADRŽENÍ TABULEK REGISTRAČNÍ ZNAČKY.....	78
7.10. KONTROLA ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI.....	81
7.11. VYMÁHÁNÍ NEDOPLATKŮ ZA DOPRAVNÍ PŘESTUPKY	82
8. SPOLUPRÁCE SE SPRÁVNÍMI ORGÁNY	85
PRAKTICKÁ ČÁST	87
9. CÍL VÝZKUMU.....	87
10. DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM	88
10.1. ÚVODNÍ ČÁST DOTAZNÍKU	89
10.2. JSOU VYHOVUJÍCÍ SOUČASNÉ FORMY VZDĚLÁVÁNÍ	92
10.3. ÚROVEŇ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ	97
10.4. VYUŽÍVÁNÍ ZÁKLADNÍCH OPRÁVNĚNÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA PRO DOHLED NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	103
10.5. ČINNOST SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ A JEJICH VLIV NA MOTIVACI POLICISTŮ.....	112
11. MEZINÁRODNÍ KOMPARACE A ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ.....	119
11.1. OPRÁVNĚNÍ ZABRÁNIT V JÍZDĚ A ODEJMU KLÍČŮ OD VOZIDLA.....	120
11.2. ZPĚTNÁ VAZBA ORGÁNŮ PROJEDNÁVAJÍCÍCH PŘESTUPKY	126
11.3. INVESTOVÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z VYBRANÝCH POKUT ZPĚT DO BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	128
ZÁVĚR.....	136
SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ	144
SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ	147
SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ.....	148
SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK	151

Úvod

Téma vymahatelnost práva v provozu na pozemních komunikacích jsem si zvolil především z toho důvodu, že se jedná o oblast, které se osobně věnuji již více jak dvacet let svého profesního života. Téma považuji za stěžejní v rámci efektivního zajišťování dohledu na bezpečnost silničního provozu. Mým cílem je uvedené rozepsat takovým způsobem, aby práce mohla současně sloužit jako ucelený materiál popisující oblast vymahatelnosti práva v rámci silničního dohledu, a to včetně přehledu veškerých zákonných nástrojů, které je možné pro efektivní dohled využít.

Důvodem, proč mě zajímá vymahatelnost práva, je skutečnost, že pro zajišťování efektivního silničního dohledu a tím pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, je nezbytné zajistit co nejvyšší úroveň vymahatelnosti.

Hlavním cílem práce je analyzovat současný stav vymahatelnosti práva v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu zajišťovaného Policií České republiky (dále jen „Policie ČR“), odhalit slabá místa a navrhnout řešení pro zvýšení úrovně vymahatelnosti práva.

Obsahem práce je teoretická část analyzující jednotlivé právní normy, které ukládají povinnosti pro účastníky silničního provozu a současně dávají nástroje k vymáhání práva. Dále na základě rozboru právních norem analyzuji jednotlivé dílčí nástroje vymahatelnosti práva. Primárně se zaměřuji na zákonná oprávnění Policie ČR, kterými policisté při silničním dohledu disponují a dále na to, zda jsou tyto nástroje efektivně využívány. V práci rovněž popisuji nové zákonné nástroje, kterými disponuje Policie ČR od ledna roku 2024 a se kterými se ve chvíli, kdy píše tyto řádky, detailně seznamuje. Současně se práce v teoretické části zabývá systémem vzdělávání u Policie ČR, základním vybavením pro provádění efektivního dohledu, analyzuje početní stavy policistů a jejich dlouhodobý vývoj. Vedle toho se práce v teoretické části zaměřuje i na alternativní způsoby dohledu v podobě automatizovaných technických prostředků.

Ve výzkumné části práce analýzou a syntézou definuji, na jaké úrovni se nachází vymahatelnost práva při dohledu na bezpečnost silničního provozu v České republice, zda jsou zákonné nástroje náležitě využívány a dohled je ze strany Policie ČR zajišťován odpovídajícím způsobem. Současně navrhuji možná řešení v této oblasti. Zabývám se rovněž komparací nástrojů, které má Policie ČR a kterými disponují zahraniční bezpečnostní sbory pro efektivní vymahatelnost práva a současně analyzuji, zda jsou oprávnění v České republice v porovnání se zahraničím na odpovídající úrovni.

Práce se skládá z části teoretické obsažené v kapitolách 1 až 8 a dále z části praktické neboli výzkumné, která je obsažena v kapitolách 9 až 11.

TEORETICKÁ ČÁST

1. Dopravně bezpečnostní systém

Ne každého, kdo se rozhodl si dojít z domova do nedalekého obchodu pro snídani, automaticky napadne, že i pouhá pěší chůze po chodníku je činnost, která je definována v zákoně a že i v tuto chvíli je člověk účastníkem silničního provozu. Jedná se tedy o naši každodenní činnost, při které se chtě nechtě máme řídit konkrétními zákonnými normami. Nemluvě pak o řízení motorového vozidla a dalších činnostech s touto aktivitou spojených. Dopravní prostor je vytvořen člověkem a zároveň musí být člověkem regulován. Vzhledem k těmto skutečnostem a díky společenskému pokroku se postupem času utvářely, a i nadále utváří nové metody, kterými je možné eliminovat nežádoucí jevy spojené s tímto fenoménem.

Dopravně bezpečnostní systém je možné definovat z různých úhlů pohledu jako multidisciplinární, s aplikací:

1. Oblasti práva
2. Státních a nestátních institucí
3. Psychologie
4. Kriminologie
5. Kriminalistiky
6. Filozofie¹

1.1. Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

Otázkou bezpečnosti silničního provozu se dnes zabývá celá řada subjektů, které na něj nahlíží z rozličných úhlů pohledu a v rámci svých kompetencí s tímto tématem pracují. Snahou všech těchto subjektů je pozitivně ovlivnit bezpečnostní situaci a snížit riziko spojené s nežádoucími faktory.

¹ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, s. 27, ISBN 978-80-7251-529-5.

Jedním ze základních subjektů, který pod sebe subsumuje další subjekty, spojené se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu je Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu (dále jen „Rada“), která je stálým poradním orgánem vlády v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Historie Rady se datuje do roku 2004, kdy na základě usnesení vlády České republiky ze dne 1. září 2004 č. 833, tento poradní orgán vzniká. Na toto usnesení navazovalo usnesení vlády České republiky č. 642 z 11. července 2007, dále usnesení vlády České republiky č. 295, ze dne 29. dubna 2019 a konečně posledním usnesením vlády je usnesení č. 498 ze dne 8 července 2019.

Působnost Rady:

- V souladu s obecně závaznými předpisy navrhuje, koordinuje a usměrňuje opatření ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích s cílem minimalizovat počet a negativní celospolečenské důsledky dopravních nehod, zejména na životech a zdraví, na životním prostředí a okolí pozemních komunikací.
- Projednává a prostřednictvím ministra dopravy předkládá vládě návrhy zásadních opatření v oblasti péče o bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, rozpracovává je, hodnotí jejich účinnost a navrhuje v případě potřeby opatření k jejich zabezpečení a k odstranění zjištěných nedostatků.
- Napomáhá koordinovat činnost orgánů státní správy, orgánů územních samosprávných celků a ostatních organizací a institucí na úseku péče o bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a při navrhování nových nebo realizaci již přijatých opatření v této oblasti, a dále vyhodnocuje účinnost přijatých opatření.
- Doporučuje na základě vědeckých poznatků, ověřené praxe a vlastních zkušeností orgánům státní správy a územních samosprávných celků opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

- Projednává a zaujímá stanoviska k zásadním opatřením majícím vztah k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zejména k návrhům právních úprav v této oblasti.
- Projednává a zaujímá stanoviska k projektům podle § 23a odst. 3 písm. c) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.
- Předkládá návrhy k problematice mezinárodních vztahů v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a k záměrům rozvoje vědy a techniky v této oblasti, spolupůsobí při jejich realizaci a sleduje výsledky v praxi.
- Koordinuje dopravní výchovu a informační aktivity ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- Zveřejňuje pravidelné informace o své činnosti a o aktuálních otázkách a problémech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- Spolupracuje s orgány státní správy, orgány územních samosprávných celků a ostatními organizacemi a institucemi při přípravě zásadních opatření týkajících se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; při své práci využívá poznatky vědeckých a odborných pracovišť a využívá zahraničních zkušeností.
- Spolupracuje v rámci své činnosti s nevládními a nestátními organizacemi.²

Rada se skládá ze zástupců následujících subjektů:

a) Ministerstva dopravy

² Příloha k usnesení vlády ze dne 29. dubna 2019 č. 295

- b) Ministerstva vnitra
- c) Ministerstva zdravotnictví
- d) Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy
- e) Ministerstva financí
- f) Ministerstva obrany
- g) Policie České republiky
- h) Asociace krajů České republiky
- i) Svazu měst a obcí České republiky
- j) Sdružení automobilového průmyslu
- k) Svazu dovozců automobilů
- l) České kanceláře pojistitelů
- m) Centra dopravního výzkumu, v.v.i.
- n) Ředitelství silnic a dálnic²

Rada je tak v rámci pomyslné pyramidy hlavním orgánem odpovědným za sledování vývoje dopravně bezpečnostní situace a současně subjektem odpovědným za tvorbu jasné strategie nezbytné pro pozitivní vývoj v dané oblasti. Na činnost Rady navazuje činnost jednotlivých ústředních správních orgánů a dalších subjektů, přičemž někteří z nich jsou i členy Rady, ale věc bezpečnosti silničního provozu zde má přesah i na řadu dalších činitelů.

2. Člověk, dopravní prostředek a pozemní komunikace

Žijeme v dynamické době plné změn. Změn, které přináší nové technologie a doslova dramatický vývoj společnosti. Tyto změny jdou napříč celou společností a projevují se v různých oblastech, z nichž jednou je silniční provoz. Pokud se podíváme sto let zpět, kdy byl motorismus v plenkách a porovnáme ho s dnešní dobou, je vidět, jak důležitou roli dnes hraje. Vlastnit v rodině motorové vozidlo je

prakticky samozřejmostí. Stejně tak je dnes nejen rodina, ale především společnost na motorizmu závislá. Jen stěží bychom si dnes dokázali představit život bez dopravních prostředků, které nám přináší pohodlí a úsporu času, ale současně stojí i za prosperitou a zvyšující se životní úrovní. Za zmínku zde stojí celkové počty registrovaných vozidel a počty nově registrovaných vozidel na území České republiky.

V roce 2022 bylo v České republice registrováno cca 8,75 milionů motorových vozidel. Počet osobních automobilů se zvýšil o 2,1 % na 6,42 milionu vozidel.³

Celospolečenská poptávka po motorových vozidlech s sebou přináší logicky i řadu nežádoucích faktorů, kterými nejsou jen přeplněné pozemní komunikace, ale také ohrožení života, zdraví a majetku v přímé souvislosti s provozem vozidel na komunikacích. Za sekundární faktory lze pak označit dopady na životní prostředí a jeho znečišťování, problémy spojené s výrobou a likvidací vozidel, ale i problémy se statickou dopravou (problematika spojená s nedostatkem parkovacích a odstavných míst). Obzvláště aktuálním tématem je pak vliv vozidel poháněných fosilními palivy na globální oteplování planety. V této práci se však budu soustředit především na rizika přímá.

Ale to předbímám, bezpečnost silničního provozu není jen o rizicích spojených s vozidly. Vozidla z pohledu dopravního prostředku zde lze chápat jen jako jeden z faktorů, který měl z pohledu vývoje provozu zásadní vliv na proměnu dopravního prostoru a jeho účastníky. To, co dnes přímo zásadním způsobem ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, je možné rozdělit do třech základních podmnožin, které na sebe navzájem kauzálně působí a v důsledku vytváří jednu velkou množinu navzájem propojených vztahů. Těmito podmnožinami jsou mimo dopravních prostředků také člověk a pozemní komunikace.

2.1. Člověk v dopravním systému

Člověk je bezesporu základním subjektem, který ovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Každý člověk je individuální bytostí, která má svůj vlastní úsudek,

³ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Archiv statistik registru silničních vozidel k 1.1.2023*. Online. [2023] Dostupné z: [https://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2022-\(k-1-1-2023\)](https://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2022-(k-1-1-2023)). [cit. 2024-04-16].

vlastním způsobem jedná a projevuje se. To je obecně vnímáno v rámci společnosti jako přínos, ale v rámci konkrétního systému, kterým je například i silniční provoz, to s sebou může přinášet řadu nežádoucích faktorů. Obzvláště pak v kontextu, kdy osoba není plně schopna ovládat své chování a dodržovat stanovená pravidla.

Zákon ukládá, že se provozu na pozemních komunikacích nesmí účastnit člověk, který by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohl ohrozit jeho bezpečnost. To neplatí, pokud on sám nebo někdo jiný učiní taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo. O úroveň výš je pak v zákoně postaven řidič, kterému zákon ukládá přísnější podmínky. V případě řidiče vozidla se již musí jednat o osobu dostatečně tělesně a duševně způsobilou k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti. Zákon rovněž ukládá, aby osoba řidiče ovládala v potřebném rozsahu nejen předpisy o provozu na pozemních komunikacích, ale také řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti. Osobou, na kterou zákon z pohledu podmínek, které musí plnit a pravidel, která musí dodržovat, pohlíží nejpřísněji, je pak řidič vozidla motorového. Základní podmínkou je, že řidič motorového vozidla musí být držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Zákon pak podmiňuje držení řidičského oprávnění konkrétními podmínkami. Těmi jsou dosažení stanoveného věku, zdravotní a odborná způsobilost a řada dalších.

2.1.1. Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

- a) Dosáhla věku stanoveného zákonem.
- b) Je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel.
- c) Je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel.
- d) Má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje.
- e) Není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo

uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel a která v období předcházejícího 1 roku nedosáhla počtu 12 bodů v bodovém hodnocení.

- f) Není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem.
- g) Nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.
- h) Splnila další podmínky stanovené tímto zákonem.

Vůči člověku v silničním provozu je nyní uplatňována celá řada jak represivních, tak preventivních opatření. Ty dohromady představují soubor zákonných nástrojů, které si kladou za cíl ovlivnit chování člověka v silničním provozu náležitým způsobem. Klasickým příkladem represivních opatření jsou dnes oprávnění, která jsou uložena například Policii ČR pro to, aby mohl být z její strany vykonáván silniční dohled a její následná činnost. Tyto nástroje pak přímo působí na člověka například ve spojitosti se sankcí uloženou za konkrétní porušení zákonných norem. V případě preventivních nástrojů nedochází k přímému uplatnění zákonných oprávnění a přímému vymáhání práva pod hrozbou sankce. Jedná se o nástroje, které působí do značné míry edukativně a cílem těchto opatření je upozorňovat na negativa spojená s nežádoucím chováním a současně upozorňovat na přínosy chování, které je žádoucí. Preventivní charakter mohou mít i represivní opatření. Preventivní působení represe odrazuje jedince od porušování právních norem. Další kapitolou je oblast autoškolení, které připravuje člověka na „život“ v dopravním prostoru obecně. Této oblasti se v současné době věnuje zvýšená pozornost. A to nejen se zaměřením na kvalitnější přípravu nových uchazečů o řidičské oprávnění, ale po celou dobu, kdy je člověk držitelem řidičského oprávnění. Do jisté míry je uvedené prolínáno s oblastí prevence a preventivních opatření, které přináší výslovně zákon. Ale i přes tuto skutečnost se jedná o edukativní činnost zaměřenou na vybranou skupinu řidičů motorových vozidel a spadá tak jako specifická činnost primárně do oblasti autoškolení. Zvýšený tlak na neustálé prohlubování znalostí v rámci autoškolení

dnes můžeme vnímat mimo jiné u řidičů z povolání, kde pravidelné prohlubování znalostí ukládá zákon. Uvedené je dáno i častými změnami v právních normách přímo dopadajících na pravidla silničního provozu. Další subjekty jsou spjaty s dopravní psychologíí, která v současné době nabývá na významu, ať už ve snaze odhalit s předstihem nežádoucí projevy chování, nebo přispívat svými odbornými zjištěními k přijímání vhodných opatření v rámci zvyšování bezpečnosti na našich komunikacích.

Systém je dnes však již výrazně složitější a zasahují do něj i další subjekty, které více či méně ovlivňují chování účastníků silničního provozu řadou přímých či nepřímých nástrojů. Ty mohou spadat jak do oblasti prevence, represe nebo vzdělávání anebo z těchto mantinelů vybočovat. Zmiňme zde například pojišťovny zastřešené Českou kanceláří pojistitelů nebo obecní a krajské úřady, které jsou dnes primárními nositeli správního trestání.

2.2. Dopravní prostředek

Jako základní dopravní prostředek dnes vnímáme především motorová vozidla. Z významu pojmu dopravní prostředek je ale patrné, že se může jednat i o jiné kategorie prostředků sloužících k přepravě. Dnes tak můžeme vozidla rozdělit i dle zákona. Zde však opustím definici vozidel dle zákona, jelikož je pro účely této práce zavádějící a samotná definice dopravních prostředků v zákoně slouží především pro nastavení jednotlivých práv a povinností specifických účastníků silničního provozu, vždy s přihlédnutím ke konkrétnímu dopravnímu prostředku.

Dopravní prostředky lze rozdělit například podle druhu pohonu na dopravní prostředky poháněné lidskou nebo zvířecí silou, nebo dopravní prostředky poháněné motorem, například spalovacím nebo elektrickým. V některých případech se můžeme setkat i s kombinací dopravních prostředků, které jsou poháněny jak lidskou silou, tak i motorem. Dopravní prostředky zde za využití konkrétní síly slouží k přepravě osob nebo materiálu. Zákon zná i kategorii přípojných vozidel, která jsou však samostatně neschopná jakékoliv vlastní činnosti spojené s dopravou.

Úvodem této kapitoly bylo uvedeno, že dnes je symbolem dopravního prostředku především motorové vozidlo bez ohledu na konkrétní kategorii vozidel. Nyní si tedy řekneme něco málo ke statistice motorových vozidel, která podléhají registraci, a to na základě statistiky Ministerstva dopravy a Svazu dovozců automobilu (dále jen „SDA“).

V České republice bylo dle statistik Ministerstva dopravy v roce 2022 registrováno celkem 8,75 milionů motorových vozidel. Jejich počet se meziročně zvýšil o 2,21 %. Počet osobních vozidel se v témže roce zvýšil o 2,1 % na 6,425 milionu. Průměrné stáří se zvýšilo na 15,9 roku.

Z tohoto údaje pro zajímavost vychází, že Česká republika má v rámci Evropské unie jeden z nejstarších vozových parků osobních automobilů. Poslední statistiky evropského sdružení ACEA uvádějí za celou Evropskou unii průměr 11,8 roku. Ve Spolkové republice Německo je průměrné stáří 9,8 roku, ve Francii 10,3 roku, v Itálii 11,8 roku a pro zajímavost na Slovensku nebo v Polsku je průměrné stáří osobních automobilů 14,3 roku.

Stáří provozovaných vozidel je pro bezpečnost důležité, jelikož s sebou logicky přináší negativní dopad na počty zraněných a usmrcených při dopravních nehodách, či na znečišťování ovzduší.

Osobní automobily jsou velkou a bezesporu hlavní skupinou, ale je nezbytné se zmínit i o dalších kategoriích vozidel. Počet lehkých užitkových vozidel se v roce 2022 zvýšil o 1,6 % na celkem 620 192. Počet autobusů se navýšil o 3,6 % na 21 228. Počet nákladních automobilů se zvýšil jen nepatrně o 0,07 % na 187 035. Počet registrovaných motocyklů se zvýšil o 3,08 % na 1 287 748. Počet traktorů se zvýšil o 3,9 % na 206 092.

Hovoříme zde však o kategorizaci vozidel bez ohledu na energii, která tato vozidla pohání, což je v současné době velké téma nejen pro Českou republiku, potažmo pro Evropskou unii, ale prakticky pro celý svět. Aktuálně se bavíme především o vozidlech poháněných plně elektrickou energií. Poměr těchto vozidel v rámci vozového parku jednotlivých zemí se každoročně zvyšuje, a to zejména díky

legislativním změnám zpřísňujícím normy pro nově uváděná vozidla se vznětovými nebo zážehovými motory.

BATTERY ELECTRIC VEHICLES (BEV)¹
EUROPEAN UNION + EFTA + UK

	Q4			Q1-Q4		
	Units 2022	Units 2021	% change 22/21	Units 2022	Units 2021	% change 22/21
Austria	10,061	9,237	+8.9	34,179	33,380	+2.4
Belgium	11,783	7,381	+59.6	37,638	22,677	+66.0
Bulgaria ²	325	190	+71.1	1,002	433	+131.4
Croatia	407	613	-33.6	1,369	1,351	+1.3
Cyprus	108	14	+671.4	403	84	+379.8
Czech Republic	1,025	830	+23.5	3,895	2,655	+46.7
Denmark	11,290	9,986	+13.1	30,855	24,998	+23.4
Estonia ²	202	121	+66.9	731	484	+51.0
Finland	4,665	3,730	+25.1	14,530	10,153	+43.1
France	62,155	55,222	+12.6	203,122	162,167	+25.3
Germany	198,293	119,368	+66.1	471,394	356,425	+32.3
Greece	834	687	+21.4	2,827	2,176	+29.9
Hungary	1,273	1,985	-35.9	4,710	4,312	+9.2
Ireland	1,168	827	+41.2	15,678	8,646	+81.3
Italy	13,304	20,206	-34.2	49,179	67,284	-26.9
Latvia ²	368	123	+199.2	1,068	414	+158.0
Lithuania	384	573	-33.0	1,358	1,158	+17.3
Luxembourg	1,811	1,557	+16.3	6,393	4,650	+37.5
Netherlands	27,015	33,877	-20.3	73,394	63,780	+15.1
Poland	3,382	3,071	+10.1	11,334	7,166	+58.2
Portugal	5,625	5,421	+3.8	17,817	13,260	+34.4
Romania	3,919	4,428	-11.5	11,638	6,342	+83.5
Slovakia	399	390	+2.3	1,391	1,105	+25.9
Slovenia	642	589	+9.0	2,293	1,723	+33.1
Spain	9,439	8,656	+9.0	30,545	23,689	+28.9
Sweden	37,013	20,085	+84.3	95,035	57,473	+65.4
EUROPEAN UNION	406,890	309,167	+31.6	1,123,778	877,985	+28.0
EU14	394,456	296,240	+33.2	1,082,586	850,758	+27.2
EU12	12,434	12,927	-3.8	41,192	27,227	+51.3
Iceland	1,934	1,206	+60.4	5,566	3,565	+56.1
Norway	58,356	33,193	+75.8	138,287	113,751	+21.6
Switzerland	13,665	11,410	+19.8	40,245	31,889	+26.2
EFTA	73,955	45,809	+61.4	184,098	149,205	+23.4
United Kingdom	91,589	65,586	+39.6	267,203	190,727	+40.1
EU + EFTA + UK	572,434	420,562	+36.1	1,575,079	1,217,917	+29.3
EU14 + EFTA + UK	560,000	407,635	+37.4	1,533,887	1,190,690	+28.8

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes fuel cell electric vehicles (FCEV)

² Estimates

Obrázek č. 1: počet nově registrovaných vozidel v rámci EU, EHP a UK, zdroj: ACEA⁴

Stále se zvyšující počet registrovaných vozidel s sebou logicky nese i větší zatížení silniční a dálniční sítě. Zde stojí za zmínku prezentovat čísla z posledního sčítání dopravy, které se uskutečnilo v roce 2020 a bylo provedeno Ředitelstvím silnic a dálnic. Je důležité upozornit, že sčítání se neuskutečnilo jen na dálnicích a silnicích I. tříd, ale i na silnicích II. a III. tříd. *Z prezentovaných výsledků vyplývá, že došlo k celkovému nárůstu dopravních výkonů o cca 10 %, z toho na dálniční*

⁴ ACEA. *New car registrations by fuel type*. Online. [2023]. Dostupné z: <http://www.acef.cz/spoluprace/krizove.rizeni.pdf>. [cit. 16.4.2024]

síť o 15 % a na silniční síť o 9 %. Z hlediska skupin vozidel došlo u těžkých vozidel k nárůstu o 16 % a u osobních vozidel o 9 %. Celkový dopravní výkon na sledované dálniční a silniční síť délky 55 892 km dosáhl v průměru téměř 160 mil. vozokilometrů za den. Průměrná intenzita na dálnicích činí cca 30 700 vozidel/24h, na silnicích I. třídy 9100 vozidel/24h, na silnicích II. třídy 2900 vozidel/24h.⁵

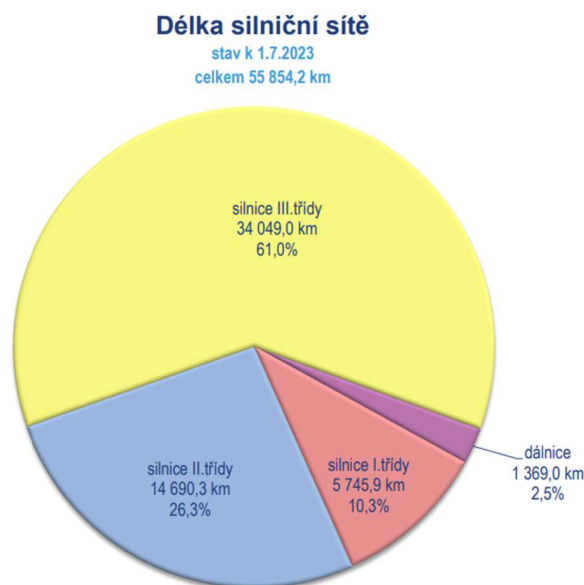
Výše jsem uváděl případy motorových vozidel, která podléhají registraci, a která tvoří hlavní skupinu dopravních prostředků, a to díky svým schopnostem přepravovat na velké vzdálenosti větší či menší počty osob či nákladu. S rozvojem alternativních způsobů dopravy, který je dán rozvojem alternativních pohonných systémů, jako jsou elektromotory, se rozšiřuje i skupina motorových vozidel, která dnes registraci nepodléhají.

2.3. Pozemní komunikace

S rozvojem motorizmu souvisí i rozvoj pozemních komunikací. Rozšiřování a modernizace pozemních komunikací je nezbytná pro vytváření bezpečného dopravního prostoru. Pozemní komunikace tak mají přímý dopad na dopravně bezpečnostní situaci. V zákoně se setkáme s dělením pozemních komunikací na dálnice, silnice první, druhé a třetí třídy, místní a účelové komunikace.

Ke dni 1. července 2023 bylo podle dat Ředitelství silnic a dálnic v rámci České republiky 1 368 985 km dálnic, 5 745 924 km silnic I. třídy, 14 690 274 km silnic II. třídy a 34 048 970 km silnic III. třídy. V rámci majetkových stavů je majitelem dálnic a silnic I. třídy stát, v případě silnic II. a III. třídy je majitelem příslušný kraj.

⁵ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Centrální sčítání dopravy 2020*. Online. [2023]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>. [cit. 16.4.2024].



Obrázek č. 2: Dálniční a silniční sítě k 1. 7. 2023, zdroj: ŘSD⁶

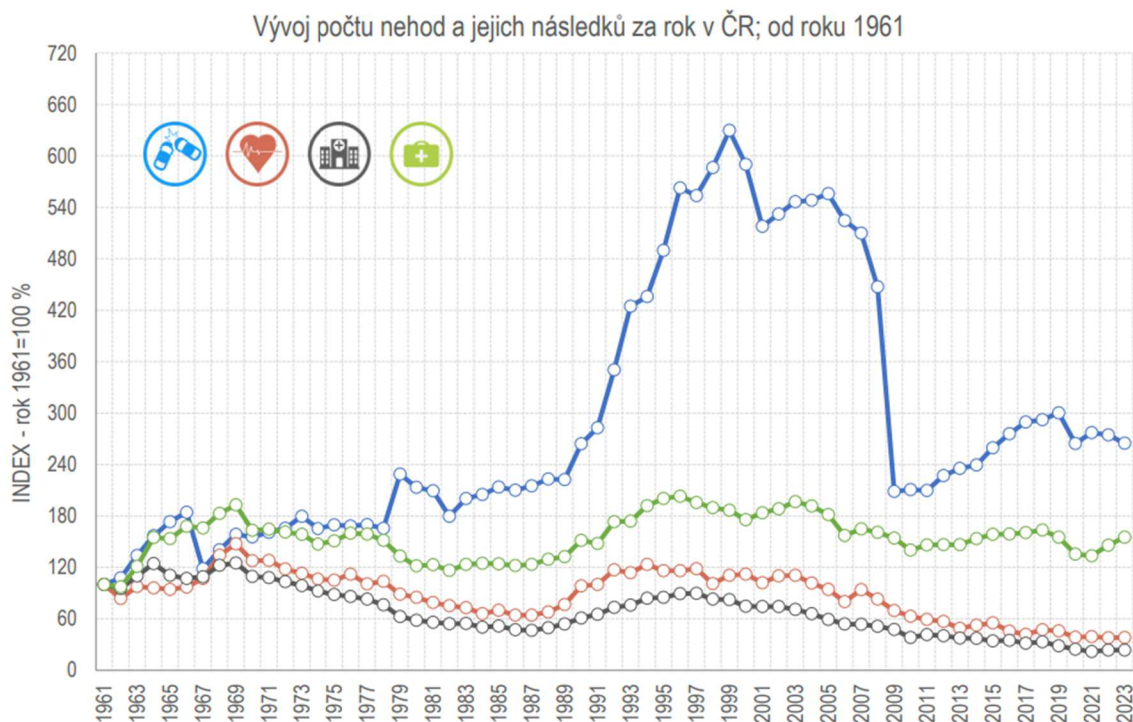
3. Vývoj dopravní nehodovosti České republiky

Hlavním nástrojem, který tvoří relevantní představu o dopravně bezpečnostní situaci, je statistika dopravních nehod. Tato statistika má v rámci České republiky a Československa obecně dlouholetou tradici. Její počátky totiž vedou až do 60. let minulého století.

V roce 2023 Policie České republiky šetřila 94 945 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 455 osob usmrceno, 1 751 osob zraněno těžce a 23 936 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 7 686,1 milionů Kč. Počet osob usmrcených při nehodách za rok 2023 byl v období od roku 1961, od něhož policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, druhý nejnižší (nejméně usmrcených bylo vykázáno v roce 2022). Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob). Počet těžce zraněných osob při nehodách byl za rok

⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR stav k 1.7.2023*. Online. [2023]. Dostupné z: https://rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_7_cr.pdf/be899481-571d-4a11-a578-4139fe14cdee?t=1695733946123. [cit. 2024-04-16].

2023 třetí nejnižší. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázan také v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).⁷

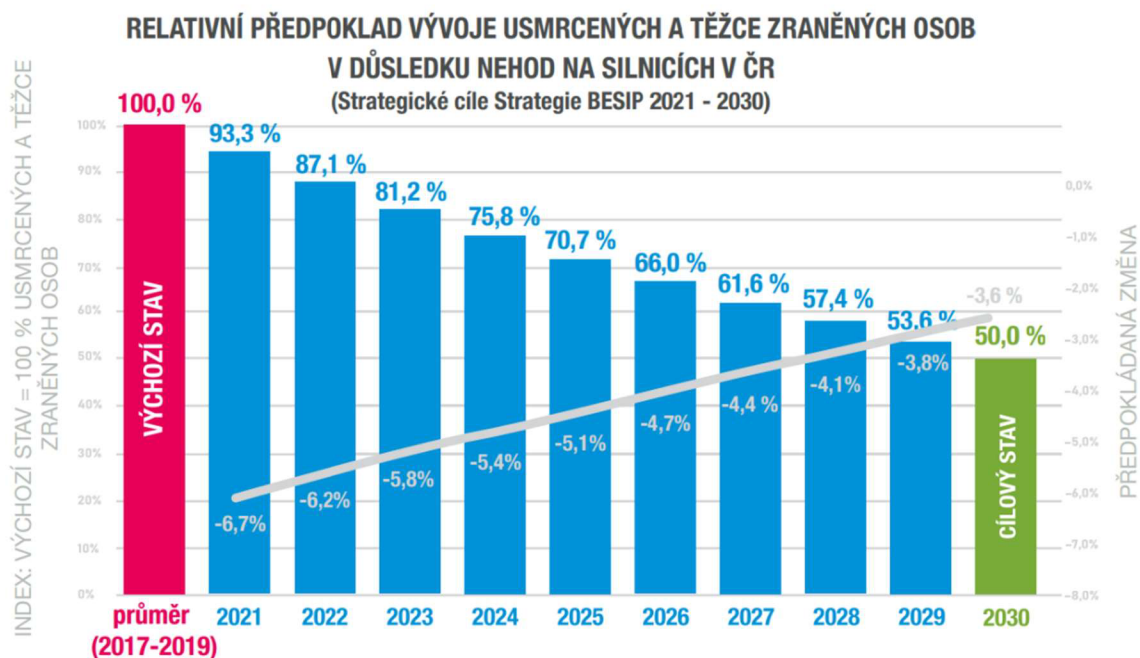


Obrázek č. 3: statistika vývoje dopravních nehod od roku 1961 do roku 2023, zdroj: ŘSDP

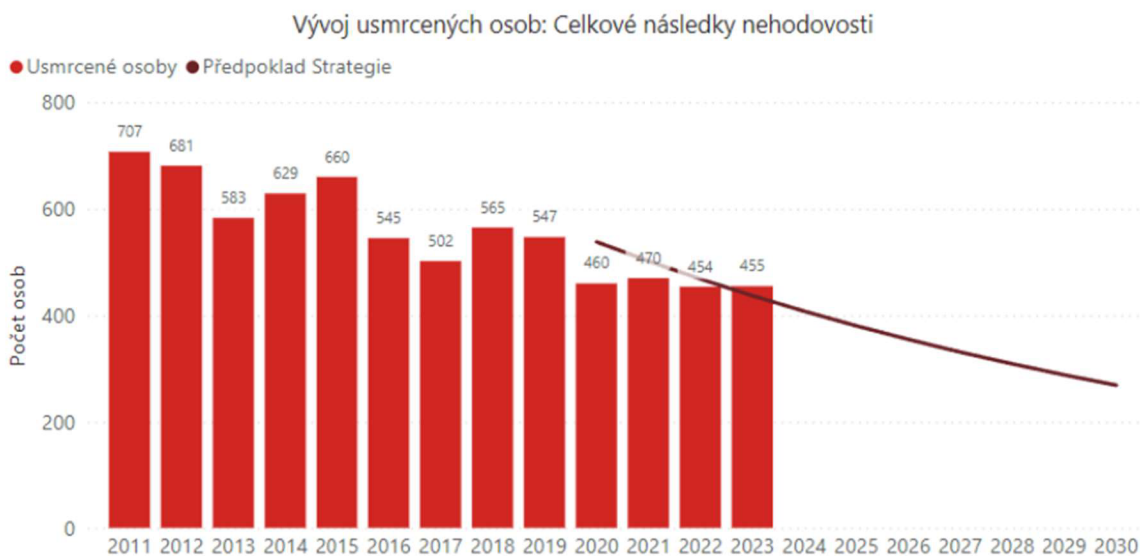
Z těchto statistik lze dále interpretovat, že v roce 2023 Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,54 minuty, každých 19,25 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 20,46 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 877 404,70 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 80 952,82 Kč.⁷

V roce 2023 bylo při dopravních nehodách usmrceno 178 řidičů osobních automobilů, 74 chodců, 70 řidičů motocyklu, další kategorie jsou uvedeny v tabulce. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u řidičů motocyklu a nákladního automobilu (shodně o 12 usmrcených více). Naopak nejvýraznější pokles fatálních následků se projevil u spolujezdců v osobním automobilu (o 20 usmrcených méně než v roce 2022). Chodců byl při dopravních nehodách usmrcen zcela shodný počet jako v roce předchozím.⁷

⁷ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2023*. Online. [2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx>. [cit. 2024-04-16].

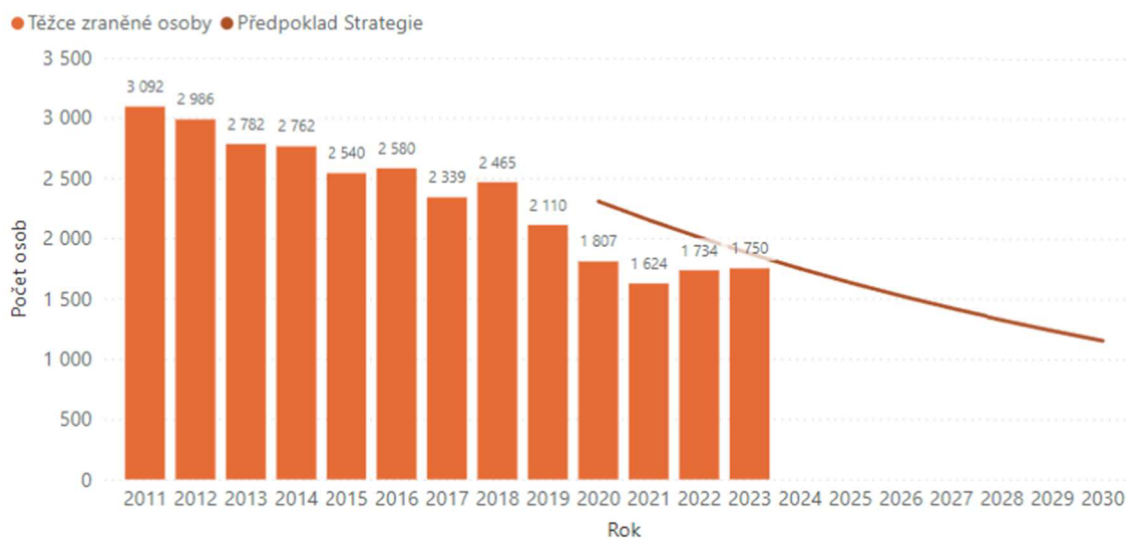


Obrázek č. 4: Reálné předpoklady vývoje usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehodí 2021-2030, zdroj: Ing. Lukáš Kadula, Centrum dopravního výzkumu v. v. i., prezentace Strategie BESIP 2021-2030

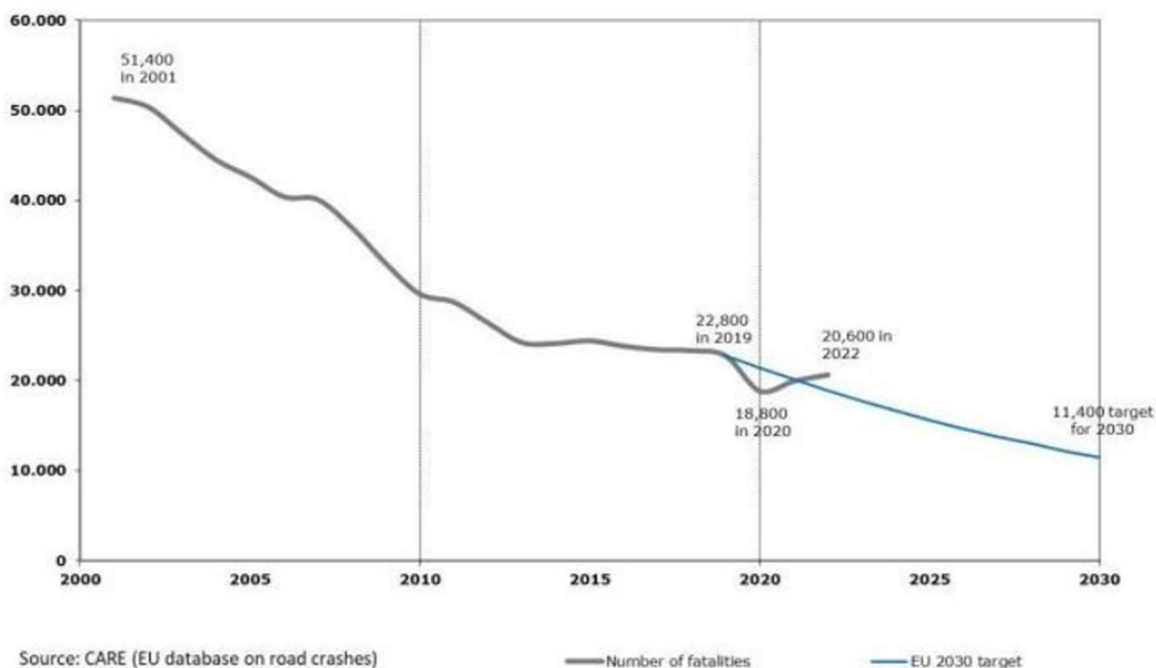


Obrázek č. 5: Vývoj počtu usmrcených osob a předpoklad dle Strategie bezpečnosti silničního provozu, zdroj: ŘSDP

Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



Obrázek č. 6: Vývoj počtu těžce zraněných osob a předpoklad dle Strategie bezpečnosti silničního provozu, zdroj: ŘSDP



Obrázek č. 7: Počet usmrcených osob v rámci EU (vyznačeno zeleně), zdroj: Evropská komise⁸

⁸ EVROPSKÁ KOMISE. *Bezpečnost silničního provozu v EU: počet mrtvých nižší než před pandemií, ale pokrok stále příliš pomalý*. Online. [2023]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_23_953. [cit. 2024-04-16].

4. Pojem vymahatelnost práva v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu

V první řadě je nezbytné si uvědomit, že pojem vymahatelnost práva je v různých zemích chápán rozdílně. Co se týká tohoto pojmu v České republice, lze jej chápat jako jednu z právních jistot. Z mého prvotního pohledu je to schopnost práva být uplatněno v praxi. Tedy schopnost právního řádu zajistit, aby byly dodržovány jeho normy, a aby osoby, které tyto normy nedodrží, byly efektivně potrestány. Jedná se o stěžejní prvek právního státu. Bez vymahatelnosti práva by právo bylo jen prázdným pojmem, neschopným zajistit spravedlnost a pořádek ve společnosti.

Jelikož se tématu vymahatelnosti práva věnuje široká odborná veřejnost, odcituji zde několik dalších úhlů pohledů. Ty pomohou lépe pochopit pohled na danou problematiku z různých úhlů. Autorem prvního z těchto pohledů je pan profesor Aleš Gerloch, který hovoří o vymahatelnosti práva následovně: *„U subjektivního práva je důležitá vymahatelnost. Jestliže existuje právní nárok, pak je právo vymahatelné, je „dospělé“. Subjekt práva má nárok na donucení jiného subjektu splnit povinnost.“*⁹

V Právu a státovědě z roku 2010 se od docenta Zoubka dozvíme, že vymahatelnost práva lze chápat jako: *„možnost vyžadovat odpovídající chování jiných subjektů. Do rámce této strukturální úrovně lze zahrnout nejen možnost oprávněného subjektu požadovat splnění odpovídající právní povinnosti jiným subjektem, ale i možnost zainteresovat státní orgány k ochraně subjektivního práva.“*¹⁰

A co by to bylo za právní rozbor, pokud by v něm chyběl pohled profesora Šámala, který se primárně věnuje oblasti trestního práva. I tento pohled je však pro nás důležitý. V trestním zákoníku pan profesor Šámal uvádí: *„Podobně jako v občanském právu můžeme od trestního práva ve smyslu objektivního, jako souhrnu závazných a vynutitelných právních norem upravujících trestní moc státu*

⁹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2. vydání. Praha: Aleš Čadek, 2001, s. 147. ISBN 80-8673-04-X.

¹⁰ ZOUBEK, Vladimír. *Právověda a státověda*. 1 vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010, s. 31. ISBN 978-80-7380-239-4.

*a poskytujících shora uvedenou ochranu nejdůležitějším právním statkům, odlišovat trestní právo ve smyslu subjektivním, které obsahuje právo státu, aby za činy, které jsou v trestním zákoníku označeny za trestné, ukládal prostřednictvím trestních soudů trestní sankce (tresty a ochranná opatření). Které trestní zákoník stanoví. Trestní právo subjektivní v tomto smyslu však není ničím jiným než jednou z funkcí státu, která nezbytně vyplývá z trestního práva ve smyslu objektivním.*¹¹

V zahraničí se můžeme setkat s obdobou pojmu vymahatelnost práva. V angličtině jde o pojem „*law enforcement*“. Tento pojem definuje Cambridge dictionary jako „*the activity of making certain that the laws of an area are obeyed*“¹², tedy jako činnost, která zajišťuje dodržování zákonů v dané oblasti. Co to v praxi znamená? Pro to, aby mohla být vymahatelnost práva zajištěna, je nezbytné zajistit k tomuto adekvátní prostředky, které jsou zde chápány jako ucelený soubor nástrojů, jež mají k dispozici odpovědné subjekty k tomu, aby zajistili dodržování příslušných právních norem. Tyto prostředky se zde dají rozdělit do několika oblastí. Tou první oblastí jsou normativní právní akty. Tedy soubor příslušných právních předpisů, které definují na jedné straně práva a povinnosti subjektů a rovněž na straně druhé definují i oprávnění pro příslušné kontrolní složky. Jedná se o základní stavební kámen vymahatelnosti práva. V řádně fungujícím právním státě nelze hovořit o vymahatelnosti práva, pokud zde nejsou stanovena uvedená práva a především povinnosti. Klasicky nemůžete kontrolovat, zda je řidič řádně připoután bezpečnostním pásem, pokud v zákoně nedefinujete povinnost pro řidiče motorového vozidla, aby byl tímto pásem za jízdy připoután. Souběžně s tím musíte dát k dispozici kontrolním složkám zákonný nástroj, který umožní zjištění porušení adekvátně postihovat.

Na základě shora uvedeného lze vymahatelnost práva, přes rozdílnost jednotlivých definicí, vymezit jako schopnost práva být uplatněno prostřednictvím právních prostředků. To znamená, že osoby, které nedodrží právní normy, mohou být potrestány veřejnou nebo soudní mocí. Tedy, že právo je vynutitelné. Dalším možným pohledem je, že vymahatelnost práva je schopnost práva být

¹¹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník. Obecná část*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 4. ISBN 978-80-7400-428-5.

¹²CAMBRIDGE DICTIONARY. *Law enforcement*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/law-enforcement>. [cit. 2024-04-16].

respektováno veřejností. To znamená, že lidé věří, že právo je spravedlivé a že je třeba ho respektovat. Jedná se zde tedy o represivní nebo preventivní pohled na vymahatelnost práva.

Co tedy potřebuji pro to, abych zajistil co nejvyšší úroveň vymahatelnosti práva? Jak jsem již uváděl, základním kamenem je zde právo a konkrétní právní normy. Ty však samy o sobě neobstojí, pokud nebude stát disponovat příslušnými prostředky pro zajištění vymahatelnosti práva. Dalším samostatným bodem jsou tak prostředky pro zajištění vymahatelnosti práva. Tímto se rozumí soubor nástrojů, kterými stát disponuje pro to, aby zajistil dodržování příslušných právních předpisů. Tedy, aby zajistit efektivní vymahatelnost práva.

Jak již zaznělo výše, tyto nástroje státu je možné rozdělit do dvou kategorií. A to na nástroje represivní a na nástroje preventivní. Pokud se bavíme o nástrojích represivních, jedná se klasicky o nástroje donucení, které motivují dodržovat příslušné normy s rizikem, že pokud dojde k jejich porušení, bude následovat trest. Nutno dodat, že tyto nástroje plní sekundárně i roli preventivní, a to na základě strachu z případné sankce, která motivuje osoby dodržovat příslušné právní předpisy. V případě role ryze preventivní je to primárně smysluplnost příslušných právních předpisů a pochopení, že jejich dodržení se „vyplácí“. Jedná se klasicky o situace, kdy splnění konkrétní povinnosti chrání jednotlivce a jeho majetek, což je v zájmu jak samotného jednotlivce, tak celé společnosti. Zde je nezbytná role morálních autorit a zajištění dostatečné a srozumitelné informovanosti občanů, kteří mají tyto normy dodržovat. To je důležité zejména proto, že jsou to mnohdy právě oni ti, kteří v případě, že jsou právní normy srozumitelné a veřejností vnímané jako důležité, budou tyto hodnoty nejen dodržovat, ale i bránit.

Nelze tak hovořit o vymahatelnosti práva samostatně, ale v širších souvislostech. Právě s přihlédnutím na konkrétní nástroje, které má stát k dispozici, aby vymahatelnost práva zajistil. Tedy fungující soudní a správní aparát, který kontroluje a zajišťuje dodržování právních norem. Současně zde je i role zákonodárského sboru reagovat na vývoj společnosti v jednotlivých oblastech příslušnými právními předpisy, které budou posilovat vymahatelnost práva,

ale současně budou tvořit právo srozumitelným a pochopitelným pro širokou společnost. Motivace dodržovat právní předpisy na základě vlastní vůle je totiž klíčová. Pokud je právo srozumitelné a veřejnost je chápe jako nezbytné a důležité, o to menší zdroje pak musí být vynakládány do represivních opatření. A současně, jak již bylo uvedeno, pokud společnost bere příslušnou normu jako přínosnou, je ochotna se podílet na její ochraně a dodržování.

Klasickým případem je právě bezpečnost a plynulost silničního provozu. Jen málokterá oblast lidského života může být považována za přímý odraz společnosti a celkově úrovně dané společnosti dodržovat příslušné právní normy, jako je tomu v případě pohybu v silničním provozu.

Shora uvedené lze považovat za obecné definice. Dále se však v této práci budu věnovat vymahatelnosti práva ve vztahu ke zvolené oblasti a tou je bezpečnost silničního provozu. Tedy oproti shora uvedenému pouze úzké oblasti vymahatelnosti práva. Tato oblast se týká výslovně činnosti hlavního subjektu zmocněného zajišťováním dohledu, kterým je přímo Policie ČR, která pro zajištění vymahatelnosti práva disponuje řadou zákonných nástrojů a pro jejich aplikaci využívá různé způsoby dohledu. Je tak nezbytné se zabývat právním prostředím, které dává Policii ČR potřebná oprávnění a nastavuje hranice, ve kterých se mohou policisté pohybovat při provádění dohledu. S tím souvisí i samotný výkon služby, který je sice plně v gesci Policie ČR, ale musí reflektovat zákonné nástroje, které Policie ČR má. A současně se na úrovni vymahatelnosti práva odráží i celková kondice kontrolního subjektu. Hovořím zde o personálních stavech, organizační struktuře, odborné úrovni a technickém vybavení.

5. Hlavní právní předpisy pro danou oblast práva

Aby bylo možné právo vymáhat, musí existovat. Bez existence konkrétní právní normy nelze v právním státě hovořit o vymahatelnosti práva jako legálního nástroje, který slouží právě pro zajištění dodržování právní normy. Bez detailního náhledu na právní normy tak nelze dále hovořit o vymahatelnosti práva. Právní normy nám definují mimo jiné soubor práv a povinností pro odpovědné subjekty, včetně subjektů odpovědných za kontrolu zmiňovaných právních norem.

5.1. Historický vývoj hlavních právních předpisů

Silniční provoz není jen o klasických motorových vozidlech. Silniční provoz se týká každého z nás bez ohledu, zda je majitelem vozidla či nikoli. To jen rozmach motorizmu této oblasti přidal na dynamice. A jelikož se jedná o oblast lidské činnosti, která s sebou přináší i negativa, byla zde i otázka případné regulace nebo obecně stanovení základních pravidel dané oblasti. Nutnost regulovat silniční provoz a stanovovat základní pravidla se na našem území objevila ještě před vynálezem vozidel poháněných jinou než lidskou nebo zvířecí silou, a to v dávné minulosti. Na našem území bylo dne 19. ledna 1759, zřejmě jako první, vydáno nařízení, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes pražský (nynější Karlův) most.¹³

Pokud budeme hovořit o právní normě, která se vztahovala i na vozidla poháněná vlastní silou, dostáváme se do 19. století. Jednou z prvních zákonných norem byla vyhláška českého místodržitele č. 77 z roku 1875, která upravovala připuštění parovozů k jízdě na silnicích, způsob jejich provozu a stanovovala také doplňky pro tato vozidla (např. komín s lapačem jisker a píšťala).¹³

Další vyhláškou pak byl 9. července 1886 vyhlášen prozatímní řád silniční policie, který například pojednával o poškození silnic a silničních objektů, o zatížení a úpravě nákladů, o šířce obručí kol nákladních povozů a o rychlé jízdě.¹³

Právní prostředí v dobách Rakouska-Uherska bylo v této oblasti specifické a souviselo s postupným rozvojem motorizmu. I z tohoto důvodu platily na našem území rozdílné řady pro silnice státní a nestátní, vyjma slezských, které platily jak pro silnice státní, tak nestátní. Celkem zde platilo pět řádů silniční policie. K těmto řádům je potřeba ještě přičíst například uliční a jízdní řád, který platil pro hlavní město Prahu.¹³

Zásadním bodem byla v roce 1909 Pařížská mezinárodní konference. Výstupem této konference byla Mezinárodní smlouva o jízdě automobilů. Tato smlouva mimo jiné například stanovovala první čtyři dopravní značky (rigol, křižovatka, zatáčka

¹³ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. 1. vydání. Praha: Moto Public, 2021, s. 5. IBSN 978-80-906693-8-3.

a železniční přejezd). Rakousko-Uhersko ratifikovalo tuto smlouvu následující rok a na základě této ratifikace byla vydána Bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů. Tento předpis platil až do roku 1918. V rámci Čech platil rovněž sjednocující předpis Řád silniční pro království České, který platil od roku 1914. Tento předpis platil pro všechny veřejné komunikace a tím odstranil rozdílnost charakteru silnic.¹⁴

Dalším významným bodem byla Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926. Tato mezinárodní smlouva upravovala podmínky jízdy motorovými vozidly v mezinárodním provozu. Úmluva byla přijata v Paříži a vstoupila v platnost v roce 1931. V České republice byla úmluva ratifikována zákonem č. 124/1931 Sb., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají se některé předpisy o jízdě motorovými vozidly.¹⁵

Těsně před druhou světovou válkou byl pak přijat zákon č. 82/1938 Sb. o dopravních značkách pro silniční dopravu. Jednalo se o zákon o dopravních značkách pro silniční dopravu, který byl přijat Národním shromážděním republiky Československé dne 8. dubna 1938. Zákon stanovil, že všechny veřejné silnice a veřejné cesty, jakož i ulice (náměstí) podle stavebních úřadů (statutů), musí být do konce roku 1938 opatřeny dopravními značkami. Druhá světová válka však přerušila jeho uplatnění.¹⁵

Další právní normou bylo vládní nařízení č. 242/1939 Sb. o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční - d.ř.s.). Bylo vydáno dne 27. září 1939 vládou Protektorátu Čechy a Morava. Nabylo účinnosti dnem 1. listopadu 1939 a bylo zrušeno dnem 1. července 1950. Mezi nejdůležitější ustanovení nařízení patřila povinnost účastníků silniční dopravy chovat se tak, aby doprava nemohla být ohrožována, povinnost řidičů dát přednost chodcům při přecházení silnice, povinnost řidičů dát přednost tramvajím, maximální rychlost jízdy v obci 40 km/h a mimo obec 80 km/h, zákaz jízdy v protisměru, zákaz jízdy pod vlivem alkoholu

¹⁴ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. 1 vydání. Praha: Moto Public, 2021, s. 6. IBSN 978-80-906693-8-3.

¹⁵ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. 1 vydání. Praha: Moto Public, 2021, s. 7. IBSN 978-80-906693-8-3.

nebo jiných omamných látek. Za zmínku zde stojí, že ve stejném roce, a to od 26. března 1939 začala na území protektorátu Čechy a Morava platit jízda vozidel vpravo.¹⁵

Bezprostředně po druhé světové válce byla bezpečnost silničního provozu upozaděna. Hlavním a logickým důvodem bylo řešení jiných bezpečnostních hrozeb a vypořádání se s následky celosvětového konfliktu, který značně ovlivnil i samotné Československo. K dalšímu vývoji v oblasti legislativy tak dochází až v roce 1950, a to na základě zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, který přijalo Národní shromáždění republiky Československé. V roce 1952 pak byla ratifikována Československem mezinárodní Úmluva o silničním provozu z roku 1949. Jednalo se o mezinárodní smlouvu, která byla podepsána 19. září 1949 v Ženevě. Úmluva upravovala základní pravidla silničního provozu, jako jsou přednost v jízdě, rychlost jízdy, povinná výbava vozidel a povinnosti řidičů. Úmluva také obsahovala ustanovení o řidičském oprávnění, registraci vozidel a omezování přístupu k silničnímu provozu pro určité kategorie osob. Ratifikací Úmluvy o silničním provozu došlo ke zrušení Řádu silniční policie z roku 1914 a dalších 37 právních předpisů. K provádění zákona č. 56/1950 Sb. bylo vydáno vládní nařízení č. 11/1951 Sb.¹⁶

Jedním z historických mezníků, který měl zásadní vliv na bezpečnost silničního provozu, byl rok 1953 a vládní nařízení č. 54/1953 Sb. mající sílu zákona. Tento právní předpis zavedl v rámci Veřejné bezpečnosti specializované orgány, kterými byly dopravní inspektoráty. Předpis nově vzniklým orgánům stanovoval i základní úkoly, kterými bylo zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. K tomuto měly stanoveny následující kompetence.¹⁷

Dopravní inspektoráty zajišťují bezpečnost a plynulost provozu na silnicích tím, že

a) řídí provoz na silnicích,

¹⁶ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. 1 vydání. Praha: Moto Public, 2021, s. 55. IBSN 978-80-906693-8-3.

¹⁷ MACHUTOVÁ, Marcela a kol. *Století dopravní policie*. 1 vydání. Praha: Moto Public, 2021, s. 57. IBSN 978-80-906693-8-3.

- b) dohlíží na provádění výcviku a školení řidičů, vychovávají je k uvědomělé kázni, k socialistickému poměru ke společnosti a hospodářským hodnotám, rozhodují o odborné způsobilosti řidičů i odborné způsobilosti učitelů pro výcvik řidičů a vydávají příslušné průkazy,
- c) řídí výchovu ostatních uživatelů silnic k dopravní kázni, spolupůsobí v tomto směru při výchově školní mládeže a vyšetřují dopravní nehody,
- d) dohlíží, aby konstrukce a stav vozidel neohrožovaly bezpečnost a plynulost provozu na silnicích, zejména schvalují technickou způsobilost jednotlivých vozidel k provozu, provádějí prohlídky, odnímají způsobilost k provozu a vydávají příslušné průkazy,
- e) vedou evidenci řidičů a motorových vozidel, výcvikových kursů a jejich učitelů,
- f) napomáhají národním výborům při plnění jejich dopravních úkolů,
- g) spolupracují se Státní pojišťovnou při provádění pojištění,
- h) rozhodují o odborné způsobilosti učitelů pro výcvik řidičů trolejbusů a městských kolejových vozidel a dohlíží na provádění tohoto výcviku.¹⁸

Tento právní předpis platil až do roku 1997, kdy byl zrušen a nahrazen zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. To svědčí o důležitosti a konzistenci vládního nařízení č. 54/1953 Sb., neboť jeho existence trvala takřka 44 let. Novelizován byl pouze dvakrát, a to zákonným opatřením předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb. a v roce 1961 zákonem č. 60/1961 Sb.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je právní předpis, který platí do současné doby, ale jediná relevantní informace pro bezpečnost a plynulost silničního provozu z tohoto zákona se nachází hned v § 1. Zde je stanoveno, že státní správu ve věcech bezpečnosti

¹⁸ Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., Vládní nařízení o provozu na silnicích, ve znění k 1. červenci 1953.

a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo vnitra a Policie České republiky.

Samotná pravidla od roku 1989 upravovala vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Ta byla následně nahrazena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

5.2. Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Všem, kteří se věnují problematice bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je tento předpis více než známý, jelikož se jedná v současné době o hlavní právní předpis upravující pravidla na našich cestách. Je také důležité uvést, že se jedná o právní předpis, který platí více jak 23 let. To, co je však důležité a co ukazuje na dynamický vývoj v této oblasti, je počet novel, které uvedený zákon historicky novelizovaly. V současné době se bavíme bezmála o 60 novelách. Tyto novely lze rozdělit do několika kategorií. Jednalo se o čistě legislativně technické novely až po zásadní novely, které zákon znatelně rozšířily a upravily pravidla silničního provozu.

Jednou ze zásadních novel je i ta úplně poslední. Jedná se o zákon č. 271/2023 Sb., který přináší do současného systému pravidel celou řadu změn. Primárně se jedná o rozsáhlou úpravu správního trestání včetně úprav správních trestů, bodového hodnocení řidičů, ale současně přináší i řidičský průkaz na zkoušku, řízení vozidla s mentorem, nebo změny v kontrolách zdravotní způsobilosti řidičů. Převážná část tohoto zákona nabyla účinnosti dne 1. ledna 2024.

Obecně zákon o provozu na pozemních komunikacích vychází z Úmluvy o silničním provozu, která byla přijata dne 8. listopadu 1968 ve Vídni. Úmluva vstoupila v platnost na základě svého článku 47 odst. 1 dne 21. května 1977. Pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost tato úmluva podle odstavce 2 téhož článku dne 7. června 1979. Dne 2. června 1993 pak Česká republika oznámila generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů, že se jako nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky považuje

s účinností od 1. ledna 1993 za smluvní stát Úmluvy o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968. Ale součástí právního řádu se úmluva formálně stala až na základě sdělení č. 83/2013 Sb. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijatého ve Vídni dne 8. listopadu 1968. Zákon o provozu na pozemních komunikacích je rozdělen do několika částí.

Hlava I. Úvodní ustanovení.

Hlava II. Provoz na pozemních komunikacích.

Hlava III. Řidičské oprávnění a řidičský průkaz.

Hlava IV. Registr řidičů.

Hlava V. Bodové hodnocení porušení povinností stanoveného zákona.

Hlava VI. Státní správa.

Hlava VII. Společná, přechodná a závěrečná ustanovení.

5.2.1. Historický vývoj zákona

Jak již bylo uvedeno, zákon má za sebou celou řadu větších či menších novel. Některé z těchto novel pak měly v různé intenzitě vliv i na samotnou bezpečnost silničního provozu a vymahatelnost práva. Zákon nabyl účinnosti v roce 2001 a značně omezil zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, o kterém jsem se již zmínil. Rovněž nahradil právní předpis, který do té doby upravoval pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tímto právním předpisem byla vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Tou nejzásadnější změnou z pohledu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu byl přesun dopravně správních agend od Policie ČR nejprve k okresním úřadům a následně s účinností zákona 18. února 2001 na obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Byl tak proveden zásadní zásah do celého systému vymahatelnosti práva, který zde fungoval prakticky od vzniku dopravních inspektorátů, tedy bezmála 47 let. Přesunem dopravně správních agend pod civilní úřady přichází Policie ČR o možnost vést správní trestání v rámci klasického správního řízení. Tedy nástroj, který je

nezbytný pro efektivní vymahatelnost práva. Nově mohou policisté pouze projednávat vybrané přestupky blokovou pokutou a ostatní přestupky musí oznamovat příslušnému správnímu orgánu. Mezi hlavní nevýhody přesunu správních agend, a to především ve spojitosti se správním trestáním, patří absence jakýchkoli statistických informací od správních orgánů. Tedy kolik přestupků bylo řešeno a jakým způsobem byly tyto přestupky vyřešeny. Problematickou kapitolou jsou protikorupční opatření, která mohou být ve vztahu ke správním orgánům aplikována na rozdíl od kontroly, která existuje vůči Policii ČR. A posledním bodem je roztržičnost praxe jednotlivých orgánů. Důvodem je skutečnost, že metodika Ministerstva dopravy není vůči těmto správním orgánům závazná a kontrola ze strany krajských úřadů je do značné míry omezená zákonem. I přes absenci statistiky od správních orgánů rovněž často zaznívá informace, že jsou tyto úřady jak prvního, tak druhého stupně značně zatíženy administrativou.

Novelou dále ztrácí Policie ČR řadu nástrojů, které sloužily ke zvýšení vymahatelnosti práva. Před účinností zákona o silničním provozu byly jednotlivé kompetence Policie ČR rozděleny mezi Ředitelství služby dopravní policie, krajské dopravní inspektoráty a okresní dopravní inspektoráty. Zásadní pro samotný systém pak byla činnost okresních dopravních inspektorátů. Ty měly výslovně zákonem stanoveny následující kompetence:

- a) Dohlížet na bezpečnost a plynulost silničního provozu a spolupůsobí při jeho řízení.
- b) Stanovovat užití dopravních značek a dopravních zařízení.
- c) Odhalovat trestné činy a přestupky spáchané v souvislosti se silničním provozem. Současně tyto přestupky projednávat.
- d) Objasňovat dopravní nehody.
- e) Rozhodovat ve věcech řidičských oprávnění a ve věcech řidičských průkazů.
- f) Provádět zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

- g) Rozhodovat ve věcech registrace autoškol.
- h) Dohlížet na provádění výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti držitelů řidičských oprávnění, popřípadě na provádění zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jinými osobami.
- i) Rozhodovat ve věcech technické způsobilosti silničních vozidel k silničnímu provozu, s výjimkou schvalování technické způsobilosti typu silničního vozidla.
- j) Dohlížet na technický stav silničních vozidel v silničním provozu.
- k) Provádět zápisy do technického průkazu motorového nebo přípojného vozidla, popřípadě vydávat technický průkaz a vydává osvědčení o technickém průkazu motorového vozidla nebo přípojného vozidla.
- l) Vydávat státní poznávací značky k silničním vozidlům, která podle prováděcího předpisu podléhají evidenci.
- m) Vést evidence řidičů, silničních vozidel stanovených prováděcím předpisem, dopravních nehod a autoškol.
- n) Spolupůsobit při výchově k dopravní kázní.

Současně došlo k zásadnímu omezení oprávnění samotných policistů. Nově nebylo například možné zadržet řidičský průkaz ve vymezených případech. Těmi byly situace, kdy hrozil řidič zákaz řízení motorových vozidel, dalo se důvodně očekávat, že dojde u řidiče k odejmutí řidičského oprávnění z důvodu ztráty zdravotní nebo odborné způsobilosti nebo spolehlivosti k řízení motorových vozidel. Zvláště zajímavý byl pak pojem spolehlivost, který byl v samotném zákoně uveden jen obecně bez konkrétnějšího specifikování.

Dále například policisté pozbyli možnost odebrat tzv. osvědčení o technickém průkazu (nově osvědčení o registraci vozidla) za situace, že při kontrole odhalili vozidlo, které je technicky nezpůsobilé.

V souhrnu to vše znamenalo, že Policii ČR byly v zákoně ponechány jen následující kompetence.

- a) Kontrolovat dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení.
- b) Objasňovat dopravní nehody.
- c) Vést evidenci dopravních nehod.
- d) Projednávat v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Tyto kompetence má Policie ČR v prakticky nezměněné podobě do dnešních dnů. Zásadními změnami prošla jen oblast nástrojů, které mohou policisté využít při provádění samotného přímého dohledu.

V roce 2003 dochází k prvním větším změnám zákona z pohledu silničního dohledu. Objevují se první oprávnění pro strážníky obecních a městských policií. Zásadní změny však přináší až rok 2006 a zákon č. 411/2005 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Díky tomuto zákonu začíná od 1. srpna 2006 platit novela, která zavádí bodový systém. Tedy systém, kdy je řidičské oprávnění podmíněno i tím, zda řidič nemá 12 trestných bodů, které jsou mu přidělovány v případě, že se dopustí konkrétních bodovaných přestupků. Zavádí se také nové skutkové podstaty přestupků. Dochází ke zvýšení a zastropování pokut jak u blokového řízení, tak ve správním řízení. Za některé přestupky je nově obligatorně ukládán zákaz činnosti a u vybraných přestupků hrozí zákaz činnosti v případě, že jsou ve dvanácti měsících spáchány opakovaně. Policii ČR se rovněž v upravené podobě vrací oprávnění zadržet ve vymezených případech řidičský průkaz nebo zabránit v další jízdě řidiči odtažením vozidla nebo přiložením technického prostředku. Mezi další změny patří posunutí škody při povinnosti oznámit dopravní nehodu Policii ČR. Tím je sledována snaha o snížení administrativní zátěže policistů při

šetření banálních dopravních nehod. Zde se hmotná škoda na majetku zvyšuje z 20 000 Kč na 50 000 Kč. Mezi novinky také patří zavedení povinnosti celoročního svícení, nová definice zádržných systémů, povinnosti pro učitele autoškoly a povinnost užití přilby při jízdě na jízdním kole pro osoby mladší 18 let.

Další zásadnější změny doznal zákon v roce 2009, i když se nejednalo o tak podstatné změny, jako tomu bylo v roce 2006. Ale i tato novela přináší změny a souvisí se změnou i dalších právních předpisů. První změnou byla změna výše hmotné škody, kdy je účastník dopravní nehody povinen tuto nehodu nahlásit Policii ČR. Ta se posunula z částky 50 000 Kč na 100 000 Kč. Tou druhou byla změna při kontrolách zaměřených na to, zda je řidič pod vlivem alkoholu. Nově se považuje za dostačující při prokazování alkoholu u řidiče, pokud je dechová zkouška provedená ověřeným analyzátozem alkoholu v dechu. Nemusí tak být nad rámec prováděn odběr biologického materiálu a odborné lékařské vyšetření. Předmětné se netýkalo přímo zákona o silničním provozu, ale jednalo se o změny dalších právních předpisů ve spojitosti s novým zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Policii ČR“).

Další z významnějších novel přináší rok 2011. Nově se objevuje povinnost pro řidiče při kontrole technického stavu zajet s vozidlem do stanice technické kontroly. Upravuje se také provoz v zimním období a povinnost zimních pneumatik. Zákon také nově ukládá povinnost pro řidiče, aby si při nouzovém stání mimo obec oblékl reflexní vestu. V zákoně se dále objevilo oprávnění pro Policii ČR zabránit řidiči v další jízdě na dobu nejdéle 48 hodin, a to za situace, že je vozidlo užito k tzv. ilegálnímu závodu. Rovněž dochází k přesunu přestupků přímo do zákona o silničním provozu. Díky tomu však dochází ke zrušení pevně stanovených výší blokových pokut.

Tou poslední novelou, která co do rozsahu může konkurovat té z roku 2006, je novela, kterou přináší zákon č. 271/2003 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Hlavní část zákona vstoupila v platnost 1. ledna 2024 a přináší celou řadu zásadních změn. Ty stěžejní se týkají především aktualizace bodového systému,

úpravy výše pokut, a to jak ve správním řízení i pokut ukládaných v rámci příkazu na místě. Ruší se tzv. recidivní přestupky, které zavedla novela v roce 2006 a cílem zákona je zde využít plně potenciál bodového systému. Rovněž se rozšiřuje množina přestupků, které je možné řešit uložením pokuty příkazem na místě, ve snaze co nejvíce snížit administrativní zátěž jak pro policisty i pro správní orgány. V novele rovněž dochází k posílení vybraných oprávnění Policie ČR, například ve vztahu kontrole zdravotní způsobilosti. Policii ČR se také po novele rozšiřuje možnost zadržet na místě řidičský průkaz za situace, kdy řidič překročí v obci rychlost o více jak 40 km/h a mimo obec o více jak 50 km/h. Naopak se rozšiřují výjimky ze zákazu zastavení a stání nebo při využití chodníku služebními vozidly pro vybrané subjekty, mezi které patří rovněž Policie ČR. Současně novela rozšiřuje výčet přestupků, u kterých může být vybrána kauce. V obecné části zákona se upravují některé pojmy jako je konstrukční rychlost místo pojmu povolená rychlost nebo pojem bezpečná vzdálenost místo pojmu bezpečnostní vzdálenost. Rozšiřuje se podmínka pro řidiče užít reflexní vestu i v obci. Mezi další změny patří zrušení povinnosti vozit při jízdě řidičský průkaz nebo osvědčení o registraci vozidla za splnění zákonných podmínek. Zákon nově umožňuje zvýšit rychlost na dálnici až na 150 km/h a zavádí tzv. sdílenou zónu. V rámci zvyšování odborné úrovně začínajících řidičů zákon umožňuje řízení vozidla s řidičským oprávněním pro skupinu B od 17 let za účasti mentora. Současně se zavádí i tzv. institut řidičského průkazu na zkoušku. Týká se řidiče, který je držitelem řidičského oprávnění v době kratší než dva roky. Pokud se tento řidič dopustí šestibodového přestupku má za povinnost absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů. Také se setkáme s aktualizací institutu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Dá se obecně shrnout, že poslední novela si klade za cíl snížit následky u dopravních nehod úpravou represivních nástrojů, a současně zvýšit odbornou úroveň začínajících řidičů. Mimo to je její snahou více pracovat jak s mladými řidiči, tak i řidiči, kteří se dopouští těch nejzávažnějších porušení zákona.

5.3. Další právní předpisy mající vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu

V současné době to však není jen zákon o provozu na pozemních komunikacích, který ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Je samozřejmě stěžejním právním předpisem, ale je zde i celá řada dalších zákonů, které mají přímý či nepřímý vliv na zajištění bezpečného a plynulého provozu po našich silnicích a dálnicích.

První z těchto zákonů je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Tato právní norma definuje pozemní komunikace včetně jejich členění. Dále definuje součásti pozemních komunikací a pravidla obecného a zvláštního užívání těchto komunikací. Věnuje se zajištění bezpečnosti nově budovaných komunikací a auditorské činnosti. Pro zajištění bezpečnosti silničního provozu je zde stěžejní vysokorychlostní a nízkorychlostní kontrolní vážení vybraných vozidel. Tím se myslí jak hmotnost, tak rozměry uvedených vozidel. Při jejich nedodržování dochází jednak ke zvýšenému opotřebování komunikací, ale rovněž tato vozidla mohou přímo ohrožovat silniční provoz. V zákoně o pozemních komunikacích dále nalezneme časové zpoplatnění vybraných komunikací a povinnost platit mýto pro určená vozidla. Nově od 1. ledna 2024 definuje státní podnik Ředitelství silnic a dálnic.

Následuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“). Tento zákon v sobě subsumuje povinnosti spjaté se silniční nákladní a osobní dopravou. Najdeme zde také například podmínky pro provoz taxislužby. Zákon v sobě především implementuje příslušná nařízení a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) vztahující se především na dodržování tzv. sociálních předpisů. Těmi jsou předepsané doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku pro řidiče uvedených vozidel. Současně v tomto zákoně nalezneme podmínky pro přepravu nebezpečných věcí. Podmínky přepravy nebezpečných věcí vychází z Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). Jak nedodržování sociálních předpisů, tak

porušování dohody ADR představuje značné riziko pro bezpečnost silničního provozu a jejich vliv na danou oblast je tak nepopiratelný.

V oblasti bezpečnosti silničního provozu se můžeme setkat také se zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon se váže výslovně na oblast vozidel, která jsou na pozemních komunikacích provozována, a to nejen z pohledu registrace a uvedení vozidel do provozu, ale také jejich technické způsobilosti, včetně provozování stanic technické kontroly. Pro činnost Policie ČR se jedná o okrajový zákon. Kontrola technického stavu vozidla v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu je totiž upravena v zákoně o silničním provozu a prováděcí vyhlášce č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Ale i přes tuto skutečnost zákon definuje mimo jiné přestupky provozovatele vozidla a také přestupky ve spojitosti s nesprávným fungováním stanic technické kontroly. Policie ČR má v rámci tohoto zákona aktuálně oprávnění uložit pokutu příkazem na místě fyzické osobě, provozovateli vozidla za situace, že provozuje vozidlo, které nemá platnou pravidelnou technickou prohlídku. Jiná oprávnění zákon Policii ČR nedává.

Zmiňme zde ještě zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Tento zákon byl začátkem roku 2024 nahrazen zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Je nezbytné rovněž, byť okrajově, zmínit i trestně právní rovinu. Tedy zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, definující mimo jiné skutkové podstaty trestných činů. Mezi nimi nalezneme i ty, které mají spojitost s bezpečností silničního provozu. Patří mezi ně například § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky, § 337 maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, § 147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 ublížení z nedbalosti, § 150 neposkytnutí první pomoci, § 151 neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku a § 277 poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti. A nelze vynechat ani zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění

pozdějších předpisů, který dává policejnímu orgánu nástroje například ve vztahu k prověřování skutečností, že byl spáchán konkrétní trestný čin.

Závěrem je pak nutné upozornit ještě na jeden zákon, u kterého si málokdo uvědomuje jeho význam pro zajištění efektivního dohledu na bezpečnost silničního provozu zajišťovaného Policií ČR a který přináší řadu nástrojů a oprávnění pro zvýšení vymahatelnosti práva. Tímto zákonem je zákon o Policii ČR. Tento zákon obsahuje celou řadu nástrojů, které posilují vymahatelnost práva. Umožňuje policistům využívat například donucovací prostředky, které je možné uplatnit i vůči účastníkům silničního provozu. Zde hovořím například o násilném zastavení vozidla. Umožňuje odnětí věci, u které může být uloženo její propadnutí nebo může být zabrána anebo jde o věc důležitou pro správní řízení. Zákon také umožňuje využití technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla. Nalezneme zde ustanovení umožňující požadovat prokázání totožnosti, podání vysvětlení anebo obecné ustanovení, kdy je Policie ČR oprávněna pořizovat videozáznamy. V zákoně je rovněž ustanovení, díky kterému Policie ČR může přistupovat do různých evidencí a databází. Tou poslední novinkou v zákoně s přímým dopadem na bezpečnost silničního provozu je oprávnění požadovat po řidiči vozidla uhrazení nedoplatku za nezaplacené pokuty. Toto oprávnění směřuje na pokuty uložené podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích a zákona o silniční dopravě. V případě neuhrazení nedoplatku, který může mít nejen řidič, ale i provozovatel, hrozí, že budou z vozidla zajištěny státní poznávací značky. Oprávnění je reakcí na neuspokojivý stav při vymáhání dlužných částek za uložené pokuty a v zákoně je od 1. ledna 2022.

6. Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu v rámci Policie ČR

Pojem „Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu“ je v současné době neodmyslitelně spjat s Policií ČR. Zákon o provozu na pozemních komunikacích hned v úvodním ustanovení § 1 uvádí, že mimo jiné upravuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Úkol vykonávat dohled v této oblasti je zde Policii ČR svěřen konkrétně v § 124. Hned v prvním odstavci tohoto ustanovení nalezneme, že

státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává mimo jiných subjektů i Policie ČR. Dále v odstavci 11 nalezneme, jakými základními způsoby má být výslovně dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu zajišťován.

Kromě uvedeného je zde rovněž nezbytné zmínit i zákon o Policii ČR, který rovněž v úvodních ustanoveních stanovuje základní úkoly policie. Těmi je obecně chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony. Z tohoto ustanovení lze dovodit, že v obecné rovině i zákon o Policii ČR ukládá povinnost pro policisty chránit bezpečnost osob a majetku bez ohledu na skutečnost, zda se uvedené týká například dodržování pravidel silničního provozu či nikoli.

Nyní se vrátíme zpět k základním nástrojům uvedeným v § 124 odst. 11 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Prvním z těchto nástrojů je kontrola dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílení se na řízení silničního provozu. Policii je výslovně uloženo zákonem kontrolovat obecně dodržování pravidel stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k jednotlivým účastníkům silničního provozu. To je zde důležité, protože zákon rovněž říká, kdo je účastníkem provozu na pozemních komunikacích. V § 2 odst. písm. a) se dočteme, že účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Tato definice zdůrazňuje, že účastí na silničním provozu se rozumí přímá účast, tedy účast, při které se účastník pohybuje po pozemní komunikaci nebo na ní provádí určitou činnost. Příkladem přímé účasti na silničním provozu je jízda motorovým vozidlem, jízda na jízdním kole, pohyb chodce nebo pohyb s lyžemi nebo kolečkovými bruslemi. Za přímého účastníka však nelze považovat například policistu, který řídí provoz uprostřed křižovatky. Jelikož se přímým způsobem neúčastní silničního provozu, ale plní úkol výslovně mu uložený zákonem pro to, aby byla zajištěna bezpečnost, a především plynulost silničního provozu. Na tuto skutečnost odkazuje i odborná literatura.

6.1. Služba dopravní policie

Historicky byla služba dopravní policie výslovně definována v zákoně České národní rady č. 283/1991 Sb., zákon o Policii České republiky. V § 3 odst. 3 byly výslovně uvedeny všechny služby, které jsou součástí Policie ČR. Po platnosti nového zákona již jednotlivé služby v zákoně nenajdeme. Zákon tuto kompetenci přenechává na samotném bezpečnostním sboru, aby byl schopen lépe reagovat na aktuální bezpečnostní hrozby. Tedy případně vytvářet, slučovat nebo rušit služby dle vlastní potřeby. Služba dopravní policie je tak v současné době definována pouze interními akty řízení.

6.1.1. Věcná a funkční příslušnost služby dopravní policie

Mezi hlavní úkoly služby dopravní policie patří provádění dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, objasňování dopravních nehod, vykonávání dopravně inženýrské činnosti a další činnosti, které mají spojitost se silničním provozem. Jedná například o speciální kontroly zaměřené na oblast silniční dopravy.

Konkrétní úkoly služby dopravní policie:

- a) Šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s provozem vozidla nebo porušením zákona o silničním provozu.
- b) Zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků v silničním provozu.
- c) Provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích podle vnitrostátních předpisů i přímo použitelných předpisů a smluv Evropských společenství.
- d) Provádění technických silničních kontrol.
- e) Šetření dopravních nehod.
- f) Dopravně inženýrská činnost.

- g) Kontrola a vymáhání nedoplatků řidiče vozidla nebo nedoplatků provozovatele vozidla za neuhrazené pokuty spáchané za dopravní přestupky.

6.2. Dohled na bezpečnost silničního provozu a interní akty řízení

Dohled samotný je následně ze strany Policie ČR zajišťován různými způsoby a za využití rozličných nástrojů. To však již není upraveno zákonnými normami, ale interními akty řízení Policie ČR. Tyto interní akty se dají rozdělit do několika kategorií. Pokyny policejního prezidenta, pokyny ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (dále jen „ŘSDP“) a dále metodika ŘSDP, na kterou konkrétní pokyny odkazují. Základním pokynem je pokyn policejního prezidenta č. 300/2000, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V tomto pokynu je možné nalézt především postup příslušníků Policie ČR při plnění úkolů vyplývajících z právních předpisů při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, provádění kontrol dodržování podmínek provozování silniční dopravy a dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek. Pokyn dále upravuje šetření dopravních nehod, činnost na úseku dopravního inženýrství a vybírání kaucí. Úprava je zde v obecné rovině a více je v jednotlivých oblastech rozvedena pokyny ředitele ŘSDP. Za tímto účelem najdeme v pokynu policejního prezidenta zmocnění pro ředitele ŘSDP k tomu, aby mohl tyto interní akty vydávat. Na základě tohoto zmocnění jsou interní akty vydané ředitelem ŘSDP pro všechny policisty závazné. Hlavním důvodem, proč danou oblast neupravuje pouze jeden pokyn policejního prezidenta je specifická vykonávaných činností. Dalším důvodem je i četnost změn v rámci jednotlivých zákonů, kde je ze strany služby dopravní policie zajišťován dohled a kontrolní činnost. Mezi základní pokyny ředitele ŘSDP aktuálně patří pokyn č. 1 z roku 2021, kterým se upravuje činnost při šetření dopravních nehod a pokyn č. 2, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Zůstaňme však u pokynu policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento pokyn mimo

jiné také upravuje věcnou a funkční příslušnost základních organizačních článků služby dopravní policie.

6.3. Základní organizační články služby dopravní policie

Dopravní inspektoráty s působností v rámci jednotlivých územních odborů, městských a obvodních ředitelství Policie ČR jsou základními organizačními články služby dopravní policie. Aktuálně je k začátku roku 2024 v České republice 85 dopravních inspektorátů. Jejich úkolem je vykonávat dohled v rámci svěřeného teritoria a vyjma dopravních inspektorátů Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy se zabývají i šetřením dopravních nehod.

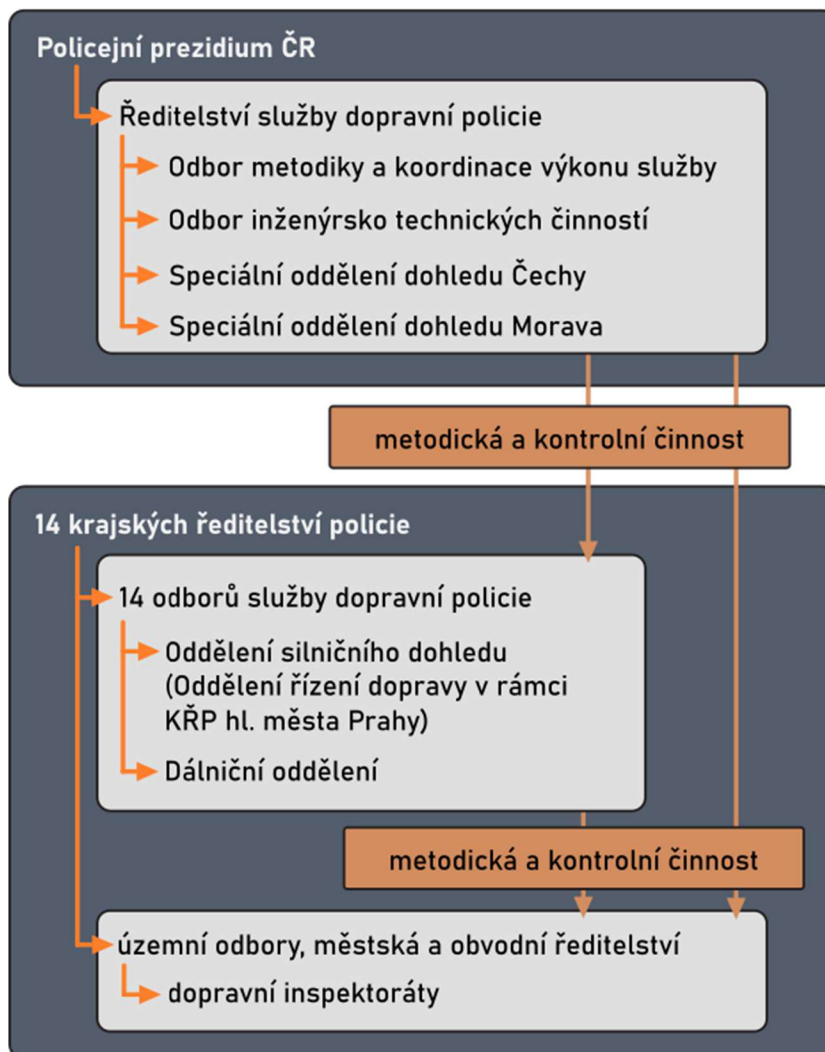
Dálniční oddělení s působností v rámci vybraných úseků dálnic spadající pod odbory služby dopravní policie jednotlivých krajských ředitelství policie. Aktuálně je k začátku roku 2024 v České republice 32 dálničních oddělení, s výstavbou dálniční sítě se počítá v roce 2024 a následujících letech s otevřením dalších oddělení. Například do konce roku 2024 to bude dálniční oddělení Lety spadající pod Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje. Náplní práce dálničních oddělení je vykonávat dohled především na dálničním tělese, šetřit dopravní nehody a věnovat se veřejnému pořádku na svěřeném území.

Oddělení silničního dohledu s celokrajskou působností spadají pod odbory služby dopravní policie jednotlivých krajských ředitelství policie. V rámci hlavního města Prahy je činnost vykonávána oddělením řízení dopravy. Aktuálně je k začátku roku 2024 v České republice 15 oddělení tohoto typu. Počet oddělení by měl korespondovat s počtem krajských ředitelství policie, ale v rámci Krajského ředitelství policie Libereckého kraje existují tato oddělení dvě. Do budoucna však bude jedno z těchto oddělení přetvořeno na dálniční oddělení, které by mělo vzniknout pro svěřený úsek dálnice D10. Oddělení silničního dohledu primárně zajišťují dohled na hlavních komunikacích v rámci jednotlivých krajů. Postupem času u těchto oddělení vidíme větší specializaci na oblast nákladní a autobusové dopravy.

Speciální oddělení dohledu Čechy a speciální oddělení dohledu Morava spadají přímo pod ŘSDP. Tato oddělení vznikla během let 2021 a 2022. Speciální

oddělení dohledu vznikla v reakci na zahraniční zkušenosti a na základě zkušeností při plánování dohledu v rámci České republiky. Jejich primárním úkolem je snížení zátěže krajských ředitelství policie v oblasti zajišťování doprovodů nadrozměrných nákladů přesahujících územní působnost jednotlivých krajských ředitelství policie nebo podpora organizačních článků služby dopravní policie především při dohledu na dálniční síť.

V rámci organizační struktury služby dopravní policie ještě nalezneme již zmíněné ŘSDP a odbory služby dopravní policie krajských ředitelství policie. V obou těchto případech se však nejedná o základní organizační články, které by zajišťovaly silniční dohled, ale vykonávají pouze kontrolní a metodickou činnost vůči již zmíněným základním organizačním článkům služby dopravní policie.



Obrázek č. 8: Organizační struktura služby dopravní policie k 1. 1. 2024

6.4. Formy dohledu na silniční provoz

Pro zajištění adekvátního dohledu je nezbytné, aby kontrolní složky mimo jiné disponovaly i adekvátním počtem personálních zdrojů. I přes dynamický vývoj v oblasti technických prostředků a automatizovaných prostředků je přímý dohled v současné době u vybraných přestupků stále nejefektivnější a mnohdy jediným způsobem, jak takový přestupek zjistit a řešit.

Formy dohledu:

- a) Dohled pomocí automatizovaných technických prostředků bez obsluhy (průběžná dlouhodobá kontrola)
- b) Přímý viditelný dohled
- c) Přímý skrytý dohled
- d) Letecký dohled

6.4.1. Dohled pomocí automatizovaných technických prostředků bez obsluhy (průběžná dlouhodobá kontrola)

Automatizovaný dohled prostřednictvím automatizovaných technických prostředků bez obsluhy je dnes využíván především v rizikových lokalitách, kde není možné zajistit přímý dohled hlídkami služby dopravní policie. Automatizovaný dohled není omezen časem, po který mohou běžné hlídky dohled vykonávat. Druhou stranou mince jsou však nároky na správní aparát. Přestupky, které nejsou na místě odhalovány přímo hlídkou Policie ČR, je za splnění konkrétních podmínek možné řešit v rámci institutu tzv. objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Takové porušení zákona však musí být zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku bez obsluhy (jedinou výjimkou je porušení zákazu zastavení nebo stání vozidla). Tyto přestupky se následně oznamují příslušnému správnímu orgánu. Role Policie ČR je zde pouze zadokumentovat takové porušení a oznámit jej. Na následný proces zpracování a řešení zjištěných přestupků musí být příslušný správní orgán připraven. Bavíme se totiž o větších počtech přestupků, než které jsou zjištěny v rámci běžného dohledu. Dalším bodem je možnost projednávat i přestupky u vozidel registrovaných mimo Českou republiku. Zde je v první řadě nezbytné, aby měl správní orgán možnost zjistit kdo je provozovatelem konkrétního vozidla. Do zákona o silničním provozu byla za tímto účelem implementována směrnice (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Konkrétně došlo k doplnění § 125i a § 125j. V současné době je tedy možné zjistit provozovatele

vozidla v rámci členského státu Evropské unie, ale pouze u vybraných dopravních přestupků.

Seznam přestupků dle směrnice (EU) 2015/413:

- a) Překročení nejvyšší dovolené rychlosti.
- b) Nepoužití bezpečnostních pásů.
- c) Nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení.
- d) Řízení vozidla pod vlivem alkoholu.
- e) Řízení vozidla pod vlivem drog.
- f) Nepoužití ochranné přilby.
- g) Použití zakázaného pruhu.
- h) Nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.

Pokud se jedná o přestupek mimo vyjmenovaný soupis, není možné dotaz na provozovatele učinit a přestupek tak projednat. To je nezbytné zohlednit před instalací konkrétních automatizovaných technických prostředků. Jedná se tedy o jeden z limitujících faktorů. Klasicky je takovým přestupkem v současné době nesprávné předjíždění. Tedy přestupek, který by bylo možné automatizovaně odhalovat, ale nebylo by možné jej efektivně řešit v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla u přestupků spáchaných zahraničními vozidly. Nejčastěji se tak setkáme s technickými prostředky, které dokumentují překročení nejvyšší dovolené rychlosti nebo kontrolují respektování světelných signálů. Posledním bodem v samotném procesu je efektivita vymahatelnosti přestupků, které spadají do objektivní odpovědnosti. Zde je značnou nevýhodou netransparentnost celého systému spojená se správním řízením a rozhodováním příslušných správních orgánů. Vzhledem k absenci informací o počtech případů, které byly správními orgány zpracovány a jaký byl verdikt v těchto případech, není možné zjistit, kolik z těchto případů bylo například odloženo a jaký byl důvod tohoto odložení. Je nezbytné si rovněž uvědomit, že technické prostředky je nutné pořídit

a financovat jejich provoz (údržba, investice do přenosu a uskladnění dat a rovněž pravidelné ověřování těchto zařízení). Ale přes tyto skutečnosti bylo dle statistik Národního centra informačních a komunikačních technologií zadokumentováno a postoupeno celkem 387 547 přestupků spočívajících v nepřiměřené rychlosti a 270 přestupků, které se vztahovaly k nezákonné jízdě přes železniční přejezd.

pozemní komunikace	staničení	název
D1	346,8 - 347,6	tunel Klimkovice
D8	84,6 - 86,4	tunel Panenská
D8	58,3 - 59,4	tunel Radejčín
D0	7,3 - 8,8	tunel Cholutice
D0	11,9 - 13,4	tunel Lochkov
D5	77,5 - 77,8	tunel Valík
D0	0,49 - 1,85	Jesenice
D0	77,1 - 78,2	Modletice
I/6	108 - 112,3	Karlovy Vary - Olšová Vrata I/6

Obrázek č. 9: Aktuální seznam míst osazených Policií ČR automatizovanými technickými prostředky pro měření úsekové rychlosti (stav k 4. lednu 2024), zdroj ŘSDP

železniční přejezd	místo	název
P8280	49.6563581, 18.6961453	sil. III/4682, obec Vendryně

Obrázek č. 10: Aktuální seznam míst osazených automatizovanými technickými prostředky zaznamenávání pomocí kamerového systému přestupků průjezdu vozidel na výstražné červené světlo na železničních přejezdech (stav k 4. lednu 2024), zdroj: ŘSDP

6.4.2. *Přímý viditelný a skrytý dohled*

Přímý viditelný dohled je nejběžnější formou dohledu, který je ze strany Policie ČR prováděn. Jedná se o přímou účast hlídek v silničním provozu. Hlídky vykonávají dohled ve služebním stejnokroji, což je nezbytné vzhledem k tomu, že zákon výslovně dává určitá oprávnění policistům, pouze pokud jsou ve služebním stejnokroji. Kromě toho zde pro viditelný dohled interní akty řízení výslovně stanovují, že takovýto dohled má být prováděn ve vozidlech, která jsou ve zvláštním barevném provedení, nebo v civilních vozidlech označených podle zvláštního právního předpisu¹⁹.

Forma viditelného dohledu je nejběžnější formou přímého dohledu a historicky se jedná i o první formu dohledu jako takového. Viditelný dohled s sebou přináší především preventivní stránku, kterou je viditelnost kontrolních složek pro ostatní účastníky silničního provozu. Větší koncentrace těchto hlídek pak může motivovat účastníky silničního provozu, aby dodržovali pravidla z obavy, že policisté jsou doslova za každým rohem. Negativem takového způsobu dohledu je především to, že odradí případné hříšníky od páchání přestupků a není možné takové přestupky efektivně odhalovat. Důležitost viditelného dohledu je dnes dána i prioritami Policie ČR, která má jako jednu z priorit silničního dohledu stanoven i viditelný dohled.

Přestupky proti bezpečnosti silničního provozu se pak nejefektivněji odhalují formou tzv. skrytého dohledu. Tedy za situace, kdy je dohled vykonáván nejčastěji v civilních neoznačených vozidlech. I přes tuto skutečnost jsou v rámci skrytého dohledu policisté ve služebním stejnokroji, aby mohli následná porušení zákona okamžitě řešit. Je ale přípustné i to, aby byl skrytý dohled prováděn i policisty v civilním oblečení v civilních služebních vozidlech. Takoví policisté však nemohou zastavovat vozidla dle zákona o silničním provozu. Jediná forma skrytého dohledu, která umožňuje řešit přímo zjištěná porušení policisty v civilním

¹⁹ Vyhláška MV č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky v posledním znění.

oblečení je dohled zaměřený na chodce. V takovémto případě se policisté, při využívání oprávnění jako je prokazování totožnosti, řídí zákonem o Policii ČR.

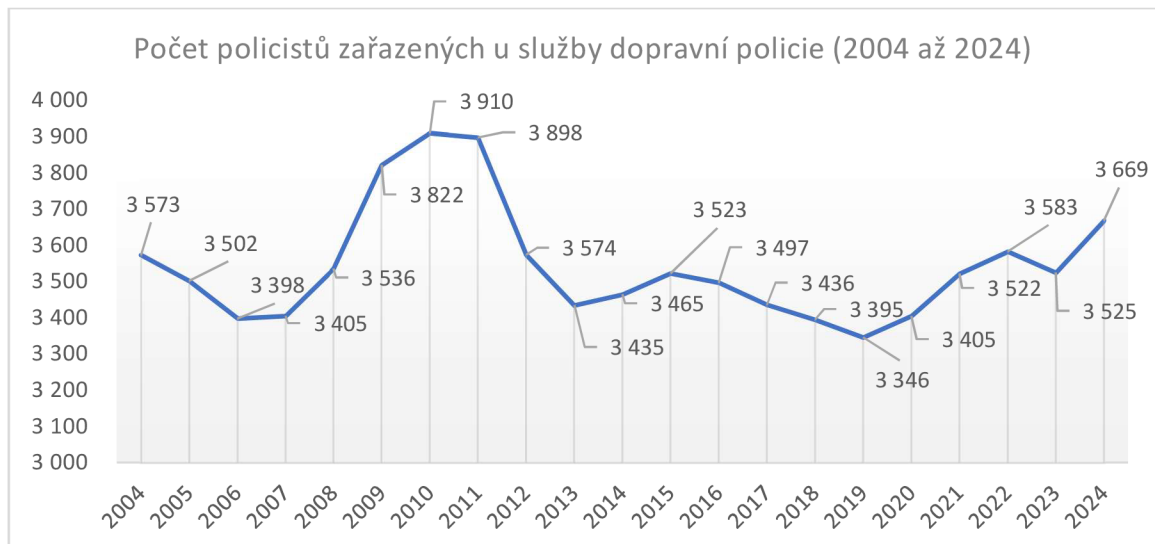
I přes prokazatelné výhody skrytého dohledu je však nezbytné udržet optimální poměr mezi počtem hodin odsloužených ve viditelném a skrytém dohledu. Jedná se rovněž o aktuální prioritu ŘSDP, která spočívá v upřednostňování viditelného dohledu vůči skrytému. Cílem je působit na komunikacích preventivně a posilovat vědomí účastníků silničního provozu o přítomnosti hlídek na komunikacích. Za tímto účelem je od března 2023 vedena statistika hodin odsloužených ve skrytém dohledu. Od března do konce roku 2023 bylo odslouženo ve skrytém dohledu celkem 202 468 hodin. Celkově pak dopravní policisté v uvedeném období odsloužili 3 554 209 hodin. Pokud to převedeme na procenta, bylo při přímém dohledu odslouženo 5,7 % formou skrytého dohledu.

Poslední formou dohledu je dohled letecký, který v poslední době doznává zásadních změn. Historicky byl letecký dohled využíván pro monitorování dopravy v rizikových oblastech a časech a také v kombinaci s pozemními hlídkami na odhalování a řešení zjištěných porušení zákona. Letecký dohled je vykonáván Leteckou službou Policie ČR. Tento útvar s celostátní působností je vybaven především vrtulníky. V posledních letech však dochází k vybavování tohoto útvaru bezpilotními leteckými prostředky, které lze využít pro silniční dohled s nižšími náklady, než je tomu v případě nasazení vrtulníku s osádkou. Kromě toho jsou bezpilotní letecké prostředky pořizovány i v rámci jednotlivých krajských ředitelství policie. A to nejen pro účely leteckého dohledu, ale také pro dokumentaci místa mimořádné události nebo pro monitorování určité oblasti (např. státní hranice).

6.4.3. Personální stavy služby dopravní policie

Služba dopravní policie je jednou z několika služeb v rámci Policie ČR. K 1. lednu 2024 má služba, dle statistiky ŘSDP, celkem 3 669 policistů. Co se týká neobsazených služebních míst, těch je u služby dopravní policie dle statistiky ŘSDP ke stejnému datu přibližně 340. Na dlouhodobém vývoji personálních stavů je zajímavé sledovat počty policistů, kterými služba v průběhu posledních dvaceti let disponovala. Vidíme, že oproti roku 2004 má dopravní policie v současné době pouze o 96 policistů více. Pokud tato čísla porovnáme s celkovými počty

registrovaných vozidel na našich komunikacích, jak jsem již detailně popsal v kapitole Dopravně bezpečnostní situace v České republice, nebo s celkovým nárůstem silničního provozu podle posledního sčítání v podkapitole Dopravní prostředek, docházíme k závěru, že počty policistů se oproti těmto faktorům prakticky nezměnily.



Graf. 1: Vývoj počtu obsazených míst u služby dopravní policie od roku 2004 do roku 2024 (data jsou vždy k 1. 1.), vstupní data jsou poskytnuta Odborem personálním Policejního prezidia ČR

6.4.4. Odborná úroveň znalostí policistů služby dopravní policie

Služba dopravní policie má oproti jiným službám dlouhodobě nastavený systém odborného vzdělávání. To se odráží také v tom, že má služba dopravní policie v rámci Útvaru vzdělávání a služební přípravy přímo specializované vzdělávací zařízení, kterým je Vzdělávací zařízení Jihlava. Historie tohoto vzdělávacího zařízení sahá až do roku 1970, kdy se jednalo o Střední odbornou školu Sboru národní bezpečnosti. Zařízení prošlo v minulosti řadou změn. V průběhu historie bylo vzdělávací zařízení jednou dobu i střední policejní školou Ministerstva vnitra a jednou dobu také vyšší policejní školou. Po reorganizaci vzdělávání a se vznikem Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy, se v současné době jedná o vzdělávací zařízení spadající pod tento útvar.

Systém vzdělávání policistů služby dopravní policie je v současnosti postaven na specializačních a kvalifikačních kurzech, které se realizují právě ve Vzdělávacím zařízení Jihlava. Základním kurzem je kurz s názvem Příslušník SDP – silniční

dohled (3. a 4. TT) v délce trvání 4 týdnů. Kurz je určen pro nově nastupující policisty po absolvování základní odborné přípravy nebo pro policisty, kteří přechází ke službě dopravní policie z jiné služby v rámci Policie ČR. Tento kurz má i svou zkrácenou alternativu, a to s dodatečným označením e-learning. Jak název napovídá, jedná se o kurz, který se skládá z jednoho týdne e-learningu, na který navazují tři dny denního studia. Tento kurz bude do budoucna sloužit i jako tzv. prolongační kurz pro 3. a 4. tarifní třídu policistů zařazených u služby dopravní policie. Dalším kvalifikačním kurzem je kurz Příslušník SDP – speciální silniční dohled (5. a 6. TT), který je určen policistům specializujícím se na kontrolu primárně nákladní a autobusové dopravy. Obsahem kurzu je problematika kontroly sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostního kontrolního vážení a technických silničních kontrol. Trvání kurzu je v délce třech týdnů. Pro policisty v 5. a 6. tarifních třídách, zařazených na dálničních odděleních a policisty, kteří se zabývají problematikou šetření dopravních nehod, slouží kurz Příslušník SDP – dopravní nehody, dálniční oddělení (5. a 6. TT). Délka trvání kurzu jsou 4 týdny. Tento kurz má stejně jako kurz pro policisty ve 3. a 4. tarifních třídách alternativu v podobě e-learningového kurzu, který se skládá z jednoho týdne výuky formou e-learningu a jednoho týdne denního studia. Tento kurz bude sloužit rovněž jako prolongační. Pro vedoucí pracovníky slouží kurz Vedoucí základního organizačního článku, který je formou jednoho týdne e-learningu a dvou týdnů denního studia. Mezi úkoly služby dopravní policie spadá i činnost na úseku dopravního inženýrství, pro tuto skupinu policistů je určen kurz Dopravní inženýr a auditor, který je v délce trvání tří týdnů denního studia a pro prolongaci existuje jednotýdenní kurz.

Mezi další specializační kurzy patří kurz Technické silniční kontroly užitkových vozidel v délce trvání jednoho týdne, kurz Kontrola dodržování sociálních předpisů v dopravě – AETR v délce trvání jednoho týdne a pro rok 2025 se připravuje kurz Fotodokumentace dopravních nehod za ztížených světelných podmínek.

Kromě těchto kurzů, které jsou v oficiálním katalogu vzdělávání, existuje celá řada dalších vzdělávacích aktivit, které se soustředí na aktuální témata, jako jsou například novely právních předpisů nebo změny v postupech policistů na základě aktualizace metodických materiálů.

Velký rozmach v současné době zažívají i alternativní způsoby vzdělávání. Tou největší novinkou je vzdělávání formou e-learningu, který částečně využívá i služba dopravní policie. Další novinkou je vzdělávání formou tzv. webinářů, které se uskutečňují prostřednictvím různých komunikačních platforem jako je například Skype nebo Teams. Tyto formy vzdělávání jsou nyní možné díky novým technologiím, které je umožňují. Z důvodu potřeby zprostředkovat v co nejkratší době předání relevantních informací policistům v přímém výkonu služby ze strany metodicky nadřazených organizačních článků, začalo ŘSDP pořádat tzv. webináře k aktuálním tématům. Poprvé se tyto webináře objevily koncem roku 2023, kdy ředitelství organizovalo hybridní formy školení, která se uskutečnila ve vzdělávacím zařízení Kutná Hora a na které bylo možné se připojit i prostřednictvím platformy Skype.

Nabízí se zde však otázka, zda jsou nové formy vzdělávání schopny konkurovat již zaběhlým formám vzdělávání a jak jsou tyto nové formy vnímány samotnými policisty. Další otázkou je jak policisté samotní vnímají předávání informací a zda podle nich funguje obecně předávání informací, které potřebují znát pro výkon služby.

6.4.5. Plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu

Jedná se o stěžejní činnost pro co nejefektivnější využití sil a prostředků, které má služba dopravní policie k dispozici. Toto téma je vzhledem k rozšiřujícím se úkolům, stále se rozšiřující infrastruktuře a stoupající hustotě silničního provozu více než aktuální. Při plánování a organizování výkonu služby je potřeba přihlídnout k vnitřním a vnějším faktorům, které jsou vzájemně propojeny a do značné míry se ovlivňují.

Vnitřní faktory:

- a) Personální zdroje
- b) Technické vybavení
- c) Ekonomické možnosti

- d) Nastavení priorit v rámci Policie ČR

Vnější faktory:

- a) Platná legislativa a právní prostředí
- b) Dopravně bezpečnostní situace
- c) Podněty od veřejnosti
- d) Spolupráce s dalšími subjekty

6.4.6. Vnitřní faktory ovlivňující plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu

Nejdůležitějším vnitřním faktorem a faktorem obecně jsou personální zdroje, tedy personální nastavení jednotlivých oddělení. Z toho, jaké má konkrétní článek personální možnosti, je možné následně vycházet při plánování výkonu služby. Respektive plánovat to, kolik policistů může v konkrétním čase dohlížet na bezpečnost silničního provozu. Pod personální zdroje však spadá i úroveň znalostí a dovedností jednotlivých policistů. Tedy zda náležitě znají příslušné právní normy a interní akty řízení, zda jsou schopni případná zjištěná porušení vyřešit náležitým způsobem, aby nedocházelo k nesprávnému úřednímu postupu. Současně zda dovedou náležitým způsobem ovládat svěřené technické prostředky. Bez toho, aby byl policista znalý problematiky, kterou má kontrolovat a dokázal náležitě využívat k tomu svěřenou techniku, není možné efektivní provádění dohledu. Dalším bodem je motivace samotných policistů. Tedy, aby ve své práci nalézali smysl a byli náležitě za svou práci odměňováni.

Technické vybavení je dalším ze stěžejních faktorů, který limituje plánování výkonu služby. Tak, jako se specializuje činnost samotných dopravních policistů, jde v ruku v ruce i posun v oblasti technického vybavení, které je dnes pro některé způsoby dohledu nezbytné. Klasicky se jedná například o měření dovolené rychlosti nebo o kontrolu řidičů, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo jinými návykovými látkami. Ale hovoříme i o odpovídajícím počtu přidělených služebních dopravních prostředků a zařízení tzv. Mobilní bezpečné platformy. Bez tohoto zařízení by dnes nemohla být zahájena ani samotná silniční kontrola. V tomto

bodě je také potřeba upozornit, že aby mohlo být technické vybavení efektivně využíváno, musí být v náležitém technickém stavu. Nejenom držení konkrétního technického prostředku je dostatečnou zárukou jeho použitelnosti.

Mezi ekonomické možnosti lze podřadit rozpočet Policie ČR a jednotlivých krajských ředitelství policie. I přes to, že je Policie ČR orgánem veřejné moci a její úkoly jsou definovány výslovně zákonem, musí se stále pohybovat v mantinelech, které jsou omezeny i ekonomickými faktory. Klasicky se jedná o investice do budov a vybavení, finanční prostředky na mzdy (především ve vztahu k práci přesčas) a finance pro provoz, mezi které spadá nákup elektřiny, topení a pohonných hmot.

Posledním z vnitřních faktorů, který může do značné míry ovlivňovat všechny předešlé, je nastavení priorit. Ty mohou být nastaveny jednotlivými vedoucími základních článků, řediteli územních odborů, krajskými řediteli, nebo centrálně vedením Policejního prezidia ČR. V případě posledního zmíněného se tak děje každoročně a priority jsou vždy prezentovány nejen do samotné Policie ČR, ale i veřejnosti. Cílem priorit je nasměrování zdrojů na konkrétní oblasti dohledu, které představují aktuální rizika pro bezpečnost silničního provozu.

6.4.7. Vnější faktory ovlivňující plánování a organizování přímého dohledu na bezpečnost silničního provozu

Mezi hlavní vnější faktory můžeme zařadit na prvním místě legislativu, která dává Policii ČR nástroje pro provádění samotného silničního dohledu. Mezi jeden z těchto legislativních faktorů můžeme například zařadit oprávnění zastavovat vozidla, kde přímo v zákoně je upřesněno, že zastavování vozidel je prováděno policistou ve služebním stejnokroji. To je omezující faktor, který musí být zohledněn při samotném výkonu služby. Neříkám, že je to dobře nebo špatně. Jen zde demonstruji, jaký vliv má legislativa na plánování výkonu služby. Pokud by měl například policista oprávnění zastavovat vozidla i v civilním oděvu, bylo by možné tomuto přizpůsobit i samotný výkon služby a rozšířit skrytý dohled o další možnosti, jako je například skrytý dohled na motocyklech nebo v civilních vozidlech, jako tomu běžně například v Německu nebo Rakousku. Následuje dopravně bezpečnostní situace a její důkladný rozbor, na základě kterého je

možné identifikovat rizika a následně na ně prioritně směřovat samotný dohled. Nelze pominout ani podněty od veřejnosti, které mohou být nejen od jednotlivců, ale především od samospráv nebo úřadů. Podněty mohou obsahovat konkrétní případy porušování zákona nebo upozornění na nedostatky jak v práci Policie ČR, tak obecně i jiných subjektů angažovaných do systému zajišťujícího bezpečnost silničního provozu. Posledním z relevantních faktorů je spolupráce s dalšími subjekty. Těmi mohou být další bezpečnostní sbory, komunální policie nebo úřady a v rámci prevence i různé neziskové organizace nebo soukromé subjekty.

7. Základní nástroje (oprávnění) vymahatelnosti práva Policie ČR při dohledu na bezpečnost silničního provozu a jejich využívání

Ze strany Policie ČR, jako orgánu veřejné moci, může být činnost vykonávána výlučně na základě zákonem stanovených mantinelů. Co se týká silničního dohledu, tyto mantinely stanovuje přímo zákon o silničním provozu, který ve své preambuli výslovně hovoří, že předmětem úpravy zákona je i vymezení působnosti a pravomocí Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Dále je pro činnost Policie ČR stěžejní ustanovení § 124 odst. 11 a 12. Zde nalezneme základní oprávnění, ale i kompetence Policie ČR. Na základě zákona tak Policie ČR vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích následujícími způsoby:

- a) Kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení.
- b) Objasňuje dopravní nehody.
- c) Vede evidenci dopravních nehod.
- d) Projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona.
- e) Provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

V dalších podkapitolách rozeberu jednotlivé základní nástroje, které jsou využívány pro zvýšení vymahatelnosti práva a obecně zvýšení dopravně bezpečnostní situace. U některých těchto oprávnění je možné dohledat statistická čísla jejich využívání a tím potvrdit, zda jsou tato oprávnění při silničním dohledu využívána či nikoli. Současně je zde na místě i otázka, zda proces u některých z těchto oprávnění umožňuje tato oprávnění efektivně využívat. To souvisí i s motivací policistů tato oprávnění v silničním provozu využívat. Pokud je totiž proces aplikace oprávnění příliš náročný, snižuje se tím i motivace k jeho využívání. To je v této práci další z otázek, na které je nezbytné znát odpověď. Další otázkou je, zda sami policisté vnímají současnou množinu oprávnění jako dostačující.

7.1. Silniční kontrola

Silniční kontrola je při silničním dohledu v současné době hlavním nástrojem, který je denně využíván v rámci přímého dohledu samotnými dopravními policisty. A to i přes skutečnost, že v zákoně výslovně nenalezneme pojem silniční kontrola. Pod pojmem silniční kontrola si lze představit cílené či náhodné zastavení motorového vozidla a následná kontrola jak vozidla, tak i řidiče, případně cestujících či přepravovaného nákladu. Silniční kontrolu lze uskutečnit na základě oprávnění policisty ve stejnokroji zastavit vozidlo dle § 124 odst. 12 písm. b). Následně je policista oprávněn vyzvat řidiče motorového vozidla, aby předložil doklady předepsané k provozu a řízení motorového vozidla dle § 124 odst. 12 písm. h). Po novele zákona s účinností od 1. ledna 2024 vyvstala otázka, kdy silniční kontrola končí. Důvodem je skutečnost, že nově řidič motorového vozidla může na místě předložení dokladů pouze prokázat svou totožnost. V minulosti tak bylo zřejmé, že silniční kontrola končí zpravidla v okamžiku, kdy policista vrací doklady řidiči. Další otázkou je, co by nastalo za situace, že řidič v průběhu silniční kontroly z místa odjede, neboť má podle zákona pouze povinnost zastavit své vozidlo. Za tímto účelem lze v odůvodněných případech při silniční kontrole využít oprávnění policisty dle § 124 odst. 12 písm. e) a zakázat řidiči po dobu silniční kontroly další jízdu na nezbytně nutnou dobu. Tedy po dobu samotné silniční kontroly. Zákon totiž policistovi umožňuje zakázat další jízdu jednak z důvodu zajištění

bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu anebo z důvodu tzv. jiného veřejného zájmu.

Vzhledem k absenci pojmu silniční kontrola v zákoně nenalezneme ani dobu, po kterou má být tato činnost vykonávána. Z praxe je uvedené odvislé od činností, které jsou při kontrole vykonávány. Silniční kontrola tak může trvat v řádu minut, ale v ojedinělých případech, obzvláště pokud jsou například ze strany řidiče zjištěny nedostatky, se tato kontrola může prodloužit až na desítky minut nebo hodiny. Samostatnou kapitolou jsou pak speciální kontroly zaměřené například na kontrolu sociálních předpisů, nízko rychlostní kontrolní vážení nebo technické silniční kontroly.

Jak již bylo z mé strany uvedeno, silniční kontrola je hlavní nástroj dopravních policistů, bez kterého by nemohla probíhat přímá kontrola dodržování podmínek stanovených zákonem. V roce 2023 policisté služby dopravní policie provedli, dle statistiky ŘSDP, těchto kontrol celkem 1 236 482.

Podle interních aktů řízení je součástí každé silniční kontroly mimo jiné i kontrola dokladů předepsaných pro provoz a řízení motorového vozidla. Mezi tyto doklady patří v současné době, dle zákona o silničním provozu, zejména řidičský průkaz a osvědčení o registraci vozidla. Při silniční kontrole je možné kontrolovat i řadu jiných dokladů, jako je například doklad o sjednaném zákonném pojištění (tzv. zelená karta), profesní způsobilost řidiče, zdravotní způsobilost řidiče (tedy doklad o zdravotní způsobilosti) atd. Ze statistik ŘSDP plyne, že v rámci základních kontrol za rok 2023 hlídky služby dopravní policie odhalily 2 278 řidičů, kteří usedli za volant, aniž by byli držiteli příslušné skupiny řidičského oprávnění. Dále bylo při kontrolách zjištěno 1 203 případů, kdy měl řidič vysloven platný zákaz řízení vozidla. Dopravní policisté dále za uvedené období projednali na místě 2 486 přestupků spočívajících v nepředložení zelené karty a 1 269 těchto přestupků bylo oznámeno příslušnému správnímu orgánu.

Novinkou v kompetencích nejen dopravní policie je i odejmutí dokladů, které byly prohlášeny za zadržené, a to dle § 6 odst. 9 zákona o silničním provozu. Zde se nejedná čistě o oprávnění, ale de facto o povinnost policisty, případně jiných orgánů, které doklady kontrolují. Jedná se o situaci, kdy byl při silniční kontrole

předložen řidičský průkaz nebo osvědčení o registraci vozidla, které jsou prohlášeny za zadržené. Stejně tak policista odejme předložený řidičský průkaz, pokud bylo řidičské oprávnění u konkrétního řidiče pozastaveno, odňato nebo jej řidič pozbyl.

Další novinkou je skutečnost, že řidič motorového vozidla nemusí v zákonem stanovených případech předložit při silniční kontrole předepsané doklady a na místo toho pouze prokáže svou totožnost. To je pro policisty nová výzva, kterou by nebylo možné zvládnout bez moderních komunikačních prostředků. Tím mám na mysli především Mobilní bezpečnou platformu a její zařízení v podobě chytrých telefonů nebo tabletů. Celkový počet zařízení Mobilní bezpečné platformy v rámci Policie ČR byl na začátku roku 2024 cca 6 800 zařízení. Otázkou je však, zda je tento počet dostačující, pokud jej přepočítáme na jednotlivé policisty všech služeb, kteří se věnují silničnímu dohledu.

Jak již bylo uvedeno výše, silniční kontroly mohou být prováděny nahodile. Tedy způsobem, kdy jsou náhodně zastavována vozidla a u řidičů je zejména kontrolováno dodržování předpisů spojených s předepsanými doklady, technickým stavem vozidel, zákazem konzumace alkoholu nebo jiných návykových látek. Kontroly mohou být však prováděny i cíleně, a to se zaměřením na konkrétní problematiku zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tyto kontroly mohou vycházet například z priorit stanovených v rámci Policie ČR nebo z aktuálních potřeb zajišťování maximální bezpečnosti silničního provozu.

7.2. Ukládání pokut příkazem na místě

Ukládání pokut je historicky hlavním nástrojem strážců pořádku a jeho začátky sahají až do období první republiky. Hlavním smyslem ukládání pokut příkazem na místě je okamžitý postih za protiprávní jednání, a tedy výchovný efekt takového opatření na konkrétního přestupce. Aby tento nástroj měl co největší efekt, musí výše pokuty korespondovat se závažností spáchaného přestupku tak, aby odvrátila přestupce od páchaní dalšího protiprávního jednání. Značný progres přinesla novela zákona o provozu na pozemních komunikacích v roce 2006, která kromě zavedení bodového systému zavedla i fixní nastavení pokut u tehdy ještě blokové pokuty. Ve stejném duchu na uvedenou novelu navazuje ta současná,

kteřá s účinností od ledna 2024 zavádí období fixně stanovených pokut, ale s možností uložení pokut v určitém rozpětí. Současným hlavním problémem při ukládání pokut v rámci příkazního řízení na místě jsou nároky kladené na vypisování pokutových bloků. Uvedené je dáno především spojitostí příkazního řízení na místě a ukládáním bodů do bodového konta řidičů a využívání tzv. mimořádných opravných prostředků, kterými jsou přezkumné řízení a obnova řízení dle správního řádu. Vysoký počet podnětů směřujících k využití uvedených institutů a vysoký počet skutkových podstat přestupků v zákoně o silničním provozu vede k situacím, kdy je nutné rozhodnutí vydaná v příkazním řízení na místě opravit anebo zrušit. Samostatnou kapitolou je pak formát pokutových bloků, který v praxi působí komplikace při ukládání pokut v rámci souběhu přestupků z více právních norem. Reakcí na uvedené je v současné době platná novela zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“). Tato novela s účinností od 1. ledna 2025 zavádí jako alternativu klasických pokutových bloků tzv. elektronické pokutové bloky. Vzniká tedy možnost pro policisty ukládat pokuty příkazem na místě například prostřednictvím zařízení Mobilní bezpečné platformy. Od zavedení elektronických pokutových bloků si dle důvodové zprávy zákonodárci slibují jednak úsporu finančních prostředků, které jsou vynakládány na pořízení pokutových bloků, ale především zjednodušení a zefektivnění práce policistů při ukládání pokut příkazem na místě. Za revoluční postoj se dá v rámci této úpravy považovat způsob, jakým mají být pokuty ukládány. Nová právní úprava pracuje s tzv. digitalizovaným podpisem přestupce. Nejedná se tedy o plnohodnotný elektronický podpis, ale o jeho zjednodušenou verzi, kterou dnes známe například při přebírání zásilek. Nová právní úprava rovněž nevyžaduje podpis oprávněné úřední osoby, který může být nahrazen kvalifikovanou elektronickou pečeti správního orgánu.

Každoročně jsou službou dopravní policie uloženy statisíce pokut za desítky milionů korun. Jedná se tak o nemalou částku, která putuje do státního rozpočtu. V souvislosti s již zmiňovanou novelou zákona o silničním provozu lze predikovat, že dojde k dramatickému nárůstu peněz vybraných za dopravní přestupky. Ukazují to například čísla z přehledů o činnosti, které jsou vedeny ŘSDP. Za leden

až březen roku 2024 bylo službou dopravní policie na místě projednáno 106 857 přestupků (+1 365 oproti roku 2023) příkazem na místě v celkové částce 157 753 101 Kč (+ 86 799 201 Kč). Ano skutečně, nejedná se o překlep. Při ukládání pokut došlo k nárůstu o 1,2 % projednaných přestupků, ale v případě výše pokut se částka zvýšila o více jak 55 %. Lze mít tedy za důvodné, že na pokutách bude v roce 2024 vybrána rekordní částka.

V případě úhrady pokuty, se kterou přestupce souhlasí, je možné zvolit dvě základní varianty. Variantu, kdy je pokuta uhrazena v hotovosti přímo na místě, nebo situace, kdy řidič nemá na zaplacení v hotovosti přímo na místě. V prvním případě je přestupci vydán pokutový blok na pokutu na místě zaplacenou a ve druhém, kdy nemá finanční hotovost, je řidiči vydán pokutový blok na pokutu na místě nezaplacenou. Od roku 2011 disponuje dopravní policie platebními terminály, kterými je možné na místě dodatečně uhradit i pokutu prostřednictvím platební karty. V současné době má dopravní policie k dispozici cca 350 platebních terminálů. Tyto platební terminály je pak možné využít například i k výběru kaucí a nedoplatků za dopravní přestupky. Příjmy z pokut jsou příjmy státního rozpočtu. Obdobně je tomu v případě pokut uložených například správními orgány, kdy jsou pro změnu tyto příjmy například příjmy příslušných obcí. Žádná právní norma však neukládá, aby se tyto finanční prostředky investovaly zpět do bezpečnosti případně i plynulosti silničního provozu. V některých lidech by uvedené mohlo evokovat, že se tak výběrem může sledovat nikoliv snaha o zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale snaha o co největší zisk. Je na místě si položit otázku, zda je taková praxe i v zahraničí, je-li možné obdobný přístup nalézt i u našich sousedů, nebo je naopak v tomto přístupu Česká republika osamostatněná.

	Celkem 2023	Celkem 2022	Rozdíl
Vyřešeno příkazem na místě	397 459	359 018	38 441
V celkové výši pokut	274 756 130 Kč	230 861 200 Kč	43 894 930 Kč
Oznámeno	23907	21873	2034

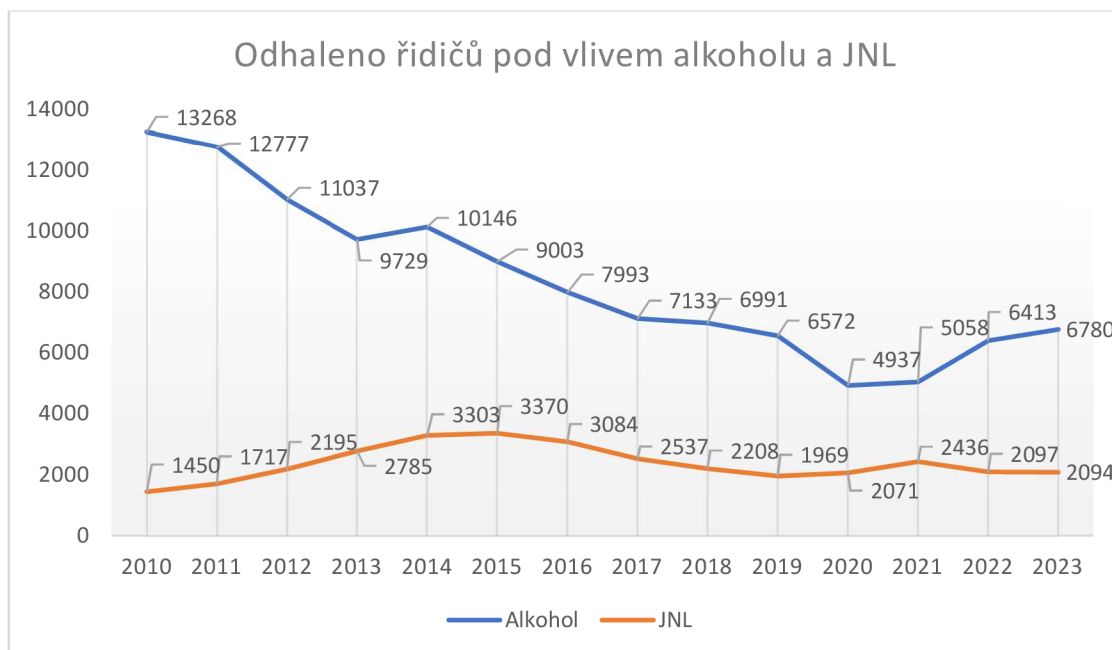
Tabulka č.1: Celkové počty přestupků proti bezpečnosti silničního provozu v porovnání mezi roky 2022 a 2023, data ŘSDP

7.3. Kontrola zákazu konzumace alkoholu a jiných návykových látek

I přes skutečnost, že uvedená kontrola je součástí každé silniční kontroly, zaslouží si tato oblast svou vlastní kapitolu. Hlavními důvody jsou jednak samostatně definované oprávnění tyto kontroly výslovně provádět a dále důležitost těchto kontrol pro bezpečnost silničního provozu. Jedná se o odbornou činnost, neboť se zde pohybujeme v oblasti dalších minimálně třech právních předpisů. Oprávnění požadovat po řidiči vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou vychází z § 124 odst. 12 písm. f) a g) zákona o silničním provozu. Vztahuje se kromě řidiče i na učitele autoškoly. Nově s účinností od 1. ledna 2024 je povinnost podrobit se vyšetření stanovena i mentorům, tedy osobám, které jsou způsobilé doprovázet řidiče ve věku mezi 17. a 18. rokem věku, který je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B a takové vozidlo řídí. Povinnost mentora stanovuje § 83a odst. 10. Jedná se o zajímavou situaci, kdy policista výslovně nemá oprávnění požadovat po mentorovi to, aby se vyšetření podrobil, ale mentor má povinnost se takovému vyšetření na výzvu podrobit. Policista však může využít příslušné ustanovení § 20 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů.

Za rok 2023 bylo policisty služby dopravní policie zjištěno při silničních kontrolách 6 780 řidičů pod vlivem alkoholu. Z toho v 1 587 případech se jednalo o podezření ze spáchání trestného činu. Dále bylo v roce 2023 při silničních kontrolách službou dopravní policie zjištěno 2 094 řidičů pod vlivem jiné návykové látky. V 269 případech se pak jednalo o trestný čin.

Zajímavé je pozorovat vývoj počtu odhalených řidičů motorových vozidel v letech.



Graf č. 2: Vývoj počtu odhalených řidičů motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, data ŘSDP

Z grafu je patrné, že dlouhodobě docházelo k poklesu odhalených řidičů pod vlivem alkoholu do doby, kdy se v celém světě a tedy i v České republice, začalo šířit onemocnění Covid-19. V letech 2020 a 2021 se hodnoty zjištěných porušení začínají zvyšovat na úroveň roku 2019. Je nepopiratelné, že ke snížení počtu odhalených řidičů pozitivně přispěla i úprava interních aktů řízení, která v roce 2010 zavedla povinné dechové zkoušky při každé silniční kontrole.

V případě jiných návykových látek je vývoj v nižších číslech, než je tomu u alkoholu. Důvodem může být nižší dostupnost drog, případně skutečnost, že policisté přistupují ke kontrole na jinou návykovou látku u řidiče pouze v případě důvodného podezření. Pozitivně nemotivuje ani současná roztržštěná praxe v jednotlivých regionech, která se váže na posuzování zjištěných porušení jako trestného činu nebo přestupku. Limitujícím faktorem je skutečnost, že v případě rozboru biologického materiálu je vždy nutné znalecké zkoumání, které je možné poptávat v rámci policejního orgánu pouze za situace, že je věc šetřena jako trestný čin, i když nic nenasvědčuje tomu, že by byl řidič ve stavu vylučujícím způsobilost. Druhou možností je oznámit přestupek po zajištění biologického materiálu správnímu orgánu, který již může uvedené znalecké zkoumání poptávat. Další rozměr do uvedeného přináší nemalé finanční náklady spojené se

znaleckým zkoumáním. Ty se dle statistiky ŘSDP pohybují v průměru mezi částkou 4 000 až 8 000 Kč. Dalším negativem je skutečnost, že po pozitivním orientačním testu musí vždy následovat odběr biologického materiálu právě pro uvedené znalecké zkoumání. Následný odvoz osoby na odborné lékařské vyšetření tak v praxi znamená vyřazení této hlídky z dohledu. Dalším specifikem je i různorodost jednotlivých návykových látek. Zde jsou kontrolní složky limitovány technickými prostředky, které používají pro detekci drog v těle řidiče. Orientační vyšetření je na místě možné provádět ze slin anebo z potu testované osoby. Co se týká různorodosti drog, zde uvedu, s jakými drogami se u řidičů policisté služby dopravní policie nejčastěji setkávají. V roce 2023 to byla v 805 případech marihuana, v 1 234 případech amfetamin nebo metamfetamin (pervitin/extáze), ve 269 případech kokain, v 90 případech opiáty nebo heroin a okrajově byli zjištěni 4 řidiči pod vlivem benzodiazepinu (tuto látku, která není čistě jinou návykovou látkou, lze zjišťovat pouze za využití přístroje DrugTest 5000, kterých je u Policie ČR jen velice omezené množství – jednotky kusů). Ve 194 případech se jednalo o jinou než shora uvedenou látku. Uvedené počty nekorespondují s celkovými počty odhalených řidičů pod vlivem jiných návykových látek. Důvodem je, že v některých případech je u řidiče detekováno více takových látek.

Velkou výhodou při provádění kontrol zaměřených na zákaz konzumace alkoholu je současná právní úprava, která umožňuje jako dostačující důkazní materiál pro uznání vinny provedení pouze dechových zkoušek, ale za využití schváleného analyzátoru alkoholu v dechu a splnění metodických podmínek Českého metrologického institutu. To umožňuje hlídkám na jedné straně provádět více kontrol a na straně druhé v případě, že řidič souhlasí, snižuje jeho náklady spojené s výdaji na převoz do zdravotnického zařízení a provedení odborného lékařského vyšetření s odběrem biologického materiálu.

Byť to souvisí nepřímo s kontrolou jiných návykových látek, zmíním zde i jeden sekundární dopad v případě, že je u řidiče důvodné podezření na ovlivnění jinou návykovou látkou. A tím je oprávnění policisty dle zákona o Policii ČR provést prohlídku dopravního prostředku za situace, že je důvodné podezření, že se ve vozidle nachází omamné a psychotropní látky, prekursory drog nebo jiných chemických látek nebo jiné předměty určené k výrobě omamných

a psychotropních látek. Takové podezření je možné dovodit právě na základě důvodného podezření, že je osoba pod vlivem těchto látek.

V roce 2023 takto policisté služby dopravní policie odhalili jiné návykové látky v 82 případech.

Z hlediska efektivity kontrol je zde dobré podívat se na počty testů spotřebovaných policisty služby dopravní policie při kontrolách. V roce 2023 bylo spotřebováno 37 481 testů. Pokud uvedené porovnáme s počtem pozitivních zkoušek, zjistíme, že v 5,6 % případů byl test pozitivní.

Závěrem je nezbytné uvést, že efektivní odhalování osob pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek by nebylo možné bez dostatečného počtu technických prostředků nezbytných pro provádění testů. Je zde na místě položit otázku, zda je současný počet technických prostředků v této oblasti vnímán policisty jako dostačující.

7.4. Kontrola technického stavu vozidel

Kontrola technického stavu vozidel je jednou ze základních kompetencí Policie ČR. Je to jeden z objektů, které mohou a také ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Za tímto účelem disponuje Policie ČR oprávněním v zákoně o silničním provozu jednak vyzvat řidiče vozidla, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole. Současně má Policie ČR za tímto účelem oprávnění provádět samostatně anebo ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu samotnou vizuální kontrolu technického stavu vozidla. Toto oprávnění vychází z ustanovení § 124 odst. 11 písm. a) a odst. 12 písm. i) zákona o silničním provozu. V písm. i) se dále můžeme dočíst, že kromě oprávnění vyzvat řidiče vozidla, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole, je policista oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu. Jedná se tak o kompletní množinu, která se váže nikoli jen ke kontrole technického stavu ale

k celé oblasti spojené s provozem vozidla. Vyzvat podle zákona je možné obecně řidiče vozidla. To v praxi znamená nikoli jen řidiče motorového vozidla, ale obecně vozidla. Vyzván může tedy být například i řidič nemotorového vozidla.

Na samotnou kontrolu technického stavu je možné se dívat dvěma úhly pohledu. První pohled je základní kontrola technického stavu vozidla, kterou provádí policista jako součást základní kontroly vozidla. Výstupem z této kontroly může být porušení zejména § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu na straně řidiče, případně porušení provozovatele vozidla vztahující se na nevyhovující technický stav. Takové jednání může být ze strany policisty pokutováno například na místě nebo oznámeno do správního řízení. Uložení správního trestu je zde jediným výstupem z kontroly. Druhou možností je pak provádění odborných kontrol, které zákon sám definuje jako technické silniční kontroly. Tyto kontroly jsou prováděny buď přímo policisty anebo ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu, jak již bylo uvedeno výše. Výstupem z těchto kontrol je doklad o technické silniční kontrole. Na základě výstupu z takové kontroly je následně možné omezit technickou způsobilost vozidla. Je zde možné omezení na 30 dní nebo okamžitá ztráta technické způsobilosti přímo na místě. Jako nadstavba této technické silniční kontroly slouží oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla. Toto oprávnění se vztahuje na ty nejzávažnější nedostatky, které významně zvyšují ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivě působí na životní prostředí. Osvědčení o registraci je možné zadržet fyzicky přímo na místě kontroly, případně administrativně, pokud toto osvědčení řidič fyzicky nepředloží. Toto oprávnění pokrývá situace, kdy řidič nedisponuje dokladem přímo na místě kontroly. Řidiči vozidla, u kterého došlo k zadržení osvědčení o registraci vozidla a který i přes tuto skutečnost s vozidlem pokračuje, hrozí v případě nerespektování zákona pokuta v rozpětí 7 000 až 25 000 Kč a zákaz činnosti od 4 do 6 měsíců.

V roce 2023 bylo hlídkami služby dopravní policie projednáno příkazem na místě celkem 51 339 přestupků (+7 432 oproti roku 2022) v celkové výši 33 958 100 Kč (+ 7 406 000 oproti roku 2022) a oznámeno bylo celkem 4 380 přestupků (+635 oproti roku 2022) spojených s nevyhovujícím technickým stavem.

Dále bylo provedeno přes 25 500 technických silničních kontrol nákladních vozidel nad 3 500 kg nebo autobusů.

7.5. Měření rychlosti

Kontrola rychlosti je v současné době neodmyslitelně spjata s činností dopravních policistů. K této kontrole využívají policisté celou řadu technických prostředků. Ty je možné rozdělit například podle metody nebo technologie, které jsou pro měření využity. Dalším specifikem je ustanovení § 79a zákona o silničním provozu, kde je definováno, kdo a za jakých podmínek je oprávněn rychlost měřit. Těmito subjekty jsou dnes Policie ČR anebo městské či obecní policie na místech, které určí Policie ČR. Tím posledním bodem je význam kontroly předepsané rychlosti pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. Podle statistik ŘSDP je nedodržování rychlosti jednou z nejtragičtějších příčin dopravních nehod.

V roce 2023 bylo dle statistik ŘSDP ve spojitosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti celkem zjištěno a projednáno na místě nebo oznámeno 168 158 přestupků (159 053 přestupků projednáno na místě policisty v celkové výši pokut 112 055 500 Kč a 9 105 přestupků bylo oznámeno do správního řízení). Zajímavým ukazatelem je i počet hodin, ve kterých se hlídkami rychlost měřila. Jedná se o ukazatel sledovaný ŘSDP v souvislosti s plněním akčního plánu Strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2021 až 2030.

RYCHLOST	Priorita	POČET HODIN MĚŘENÍ RYCHLOSTI					
		Minimální požadavek měření rychlosti 2023		V obci 2023	Mimo obec 2023	Rozdíl	
		V obci	Mimo obec			V obci	Mimo obec
Praha	√	6324	696	7 112	933	788	237
Středočeský	√	8074	12921	9 850	14 031	1 776	1 110
Jihočeský	√	4541	3394	5 123	4 942	582	1 548
Plzeňský	√	3681	3951	3 662	5 601	-19	1 650
Ústecký	√	4396	3134	5 257	3 169	861	35
Královéhradecký	√	5311	2023	5 699	2 929	388	906
Jihomoravský	√	6913	6987	7 749	7 985	836	998
Moravskoslezský	√	5590	5570	7 161	6 647	1 571	1 077
Olomoucký	√	6729	2979	8 378	3 146	1 649	167
Zlínský	√	4211	2446	5 125	2 589	914	143
Vysočina	√	4628	6034	4 773	6 036	145	2
Pardubický	√	4027	1460	4 722	2 414	695	954
Liberecký	√	2437	1846	3 364	2 366	927	520
Karlovarský	√	2203	1443	1 962	1 815	-241	372
Celkem ČR		69 065	54 884	80 060	65 975	10 995	11 091

Tabulka č. 2: Počty hodin měření rychlosti v obci a mimo obec, porovnání roku 2023 s rokem 2022, data ŘSDP

V současné době je pro měření rychlosti hlídkami využíváno především pistolových laserových měřičů nebo měřičů rychlosti zabudovaných do vozidel. Ty se využívají dvojího druhu. Prvním druhem je aktivní měřič pracující na principu Dopplerova jevu a druhým je pasivní měřič, který při souběžné jízdě s kontrolovaným vozidlem vychází z rychlosti služebního vozidla. V případě pistolových měřičů rychlosti jsou využívány nově pořízené ruční měřiče TruCam II (cca 130 ks), dále v dřívější době pořizované pistolové měřiče LaseCam 4 (cca 110) a na některých člancích je možné se ještě setkat s měřičem Micro DigiCam. V případě vozidel se jedná aktuálně o dva měřiče rychlosti. Hojně je rozšířen měřič Ramer 10, což je měřič aktivní, který umožňuje měření rychlosti jak stacionárně, tak i při souběžné jízdě a je schopen, pokud je předjížděn jiným vozidlem, změřit rychlost i u tohoto vozidla. Ve službě je kolem 135 těchto měřičů. Pasivním měřičem je pak nově pořizovaný měřič Soitron mSpeedDetV. Těch je ve službě aktuálně kolem 70. U Policie ČR se můžeme setkat ještě s pasivním měřičem PolCam, který je na ještě provozovaných motocyklech Yamaha, ale tyto měřiče se prakticky nepoužívají.

U tohoto oprávnění je opět vidět stěžejní význam technických prostředků pro možnost provádět kontroly, a především pokutovat zjištěná porušení. Bez

adekvátních vybavení by uvedené nebylo možné. Nabízí se zde tak otázka, zda jsou obecně technické prostředky u služby dopravní policie na odpovídající úrovni.

I přes trend obměny měřičů rychlosti a snahu Policie ČR navyšovat hodiny měření rychlosti je však evidentní, že v porovnání se stacionárními měřiči, které jsou využívány jako automatizované technické prostředky bez obsluhy a jsou v činnosti nepřetržitě, je počet zjištěných přestupků v přímém dohledu na takřka polovičních číslech v porovnání s devíti úsekovými měřiči provozovanými na dálnicích, a to především v tunelech. Pro porovnání, v roce 2023 bylo hlídkami zjištěno celkem 168 158 přestupků a automatizované měřiče za stejné období odhalily těchto přestupků 387 547. Měření rychlosti v rámci přímého dohledu má nespornou výhodu, kterou je okamžité řešení zjištěného přestupku přímo s konkrétním řidičem. V případě automatizovaných technických prostředků je kvantita na úkol kvality. V drtivé většině případů je totiž ze strany provozovatele vozidla využito uhrazení tzv. určené částky. Tím celé řízení končí. Na druhou stranu, pokud se podíváme na dlouhodobý vývoj personálních stavů u služby dopravní policie, viz výše, je logické se domnívat, že v nejbližší době nelze očekávat razantní změnu tohoto trendu. Dalším úskalím měření rychlosti v přímém dohledu je absence kontrolních stanišť, a to především v rizikových místech. Jsou místa, kde není možné dohled touto formou uskutečnit. Na limity při používání automatizovaných technických prostředků naráží investice na pořízení měřičů a jejich provoz. Aktuálně jsou automatizované technické prostředky v majetku Ředitelství silnic a dálnic, s. p. a policie je k měření dle platné smlouvy využívá tím způsobem, že zadokumentované přestupky oznamuje příslušnému správnímu orgánu. Ze strany Policie ČR jsou tak vynakládány jediné prostředky na úložiště, na kterém jsou záznamy ukládány a ze kterého jsou následně přes Centrální místo služeb 2 zpřístupňovány správním orgánům. Skutečnost, že v praxi nefunguje osazování nových úseků, je aktuálním úkolem v Akčním plánu 2023 a 2023 Strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2021 až 2030 s označením ID 4. Ten zní: Měření úsekové a okamžité rychlosti v rizikových lokalitách silnic I. tříd a uzavírkách dálnic. Jedná se úkol, který je prakticky identický s úkolem z Akčního plánu na roky 2021 a 2022, kde byl úkol částečně pro Policii ČR, která měla vytipovat 40 míst vhodných pro osazení automatizovanými technickými prostředky

a Ředitelství silnic a dálnic, v té době ještě příspěvková organizace Ministerstva dopravy, které mělo tyto úseky měřiči osadit. V praxi však tento úkol nebyl splněn. Proto byl přesunut i na další období, a i zde je otázkou, jakým způsobem dojde k jeho naplnění. Dle vyjádření Ředitelství silnic a dálnic, s. p. byla největším problémem komunikace se samosprávou, která vidí riziko v počtu oznamovaných přestupků a nárůstu administrativy. Současná právní úprava pak neumožňuje jiný formát měření rychlosti než ze strany Policie ČR nebo obecní potažmo městské policie. Policie ČR v rozpočtové kapitole nedisponuje dostatečným množstvím finančních prostředků, které by umožňovaly efektivně pořizovat a udržovat automatizované měřiče rychlosti. Právě i z toho důvodu je pro Policii ČR nezbytná spolupráce s Ředitelství silnic a dálnic, s. p. Zde se dostávám k otázce, jakým způsobem je tato situace řešena v zahraničí, s přihlédnutím především na financování výstavby a provozování automatických technických prostředků. Za stěžejní považuji informaci, zda například v zahraničí existuje refundace vynaložených nákladů na provoz a budování automatizovaných technických prostředků z výběru uložených pokut?

7.6. Zabránění v jízdě

Oprávnění zabránění v jízdě je v zákoně od roku 2006 a upravuje jej § 118a zákona o silničním provozu. Oprávnění má sloužit především k zabránění v další jízdě s vozidlem ve vymezených případech, které se vážou jednak na řidiče vozidla anebo na vozidlo samotné.

Kdy je možné zabránit vozidlu v další jízdě ve vztahu k řidiči:

- a) Řidič je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.
- b) Řidič ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b) zákona o silničním provozu.
- c) Řidič je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době

po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

- d) Řidič se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem.
- e) Řidič se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.
- f) Řidič řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel.
- g) Řidič řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.²⁰

Kdy je možné zabránit vozidlu v další jízdě ve vztahu k vozidlu:

- a) Je důvodné podezření, že vozidlo bylo odcizeno.
- a) Vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady.
- b) Řidič odmítl podrobit vozidlo technické silniční kontrole.
- c) Je důvodné podezření, že vozidlo bylo použito v rozporu s § 47a zákona o silničním provozu (jedná se o pořádání tzv. ilegálních závodů).²¹

Okrajovou záležitostí je pak možnost zabránit v další jízdě vozidlu, a to ve vztahu k učiteli autoškoly:

²⁰ § 118a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v posledním znění.

²¹ § 118a odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v posledním znění.

a) Učitel autoškoly požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy nebo bezprostředně před jízdou anebo v takové době před zahájením jízdy, že by v době jízdy ještě mohl být pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

b) Učitel autoškoly se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

c) Učitel autoškoly se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.²²

Zabránit v jízdě je možné ze strany policisty tak, že přikáže řidiči jízdu na vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a následně přiloží technický prostředek anebo vozidlo nechá odtáhnout. Zákon již neřeší, kam má být vozidlo odtaženo, pouze to, za jakých podmínek má být vozidlo uvolněno. Zákon upravuje také situace, kdy je uvedené zjištěno strážníkem obecní policie. V takových případech má za povinnost, pokud je nedostatek na straně řidiče nebo vozidla, vyrozumět Policii ČR. Náklady spojené se zabráněním v jízdě jdou k tíži řidiče nebo provozovatele vozidla.

Hlavním smyslem toho oprávnění je tak ve většině případů bezprostředně zabránit v dalším ohrožování bezpečnosti silničního provozu. I přes nepopiratelný přímý efekt není dle mého šetření toto oprávnění příliš využíváno. Hlavním nedostatkem je složitost oprávnění při aplikaci. Policista musí volit mezi variantou přiložit na vozidlo technický prostředek v podobě „botičky“. Novinkou je i možnost využití speciálních řetězů, které se však využívají především na nákladních vozidlech. Těchto technických prostředků je však omezený počet. Další komplikací představuje riziko poničení technického prostředku nebo jeho odcizení. V současné době představuje další limitující faktor množství vybavení přepravovaného ve služebních vozidlech, ve kterých je stále složitější umístit další nezbytné vybavení. Druhou možností je zabránit vozidlu v další jízdě vozidla odtažením. Tato možnost se může nezasvěcenému zdát jednodušší, ale i ta má

²² § 118a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v posledním znění.

svá úskalí, která se týkají několika skutečností. První je spojená s časem, po který musí hlídka čekat na odtah vozidla a následně komplikace spojené s vrácením vozidla. V rámci šetření na základních člancích jsou známy situace, kdy si provozovatel odmítá vozidlo vyzvednout a Policie ČR má dosti omezené možnosti, jak následně s takovýmto vozidlem naložit. Prakticky jedinou možností je postup podle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, kdy se s věcí nakládá jako s věcí opuštěnou. Posledním bodem zůstávají náklady spojené s odtahem a uskladněním vozidla. Zákon sice definuje, že náklady jdou k tíži řidiče nebo provozovatele vozidla, ale ve skutečnosti náklady, pokud jsou vymoženy, nenáleží Policii ČR, ale jsou odváděny do státního rozpočtu. Policie ČR tak v konečném důsledku přichází o finanční prostředky, které jí následně nejsou refundovány.

K oprávnění zabránit v další jízdě není vedena žádná statistika. A to ani v rámci IS Kniha evidence práce, ani v rámci jiných informačních systémů jako je například IS Evidence trestního řízení. To samozřejmě vytváří pochybnosti o tom, zda je oprávnění skutečně využíváno či nikoli. V rámci mého šetření na jednotlivých organizačních člancích vyvstalo podezření, že oprávnění je využíváno minimálně.

Je zde tedy na místě otázka, zda je toto oprávnění skutečně využíváno či nikoli a zda by změnou právní úpravy mohla být zvýšena motivace policistů ve využívání tohoto oprávnění.

7.7. Zadržení řidičského průkazu

Zadržení řidičského průkazu je staronovým oprávněním, které bylo Policii ČR navraceno v roce 2006 a které cílí na řidiče, jež je nezbytné v důsledku jejich protiprávního jednání okamžitě vyřadit ze silničního provozu. Oprávnění odebrat řidičský průkaz se tak váže na ta nejzávažnější porušení zákona. Oprávnění definuje § 118b zákona o silničním provozu, kde nalezneme i výčet situací, kdy je možné řidičský průkaz zadržet.

Případy, kdy může policista zadržet řidičský průkaz:

- a) Řidič řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického

nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

- b) Řidič se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) zákona o silničním provozu odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.
- c) Řidič řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel.
- d) Řidič při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více.
- e) Řidič způsobil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.²⁰

Počet případů je zde užší, než je tomu v případě zabránění v jízdě. Důvodem je skutečnost, že zadržení řidičského oprávnění je dnes velkým zásahem do práv a svobod osob. Na druhou stranu je toto oprávnění nezbytné k ochraně zájmů chráněných zákonem o silničním provozu, kterými jsou ochrana života, zdraví potažmo majetku osob. Do výčtu případů, kdy je možné zadržet řidičský průkaz, přibyla i situace, kdy řidič výrazně překročí nejvyšší dovolenou rychlost. Argumentace je zde jednoduchá, rychlost a její nedodržování je jednou z nejtragičtějších příčin dopravních nehod.

Dle IS Kniha evidence práce bylo policisty služby dopravní policie v roce 2023 zadrženo celkem 4 682 řidičských průkazů. Z toho se v drtivé většině případů jednalo o případy, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu. Zde se jednalo o 3 656 řidičských průkazů (53,86 % z celkového počtu případů, kdy byl u řidiče zjištěn alkohol). V 553 případech byl řidičský průkaz zadržen z důvodu konzumace jiných návykových látek (jedná se o 26,36 % z celkového počtu zjištěných případů, kdy byl řidič pod vlivem jiných návykových látek) a ve 473 se jednalo o jiné důvody.

Novinkou od 10. ledna 2024 kromě úpravy případů, kdy je možné zadržet řidičský průkaz, je i možnost zadržet řidičský průkaz formou tzv. fikce. Tedy i za situace, kdy řidič z jakéhokoliv důvodu řidičský průkaz nepředloží. Jedná se o reakci na to,

že nebylo možné oprávnění aplikovat z důvodu, kdy řidič doklad nepředložil a procesně nebylo možné dodatečně řidičský průkaz zadržet jinou formou.

Stále se však jedná o oprávnění policisty, které se využívá na základě rozhodnutí každého policisty. To v praxi může představovat rozdílný přístup a je tak otázkou, zda by uvedené v některých případech nemělo být striktně stanoveno interním aktem řízení.

Pokud řidič usedne za volant motorového vozidla i v případě, že mu byl zadržen řidičský průkaz, hrozí mu ve správním řízení pokuta 7 000 až 25 000 Kč, zákaz činnosti v rozmezí od 6 do 18 měsíců a 4 body do bodového hodnocení řidiče.

Z hlediska aplikační praxe a také dle dostupných statistik je zřejmé, že je oprávnění relativně hojně využíváno. Výhodou je relativně jednoduchý proces pro policisty. Rovněž je výhodou okamžitý efekt, které zadržení řidičského průkazu má na samotného řidiče. Další výhodou je pak přínos pro správní orgán, řidič je totiž více motivován, aby správní řízení skončilo, za situace, že zůstal řidičský průkaz zadržen, v co nejkratší době. Co se týká doby zadržení řidičského průkazu, ta se započítává do doby uloženého zákazu činnosti.

7.8. Zakázat řidiči jízdu nebo přikázat směr jízdy

Definici oprávnění nalezneme v § 124 odst. 12 písm. e) zákona o silničním provozu. Jedná se o oprávnění, které lze široce využít díky jeho obecné definici. Zákon výslovně hovoří o tom, že policista je oprávněn zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem. Je tedy na konkrétní situaci a samotném policistovi, kdy takovéto oprávnění využije, a to s přihlédnutím na hlavní ukazatele, kterými je bezpečnost nebo plynulost provozu anebo jiný veřejný zájem. Zákon tedy rozšiřuje využití tohoto oprávnění i mimo oblast bezpečnosti silničního provozu.

Toto oprávnění je v zákoně o silničním provozu od 19. listopadu 2000, tedy od počáteční účinnosti zákona. Společně s ukládáním blokových pokut to byl prakticky jediný nástroj, který dopravní policie potažmo Policie ČR měla jako nástroj vymahatelnosti práva při ochraně bezpečnosti silničního provozu.

Absurdní situaci pak představoval postih, který hrozil za případné nerespektování tohoto pokynu. Řidiči fakticky hrozil do 1. ledna 2024 jen nepatrný finanční postih. Nově s účinností novely od začátku roku 2024 se postih výrazně mění. Nyní řidiči hrozí za nerespektování pokynu policisty pokuta ve správním řízení v rozpětí 7 000 až 25 000 Kč a zákaz činnosti v rozpětí 4 až 6 měsíců.

Historicky bylo toto oprávnění využíváno například za situace, kdy byl při silniční kontrole odhalen řidič pod vlivem alkoholu a policisté neměli oprávnění zadržet na místě řidičský průkaz anebo zabránit řidiči v další jízdě. S návratem staronových oprávnění je oprávnění v této souvislosti duplicitní. Je však možné jej využít v celé řadě dalších situací, kdy zákonodárce ani nemůže předpokládat ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu, případně ohrožení jiného zájmu a dává tak policistovi kompetenci takovému riziku označit a následně aplikovat předmětné oprávnění.

Dále je nutné zdůraznit, že uvedené oprávnění necílí pouze na zákaz další jízdy na nezbytně nutnou dobu, ale je možné přikázat směr další jízdy konkrétnímu řidiči. To opět rozšiřuje spektrum situací, kdy je možné oprávnění aplikovat.

Přímý dopad s rizikem hrozícího správního trestu v případě nerespektování je důležitým elementem posilujícím úroveň vymahatelnosti práva. Je však nezbytné oprávnění využívat s přihlédnutím k reálným okolnostem. Interní akty vzhledem k šířce možného využití nestanovují žádné mantinely a nechávají využití oprávnění přímo na samotném policistovi. V současné právní úpravě tak toto oprávnění nalezne využití například za následujících okolností:

- a) Důvodné podezření na zdravotní indispozici nebo nevyhovující psychický stav řidiče.
- b) Závady v technickém stavu vozidla.
- c) Změna trasy pomalu jedoucího vozidla, které negativně ovlivňuje bezpečnost nebo plynulost silničního provozu.

- d) Jízda bez mentora v případě 17letého řidiče, který řídí vozidlo s řidičským oprávněním pro kategorii B, nebo situace, kdy je mentor pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.
- e) Při porušení omezení jízdy některých vozidel dle § 43 zákona o silničním provozu nebo v případě neuhrzení časového poplatku dle zákona o pozemních komunikacích, pokud je potřeba řidiči přikázat, aby následně užil jiné komunikace.

Takto by bylo možné ve výčtu pokračovat dále, ale to není záměrem této práce. Pouze zde demonstruji širokou škálu využitelnosti oprávnění. Druhou stranou mince je forma, kterou zákon vyžaduje pro užití oprávnění. A zde zákon doslova mlčí a formu vůbec nestanoví. Má se za to, že se jedná primárně o verbální pokyn policisty, který směřuje vůči konkrétnímu řidiči. V této souvislosti se ani nevyžaduje protokolování využití takového oprávnění, kterým může být například sepsání úředního záznamu. V rámci metodiky se doporučuje, aby takový pokyn byl minimálně zadokumentován na záznamové zařízení, například na personální kameru. Tedy, aby byl, v případě nesplnění pokynu, důkazní materiál pro účely správního řízení.

Stejně tak jako nejsou stanoveny administrativní náležitosti využití oprávnění, není oprávnění ani statisticky sledováno v informačních systémech Policie ČR. Nelze tak přesně určit, jak často se toto oprávnění využívá. Podle spektra využitelnosti oprávnění je však otázkou, zda by sledování využití tohoto oprávnění mělo vypovídající charakter.

7.9. Vybírání kauce nebo zajištění vozidla a zadržení tabulek registrační značky

Oprávnění vybírat kauci, je v zákoně spolu s bodovým systémem od roku 2006. Inspirací byla právní úprava zákona o silniční dopravě, ve kterém se poprvé v právním předpise upravujícím oblast činnosti služby dopravní policie tento pojem objevil. V současné době je pro činnost služby dopravní policie a posílení vymahatelnosti práva tento nástroj uveden ve třech právních předpisech. Kromě dvou zmíněných se objevuje i v zákoně o pozemních komunikacích. Zajímavou

situací je, že proces ukládání kaucí je v každém právním předpise odlišný. To samo o sobě klade větší nároky na kontrolní složky tak, aby při aplikaci oprávnění byly splněny zákonné požadavky. Cílem ukládání kaucí je snaha řešit situace, kdy se osoby podezřelé ze spáchání přestupku vyhýbají správnímu řízení, a tedy i samotnému správnímu trestu. Jedná se tedy o důležitý nástroj vymahatelnosti práva.

Oprávnění můžeme rozdělit do dvou částí, první je oprávnění vybrat od řidiče kauci a současně na toto oprávnění navazuje oprávnění policisty, v případě nesložení kauce, využít omezující opatření, které spočívá v zajištění vozidla nebo zadržení registrační značky vozidla. Zákon uvedená oprávnění definuje v § 124a až 124c zákona o silničním provozu. Možnost zadržet registrační značky je novinkou od ledna 2024 a inspirovala se obdobným nástrojem u vymáhání nedoplatků za dopravní přestupky, o kterém bude zmínka v následující kapitole. Alternativou zadržení registračních značek bylo v předešlé právní úpravě zajištění osvědčení o registraci vozidla. To se však v praxi ukázalo jako neefektivní nástroj. Řidiči, který se rozhodl pokračovat s vozidlem i přes to, že neměl osvědčení o registraci vozidla, hrozila pokuta ve správním řízení do 2 500 Kč. Dalším nedostatkem je problém s identifikací vozidla, u kterého je zadrženo osvědčení o registraci vozidla.

Zajímavostí je, že zákon výslovně hovoří o tom, že kauce může být požadována po řidiči. Nemusí se tak jednat nutně o řidiče motorového vozidla. V případě řidiče jiného než motorového vozidla však nelze v případě nesložení kauce zadržet registrační značky od vozidla. Kauce může být požadována po řidiči v rozpětí od 3 500 Kč až do 50 000 Kč. Výše kauce však nesmí být vyšší, než hrozí maximální výše pokuty za konkrétní přestupek, ze kterého je řidič podezřelý. Současně nemůže být kauce vybírána za situace, nedosahuje-li nejvyšší výměra pokuty za tento přestupek alespoň 5 000 Kč. Díky novele od ledna 2024 je opět možné aplikovat na všechny přestupky řidičů bez výjimky, neboť zde vždy taková výše pokuty hrozí. Další podmínkou je, že je důvodné podezření, že se řidič bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Jedná se o stěžejní bod při aplikaci institutu kauce, který v praxi značně omezuje

využitelnost oprávnění. V praxi je těžké takové podezření důvodně nabýt. Mezi tyto případy ve většině případů spadají následující situace:

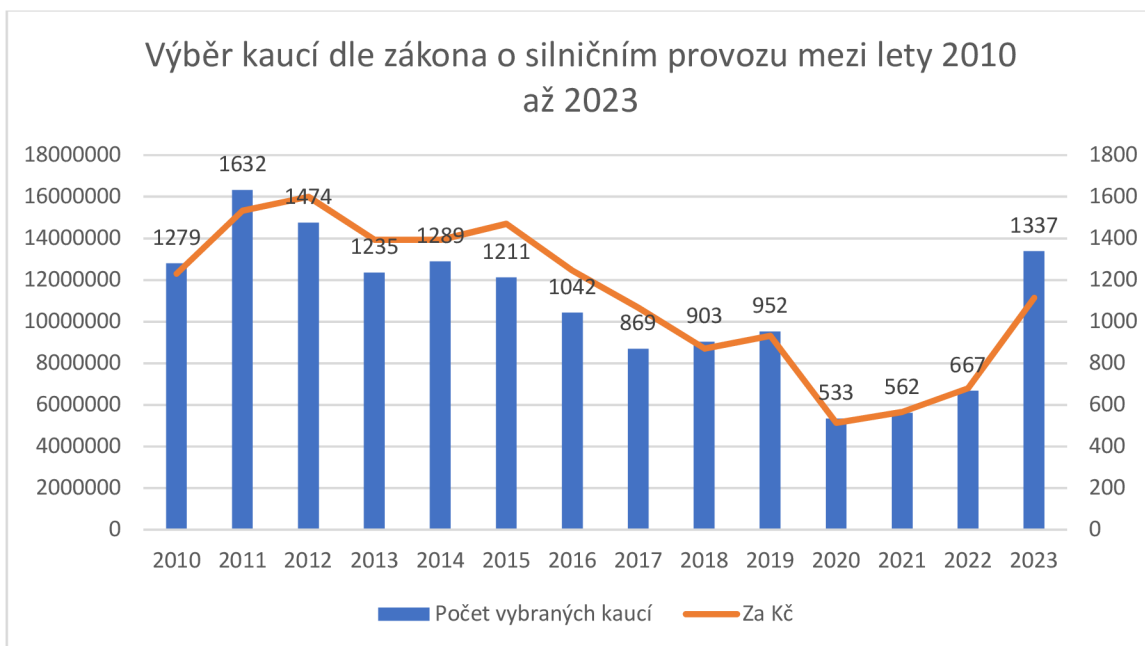
- a) Ze spáchání přestupku je podezřelý řidič bez jakékoliv vazby na Českou republiku nebo s bydlištěm mimo ni.
- b) Řidič se snažil vyhnout silniční kontrole (např. hlídce ujížděl) nebo uvedl při prokázání totožnosti nepravdivé údaje.
- c) Při silniční kontrole bylo dotazem do Centrální evidence přeplatků a nedoplatků zjištěno, že řidič má neuhrazené pokuty za jiné přestupky.

Mezi další omezení patří to, že kauci nelze vybrat od osoby požívající imunitu a výsad podle zákona nebo mezinárodního práva nebo pokud jde o jednání mající znaky přestupku, které se neprojednává podle zákona o přestupcích.

Novinkou je možnost vybírání kaucí nejen v hotovosti, ale i bezhotovostně. Tu umožňuje zavedení nových platebních terminálů v rámci Policie ČR. Nový poskytovatel platebních terminálů od poloviny roku 2023 dodává bezpečnostnímu sboru platební terminály, které mohou mít neomezený počet čísel účtů. Díky tomu tak mohou být v platebních terminálech i čísla účtů jednotlivých obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. U starších terminálů bylo možné vložit maximálně osm účtů. To bylo dosti limitující především pro organizační články s celostátní nebo celokrajskou působností.

V případě, že kauce není řidičem na místě složena, přistoupí policista k zajištění vozidla nebo zadržení registračních značek. Škody způsobené v souvislosti se zajištěním vozidla nebo zadržením tabulek registrační značky vozidla, zejména škody způsobené omezením užívání vozidla a náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení a s odstavením tohoto vozidla, jdou k tíži řidiče. Odpovědnost řidiče nebo provozovatele vozidla za vozidlo, náklad a přepravované osoby není zajištěním vozidla nebo zadržením tabulek registračních značek vozidla dotčena.

Dle statistiky ŘSDP bylo v roce 2023 toto oprávnění využito v 1 337 případech a celkově byl na kaucích vybráno 11 155 100 Kč.



Graf č. 3: Výběr kaucí dle zákona o silničním provozu mezi lety 2010 až 2023, data ŘSDP

7.10. Kontrola zdravotní způsobilosti

Kontrola zdravotní způsobilosti je opět novinkou v právním řádu. Od ledna 2024 zákon o silničním provozu umožňuje Policii ČR a dalším vyjmenovaným subjektům zasílat v případě důvodného podezření na zdravotní nezpůsobilost podněty příslušným správním orgánům. Jedná se klasicky o situaci, kdy například řidič, který má za povinnost předložit při silniční kontrole doklad o zdravotní způsobilosti, takový doklad nepředloží. Případně je v rámci silničního dohledu odhalen řidič, z jehož jednání je evidentní, že je zdravotně nezpůsobilý.

Oprávnění nahrazuje přestupek v zákoně o silničním provozu, který upravoval situace, kdy byl v silničním provozu odhalen řidič, který není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti. Za porušení takové povinnosti pak hrozila pokuta v rozmezí 25 000 až 50 000 Kč a zákaz činnosti v rozpětí jednoho až dvou let. Pokud uvážíme, že se v důsledku mohlo jednat pouze o opomenutí ze strany řidiče, který byl zdravotně způsobilý a pouze opomněl návštěvu u praktického lékaře, byl hrozící správní trest vysoký. Nová právní úprava nyní řeší zjištěné porušení jiným přístupem. Pokud je odhalen řidič bez platného posudku, bude zjištěné podezření oznámeno dle § 89b zákona o silničním provozu příslušnému správnímu orgánu, který z moci úřední zahájí správní řízení o odebrání řidičského

oprávnění. Pokud řidič doloží zdravotní způsobilost, je vše v pořádku. V opačném případě mu bude řidičské oprávnění odňato.

7.11. Vymáhání nedoplatků za dopravní přestupky

Vymáhání nedoplatků je oproti předešlým oprávněním do značné míry v několika bodech výjimečné. Prvním z bodů je fakt, že uvedené oprávnění nenaleznete v zákoně o silničním provozu, ale v zákoně o Policii ČR. Dalším bodem je podstata uvedeného oprávnění, které cílí na následný efekt, který je spojen s ukládáním správních trestů. Hlavním smyslem správních trestů je odradit samotného pachatele a případně další osoby, aby se dopouštěli protiprávního jednání právě ze strachu ze správního trestu, který za porušení zákona hrozí. V případě oprávnění vymáhat nedoplatky za dopravní přestupky se jedná o správní trest pokuty. Jen těžko může být uvedeného efektu dosaženo za situace, kdy je pachateli uložena pokuta, ale on tuto pokutu následně neuhradí a stát nemá efektivní nástroj, jak takového přestupce donutit pokutu zaplatit.

Právě to byl důvod pro zavedení tohoto oprávnění i v České republice. Cituji z předkládací zprávy k návrhu zákona: *„Důvodem předložení návrhu je dlouhodobě nedostatečná vymahatelnost pravomocně uložených pokut, zejména pokut za dopravní přestupky, které byly uloženy orgány Celní správy České republiky nebo které byly uloženy Policií České republiky, obecní policií nebo obecním úřadem obcí s rozšířenou působností a předány do dělené správy k vymožení. Pokud je ukladatelem pokuty uložené příkazem na místě Policie České republiky a pokuta není na místě uhrazena, jsou nezaplacené pokuty předávány v rámci tzv. dělené správy Celní správě ČR k vymožení. Neuhrzeno je téměř 60 % pokut předaných do dělené správy, z nichž cca 70 % tvoří pokuty uložené podle zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích. Obdobné problémy s vymahatelností pravomocně uložených pokut za tyto přestupky mají i obecní úřady obcí s rozšířenou působností – zejména, pokud se jedná o cizí státní příslušníky, kteří nemají na*

*území České republiky majetek, účet, ani zde nepobírají mzdu. Tyto nedoplatky jsou prakticky nevymahatelné.*²³

Věcné řešení předpokládalo přístup Policie ČR do evidence nedoplatků orgánů celní správy (dále jen „CEPAN“) za účelem zjištění případného nedoplatku za dopravní přestupky řidiče nebo provozovatele kontrolovaného vozidla. Celník a nově též policista mají právo požadovat na místě kontroly uhrazení nedoplatku v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu. Úhrada poplatků spojených s platbou prostřednictvím platebního terminálu je hrazena kontrolním orgánem. Procesně se pak výkon této působnosti řídí daňovým řádem.

Obsahem předloženého návrhu zákona bylo zavedení nového oprávnění Policie ČR a orgánů Celní správy České republiky (dále jen „Celní správa ČR“) požadovat při kontrole motorového vozidla uhrazení nedoplatku na pokutách uložených podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích, pokud je ukladatelem Celní správa ČR, Policie ČR, obecní policie nebo obecní úřady obcí s rozšířenou působností a jsou předány k vymáhání do dělené správy. V případě neuhrazení pokuty na místě kontroly v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu jsou kontrolní složky Policie ČR a Celní správy ČR oprávněny zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla nebo použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla.

V případě nedoplatků předaných do dělené správy obecními úřady obcí s rozšířenou působností zákon upravuje rozpočtové určení, podle kterého by příjem z vymožených pokut byl z 30 % příjmem státního rozpočtu a ze 70 % příjmem orgánu, který pokutu uložil. Toto snížení příjmu obcí je kompenzováno snížením počtu neuhrazených pokut předaných obecními úřady obcí s rozšířenou působností do dělené správy, které jsou jinak prakticky nevymahatelné. Současně se v návrhu zákona předpokládalo zvýšení platební morálky přestupců při hrazení

²³ ÚŘAD VLÁDY ČR. *Závěrečná zpráva k novele zákona, kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.* Online. [2024]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/services/download/attachment/KORNBSSGJV5N/>. [cit. 2024-04-16].

pokut uložených obecním úřadem obce s rozšířenou působností či obecní policií a určených částek v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla.

Oprávnění je v zákoně od ledna roku 2022. V roce 2022 toto oprávnění začala primárně využívat Celní správa ČR. Důvodem bylo nejprve nutné vyřešit připojení Policie ČR do CEPAN a nutnost nových platebních terminálů, které uchovají identifikátor plateb a propíše jej na cílový účet. K tomuto došlo začátkem roku 2023. Do té doby byl plánován společný dohled Celní správy ČR s Policií ČR, kdy docházelo k zastavování vozidel hlídkami Policie ČR a celník následně prováděl kontroly nedoplatků. Oprávnění začalo být u Policie ČR využíváno speciálním oddělením dohledu Čechy a speciálním oddělením dohledu Morava. V listopadu 2023 začali oprávnění využívat i policisté z oddělení silničního dohledu a dálničních oddělení jednotlivých krajských ředitelství policie.

V roce 2022 příslušníci Celní správy ČR vybrali díky novému oprávnění 7 867 nedoplatků v hodnotě 15 995 909 Kč. Celníky bylo zadrženo 164 registračních značek. V roce 2023 to pak bylo 9 554 nedoplatků v celkové výši 24 070 212 Kč a při následném uhrazení při vrácení registrační značky bylo ve 168 případech vybráno dalších 5 282 370 Kč. Celkem bylo v roce 2023 zadrženo 384 registračních značek.

Policisty bylo v roce 2023 vymoženo 1 141 nedoplatků v celkové výši 3 715 536 Kč a zadrženo bylo 84 registračních značek. V období od ledna do března 2024 hlídky Policie ČR vymohli 2 769 nedoplatků v celkové výši 6 495 380 Kč. Zadrženo bylo 113 registračních značek. V polovině roku by mělo být rozšířeno využívání oprávnění také pro dopravní policisty dopravní inspektorátů a zákon ani interní akty neomezují širší využití oprávnění i dalšími službami Policie ČR.

Uvedené oprávnění může být využíváno kromě Celní správy ČR a Policie ČR i obecními a městskými policiemi za situace, že u řidiče nebo provozovatele zjistí nedoplatek u konkrétní obce nebo města, pod které spadají. Za tímto účelem není možné využít CEPAN, a tak je hlavní výzvou pro obecní a městské policie v tomto smyslu vedení samostatné evidence nedoplatků, na základě které mohou oprávnění aplikovat.

8. Spolupráce se správními orgány

Pozice Policie ČR dle právních předpisů tak, jak již bylo uvedeno i v předešlých kapitolách, spočívá primárně v provádění přímého dohledu. Tedy v provádění silničního dohledu a odhalování protiprávních jednání, k čemuž má tento bezpečnostní sbor nástroj umožňující zjištěná porušení zákona projednávat uložením pokuty příkazem na místě. Můžeme ovšem definovat také situace, kdy není možné přestupek projednat na místě a proto musí být takový přestupek oznámen příslušnému správnímu orgánu. Za tímto účelem disponuje Policie ČR oprávněním oznamovat přestupky příslušnému správnímu orgánu a zákon současně definuje i náležitosti tohoto oznámení. Existují dva přístupy k oznamování přestupků uvedené v § 73 a 74 zákona o přestupcích. V případě, že jsou oznamovány přestupky proti bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu je nezbytné, v souladu se zákonem, provést šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem. Jedinou výjimkou je zde situace, pokud jsou oznamovány přestupky dle § 125f zákona o silničním provozu. Takové přestupky jsou výslovně vyňaty z § 74 zákona o přestupcích a je možné je oznamovat zjednodušenou formou. Je to logické ve vztahu k přestupkům, které spadají do tzv. objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, tedy přestupkům, které jsou zjištěny pomocí automatizovaných technických prostředků bez obsluhy anebo přestupkům spočívajících v nesprávném zastavení nebo stání vozidla.

Část oprávnění, kterými Policie ČR disponuje, souvisí úzce právě s oznamováním přestupků správním orgánům. Jedná se například o oprávnění odejmout věc dle § 34 zákona o Policii ČR, kdy je policista oprávněn vyzvat k vydání věci případně tuto věc odejmout, jestliže lze mít za to, že v řízení o přestupku může být uloženo její propadnutí nebo může být zabráná, nebo jde o věc důležitou pro řízení o přestupku. Věc však nelze odejmout, pokud je její hodnota v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Výjimkou je situace, kdy to vyžaduje bezpečnost osob nebo majetku nebo jiný obdobný obecný zájem. V takovém případě se k hodnotě věci nepřihlíží. Využití oprávnění vyžaduje komunikaci se správním

orgánem, aby nedošlo k situaci, kdy správní orgán následně nevysloví například propadnutí věci. To je však komplikované v situaci, kdy není možné správní orgán kontaktovat a věc konzultovat, tedy například při zjištění přestupku mimo pracovní dobu správního orgánu. Současně je zde celá řada nástrojů, které využívá Policie ČR a které mají usnadnit práci správních orgánů. Mezi taková oprávnění patří například vybírání kauce od řidiče, který je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku. O tomto oprávnění již bylo hovořeno v předešlé kapitole. Je nezbytné, aby mezi Policií ČR a správními orgány fungovala náležitým způsobem komunikace, která umožní efektivně využívat všechny nástroje v zákoně uvedené. Současná praxe však poukazuje na jeden zásadní nedostatek. Tímto nedostatkem je absence zpětné vazby od správních orgánů, jakým způsobem bylo rozhodnuto v řízení o přestupku za situace, že byl přestupek oznámen Policií ČR. Dalším problémem je absence statistických čísel od správních orgánů o tom, kolik přestupků jim bylo oznámeno, kolik z nich bylo projednáno a kolik jich bylo například odloženo. Policie ČR tak postrádá zpětnou vazbu, což se může negativně promítnout na práci samotných policistů. Je na místě položit si otázku, zda skutečně jednotlivé organizační články Policie ČR postrádají zpětnou vazbu od správních orgánů, kterými jsou v tomto případě obecní úřady obcí s rozšířenou působností a zda jednotlivý policisté pocítují frustraci z práce správních orgánů.

PRAKTICKÁ ČÁST

9. Cíl výzkumu

Předešlá část práce se věnovala faktickému popisování historického vývoje i popis současného právního prostředí, které ovlivňovalo a ovlivňuje bezpečnost silničního provozu a také popis samotné činnosti služby dopravní policie na tomto úseku. V praktické části se budu věnovat otázkám, které vyvstaly při analýze jednotlivých oblastí silničního dohledu. Pro tento účel jsem sestavil dotazníkový průzkum, který primárně cílil na policisty služby dopravní policie. Na tento dotazníkový průzkum bude dále navazovat mezinárodní komparace.

Cílem výzkumu je vyhodnotit, na jaké úrovni se nachází vymahatelnost práva při dohledu na bezpečnost silničního provozu, následně identifikovat slabé a silné stránky a současně navrhnout řešení pro zvýšení vymahatelnosti práva.

V teoretické části jsem se věnoval mimo jiné i samotné činnosti služby dopravní policie a využívání oprávnění, ve kterých se odráží samotná vymahatelnost práva. Při analýze jednotlivých oprávnění a samotné činnosti služby dopravní policie jsem definoval dílčí cíle výzkumné části, které jsem dále rozdělil do jednotlivých částí podle oblastí, na které se zaměřuje.

Oblast vzdělávání:

- Je současný systém předávání informací a prohlubování znalostí u služby dopravní policie nastaven odpovídajícím způsobem?

Oblast rozsahu a využívání oprávnění:

- Je současný rozsah oprávnění dostačující?
- Jsou vybraná oprávnění náležitě využívána?
- Co by pomohlo ve větším využívání vybraných oprávnění?

Úroveň technického vybavení:

- Je technické vybavení služby dopravní policie na potřebné úrovni?

Spolupráce se správními orgány:

- Je na odpovídající úrovni spolupráce se správními orgány?
- Má činnost správních orgánů vliv na motivaci dopravních policistů?

10. Dotazníkový průzkum

Obsah dotazníku jsem formuloval na základě otázek, ke kterým jsem dospěl v teoretické části práce a které se týkaly stěžejných bodů vztahujících se k vymahatelnosti práva při dohledu na bezpečnost silničního provozu z pohledu práce Policie ČR případně dalších subjektů. Body, které je nezbytné potvrdit případně vyvrátit pro zhodnocení současného stavu vymahatelnosti práva tak, aby bylo možné učinit závěr, jak úroveň vymahatelnosti práva zvýšit.

Dotazník se skládá se z úvodní části, kde si potvrzují validitu cílové skupiny respondentů a současně i zjišťují, jaký je aktuální personální stav služby dopravní policie z pohledu věkové skladby příslušníků. Následují cílené otázky rozdělené na dva úhly pohledu. Prvním je postavení policisty v hierarchii služby dopravní policie, tj. zda je respondentem vedoucí pracovník nebo řadový policista, což je důležité především pro to, abych si potvrdil rozdílnost vnímání konkrétních témat vedoucími pracovníky nebo řadovými policisty. Druhý úhel pohledu vystihuje konkrétní vykonávanou pozici, tj. jak na konkrétní problém nahlíží policisté, kteří odhalují a řeší protiprávní jednání a ti, kteří vykonávají primárně personální a kontrolní činnost nad podřízenými policisty.

Současně je dotazník koncipován tak, aby u vybraných otázek umožňoval odpověď respondenta ve smyslu, že se ke konkrétnímu bodu nedovede vyjádřit. Takto strukturované odpovědi zabrání vynucení odpovědí, na které respondenti neznají odpověď a sníží zkreslení dotazníkových výstupů.

Před vlastním zadáváním dotazníku jsem provedl pilotní šetření, ve kterém jsem předložil 5 vybraným respondentům zkušební verzi dotazníku a současně jsem respondenty požádal o zpětnou vazbu. Cílem pilotního šetření bylo ověření srozumitelnosti a jednoznačnosti položených otázek. Následně byly z mé strany otázky aktualizovány dle připomínek.

Dotazník byl rozeslán cestou jednotlivých odborů služby dopravní policie na základní organizační články. Dotazníkového průzkumu se rovněž účastnili policisté ze speciálních oddělení dohledu, které organizačně spadají pod ŘSDP. Celkem se dotazníkového průzkumu účastnilo 424 respondentů, což je vyjádřeno podílem na celkovém počtu policistů služby dopravní policie celkem 11,5 % policistů. Dotazník byl anonymní a skládal se z několika částí. Sběr dat probíhal v měsíci lednu a únoru 2024.

10.1. Úvodní část dotazníku

V úvodní části dotazníku rozčleňují respondenty do dvou základních kategorií. Výstupy dotazníku jsou dvojí, jeden z pohledu vedoucího pracovníka a jeden z pohledu policisty v přímém výkonu služby nebo policisty na jiné pozici, než je vedoucí, což může být například dopravní inženýr nebo metodický pracovník. Cílem těchto otázek je rovněž potvrdit či vyvrátit rozdílnost úhlu pohledu vedoucích základních organizačních článků a ostatních policistů.

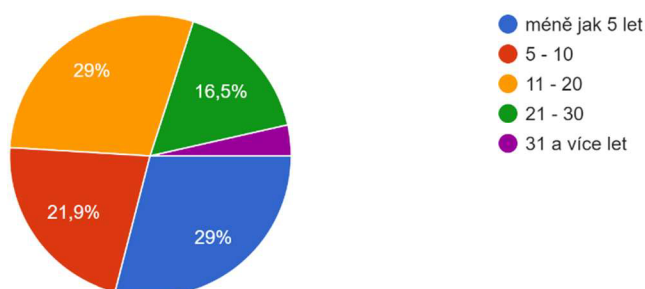
Otázky v úvodní části dotazníku:

- a) Jak dlouho sloužíte u Policie ČR?
- b) Kolik let z toho sloužíte u služby dopravní policie?
- c) Jaká je vaše pozice u SDP?

Z průzkumu plyne, že největší část respondentů představují policisté s celkovou délkou služby do 5 let (29 % - 123 respondentů), stejně zastoupeni jsou i policisté s délkou služby 11 až 20 let (29 % - 123 respondentů). Následuje kategorie s délkou služby 5 až 10 let (21,9 % - 93 respondentů) a policisté s délkou služby 21 až 30 let (16,5 % - 70 respondentů). Poslední skupinou, které byla v dotazníku nejméně zastoupena, je část policistů s délkou služby více jak 31 let (3,5 % - 15 respondentů).

Jak dlouho sloužíte u Policie ČR

424 odpovědí

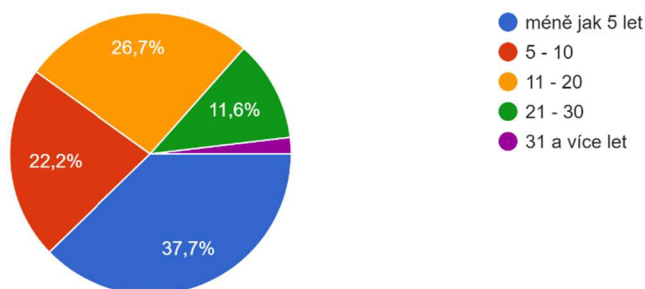


Graf č. 4: Otázka „Jak dlouho sloužíte u Policie ČR?“

Dalším dotazem na respondenty byla délka jejich služby u služby dopravní policie. Největší podmnožinu zde představují policisté s délkou služby u dopravní policie do 5 let služby. Celkem se jednalo o 37,7 % - 160 respondentů. Z tohoto ukazatele porovnáním s dotazem na celkovou délku služby u Policie ČR vyplývá, že největší skupinou respondentů jsou policisté, kteří mají u dopravní policie odslouženo do 5 let služby, ale část z nich přešla v průběhu služebního poměru k dopravní policii od jiné služby. Jedná se o skupinu cca 9 % respondentů. Následuje kategorie policistů, kteří u služby dopravní policie odsloužili 11 až 20 let (26,7 % - 113 respondentů). Za touto skupinou je kategorie policistů s délkou služby 5 až 10 let (22,2 % - 94 respondentů). Předposlední skupinu co do počtu respondentů představuje část policistů sloužících u dopravní policie 21 až 30 let (11,6 % - 49 respondentů) a poslední kategorií jsou policisté sloužící u dopravní policie déle jak 31 let (1,9 % - 8 respondentů).

Kolik let z to sloužíte u služby dopravní policie (dále jen "SDP")?

424 odpovědí

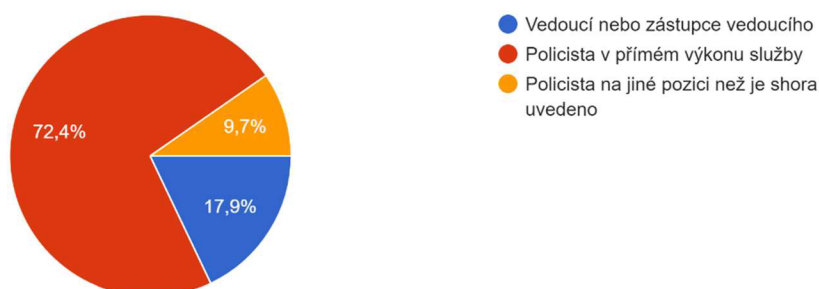


Graf č. 5: Otázka „Kolik let z toho sloužíte u SDP?“

Dle výběru konkrétního zařazení se následně dotazník rozvětjuje na část dotazníku věnovanou řadovým policistům a policistům na vedoucích pozicích. Řadoví policisté se dále dělí na policisty z přímého výkonu služby a policisty na jiné pozici. Do této kategorie mohou spadat například policisté z dopravně inženýrského úseku nebo metodičtí pracovníci, tedy policisté, kteří nejsou běžně nasazováni do přímého výkonu služby. Z dotazníkového průzkumu vyplývá, že v anketě je zastoupena největším počtem respondentů skupina policistů z přímého výkonu služby, celkem se jedná o 307 policistů, tj. 72,4 %. Následuje kategorie policistů spadajících do kategorie vedoucí nebo zástupce vedoucího organizačního článku. Zde se jednalo o 17,9 procent respondentů, tedy 76 policistů. Jako poslední kategorie je zastoupena kategorie ostatních policistů, tedy těch, kteří nespádají ani do jedné z přechozích dvou kategorií, kterých bylo 9,7 %, celkem 41 policistů.

Jaká je vaše pozice u SDP?

424 odpovědí



Graf č. 6: Otázka „Jaká je vaše pozice u SDP?“

Otázka pozice je důležitá pro další směřování samotného dotazníku, který se pro respondenty dále rozděluje v závislosti na tom, na jaké pozici se aktuálně nachází. Pro výzkum je totiž důležité rozlišit úhel pohledu managementu a řadových policistů. Cílem je potvrdit hypotézu, že na různá témata je v rámci služby dopravní policie nahlíženo z pohledu konkrétní pozice. Tedy, že úhel pohledu je ovlivňován druhem vykonávané práce. Tato hypotéza je důležitá pro cílení na konkrétní skupinu při zodpovídání specifických dotazů, které se například týkají využívání konkrétních oprávnění a jejich procesní složitosti na základě jejich vlastních zkušeností. Pokud by nebylo zvoleno adekvátní členění, byla by tím ovlivněna vypovídající hodnota dotazníkového průzkumu. Nelze stejně hodnotit váhu odpovědi osoby, která oprávnění přímo neaplikuje a osoby, která s tímto oprávněním přímo pracuje.

10.2. Jsou vyhovující současné formy vzdělávání

Jedná se o otázky zaměřené na oblast vzdělávání. Tedy na oblast, které se služba dopravní policie věnuje dlouhodobě. Důkazem je i rozsáhlý vzdělávací systém. Novým trendem nejen u Policie ČR je vzdělávání prováděné i jinými formami, než jen osobní účastí policisty na konkrétním zaměstnání, především různými formami on-line seminářů. Nabízí se otázka, jak tyto nové formy vzdělávání vnímají samotní policisté. A to samostatně vedoucí a samostatně řadoví policisté. Cílem těchto otázek je potvrdit nebo vyvrátit, že policisté preferují konkrétní formu vzdělávání a že je rozsah předávaných informací pro výkon služby dostačující.

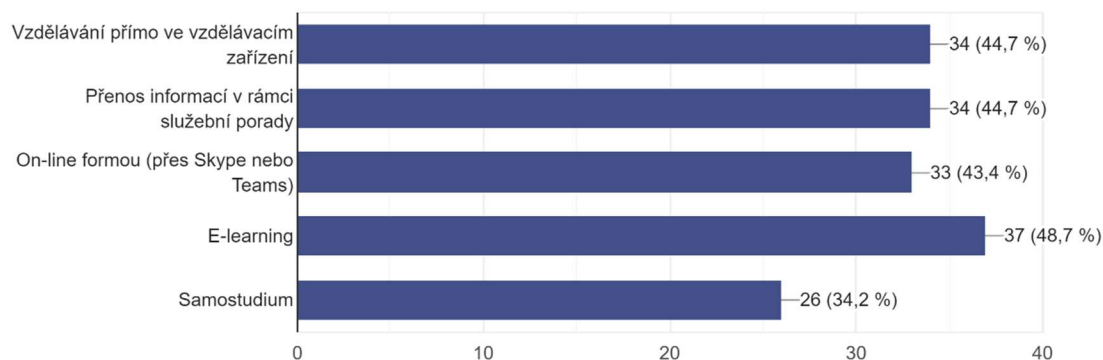
Otázky na formy vzdělávání a předávání informací:

- a) Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?
- b) Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby?

První formulovaná otázka se zaměřuje na rozbor jednotlivých forem vzdělávání a na zjištění, která forma je respondenty upřednostňována. Respondent mohl v odpovědi zvolit více variant, mohl tedy v důsledku odpovědět, že upřednostňuje všechny prezentované formy vzdělávání. Dotazník je rozdělen na dvě části. První se věnuje vedoucím pracovníkům a druhá část se věnuje řadovým policistům. V první části věnované vedoucím pracovníkům bylo celkem 76 odpovědí. Z těchto odpovědí vychází, že vedoucí organizačních článků služby dopravní policie upřednostňují jako nejvhodnější formu vzdělávání tzv. e-learning. Ten je v policii znám pod webovou aplikací E-polis. Jedná se o platformu, která policistům umožňuje vzdělávání uvedenou formou a současně umožňuje dynamicky upravovat svůj obsah v reakci na aktuální potřeby vzdělávání policistů. Celkem e-learning preferovalo 37 vedoucích pracovníků. V těsném závěsu jsou pak formy vzdělávání v podobě tzv. přímého vzdělávání ve vzdělávacích zařízeních, které vyžadují osobní účast posluchačů a za stejně důležité považují vedoucí pracovníci služební porady a předávání informací na těchto poradách. U obou těchto forem respondenti pro tyto způsoby předávání informací shodně hlasovali ve 34 případech. Následuje on-line forma předávání informací přes platformy jako je Skype nebo Teams. Zde se kladně vyslovilo 33 respondentů. Nejméně hlasů získalo vzdělávání formou samostudia, kdy se kladně vyjádřilo jen 26 respondentů.

Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?

76 odpovědí

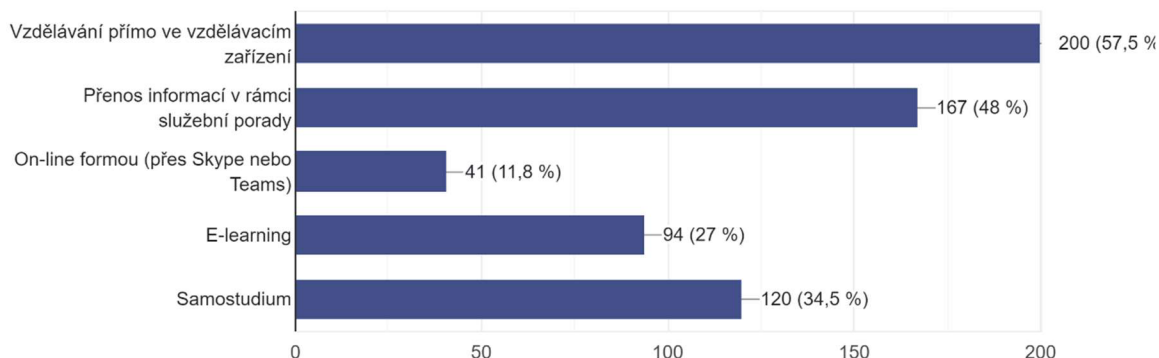


Graf č. 7: Otázka pro vedoucí pracovníky „*Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?*“

V případě řadových policistů je k dispozici 348 odpovědí, které se zásadně odlišují od odpovědí vedoucích pracovníků. Jako nejvhodněji formu vzdělávání preferují tito policisté osobní účast přímo ve vzdělávacím zařízení. Celkem tuto variantu jako vhodnou označilo 200 respondentů. Následuje předávání informací na služebních poradách, které jako vhodný způsob předávání informací preferuje 167 tazatelů. S odstupem následuje samostudium, pro které se vyslovilo 120 respondentů. Na předposledním místě se umístila varianta vzdělávání formou e-learningu a na posledním místě se umístila, jako nejméně upřednostňovaná, varianta on-line kurzů. Jedná se o tzv. webináře.

Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?

348 odpovědí



Graf č. 8: Otázka pro řadové policisty „Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?“

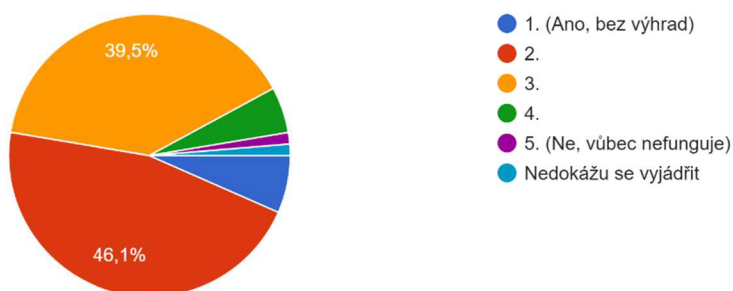
Je zde tedy patrný rozdíl mezi vedoucími pracovníky, kteří kromě samostudia upřednostňují obecně všechny formy vzdělávání a mezi ostatními policisty, kteří jednoznačně upřednostňují osobní formu vzdělávání ve vzdělávacích zařízeních, případně jako další důležitý bod vnímají služební porady a předávání informací na těchto poradách. To potvrzuje význam a dlouhodobý trend služby dopravní policie v oblasti celoživotního systému vzdělávání. Současně se také potvrzuje důležitost služebních porad pro řadové policisty. Překvapivá je nízká důvěra k novým alternativním formám vzdělávání v podobě on-line kurzů zjištěná u řadových policistů. Jedním z důvodů může být to, že u Policie ČR není tato forma vzdělávání rozšířená, konkrétně u služby dopravní policie se poprvé vyzkoušela na konci roku 2023, kdy byli cílovou skupinou vedoucí pracovníci.

V odpovědi na další otázku „Funguje v rámci služby dopravní policie předávání informací?“ se měli respondenti vyjádřit stejným způsobem, jako by uvedené téma známkovali ve škole. Opětovně rozdělují dotazník na dvě části. První je zaměřená opět na vedoucí pracovníky. Zde jsem zaznamenal 76 odpovědí. Známku výborně, by fungování předávání informací ohodnotilo 5 respondentů (6,6 %). Známku chvalitebně by předávání informací ohodnotilo 35 respondentů (46,1 %), což představuje největší podíl z celkových odpovědí. Následuje známka dobře, s počtem 30 respondentů (39,5 %). To představuje druhou největší skupinu

hodnocení. Následuje známka hodnocení dostatečné s hodnotou 4 respondentů (5,3 %) a hodnocení zakončím známku nedostatečně, kdy se tímto způsobem vyjádřil pouze jeden respondent (1,3 %). K tomu, zda funguje předávání informací, se nedovedl vyjádřit 1 respondent (1,3 %).

Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby? Označte jako ve škole.

76 odpovědí

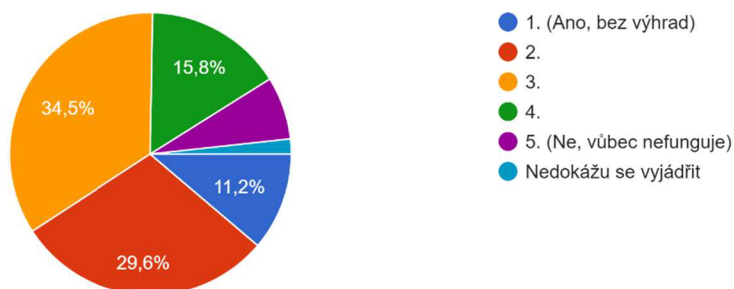


Graf č. 9: Otázka pro vedoucí pracovníky „Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby?“

Jiná situace však nastává v případě respondentů z řad ostatních policistů služby dopravní policie. Tedy policistů v přímém výkonu služby nebo na jiných pozicích, než jsou vedoucí pracovníci. Zde je zaznamenáno 348 odpovědí. Hodnocení je provedeno stejným způsobem, a to známkováním jako ve škole. Známkou výborně by předávání informací hodnotilo 39 respondentů (11,2 %), což je prakticky dvakrát více než u vedoucích pracovníků. Velký rozdíl ve vnímání předávání informací však nastává u druhého hodnotícího stupně. Za chvalitebné by předávání informací hodnotilo touto známkou 103 respondentů (29,6 %). To je oproti 46,1 % v případě vedoucích zásadní rozdíl. Následuje hodnocení dobře, touto známkou hodnotilo 120 respondentů (34,5 %). To je méně než u vedoucích pracovníků, a naopak zde dochází k nárůstu u zbývajících kategorií. Známkou dostatečně by předávání informací hodnotilo 55 respondentů (15,8 %) a známkou nedostatečně, tedy že předávání informací vůbec nefunguje, hodnotilo 25 respondentů (7,2 %). K tomu, zda funguje předávání informací, se nedovedlo vyjádřit 6 respondentů (1,7 %).

Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby? Označte jako ve škole.

348 odpovědí



Graf č. 10: Otázka pro řadové policisty „Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby?“

Na základě shora uvedeného je patrný rozdíl mezi tím, jak předávání informací vnímají vedoucí pracovníci a jak předávání informací hodnotí řadoví policisté. Obzvláště pokud si uvědomíme, že v případě řadových policistů jsou informace přijímány právě od samotných vedoucích pracovníků. Předávání na této úrovni probíhá různými způsoby. Nejčastěji formálním seznamováním se s dokumenty v informačních systémech, případně na pravidelných služebních poradách, které sami vedoucí pracovníci označili jako stěžejní pro předávání informací. Ze strany vedoucích pracovníků je tedy preferován způsob přenášení informací a vzdělávání na služebních poradách, což je ale vnímáno řadovými policisty jako nedostatečný způsob předávání informací. Jako nedostatečné vnímá předávání informací celkem 23 % respondentů ze skupiny řadových policistů (součet známky dostatečně a nedostatečně). U vedoucích je to pouhých 6,6 % (součet známky dostatečně a nedostatečně). Velký rozdíl je i u hodnocení známkou chvalitebně. Zde je rozdíl mezi vedoucími a řadovými policisty 16,5procentního bodu. Je tedy prokazatelné, že řadoví policisté v současné době dostávají méně informací nebo informací v horší kvalitě, než je tomu u vedoucích pracovníků.

10.3. Úroveň technického vybavení

V průběhu práce se ukázala jedním z důležitých bodů otázka směřující na technické vybavení používané při silničním dohledu. A to ve smyslu, zda je počet technických prostředků dostačující či nikoli a v případě, že policisté vnímají

nedostatek v obecné rovině, zda je možné definovat nedostatek konkrétního vybavení. Za tímto cílem jsou v dotazníku položeny otázky zaměřené na potvrzení nebo vyvrácení předpokladu, že technické vybavení je v potřebném množství pro řádný výkon služby. Důvodem je, že pouhé obecné počty vybavení nám neposkytnou takovou relevanci, jako subjektivní vyjádření policistů, kteří s touto technikou pracují na každodenní bázi.

Otázky k technickému vybavení:

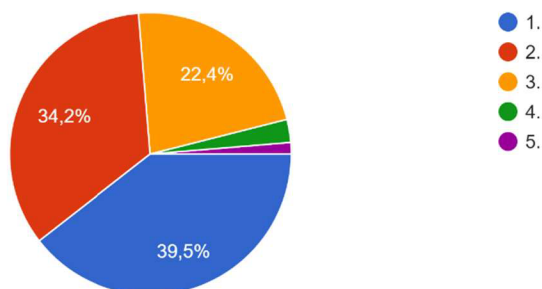
- a) Je z vašeho pohledu počet technického vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtestery atd.)?
- b) Počet kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?

První z otázek v této části směřuje na to, zda je z pohledu respondentů dostatečný počet technických prostředků obecně. V případě, že respondent zvolí variantu hodnocení 3 až 5, dotazník nabídne další otázkou s možností výběru, které konkrétní vybavení respondent vnímá jako nedostatečné. Dotazník je opět rozdělen na část pro vedoucí pracovníky a pro řadové policisty.

V případě vedoucích pracovníků je zaznamenáno 76 odpovědí na otázku, zda považují počty technických prostředků pro službu dopravní policie za dostatečnou či nikoli. Hodnocení se provádělo známkováním stejně jako ve škole. Pozitivní je počet respondentů, kteří hodnotili známkou výborně ve 30 případech (39,5 %). To představuje nejvíce zastoupené hodnocení. Na to navazuje hodnocení chvalitebně ve 26 případech (34,2 %) a je to současně druhé nejčetnější hodnocení. Následuje hodnocení dobře s hodnotou 17 hlasů (22,4 %), dále hodnocení dostatečné se dvěma hlasy (2,6 %) a v jednom případě bylo vybavení hodnoceno jako nedostatečné (1,3 %).

Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtestry atd.)? Označte jako ve škole.

76 odpovědí

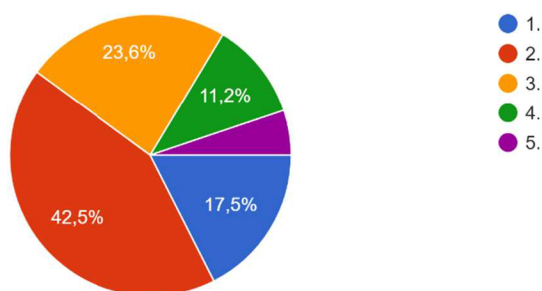


Graf č. 11: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtestry atd.)?“

Z pohledu řadových policistů je pohled následující. Za výborný by stav technického vybavení hodnotilo 61 z celkového počtu 348 respondentů. To představuje 17,5 %. Nejvíce je zastoupeno hodnocení chvalitebné, pro toto hodnocení bylo 148 respondentů, což představuje 42,5 % z celkového počtu dotazovaných. Následuje hodnocení dobré s počtem 82 respondentů (23,6 %), hodnocení dostatečné s hodnotou 39 hlasů (11,2 %) a na závěr hodnocení nedostatečné s 18 hlasy (5,2 %).

Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtestry atd.)? Označte jako ve škole.

348 odpovědí



Graf č. 12: Otázka pro řadové policisty „Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtestry atd.)?“

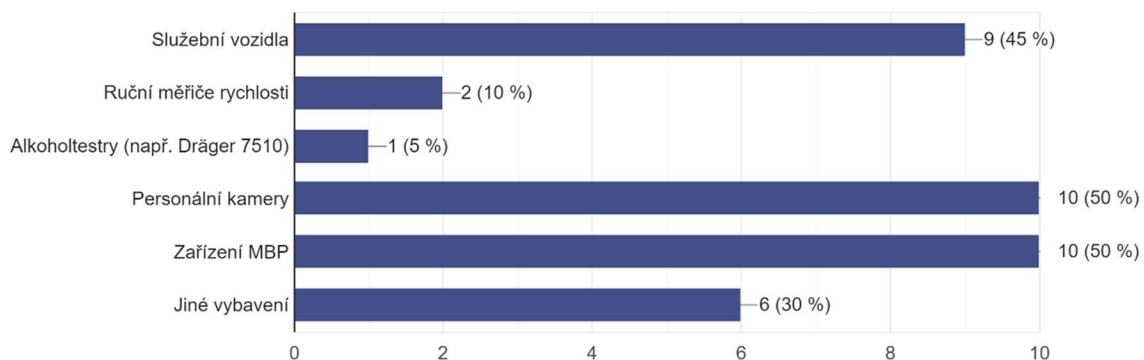
Pokud porovnáme hodnocení vedoucích a řadových policistů nalézáme zde určitou shodu. V případě vedoucích pracovníků hodnotilo známkou výborně a chvalitebně celkem 73,7 % a v případě řadových policistů hovoříme o podílu 60 %. Jedná se o velice pozitivní výsledek a vyplývá z něj, že technické vybavení dopravních policistů je na odpovídající úrovni. Respondenti, kteří vybavení hodnotili jako dobré až nedostatečné měli možnost se vyjádřit, jaké vybavení považují za nedostatečné.

V případě vedoucích pracovníků se v rozmezí hodnocení 3 až 5 pohybovalo 20 odpovědí. Respondenti mohli označit i více možností, aby tak vyjádřili absenci více druhů vybavení, což vnímají jako širší problém. Na následný dotaz, které vybavení považují za nedostatečné, sdělili, že největší problém pocítují u personálních kamer a zařízení mobilní bezpečné platformy. Toto vybavení bylo označeno celkem v 10 případech. Následují s 9 hlasy služební dopravní prostředky. Naopak nejméně nedostatečné vnímají vedoucí pracovníci vybavení v podobě ručních měřičů rychlosti nebo alkoholtesterů. V případě ručních měřičů rychlostí se jedná o 2 hlasy a u alkoholtesterů je to pouze 1 hlas. Vzhledem ke skutečnosti, že služba dopravní policie využívá celou škálu technických prostředků, umožnil jsem respondentům v dotazníku označit jako nedostatečné i jiné vybavení bez bližší specifikace. Pod touto kategorií jsou například nízko rychlostní váhy, technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla, technické prostředky na kontrolu technického stavu vozidel, případně technické prostředky, které nejsou ze strany Policie ČR pořizovány centrálně. Tyto prostředky byly označeny v 6 případech.

Pokud porovnáme celkový počet respondentů s celkovým počtem označeného vybavení, které je považováno za nedostatečné, dostáváme se k poměru 20 respondentů ku 38 hlasům. V průměru tak jeden vedoucí pracovník označil dva technické prostředky, které vnímal za nedostatečné.

Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?

20 odpovědí

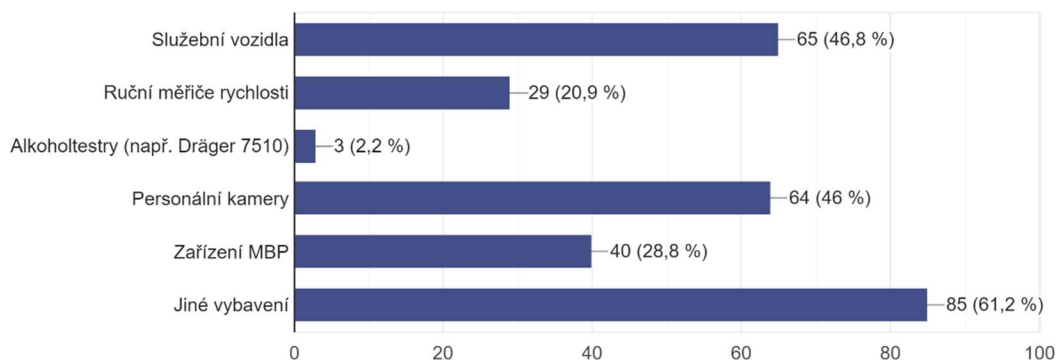


Graf č. 13: Otázka pro vedoucí pracovníky „Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?“

U policistů z přímého výkonu služby bylo využito stejného postupu. Pokud policista hodnotil počty technických prostředků v obecné rovině známkou 3 až 5, měl následně možnost označit, které konkrétní vybavení považuje za nedostatečné. Celkem známkou 3 až 5 hodnotilo nedostatečnost vybavení 139 respondentů. Tito respondenti následně v 85 případech uvedli, že vnímají jako nedostatečné vybavení jiné, než je běžně centrálně pořizované. Následují s hodnotou 65 služební vozidla a o bod méně, s hodnotou 64, jsou personální kamery. Dále s hodnotou 40 jsou zařízení mobilní bezpečné platformy. Ruční měřiče rychlosti byly označeny ve 29 případech a na posledním místě z pohledu nedostatečnosti vybavení jsou alkoholtesty.

Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?

139 odpovědí



Graf č. 14: Otázka pro řadové policisty „Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?“

Pokud porovnáme obě tabulky, shodu nalézáme v případě alkoholtesterů, které jsou dlouhodobě centrálně pořizovány, neboť boj s alkoholem za volantem je prioritou Policie ČR. V nedávné době došlo k nákupu pistolových měřičů rychlosti, a i toto vybavení je obecně považováno za dostačující. Obdobné hodnoty z pohledu nedostatečnosti vybavení pak obě strany zastávají u služebních vozidel, a to i přes skutečnost, že vozidla jsou pravidelně pořizována a obměňována primárně z Fondu zábrany škod. Za nedostatečné vybavení obě strany vnímají i personální kamery, které jsou pořizovány nikoliv centrálně, ale jednotlivými krajskými ředitelstvími policie. Nejvýraznější rozdíl pak nastává u zařízení Mobilní bezpečné platformy, kde nedostatek tohoto zařízení vnímají jako větší problém vedoucí pracovníci. Naopak řadoví policisté vnímají jako největší problém nedostatek jiného vybavení. Tedy vybavení, které není ve výčtu uvedeno. Jak již bylo uvedeno výše, služba dopravní policie disponuje celou řadou technických prostředků, které spadají do této kategorie. Dalším důležitým zjištěním z této odpovědi je skutečnost, že policisté z přímého výkonu požadují pro svou práci i další vybavení, které není běžně poptáváno a které by pro svou práci uvítali. Závěrem hodnocení odpovědí by mělo být doporučení pro vedení služby dopravní policie, aby se detailněji zabývalo otázkou definování dalšího vybavení, které vnímají policisté jako nedostatečné a doplnilo je k pořizování dnes již standardního vybavení.

10.4. Využívání základních oprávnění vymahatelnosti práva pro dohled na bezpečnost silničního provozu

Tato část otázek se soustředí na téma využívání oprávnění, která posilují vymahatelnost práva a je formulována na základě otázek vyplývajících z kapitoly věnované základním nástrojům vymahatelnosti práva a jejich využívání Policií ČR při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Cílem této otázky je potvrdit či vyvrátit hypotézu o náročnosti využití některých oprávnění. Především se jedná o oprávnění zabránit v další jízdě. K využívání tohoto oprávnění nejsou k dispozici statistická čísla, tak je logickou možností cílit tento dotaz přímo na samotné policisty. Dalším cílem je odpovědět, zda by případné legislativní úpravy pomohly zvýšit využívání tohoto oprávnění. Při tvorbě otázky, které oprávnění je pro policisty náročné na využívání, byla do dotazníku uvedena čtyři oprávnění, která jsou spojena s vyšší mírou administrativní náročnosti a současně s dalším následným procesem, jako je zadržení příslušného dokladu, výběru finanční hotovosti nebo zajištěním samotného vozidla.

Otázky využívání oprávnění pro zvýšení vymahatelnosti práva:

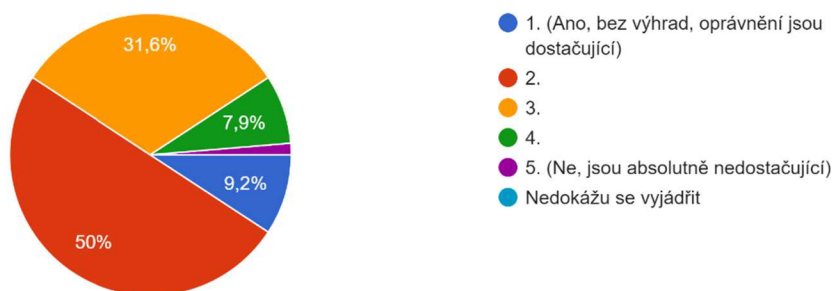
- a) Je z vašeho pohledu dostatečný rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?
- b) Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?
- c) Využíváte vy osobně nebo podřízení oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?
- d) Využíval byste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdybyste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že byste odejmul klíče od vozidla a vozidlo uzamkl?

Otázky jsou opět rozděleny na část pro vedoucí pracovníky a řadové policisty. Nejprve budu hodnotit výstupy vedoucích pracovníků. V případě první otázky pod písmenem a) vedoucí pracovníci hodnotili současný rozsah oprávnění celkem v 76 případech. Bez výhrad současný stav hodnotilo 7 respondentů (9,2 %). Nejvíce zastoupeným hodnocením je hodnocení chvalitebně s 38 hlasy

respondentů a podílem 50 % na celkovém počtu odpovědí. Za dobrá považují současná oprávnění vedoucí pracovníci ve 24 případech (31,6 %). Známkou dostatečná hodnotí 6 respondentů (7,9 %) a známkou nedostatečná pouze jeden respondent (1,3 %). Žádný z respondentů neoznačil jako odpověď, že se k danému tématu nedokáže vyjádřit.

Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?
Oznámujte jako ve škole.

76 odpovědí

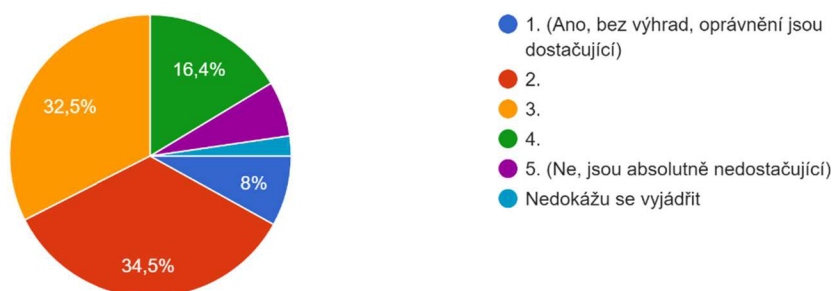


Graf č. 15: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?“

Řadoví policisté služby dopravní policisté odpověděli ve 348 případech. Odpovědí, že oprávnění považují za dostačující, bez výhrad hlasovalo 28 respondentů (8 %). Největší část odpovědí je zastoupena známkou chvalitebně se 120 hlasy (34,5 %). Jedná se sice o menší číslo, než je tomu v případě vedoucích základních organizačních článků, ale i tak se jedná o nejvíce zastoupenou část odpovědí u této otázky. Známkou za 3 by rozsah oprávnění hodnotilo 113 respondentů z řad řadových policistů (32,5 %), to je druhé nejvyšší číslo u této otázky. Následuje hodnocení za 4 s 57 hlasy a 16,4 %. Za nedostatečná hodnotí současná oprávnění 22 respondentů (6,3 %) a vyjádřit se k této otázce nedovedlo 8 respondentů (2,3 %).

Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?
Oznámkuje jako ve škole.

348 odpovědí



Graf č. 16: Otázka pro řadové policisty „Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?“

Pokud spojíme odpovědi od vedoucích a řadových policistů dostáváme výstup ve smyslu, že primárně vedoucí hodnotí rozsah oprávnění jako dostačující. Známkou 1 a 2 hodnotili vedoucí rozsah oprávnění v celkem 59,2 % případů. U řadových policistů je toto číslo výrazně nižší a pohybuje se na úrovni 42,8 %. Obě skupiny hodnotily stav za průměrný, tedy známkou 3 obdobným způsobem. V případě vedoucích se jedná o 31,6 % a u řadových policistů se jedná o 32,5 %. Vyloženě negativně hodnotilo známkou 4 a 5 současný stav oprávnění u vedoucích celkem 9,2 % respondentů a u řadových policistů se jednalo o 22,7 % respondentů. Z celkového porovnání těchto čísel lze učinit závěr, že rozsah oprávnění je většinou respondentů považován za minimálně dobrý.

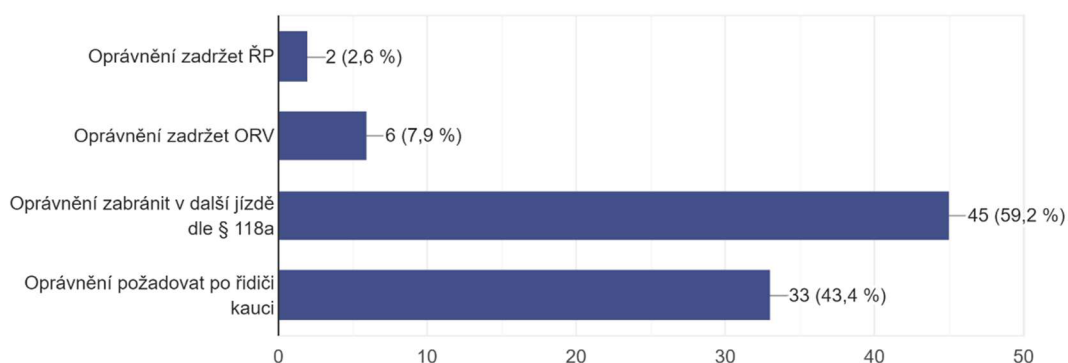
Nabízí se však otázka, zda jsou oprávnění využívána v náležitě míře a zda důvodem pro nižší míru motivace využívání některých oprávnění není náročnost využívání těchto oprávnění, například vzhledem k procesní složitosti, tak jak již bylo naznačeno v teoretické části této práce. Za tímto účelem jsem se zaměřil na následující otázku „Která oprávnění jsou podle vás náročná na využívání?“ Jak již bylo uvedeno výše, do seznamu oprávnění v dotazníku byla uvedena ta, která jsou procesně složitější, vzhledem k omezujícím nástrojům vztahujícím se na řidiče motorových vozidel. Cílem je potvrdit i hypotézu vztahující se k oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu, která se týká nevyužívání tohoto oprávnění v praxi, a to i přes jeho nepopiratelný význam pro bezpečnost silničního provozu.

Jedná se totiž o oprávnění s bezprostředním dopadem na konkrétní účastníky silničního provozu, kteří pro tento provoz představují riziko. Vzhledem k absenci statistických čísel o využívání tohoto oprávnění je tak cílený dotazník alternativním způsobem pro potvrzení či vyvrácení této hypotézy.

K otázce náročnosti oprávnění se za vedoucí pracovníky vyjadřovalo celkem 76 respondentů. Ve 45 případech respondenti uvedli za nejnáročnější právě oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu. Následuje s 33 hlasy oprávnění požadovat po řidiči kauci. Následuje oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla a na posledním místě z hlediska náročnosti je oprávnění zadržet řidičský průkaz.

Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?

76 odpovědí

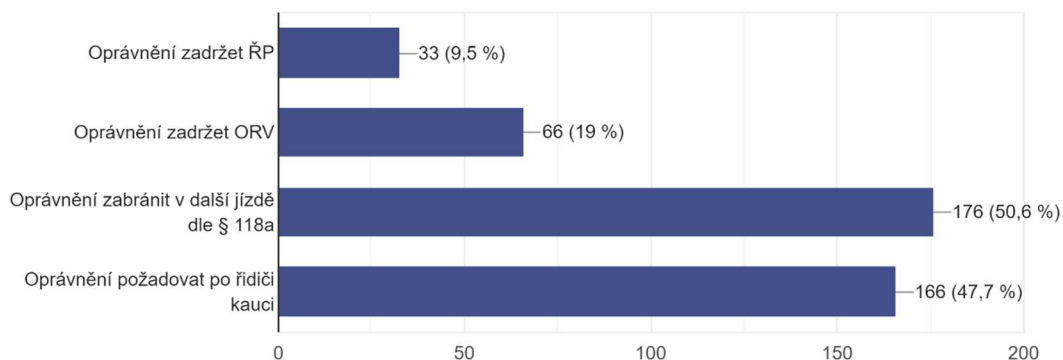


Graf č. 17: Otázka pro vedoucí pracovníky „Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?“

K otázce náročnosti jednotlivých oprávnění se vyjádřili rovněž řadoví policisté. Celkem se jednalo o 348 respondentů. Jako nejnáročnější hodnotí tito policisté využití oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu, a to ve 176 odpovědích. Na druhém místě následuje oprávnění požadovat po řidiči kauci s celkovým počtem 166 hlasů. S velkým odstupem je pak oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla s 66 hlasy a na posledním místě se nachází oprávnění zadržet řidičský průkaz s 33 hlasy.

Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?

348 odpovědí



Graf č. 18: Otázka pro řadové policisty „Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?“

Při porovnání obou skupin nacházíme shodu z pohledu náročnosti aplikace oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu. Na druhém místě se rovněž s velkým počtem hlasů nachází oprávnění požadovat po řidiči kauci. Využívání tohoto oprávnění jsme schopni statisticky vyčíslit, neboť služba dopravní policie vede o těchto případech statistický přehled. Za nejméně náročné je pak považováno shodně zadržení osvědčení o registraci vozidla a zadržení řidičského průkazu. To lze rovněž podpořit čísly ze statistiky služby dopravní policie.

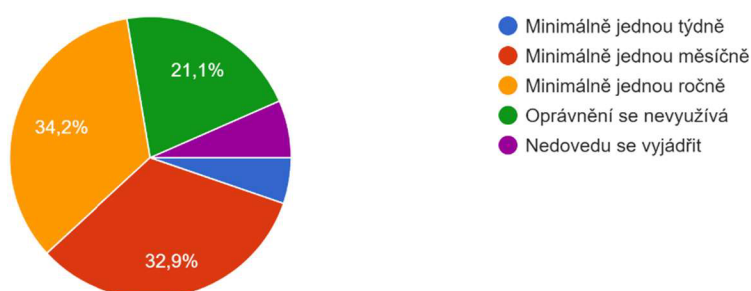
Další otázky už záměrně cílí právě na oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu. Na základě předešlých otázek se potvrdila náročnost aplikace tohoto oprávnění a nyní je dalším bodem zjistit, jak často je toto oprávnění vůbec využíváno, a to jak z pohledu jednotlivých organizačních článků, tak samotných policistů.

Další dotaz na vedoucí pracovníky tedy cílí na činnost základních organizačních článků, a to přímo ve vztahu k oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu. K otázce, jak často je toto oprávnění v rámci konkrétních organizačních využíváno, se vyjádřilo 76 respondentů.

Odpověď „*Minimálně jednou týdně*“ uvedli 4 respondenti (5,3 %), odpověď „*Minimálně jednou měsíčně*“ uvedlo 25 respondentů (32,9 %). Odpověď „*Minimálně jednou ročně*“ uvedl největší počet respondentů, jednalo se o 26

odpovědí (34,2 %). Odpověď „Oprávnění se nevyužívá“ uvedlo 16 respondentů (21,1 %). A k danému tématu se nedovedlo vyjádřit celkem 5 respondentů (6,6 %). Z uvedeného vyplývá, že více jak polovina respondentů v rámci organizačních článků využije oprávnění minimálně jednou ročně anebo uvedené oprávnění nevyužívá. Jedná se celkem o 42 odpovědí s 55,3 %.

Jak často se v rámci vašeho oddělení využívá oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?
76 odpovědí

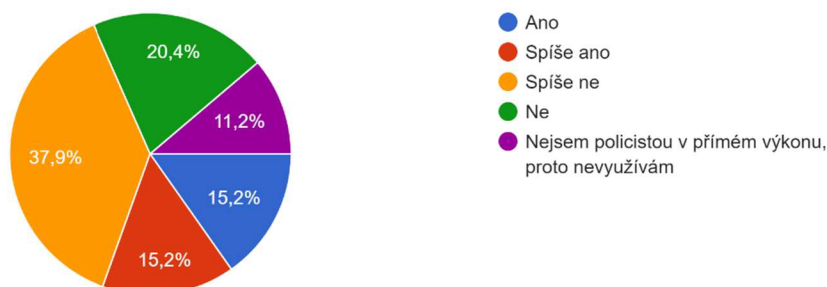


Graf č. 19: Otázka pro vedoucí pracovníky „Jak často se v rámci vašeho oddělení využívá oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?“

Řadovým policistům byla položena otázka, zda je z jejich strany shora uvedené oprávnění využíváno a odpovědi byly koncipovány v obecné rovině. Celkem odpovědělo 348 respondentů. Na otázku, zda oprávnění využívá, odpovědělo „Ano“ 53 respondentů (15,2 %). Odpověď „Spíše ano“ uvedlo 53 respondentů (15,2 %). Nejvíce zastoupena je odpověď „Spíše ne“ s počtem 132 respondentů (37,9 %). Druhou nejčtetnější odpovědí bylo „Ne“, tedy, že oprávnění není z jejich strany využíváno. Zde bylo zaznamenáno 71 odpovědí (20,4 %). Poslední možná odpověď byla, že se respondent k tomuto tématu nedovede vyjádřit. Tuto odpověď uvedlo 39 respondentů (11,2 %). Z celkového hodnocení odpovědí vyplývá, že více jak 203 respondentů oprávnění zcela nebo spíše nevyužívá. Jedná se o 58,3 %. Pokud bychom ponechali pouze ty odpovědi respondentů, kteří odpověděli jako policisté z přímého výkonu služby, hovoříme zde o 309 odpovědích (ano, spíše ano, spíše ne a ne). To znamená, že v přímém výkonu služby není oprávnění využíváno nebo je využíváno minimálně v 65,7 % případů.

Využíváte vy osobně oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?

348 odpovědí



Graf č. 20: Otázka pro řadové policisty „Využíváte vy osobně oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?“

Zde se dostávám k jednomu ze stěžejních bodů. A to je odpověď na otázku, zda je současná právní úprava vyhovující pro aplikační praxi a zda nevyžaduje úpravu, která by umožnila využívat oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu ve větší míře než je tomu v současné době. Jako hlavní jsem zde identifikoval problém spojený s manipulací se zajištěným vozidlem. Jak ukazují odpovědi na otázku „Které oprávnění je podle vás náročné na využívání“, je oprávnění požadovat po řidiči kauci vnímáno jako druhé nejnáročnější. I v případě tohoto oprávnění dochází za konkrétní situace k případu, kdy policista zajišťuje vozidlo. A to za situace, kdy není kauce ze strany řidiče složena. Novela zákona o silničním provozu s účinností od 1. ledna 2024 na toto reagovala tak, že zavedla jako alternativní možnost vedle zajištění vozidla oprávnění zadržet u vozidla registrační značky. Důvodem je skutečnost, že do účinnosti novely zákona byla místo zajištění vozidla jediná alternativa v podobě zajištění osvědčení o registraci vozidla. Nicméně toto oprávnění pro policisty představovalo nástroj, který nabízel jen částečné řešení. Pokud by totiž řidič pokračoval v jízdě za situace, kdy mu bylo zajištěno osvědčení o registraci vozidla, prakticky by to pro něj znamenalo pouze přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Pro policisty bylo rovněž komplikované v silničním provozu takové vozidlo identifikovat. Neexistovala ani žádná centrální evidence vozidel, u kterých došlo k zajištění osvědčení o registraci vozidla. Vracím se tedy zpět k oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu, které postrádá alternativu v případě zabránění v další jízdě s vozidlem. V současné době má policista pouze možnost provést odtah vozidla

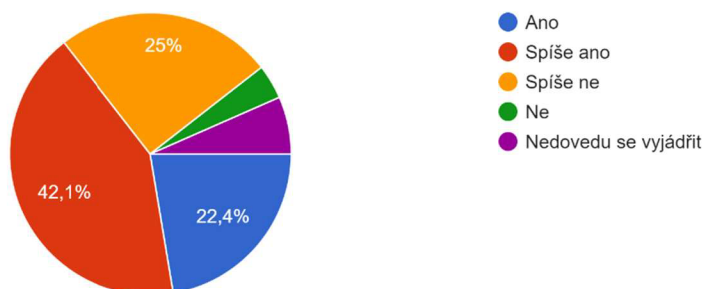
anebo na vozidlo umístit technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla. Obě tyto varianty mají několik omezení. V případě odtahování vozidla je to logistika spojená se zajištěním odtahového vozidla, zajištění odstavné plochy a dále logistiku spojenou s následným vydáváním vozidla z konkrétního místa. V případě technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla je pro policisty limitující zavazadlový prostor ve služebním vozidle. Technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla mají své limity z hlediska hmotnosti a rozměrnosti. Je nezbytné počítat i s různými druhy těchto technických prostředků určených například pro osobní automobily, terénní nebo nákladní vozidla. Další komplikace jsou spojeny s demontáží technického vybavení a rizikem úmyslného poškození technického prostředku. Jakou alternativu však zvolit? Logickou cestou je hledat způsob, který se bude vázat na omezení manipulace s vozidlem. Touto variantou může být odejmutí klíčů od vozidla. Pokud řidič nedisponuje klíči od vozidla je další jízda s vozidlem prakticky vyloučena, obzvláště za situace, kdyby je toto vozidlo uzamčeno a řidič do něj nemá přístup.

Další otázka se zaměřila na možnou alternativu u oprávnění zabránit v další jízdě s vozidlem s cílem potvrdit nebo vyloučit, že je takový směr správný. Jak již bylo uvedeno výše, vhodnou alternativou zabránění vozidlu v další jízdě, je odejmout řidiči klíče k vozidlu a vozidlo před řidičem uzamknout.

První z otázek cílila na vedoucí pracovníky a dotazuje se na hypotetickou situaci, ve které by měli policisté možnost jako alternativu u § 118a zákona o silničním provozu odejmout klíče od vozidla a toto vozidlo před řidičem uzamknout. K této hypotetické otázce se vyjádřilo 76 respondentů. Zde odpověď „Ano“ uvedlo 17 respondentů (22,4 %). Následuje odpověď „Spíše ano“, kterou uvedlo nejvíce respondentů, celkem se jednalo o 32 respondentů (42,1 %). Další odpovědí „Spíše ne“ uvedlo 19 respondentů (25 %). Odpověď „Ne“ uvedli 3 respondenti (3,9 %) a k tématu se nedovedlo vyjádřit 5 respondentů. Celkem tedy odpověď „Ano“ nebo „Spíše ano“ 49 respondentů (64,5 %).

Využívali by vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdyby měli možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že by odejmuli klíče od vozidla a vozidlo uzamkli?

76 odpovědí

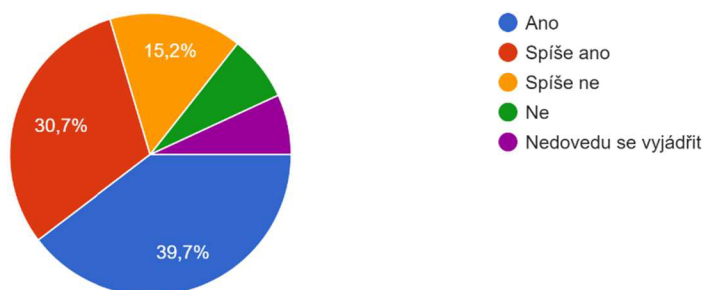


Graf č. 21: Otázka pro vedoucí pracovníky „Využíval byste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdybyste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že byste odejmuli klíče od vozidla a vozidlo uzamkli?“

Stejná otázka byla položena i řadovým policistům. Celkem bylo zaznamenáno 348 odpovědí. Na hypotetickou otázku, zda by oprávnění dle § 118a zákona o silničním provozu využívali, kdyby zde byla alternativa v podobě odejmutí klíčů od vozidla a uzamknutí vozidla, uvedlo 138 respondentů (39,7 %), že „Ano“. „Spíše ano“ uvedlo 107 respondentů (30,7 %). Následuje odpověď „Spíše ne“ s 53 odpověďmi (15,2 %). Vyložené negativně se vyjádřilo 26 respondentů (7,5 %). K danému tématu se nedovedlo vyjádřit 24 respondentů (6,9 %). Celkem hodnotilo návrh pozitivně 244 respondentů (70,4 %).

Využíval by jste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdyby jste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že by jste odejmul klíče od vozidla a vozidlo uzamkli?

348 odpovědí



Graf č. 22: Otázka pro řadové policisty „Využíval byste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdybyste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že byste odejmuli klíče od vozidla a vozidlo uzamkli?“

10.5. Činnost správních orgánů a jejich vliv na motivaci policistů

Otázky zde uvedené vychází z dlouhodobé absence relevantních statistických dat o činnosti správních orgánů. Dlouhodobě nejsou k dispozici údaje o tom, jak jednotlivé správní orgány ve věcech rozhodují. Hlavním cílem je odpovědět na otázku, zda mají jednotlivé organizační články služby dopravní policie náležitou zpětnou vazbu od správních orgánů alespoň na teritoriální úrovni. A současně potvrdit domněnku, že předávání informací ve směru od správních orgánů představuje v současné době problém pro zvýšení vymahatelnosti práva. Dalším samostatným bodem je otázka, zda se činnost správních orgánů podepisuje na frustraci samotných policistů a snižuje jejich motivaci k vykonávání práce.

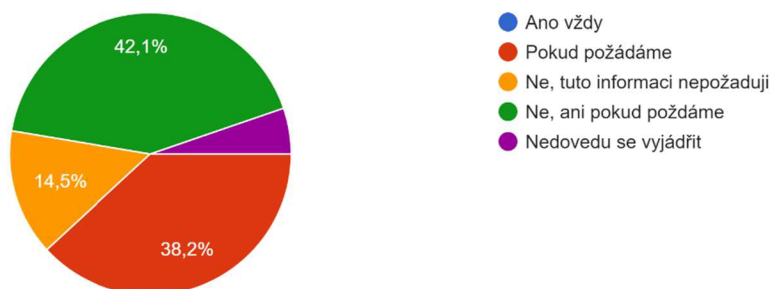
Otázky na spolupráci se správními orgány:

- a) Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?
- b) Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?
- c) Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánů (ORP) ve vašem teritoriu? Označte jako ve škole.
- d) Pociťujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?

První otázka se týká zpětné vazby správních orgánů o tom, jak bylo rozhodnuto v případě přestupků, které byly správním orgánům oznámeny policisty. Tak jako u předešlých otázek jsem se nejprve dotazoval vedoucích pracovníků. Zde nikdo z respondentů neoznačil odpověď „*Ano vždy*“. Odpověď „*Pokud požádáme*“ označilo 29 respondentů (38,2 %), následuje odpověď „*Ne, tuto informaci nepožadujeme*“, kterou označilo 11 respondentů (14,5 %). Za nejčastější odpověď je odpověď „*Ne, ani pokud požádáme*“, kterou označilo 32 vedoucích (42,1 %). Jako poslední možnost byla odpověď „*Nedovedu se vyjádřit*“. Tuto odpověď označili 4 respondenti (5,3 %).

Máte zpětnou vazbu od správního orgánu kam oznamujete přešupek, zda a jakým způsobem bylo o přešupku rozhodnuto?

76 odpovědí

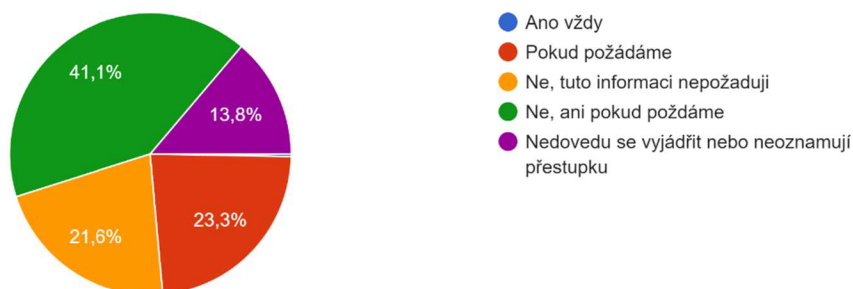


Graf č. 23: Otázka pro vedoucí pracovníky „Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přešupek, zda a jakým způsobem bylo o přešupku rozhodnuto?“

Stejná otázka byla položena i řadovým policistům. Celkem bylo zaznamenáno 348 odpovědí a odpověď „Ano vždy“ neoznačil žádný z respondentů. Odpověď „Pokud požádám“, označilo 81 respondentů (23,3 %). Odpověď „Ne, tuto informaci nepožaduji“ označilo 75 respondentů (21,6 %). Nejčastější odpovědí od řadových policistů byla odpověď „Ne, ani pokud požádám“. Tuto odpověď označilo 143 respondentů (41,1 %). Poslední možnou odpovědí byla odpověď „Nedovedu se vyjádřit nebo neoznamuji přešupky“ se 48 odpověďmi (13,8 %). Pokud z čísel odstraníme odpovědi těch respondentů, kteří se nedovedou k otázce vyjádřit, zůstává nám 300 odpovědí, ze kterých tvoří odpověď „ne, ani pokud požádáme“ 47,7 %.

Máte zpětnou vazbu od správního orgánu kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?

348 odpovědí



Graf č. 24: Otázka pro řadové policisty „Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?“

Nyní se dostávám k otázce, zda je pro policisty důležité, jakým způsobem rozhodl správní orgán u konkrétního přestupku, který byl ze strany Policie ČR oznámen. První sada odpovědí je od vedoucích pracovníků. Bylo zaznamenáno celkem 76 odpovědí. První odpověď „Ano, je to zásadní pro mou motivaci“ uvedlo 29 respondentů (38,2 %). Následuje odpověď „Ano, ale nepovažuji to zásadní pro mou motivaci“ s hodnotou 33 odpovědí (43,4 %). Předposlední možnou odpovědí v dotazníku u této otázky byla odpověď „Ne, ale nevadilo by mi vědět, jak bylo rozhodnuto“ s 13 hlasy (17,1 %). Poslední možnou odpověď „Ne, není to pro mě důležité“ označil pouze jeden respondent (1,3 %).

Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?

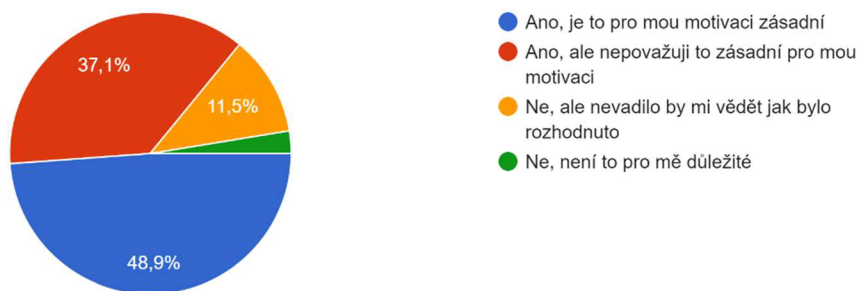
76 odpovědí



Graf č. 25: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?“

V případě řadových policistů bylo na shodnou otázku zaznamenáno 348 odpovědí. První varianta „*Ano, je to zásadní pro mou motivaci*“, byla označena největším počtem respondentů, jednalo se o 170 odpovědí, což představuje 48,9 % z celkového počtu odpovědí. Následuje otázka „*Ano, ale nepovažuji to zásadní pro mou motivaci*“, která se v počtu odpovědí umístila jako druhá v pořadí s celkovým počtem 129 odpovědí (37,1 %). Třetí i co do pořadí odpovědí byla odpověď „*Ne, ale nevdalo by mi vědět, jak bylo rozhodnuto*“. Tuto odpověď označilo 40 respondentů (11,5 %). Poslední možnou odpovědí byla odpověď „*Ne, není to pro mě důležité*“, tu označilo pouze devět respondentů (2,6 %).

Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?
348 odpovědí



Graf č. 26: Otázka pro řadové policisty „*Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?*“

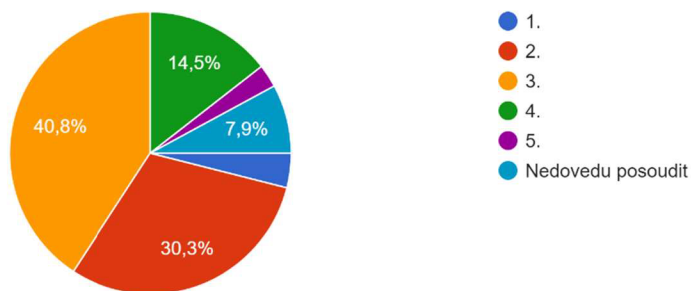
Následuje otázka zaměřená na subjektivní hodnocení činnosti správních orgánů jednotlivými policisty. Činnost správního orgánu bylo možné oznámkovat jako ve škole známkou od 1 do 5. Rovněž bylo možné uvést, že se respondent nedovede k danému tématu vyjádřit.

U vedoucích policistů bylo zaznamenáno 76 odpovědí. Známkou výborně činnost správních orgánů ve svém teritoriu ohodnotili 3 respondenti. To je 3,9 % z celkového počtu odpovědí. Následuje známka chvalitebně s počtem 23 zaznamenaných odpovědí (30,3 %), odpověď dobře, která je nejčastější odpovědí s 31 zaznamenanými hlasy (40,8 %). Odpověď s hodnocením dostatečně volilo 11 respondentů (14,5 %). Předposlední odpovědí bylo hodnocení

nedostatečně, kterou označili 2 respondenti (2,6 %) a k otázce se nedovedlo vyjádřit 6 respondentů (7,6 %).

Jak by jste ohodnotil obecně činnost správních orgánu (ORP) ve vašem teritoriu? Označte jako ve škole.

76 odpovědí

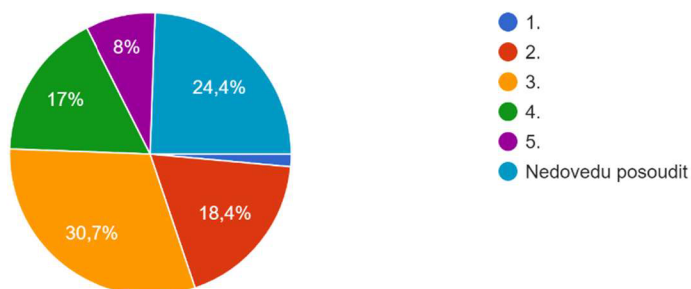


Graf č. 27: Otázka pro vedoucí pracovníky „*Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánu (ORP) ve vašem teritoriu? Označte jako ve škole.*“

Stejná otázka směřovala i na řadové policisty. U nich jsem zaznamenal celkem 348 odpovědí. Známkou výborně by činnost správního orgánu ve svém teritoriu ohodnotilo 5 respondentů (1,4 %). Známkou chvalitebně by činnost hodnotilo 64 řadových policistů (18,4 %), známkou dobře hodnotilo 107 respondentů (30,7 %). Známkou dostatečně činnost hodnotilo 59 policistů (17 %). Jako nedostatečnou hodnotí činnost správních orgánů 28 respondentů (8 %). Poslední odpovědí byla možnost, že policista nedovede uvedené posoudit. Tuto odpověď zvolilo 85 respondentů (24,4 %).

Jak by jste ohodnotil obecně činnost správních orgánů (ORP) ve vašem teritoriu? Označte jako ve škole.

348 odpovědí



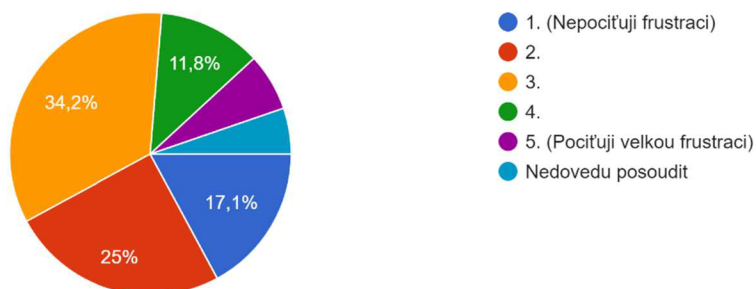
Graf č. 28: Otázka pro řadové policisty „*Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánů (ORP) ve vašem teritoriu? Označte jako ve škole.*“

Poslední otázka uzavírá sérii otázek vztahujících se ke spolupráci se správními orgány. Otázka je opět rozdělena pro vedoucí pracovníky a řadové policisty. Otázka se konkrétně týká pocitu frustrace z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupku, který jim byl ze strany konkrétního organizačního článku Policie ČR oznámen. Respondenti zde hodnotili stupnicí od 1 do 5, hodnocení za 1 se rovná stavu, kdy respondent nepocituje žádnou frustraci a hodnocení 5 značí velkou frustraci. Pro maximální objektivnost je jednou z možných odpovědí odpověď, že respondent nedovede vyjádřit.

Vedoucí odpověděli 76 krát. Známkou 1 (nepocitují frustraci) hodnotili ve 13 případech (17,1 %). Hodnocením za 2 hodnotilo 19 respondentů (25 %). Nejvíce zastoupeným hodnocením je hodnocení za 3, kde byla zaznamenána odpověď 26 respondentů (34,2 %). Následuje hodnocení za 4 s 9 hlasy (11,8 %). Hodnocení za 5 (pocitují velkou frustraci) uvedlo 5 respondentů (6,6 %). A na otázku nedovedli odpovědět 4 respondenti (5,3 %).

Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?

76 odpovědí

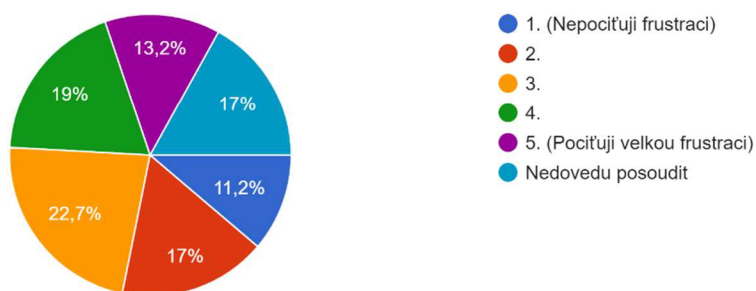


Graf č. 29: Otázka pro vedoucí pracovníky „Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?“

Stejná otázka byla uložena i řadovým policistům, u kterých bylo zaznamenáno 348 odpovědí. Hodnocení za 1 (nepocituji frustraci) uvedlo 39 respondentů (11,2 %). Hodnocením za 2 hodnotilo 59 respondentů (17 %). Nejčastější odpovědí je hodnocení za 3 se 79 hlasy (22,7 %). Následuje hodnocení za 4 s 66 hlasy respondentů (19 %) a hodnocení za 5 (pocituji velkou frustraci) ve 46 případech (13,2 %). Poslední možnou odpovědí byla odpověď „Nedovedu posoudit“, kterou označilo 59 respondentů (17 %).

Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?

348 odpovědí



Graf č. 30: Otázka pro řadové policisty „Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?“

Při porovnání odpovědí na uvedenou otázku je možné pozorovat rozdíl ve větší frustraci řadových policistů oproti vedoucím pracovníkům. To může být dáno

i osobní angažovaností při projednávání přestupku policisty přímo na místě spáchání. I přes tuto skutečnost je celkové hodnocení spíše pozitivní. V případě vedoucích pracovníků tvořilo hodnocení za 1 a 2 celkem 42,1 %. Hodnocení za 3 pak představuje hodnotu 22,7 % a hodnocení za 4 a 5 činí 18,4 %. U řadových policistů jsou výsledky odlišné především u většího zastoupení odpovědi „*Nedovedu posoudit*“. To může být dáno i absencí zpětné vazby od správních orgánů. Pokud policista neví, jak správní orgán rozhodl v konkrétní věci, nemůže logicky nad tímto rozhodováním pociťovat frustraci. Obdobná odpověď byla i v případě otázky „*Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánu (ORP) ve vašem teritoriu?*“ I zde byla zaznamenána velká část odpovědí ve smyslu, že se respondent nedovede vyjádřit. A především to koresponduje s odpovědí na otázku „*Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?*“, kde přes 54,9 % řadových policistů uvedlo, že nemají zpětnou vazbu z důvodu, že sami nepožádají anebo za situace, že požádají, tak jim informace není sdělena. I přes shora uvedené ale celkem 28,2 % respondentů nepociťuje frustraci anebo pociťuje jen malou frustraci. V případě zvýšené frustrace respondentů (řadových policistů) se jedná o 32,2 % respondentů. Což je o 13,8 % více, než tomu je u vedoucích pracovníků.

11. Mezinárodní komparace a zkušenosti ze zahraničí

Mezinárodní komparaci jsem vytvořil především v reakci na výsledky dotazníkového průzkumu, které obsahuje předešlá kapitola. Cestou organizace ROADPOL jsem oslovil jednotlivé policejní sbory zaměřující se na oblast dohledu v rámci bezpečnosti silničního provozu s otázkami, které cílí na jednotlivé oblasti vymahatelnosti práva. Otázky jsem formuloval tak, aby navazovaly na předešlý dotazníkový průzkum a také na teoretickou část práce, kde vyvstaly otázky, na které nebylo možné odpovědět dotazníkovým průzkumem. Mezinárodní komparace formou cíleného dotazníku byla zpracována začátkem března 2024 a na odpovědi byl respondentům poskytnut měsíc březen a duben.

Pro úplnost je nutné zde uvést co je vůbec ROADPOL. Jedná se o síť evropských dopravních policejních sil a je vedená vyššími policejními důstojníky. Organizace ROADPOL je primárně zavázána ke snižování počtu úmrtí a vážných zranění na

evropských silnicích. Členy jsou dopravní policejní síly různých evropských zemí, ale organizace je otevřená i pro země mimo Evropu, protože jak je uvedeno přímo ve sloganu ROADPOLu, při záchraně životů by neměly existovat hranice. ROADPOL také provádí různé kampaně a bezpečnostní operace.²⁴ Aktuálně má organizace ROADPOL 31 členů.

Otázky v rámci mezinárodní komparace:

- a) Má policie ve vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíče od vozidla?
- b) Pokud je odpověď pod písm. a) ano, je možné poskytnout právní úpravu definující toto oprávnění.
- c) Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?
- d) Musí být u vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?
- e) Pokud je odpověď pod písm. d) ano, je možné poskytnout právní úpravu, která toto upravuje?

Celkem na mezinárodní dotazníkový průzkum odpovědělo 25 zemí. Jednalo se o Finsko, Slovinsko, Německo, Švýcarsko, Švédsko, Maltu, Rakousko, Litvu, Nizozemsko, Francii, Španělsko, Slovensko, Turecko, Chorvatsko, Kypr, Srbsko, Lucembursko, Belgie, Polsko, Irsko, Bulharsko, Severní Makedonii, Maďarsko, Portugalsko a Rumunsko.

11.1. Oprávnění zabránit v jízdě a odejmutí klíčů od vozidla

Tato otázka navazuje na dotazníkový průzkum provedený mezi policisty služby dopravní policie a je detailně rozepsaný v kapitole 10.4. Mým cílem je odpovědět na otázky vzešlé v této kapitole. Tyto otázky se týkají především toho, zda se

²⁴ ROADPOL. *Roadpol*. Online. © 2020. Dostupný z: <https://www.roadpol.eu/index.php/about-roadpol>. [cit. 2024-04-16].

v zahraničí můžeme setkat s oprávněním policistů, případně jiných kontrolních složek zabránit řidiči, který je například pod vlivem alkoholu, v další jízdě odebráním klíčů od vozidla. Pokud je obdobná úprava zavedena i v zahraničí, je to podpůrný argument pro obdobnou úpravu i v České republice. Jak již bylo uvedeno výše, opověď zaslalo 25 států z 31, které jsou součástí organizace ROADPOL. Z dotazníkového průzkumu vyplývá následující.

Otázky formulované k tomuto tématu:

- a) Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?
- b) Pokud ano, je možné poskytnout právní úpravu definující toto oprávnění?

Anglický překlad otázek:

- a) Do the police in your country have the authority to prevent, for example, a drunk driver by seizing the keys to the vehicle?
- b) If so, is it possible to provide legislation defining this entitlement?

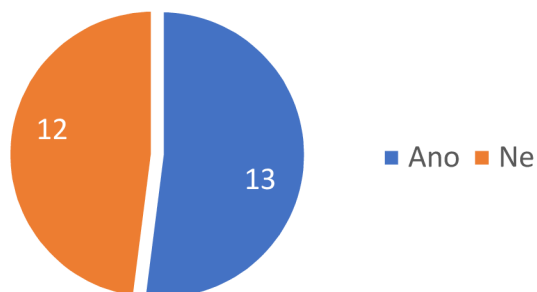
Odpovědi dle jednotlivých zemí na otázku a):

Země	Odpověď na otázku a)
Finsko	Ano
Slovinsko	Ne
Německo	Ano
Švýcarsko	Ano
Švédsko	Ano
Malta	Ne
Rakousko	Ano
Litva	Ne
Nizozemsko	Ne
Francie	Ano
Španělsko	Ano
Slovensko	Ne
Turecko	Ano
Chorvatsko	Ne
Kypr	Ano
Srbsko	Ne
Lucembursko	Ano
Belgie	Ano
Polsko	Ano
Irsko	Ne
Bulharsko	Ne
Severní Makedonie	Ano
Maďarsko	Ne
Portugalsko	Ne
Rumunsko	Ne

Tabulka č. 3: odpověď na otázku „*Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?*“

Z celkového počtu respondentů uvedlo 13 států ano a 12 států ne. Lze tedy potvrdit, že v případě zavedení takovéto možnosti i do českého právního řádu, by nebyla Česká republika v tomto oprávnění osamocená a navazovala by při tvorbě legislativy na zkušenosti ze zahraničí.

Odpovědi na otázku Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?



Graf č. 31: Odpovědi na otázku „Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?“

Při následném rozboru se nyní podíváme detailněji na vybrané země, které uvedly na otázku a) odpověď ano. V případě kladné odpovědi na první otázku byl požadavek na případné doplnění legislativy v konkrétní zemi pro detailnější seznámení se s touto úpravou.

Finsko k odpovědi ano dále uvedlo, že předmětné vychází z judikatury a není výslovně uvedeno v jejich právních předpisech.

V případě Spolkové republiky Německo mohou správní orgány a policie něco (věc) zajistit, aby odvrátily aktuální nebezpečí. Konkrétně se právní úprava nachází v § 26 Das Niedersächsische Polizei und Ordnungsbehördengesetz (NPOG).

V případě Švýcarska je oprávnění využíváno na základě obecné definice práce policie. Tedy, že policie pomáhá a poskytuje dopravní výchovu, předchází přestupkům, ohlašuje pachatele a ukládá pokuty v souladu se zákonem o správních pokutách.

Ve Švédsku nalezneme oprávnění v zákoně (1951:649) o trestání některých dopravních přestupků, na základě kterého může policista za účelem předcházení trestného činu dočasně zajistit klíče od vozidla nebo jiné věci pokud jsou nezbytné k cestě případně i samotné vozidlo. Za tímto účelem může policista fyzicky

prohledat osobu, která je podezřelá ze spáchání trestného činu nebo prohledat vozidlo.

Rovněž rakouští policisté mají možnost odebrat klíče od vozidla. V Rakousku je oprávnění upraveno v předpise o silničním provozu Straßenverkehrsordnung (StVO), konkrétně v § 5b odst. 1, kde je uvedeno, že *„Orgány silničního dozoru jsou oprávněny zabránit osobám, které jsou zjevně pod vlivem alkoholu nebo omamných látek (§ 5 odst. 1) nebo s obsahem alkoholu v krvi 0,5 g/l (0,5 promile) nebo více nebo s obsahem alkoholu v dechu 0,25 mg/l nebo více, aby řídily nebo řídily vozidlo. Za tímto účelem se v případě potřeby, v závislosti na situaci a typu vozidla, použijí donucovací opatření, jako je odebrání klíčů od vozidla, zamknutí nebo zastavení vozidla, použití technických překážek a podobně. Tato donucovací opatření musí být okamžitě zrušena, pokud osoba, vůči níž byla uplatněna, již není pod vlivem alkoholu nebo omamných látek a nebyla zbavena řidičského průkazu potřebného k řízení dotyčného vozidla v souladu s ustanoveními zákona o motorových vozidlech, nebo pokud jiná osoba, která není pod vlivem alkoholu, má v úmyslu řídit a řídit vozidlo.“*

Ve Francii nalezneme právní úpravu v L325-1 až L325-14 pravidel silničního provozu²⁵. A oprávnění je možné využít například v případech, kdy jsou zjištěny přestupky související s alkoholem, rychlostí, řízením bez řidičského průkazu, dále nedodržením pravidel silničního provozu spočívajícím v porušení bezpečné vzdálenosti v tunelu, vytvořením překážky v provozu, provozováním technicky nezpůsobilého vozidla nebo vozidla, na kterém je registrační značka, která nebyla vozidlu přidělena. Stejně tak za situace, kdy je vozidlo abnormálně hlučné nebo znečišťující. Pro veřejnost je možné k zabavování vozidel nalézt bližší informace na oficiálních internetových stránkách²⁶. Ve Francii je možné vozidlo odstavit z místa také tím způsobem, že s ním odjede samotný policista nebo četník.

Rovněž Španělsko umožňuje variantu zabránění v jízdě formou odejmutí klíčů od vozidla s cílem chránit řidiče a zabezpečit majetek. Uvedené upravuje Královský

²⁵ LÉGIFRANCE. *Code de la route*. Online. [2024]. Dostupné z: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159535/#LEGISCTA000006159535?lang=en. [cit. 2024-04-16].

²⁶ RÉPUBLIQUE FRANCAISE. *Immobilization of a vehicle*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F12914?lang=en>. [cit. 2024-04-16].

dekret 1428/2003 ze dne 21. listopadu, kterým se schvalují obecné dopravní předpisy pro aplikaci a vývoj vysloveného textu zákona o dopravě, provozu motorových vozidel a bezpečnosti silničního provozu, schválený královským legislativním dekretem 339/1990 ze dne 2. března, kterým se rozvíjí prováděcí pravidlo v těchto případech. Konkrétně článek 25 uvádí znehybnění vozidla, které výslovně cílí na situace, kdy je řidič pod vlivem alkoholu.

Překlad odstavců 1 a 2 článku 25:

1. V případě, že je výsledek zkoušek a analýz kladný, může agent-policista rovněž přistoupit k okamžitému znehybnění vozidla jeho zapečetěním nebo jiným účinným postupem, který zabrání jeho užívání, vyjma případu, kdy řízení může převzít jiná řádně pověřená osoba, která by zajistila vše, co je nutné k zajištění bezpečnosti provozu, a to včetně přepravovaných osob, zejména pokud se jedná o děti, starší osoby, nemocné nebo zdravotně postižené, vozidla samotného a jeho nákladu.

2. Vozidlo může být rovněž znehybněno v případě odmítnutí provedení testu na zjištění alkoholu (článek 70).

Turecko uvedlo, že je uvedené možné podle vybraných článků zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 2918.

V Lucembursku si policista může například vzít klíče od řidiče, ale to neznamená, že může řídit vozidlo. To není ojedinělá výjimka, při studiu zahraničních právních norem jsem zjistil, že možnost zabránit v další jízdě tím způsobem, že přímo policista odstaví vozidlo na vhodné místo tím způsobem, že ho přímo řídí, je ojedinělá. Takovou možnost má například policie nebo četnictvo ve Francii. Většina států odebráním klíčů sleduje pouze to, aby řidič nemohl bezprostředně pokračovat i přes to, že vozidlo zůstává na místě.

V Lucembursku oprávnění nalezneme v čl. 17 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno, že bez ohledu na trestný čin jsou příslušníci velkovévodské policie oprávněni znehybnit vozidlo na veřejných komunikacích, a to buď vytažením klíčků ze zapalování řidiči, nebo znehybněním vozidla pomocí mechanického systému. To platí za situace, kdy řidič řídí vozidlo a vykazuje závažné znaky vedoucí

k domněnce, že je pod vlivem alkoholu nebo drog nebo je podezřelý z užití léčivých látek toxických, uspávajících nebo psychotropních v dávce, která by mohla způsobit ohrožení nebo učinit provoz na veřejných komunikacích nebezpečným. Nebo trpí nemocemi a poruchami, které by mohly bránit jeho řidičským schopnostem a schopnostem, nebo obecně nemá fyzické vlastnosti, které jsou k řízení vozidla zapotřebí.

V případě Belgie je tato varianta možná u řidiče, který byl přistižen při řízení pod vlivem alkoholu nebo není držitelem řidičského průkazu. Zadržet klíče od vozidla může policie po dobu zadržovací lhůty, která například v případě řidiče, který nevládní řidičský průkaz trvá 6 hodin. Klíče mohou být dále zadrženy až na 12 hodin, pokud je řidič pod vlivem drog a nemá řidičský průkaz. Detailně předmětné upravuje zákon č. 16/03/1968: Silniční dopravní policie, Col 08/2006 revidovaný dne 25/05/2023 a Col 09/2006 revidovaný dne 25/05/2023.

V Polsku je úprava dosti obecná, dle vyjádření polských kolegů je v polském zákoně o silničním provozu ustanovení, které stanoví, že policista má právo zabránit osobě, která je opilá nebo pod vlivem drog, v řízení. Neexistuje však žádné ustanovení, které by výslovně stanovilo, že má právo odebrat řidiči klíče. Opatření je navrženo tak, aby byl rozsah možností zastavení vozidla široký.

11.2. Zpětná vazba orgánů projednávajících přestupky

Další otázka se týkala oblasti spolupráce se správními orgány, a to především na zpětnou vazbu správního orgánu k policii v případě rozhodnutí o přestupku, který byl oznámen kontrolním subjektem. Tato otázka vyvstala z dotazníkového průzkumu a cílem je dozvědět se odpověď, zda je obdobná situace s předáváním informací i v zahraničí, tj. absentuje-li stejně jako v České republice zpětná vazba správních orgánů vůči policii, která tento přestupek oznámila.

Otázka formulovaná k tomuto tématu:

Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?

Anglický překlad otázky:

If you are not competent to deal with an offence on the spot and you report it to administrative proceedings, do you have any feedback on how the case was decided?

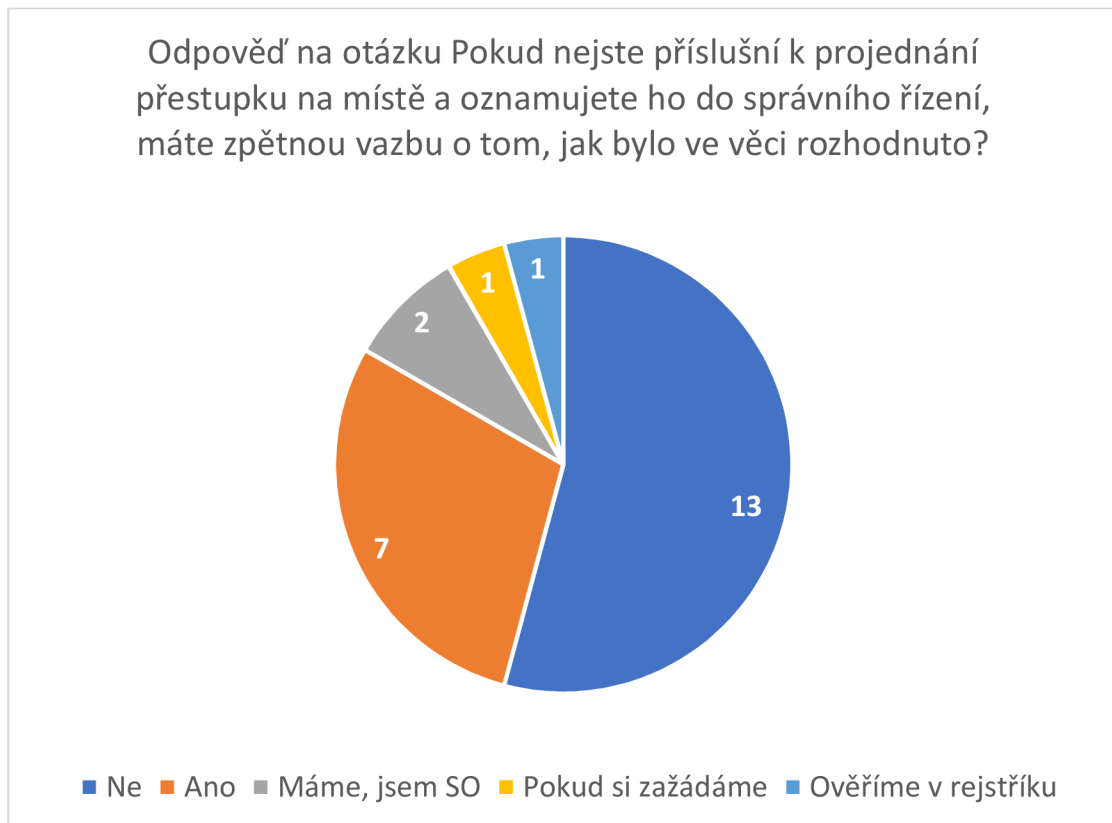
Celkem bylo osloveno 31 států a odpověď jsem obdržel od 24 z nich.

Země	Odpověď na otázku
Finsko	Ne
Slovinsko	Ne
Německo	Ne
Švýcarsko	Ne
Švédsko	Ne
Malta	Policisté jsou správní orgán
Rakousko	Ne
Litva	Ne, ale je možné ověřit v rejstříku
Francie	Ano
Španělsko	Jsme sami tímto orgánem
Slovensko	Ne
Turecko	Ano
Chorvatsko	Ano
Kypr	Ne
Srbsko	Ano
Lucembursko	Ne
Belgie	Ne
Polsko	Ne
Irsko	Ne
Bulharsko	Pokud si zažádáme
Severní Makedonie	Ano
Maďarsko	Ano
Portugalsko	Ano
Rumunsko	Ne

Tabulka č. 4: odpověď na otázku „Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?“

Z odpovědí vyplývá, že většina kontrolních subjektů nemá zpětnou vazbu o tom, jakým způsobem bylo v případě, který oznámili, rozhodnuto. Jedinými výjimkami jsou Portugalsko, Maďarsko, Severní Makedonie, Chorvatsko, Turecko, Srbsko a Francie. Do tohoto výčtu lze doplnit i Bulharsko, které uvedlo, že zpětnou vazbu mají, pokud o to výslovně zažádají. Policisté z Malty a Španělska na otázku odpověděli, že jsou v pozici správního orgánu a tudíž potřebné informace mají. To je diametrálně odlišné od Slovenska, které výslovně uvedlo, že policisté, kteří

přestupek oznámí, nemají zpětnou vazbu o tom, jak bylo v jejich případě rozhodnuto, a to i přes skutečnost, že na Slovensku je správní řízení stále plně v kompetenci policejního sboru. Za zajímavou lze považovat odpověď Litvy, která uvedla, že pro tyto účely je možné využít příslušné evidence. Celkem 12 zemí jasně uvedlo, že informace, o tom jak byl přestupek vyřešen, nemá.



Graf č. 32: Odpovědi na otázku „Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?“

11.3. Investování finančních prostředků z vybraných pokut zpět do bezpečnosti silničního provozu

V teoretické části jsem se věnoval obecně tématu činnosti prováděné pro zvýšení dopravně bezpečnostní situace. Z této části vyplývá, že v současné době je nezbytnou součástí kvalitního dohledu i náležitě technické vybavení, zejména s přihlédnutím k tomu, že aby bylo možné některá konkrétní porušení v souladu se zákonem pokutovat, musí být tato porušení potvrzena stanoveným měřidlem. Jedná se historicky o měřiče rychlosti nebo alkoholu. Nově však nejsou výjimkou i další technické prostředky pro kontrolu hmotnosti nebo technického stavu vozidel. Uvedené sebou přináší nutnost nemalých investic pro zajištění co

nejefektivnějšího dohledu. Policie ČR pro financování uvedené oblasti disponuje prostředky, které jsou jí přiděleny v rámci běžného rozpočtu Ministerstvem financí. Dlouhodobě jsou tyto finanční prostředky nedostačující pro financování nezbytného technického vybavení. To potvrzuje aktuální stav, kdy je drtivá většina vybavení pro zajištění dohledu financována nikoliv z rozpočtu Policie ČR, ale z Fondu zábrany škod, což je alternativní zdroj finančních prostředků. Díky tomuto fondu, který je upraven aktuálně zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, pořídila Policie ČR v minulosti například pistolové měřiče rychlosti, alkholestery, vozidla pro skrytý dohled, vozidla pro výjezdovou službu k dopravním nehodám, motocykly a řadu dalšího nezbytného vybavení. V tomto roce byl schválen nákup nízko rychlostních vah a dále například dodávkových vozidel pro skrytý dohled.

Klíčové je tedy odpovědět i na otázku, zda v zahraničí existuje i jiný zdroj finančních prostředků. Logicky se nabízí možnost využít finanční prostředky z příjmu pokut za dopravní přestupky.

Otázky formulová k tomuto tématu:

- a) Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?
- b) Pokud ano, je možné poskytnout právní úpravu, která toto upravuje.

Anglický překlad otázky:

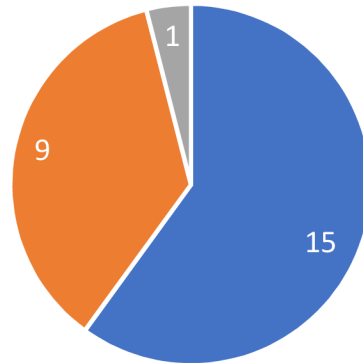
- a) By law, does the income from fines, or at least part of the income, have to be reinvested in road safety?
- b) If so, is it possible to provide legislation that regulates this?

Uvedené otázky byly rozeslány, stejně jako ty předešlé, 31 státům. Odpověď jsem obdržel od 25 z nich.

Země	Odpověď na otázku a)
Finsko	Ne
Slovinsko	Ne
Německo	Ne
Švýcarsko	Ne
Švédsko	Ne
Malta	Ne
Rakousko	Ano
Litva	Ano
Nizozemsko	Ne
Francie	Ano
Španělsko	Ano
Slovensko	Ne, ale připravuje se legislativa
Turecko	Ne
Chorvatsko	Ne
Kypr	Ne
Srbsko	Ano
Lucembursko	Ne
Belgie	Ano
Polsko	Ano
Irsko	Ne
Bulharsko	Ano
Severní Makedonie	Ne
Maďarsko	Ne
Portugalsko	Ano
Rumunsko	Ne

Tabulka č. 5: odpověď na otázku „Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?“

Odpovědi na otázku „Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?“



■ Ne ■ Ano ■ Ne, ale chystá se změna legislativy

Graf č. 33: Odpovědi na otázku „Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?“

Z celkového počtu respondentů uvedlo celkem 15, že se finanční prostředky vybrané na pokutách odvádí do státního rozpočtu a do bezpečnosti silničního provozu nejsou zpětně investovány. Jedna země, konkrétně Slovensko, uvedla, že se aktuálně připravuje legislativa, a to konkrétně úprava zákona o silničním provozu s tím, že 10 % z příjmu státu by se následně mělo investovat zpět do infrastruktury. Dalších 9 zemí odpovědělo ano, že jsou finanční prostředky z vybraných pokut alespoň částečně vraceny zpět do bezpečnosti silničního provozu.

Zde si blíže popíšeme odpovědi států, které v případě prvního dotazu uvedli ano, tedy, že alespoň část peněz z pokut jde zpět do bezpečnosti silničního provozu. Prvním z těchto států je Rakousko. V Rakousku uvedenou povinnost stanovuje Straßenverkehrsordnung (StVO), který stanoví, že výše pokuty má být vyčleněna na konkrétní účel. Uvedené nalezneme přímo v § 100 odst. (7) StVO: Pokuty, s výjimkou pokut podle odstavce 3a, se platí správci pozemní komunikace, na které byl spáchán správní delikt. Pokuty vybrané na silnicích, které jsou spolkové silnice podle článku 5 § 1 spolkového zákona Spolková sbírka zákonů I č. 50/2002, se platí spolkové vládě. Ve Vídni se za správce silnic, které nejsou spolkovými

silnicemi nebo byly určeny jako spolkové silnice podle § 5 § 1 spolkové sbírky zákonů I č. 50/2002, považuje spolková země Vídeň.

V místních oblastech s provinčními a obecními silnicemi mohou být vybrané pokuty rovněž rozděleny mezi provincii a obec v poměru k délce provinčních a obecních silnic, pokud se na tom provincie a obec dohodnou. Není-li v odstavcích 8, 9 a 10 stanoveno jinak, použijí se vybrané pokuty na údržbu silnic, na pořízení a údržbu zařízení pro sledování dopravy a na opatření pro sledování provozu, s výjimkou pokut vybraných na silnicích, které byly stanoveny jako spolkové silnice podle čl. 5 § 1 spolkové sbírky zákonů I č. 50/2002. V případě správního deliktu podle § 99 odst. 4 písm. h) se za správce vozovky považuje subjekt údržby silnice. Neexistuje-li takový správce, platí se pokuty instituci sociální péče v místě, kde byl správní delikt spáchán.

V Litvě toto konkrétně definuje zákon o financování programu údržby a rozvoje pozemních komunikací²⁷, kde článek 8 bod 3. stanovuje, že na financování programu jsou vyčleněny finanční prostředky z uhrazených nebo vybraných pokut za překročení stanovené rychlosti, evidovaných stacionárním zařízením pro evidenci porušení pravidel silničního provozu, instalovaným na komunikacích státního významu. Vláda nebo jí pověřená instituce stanoví postup při výplatě, správě a dohledu nad těmito prostředky. Litevská právní úprava tak umožňuje využít finanční prostředky z automatizovaných technických prostředků.

Ve Francii parlament odhlasoval zvláštní část finančního zákona, který zpětně financování umožňuje. Francouzská strana však současně dodává, že uvedené bylo kritizováno francouzským účetním dvorem. Více detailů je možné nalézt k tomuto tématu ve Veřejném hodnocení politiky bezpečnosti silničního provozu²⁸. Ve Francii byla v roce 2011 zřízena agentura ANTAI, která řídí, provozuje a modernizuje celý systém automatizovaných technických prostředků.

²⁷ TEISĖS AKTŲ REGISTRAS. *Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.A7D82E8EDC6B/asr>. [cit. 2024-04-16].

²⁸ COUR DES COMPTES. *Public road safety policy assessment*. Online. [2021]. Dostupné z: <https://www.ccomptes.fr/en/documents/58027>. [cit. 2024-04-16].

Ve Španělsku jsou příjmy z pokut využívány na financování bezpečnosti silničního provozu, prevenci dopravních nehod a pomoc obětem. A to na základě Královského legislativního nařízení č. 6/2015 ze dne 30. října, kterým se schvaluje konsolidované znění zákona o dopravě, provozu motorových vozidel a bezpečnosti silničního provozu. Finance získané ze sankcí za porušení zákona v rámci všeobecné správy státu jsou plně určeny na financování akcí a služeb v oblasti bezpečnosti silničního provozu, prevenci dopravních nehod a pomoc obětem těchto nehod.

Srbsko upravuje oblast financování přímo v zákoně o bezpečnosti silničního provozu²⁹. Zde je v článku 17. a 18 uvedeno:

Článek 17. Finanční prostředky z pokut za dopravní přestupky a hospodářské delikty předepsané předpisy o bezpečnosti silničního provozu patří do rozpočtu Republiky Srbsko. Finanční prostředky v rozpočtu Republiky Srbsko, které přiděluje ministerstvo vnitra, jsou vyčleněny na financování zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Příjmy z mezinárodních smluv a finančními prostředky od tuzemských i zahraničních právnických a fyzických osob, prostřednictvím darů, příspěvků a jiných druhů pomoci, jakož i z jiných zdrojů, lze v souladu se zákonem financovat zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Článek 18. Rozdělování a využívání finančních prostředků na financování zvyšování bezpečnosti silničního provozu se uskutečňuje v souladu se zákonem, který přijímá vláda na každý kalendářní rok na návrh ministra vnitra. Nedílnou součástí zákona uvedeného v odstavci 1 tohoto článku je Národní roční program zvyšování bezpečnosti silničního provozu, který obsahuje cíle, opatření a činnosti v rámci klíčových oblastí práce, způsoby realizace, termíny, finanční zdroje a odpovědné subjekty. Národní roční program pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu musí zahrnovat následující klíčové oblasti práce:

²⁹ PARAGRAF. *Zákon o bezbednosti saobraćaja na putevima*. Online. [2024]. Dostupné z: https://www.paragraf.rs/propisi/zakon_o_bezbednosti_saobracaja_na_putevima.html. [cit. 2024-04-16].

- 1) zlepšení dopravní infrastruktury z hlediska zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- 2) činnost koordinačního orgánu;
- 3) zlepšení dopravní výchovy a odborné přípravy;
- 4) preventivní a propagační činnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- 5) vědecko-výzkumná práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- 6) vybavení jednotek dopravní policie a dalších orgánů odpovědných za bezpečnost silničního provozu.

Národní roční program zvyšování bezpečnosti silničního provozu může zahrnovat i další aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

V Polsku stanoví zákon o silničním provozu³⁰ ze dne 20. 6. 1997, že peníze, které pocházejí z pokut za dopravní přestupky (pouze ty, které jsou uvedeny v zákoně), představují příjmy pro Státní silniční fond. Částky z pokut se používají k financování investičních úkolů souvisejících se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu na státních silnicích a výstavbou nebo rekonstrukcí státních silnic.

Obdobný fond můžeme nalézt i v Bulharsku. Pokuty za překročení rychlosti se vybírají do zvláštního fondu. Tento fond nakupuje vybavení pro dopravní policii a pro bezpečnost silničního provozu. Všechny ostatní pokuty jdou do státního rozpočtu.

Specifické je do značné míry i Portugalsko. Pokuty se zde odvádějí na zvláštní účet správního orgánu, ale nepřevádí se přímo na policii. Výnosy z pokut za přestupky proti zákonu o silničním provozu, jeho vyhláškám a doplňkovým právním předpisům se rozdělují takto:

- a) 40 % státu,

³⁰ GOV.PL. *Ustawa prawo o ruchu drogowym*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/web/cepik/ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym2>. [cit. 2024-04-16].

b) 30 % subjektu, v jehož působnosti byl správní delikt vydán;

c) 30 % Národnímu úřadu pro bezpečnost silničního provozu (ANSR);

Příjmy rozděljuje Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu (ANSR), přičemž částka přidělená státu představuje zdroj příjmů pro souhrnný státní rozpočet. Zbývajících 30 procent pro ANSR a 30 procent pro Národní republikánskou gardu jsou příjmy pro tyto dva subjekty a mohou být použity pro určité účely. Z 30 % přidělených Guarda Nacional Republicana, zkráceně GNR, tvoří 20 % na nákup různého vybavení a materiálů, nejen těch, které se týkají bezpečnosti silničního provozu.

Závěr

V úvodu jsem si vymezil hlavní cíl práce, kterým je zhodnotit stav vymahatelnosti práva při dohledu na bezpečnost silničního provozu, identifikování slabých míst a návrhy možných řešení pro zvýšení efektivity vymahatelnosti práva prováděného Policií ČR. Jelikož je pojem vymahatelnost práva širokým pojmem skládajícím se z dílčích částí, které jsou na sobě do značné míry závislé a navzájem se mohou ovlivňovat, bylo nezbytné se nejprve věnovat samotnému roztrídění oblastí spojených s vymahatelností práva. Nejprve se má práce věnovat teoretické oblasti, kde jsem popsal právní prostředí věnující se oblasti bezpečnosti silničního provozu. To považuji za základní kámen systému vymahatelnosti práva. Důvodem je především fakt, že v právním státě je možné zajistit dodržování právních předpisů kontrolními složkami pouze za situace, že tyto subjekty mají náležité kompetence definované přímo v právních normách. Následně jsem se zaměřil na aspekty spojené přímo s působením Policie ČR při zajišťování dohledu na silniční provoz. Nutno dodat, že Policie ČR a potažmo služba dopravní policie, která je přímo odpovědná za dohled v této oblasti, disponuje rozsáhlou statistikou přehledu o své činnosti. To považuji za důležité pro validaci nastíněných hypotéz. Činnost služby dopravní policie jsem rozčlenil do jednotlivých oblastí, které mají přímý vliv na vymahatelnost práva. Analýzou těchto oblastí jsem následně definoval kategorie, kterými jsou interní akty řízení, oblasti personálního zabezpečení včetně vzdělávání, nastavení organizační struktury, dále oblast technického vybavení a samotné plánování a organizování výkonu služby. Následně jsem syntézou právních předpisů upravujících oblast silničního provozu, především zákona o silničním provozu a výstupů z rozboru samotné činnosti služby dopravní policie, definoval základní nástroje pro oblast vymahatelnosti práva Policie ČR při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Jedná se o soubor základních oprávnění, které Policie ČR využívá pro danou oblast. Tato oprávnění jsem následně analyzoval z pohledu jejich využívání řadovými policisty služby dopravní policie za využití dostupných dat vedených Policií ČR. Z analýzy využívání oprávnění došlo k částečnému potvrzení mé původní hypotézy o stavu vymahatelnosti práva v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu. Obecně lze konstatovat, že činnost služby dopravní policie je

doložitelná data z dostupných evidencí, která je nutné posuzovat právě ve vztahu k aplikaci jednotlivých oprávnění Policie ČR a tím k systému vymahatelnosti práva. Následně jsem definoval analýzou dostupných údajů slabá místa a stanovil jsem si hypotézy, kterým jsem se dále věnoval ve výzkumné části práce. Praktickou část jsem rozdělil na dvě samostatné části. Nejprve na část, která se věnuje dotazníkovému průzkumu cílícímu na policisty služby dopravní policie, kterého se účastnilo celkem 424 respondentů, tedy 11,5 % celkového personálního stavu dopravních policistů. Na tento průzkum navazuje mezinárodní komparace provedená rovněž formou dotazníkového průzkumu uskutečněného zasláním dotazníku organizaci ROADPOL. V rámci tohoto dotazníku byly zaznamenány odpovědi od 25 států.

Z teoretické části vyplynulo několik skutečností. Pomineme-li samotné počty zjištěných a projednaných přestupků, definoval jsem první hypotézu nevyužití potenciálu automatizovaných technických prostředků, a tou je dlouhodobý personální vývoje služby dopravní policie. Dle doložených dat se personální stavy služby dopravní policie od roku 2004 prakticky nezměnily. V roce 2004 měla dopravní policie 3 573 policistů, na začátku roku 2024 pak disponovala 3 669 policisty. Jedná se o nárůst za toto období o pouhých 96 příslušníků. Pokud vezmeme v úvahu, že jen mezi lety 2016 a 2020 došlo k celkovému nárůstu intenzity silniční dopravy o cca 10 % (viz kapitola Dopravní prostředek), personální stavy policistů na tento nárůst adekvátně nereagují. Logickou alternativou, kterou lze pro zajištění dohledu využít, je například širší využití automatizovaných technických prostředků. Těch však Policie ČR využívá jen omezený počet. Jedná se primárně o 9 měřičů rychlosti. Z dostupných dat následně vyplývá, že jen za rok 2023 bylo zadokumentováno a oznámeno pomocí těchto zařízení přes 387 tisíc přestupků. Policisty v přímém výkonu pak bylo při měření rychlosti odhaleno celkem přes 168 tisíc přestupků. Pokud vezmu v úvahu, že měřičem rychlosti v počtu minimálně dvou kusů je vybaven každý základní organizační článek služby dopravní policie, dostávám se k bodu, kdy se měření samotnými policisty stává v mnoha ohledech limitující. Výhodou automatizovaných prostředků je, že lze využít především na rizikových místech, kde není možné ze strany Policie ČR dohled bezpečně zajišťovat. Dalším faktorem je, že tyto technické prostředky

nejsou závislé na lidech a fungují bez obsluhy. Uvedené údaje potvrzují, že Policie ČR plně nevyužívá potenciál automatizovaných technických prostředků. Při hledání možného řešení je problematickým bodem situace, že Policie ČR tyto měřiče nepožizuje a ty, které jsou Policií ČR využívány, jsou v majetku Ředitelství silnic a dálnic. Pro rozvoj automatizovaných technických prostředků je v současné době limitující absence finančních prostředků, což je možné vidět u rozdílného využívání měřičů rychlosti jednotlivými obecními nebo městskými policiemi. Možným východiskem by bylo nalezení systému financování, který by zajistil postupnou instalaci automatizovaných měřičů rychlosti i mimo intravilán obcí. To souvisí i s jednou z mých otázek prováděných formou dotazníkového průzkumu u samotných policistů a hypotézou, zda Policie ČR disponuje dostatečným technickým vybavením pro provádění přímého silničního dohledu. Otázka na toto téma byla formulována ve smyslu, zda policisté považují současný počet technické vybavení za dostatečný. Na uvedené téma tak jako u jiných otázek bylo možné využít dva zdroje dat. Jedním zdrojem jsou odpovědi vedoucích pracovníků, druhým zdrojem jsou odpovědi řadových policistů. V obou případech většina policistů hodnotila současný stav technického vybavení jako dostatečný a lze tak konstatovat, že technické vybavení minimálně pro přímý výkon služby je dostatečné. Na druhou stranu ti, kteří hodnotili stav technického vybavení jako nedostatečný, vnímají největší nedostatky u personálních kamer, zařízení Mobilní bezpečné platformy, služebních vozidel nebo jiném neuvedeném vybavení. Tedy i v samotném přímém výkonu služby panuje, ač v omezené míře, určitá nespokojenost se stavem technického vybavení. Pokud se vrátíme k hypotéze nevyužitého potenciálu u automatizovaných technických prostředků a obecně pořizování technického vybavení, je v této práci cílem nalezení možného řešení inspirací v zahraničí. V mezinárodní komparaci byla jedna z mých otázek zaměřena přímo na oblast zpětného financování. Mají-li jednotlivé státy zkušenost s návratem finančních prostředků vybraných za pokuty zpět do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Odpovědí bylo, že z celkového počtu 25 odpovědí, 9 států využívá zpětné financování. V dalším státě se aktuálně pracuje na právní úpravě, která by umožnila návrat části financí pro nákup nezbytného vybavení. Je tak evidentní, že některé země šly touto cestou, protože historicky řešily obdobný problém s nalezením finančních prostředků. V každém z těchto států jsem však

nalezl rozdíly v tom, z jakých přestupků nebo pro jaké účely jsou finanční prostředky využívány. Správný směr potvrzuje i skutečnost, že tyto země spojují návrat vybraných finančních prostředků za pokuty právě s automatizovanými technickými prostředky. Řešením na využití většího potenciálu automatizovaných technických prostředků je tak nalezení finančních zdrojů, které by zajistily nákup a údržbu měřicí techniky právě z výnosů za pokuty. Neobstojí zde argumentace, že se výběrem pokut sleduje honba za ziskem. Jsou to právě zkušenosti ze zahraničí, kde je obdobná praxe postavená nikoli na 100 % návratu peněz za pokuty, ale pouze jejich poměrné části, která je dostatečná pouze na obměnu a postupný rozvoj technického vybavení.

Dalším bodem, který jsem v průběhu práce vyhodnotil jako slabý, je nastavení systému vzdělávání u služby dopravní policie včetně systému předávání informací. Služba dopravní policie má dlouhodobě nastavený systém vzdělávání, ale je otázkou, zda je současný systém nastavený optimálně ve světle možných nových forem vzdělávání, jako je například pořádání webinářů nebo absolvování kurzů formou e-learningu. Z dotazníkového průzkumu vychází, že za nejvhodnější formu vzdělávání policisté považují vzdělávání přímo ve vzdělávacích zařízeních. Nejvíce je tato forma vzdělávání preferována řadovými policisty. Naopak tito policisté hodnotí jako nejméně preferovanou variantu vzdělávání formu on-line schůzek nebo e-learningu. Za vyrovnaný lze hodnotit názor vedoucích policistů, kteří sice nejvíce preferují e-learning, ale obecně se mezi výsledky nenachází velké rozdíly. Z toho lze dovodit závěr, že i přes inovativní způsoby vzdělávání, je stále minimálně u řadových policistů preferována forma vzdělávání přímou účastí ve vzdělávacím zařízení nebo forma předávání informací prostřednictvím služebních porad. To je jiný přístup než u vedoucích pracovníků, kteří jsou více nakloněni moderním způsobům vzdělávání. Z uvedeného vyplývá, že současný systém postavený primárně na systému vzdělávání ve vzdělávacím zařízení Jihlava je nastaven správně, a to minimálně u policistů z přímého výkonu služby. V systému vzdělávání však hraje důležitou roli i samotné předávání informací mimo vzdělávací zařízení, například formou přípisu od ŘSDP nebo uvnitř jednotlivých krajských ředitelství policie. Další hypotéza se tak týká oblasti spojené s předáváním informací, jako slabého místa v činnosti Policie ČR. Současný stav

předávání informací pozitivně hodnotí především vedoucí pracovníci, kritičtější jsou v tomto ohledu řadoví policisté. Ale i přes tuto skutečnost se převážná část hodnocení pohybuje u obou skupin v rozpětí známek jedna až tři. To tedy potvrzuje, že u služby dopravní policie je předávání informací nastaveno dobře. Ale i zde existuje prostor pro zlepšení, například za využití nové platformy MS Teams, která se začínají u Policie ČR využívat.

Jak jsem již uvedl, stěžejním bodem hodnocení úrovně vymahatelnosti práva je rozsah a využívání jednotlivých oprávnění. Další hypotézou je, že výčet oprávnění lze považovat za dostačující, lze však mít výhrady vůči konkrétním, již existujícím, oprávněním, především z pohledu aplikace v praxi. Za tímto účelem jsem položil otázky jak vedoucím, tak i řadovým policistům. Nejprve jsem se zaměřil na téma rozsahu oprávnění, zda jsou z pohledu policistů považována za dostačující. Pozitivně hodnotili současný stav oprávnění jak vedoucí, tak i řadoví policisté. Obě skupiny současný stav hodnotily převážně známkou za dvě (chvalitebně). U vedoucích pracovníků je situace vnímaná pozitivněji, u ostatních policistů je situace vnímána hůře, ale i přes tuto skutečnost se převážná část odpovědí pohybuje v rozmezí hodnocení výborně až dobře. Rozsah oprávnění lze tedy hodnotit jako dostačující. Co však využívání současných oprávnění? Dle sledovaných ukazatelů si lze vytvořit představu, jak často jsou konkrétní oprávnění využívána a potvrdit si částečně domněnku, zda jsou pro policisty snadná z hlediska aplikační praxe. Jedinou výjimkou je zabránění v jízdě dle § 118a zákona o silničním provozu. Toto oprávnění se totiž statisticky nesleduje. Pokud s tímto spojím nesnadný proces definovaný zákonem, dostávám se do situace, kdy je důvodné se domnívat, že toto oprávnění není plně využíváno. To bylo následně potvrzeno i dotazníkovým průzkumem. Jako náročné na využívání hodnotí v dotazníku toho oprávnění jak vedoucí, tak i řadoví policisté. Jako další aplikačně náročné oprávnění je oprávnění požadovat kauci, které je již statisticky sledováno. V případě kaucí došlo v průběhu psaní této práce již k několika zásadním změnám, které se pozitivně promítají na aplikační praxi. První je změna legislativy, která umožnila v případě nesložení kauce odebrat z vozidla registrační značky, což je výrazně jednodušší proces než zajištění celého vozidla a navazuje na zkušenost obdobného oprávnění, které mají policisté od roku 2022 v případě vymáhání

nedoplatků za dopravní přestupky. Dalším posunem u výběru kaucí je nově možnost využití platebních terminálů. Policie ČR na přelomu roku 2023 a 2024 přešla na nové platební terminály, které nejsou limitovány počtem účtů a je tak možné do terminálů doplnit i účty jednotlivých obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. To výrazně zjednodušuje proces a usnadňuje výběr kaucí (potvrzuje to i statistika za rok 2023). Obdobná zkušenost je například při výběru kaucí dle zákona o silniční dopravě, kde uvedené úspěšně funguje již několik let. Nyní se vrátím k oprávnění zabránit v další jízdě. V průzkumu jsem si potvrdil, že toto oprávnění je nejnáročnější na aplikaci. Dalšími otázkami jsem zjistil, že toto oprávnění je využíváno sporadicky v řádu jednotek měsíčně nebo dokonce jen v jednotkách případů za rok. Vedoucí uvedli, že dokonce v cca 20 % případů se oprávnění nevyužívá na konkrétním článku vůbec. Řadoví policisté pak upřesnili, že sami oprávnění spíše nevyužívají (ne anebo spíše ne v celkem 58,3 % z celkového počtu opovědí). Potvrdil jsem si tak hypotézu o tom, že toto oprávnění není ze strany policistů plně využíváno. Přistoupil jsem proto k definování nástrojů, které by zvýšily využívání oprávnění a zjednodušily proces popsany přímo v zákoně. Inspiroval jsem se zkušenostmi ze zahraničí, kde obdobné oprávnění existuje. Zabránění v jízdě je nástrojem, kterým dochází k omezení další jízdy s vozidlem. Současná právní úprava umožňuje provést zabránění odtahem vozidla nebo přiložením technického prostředku. To je však v mnoha ohledech limitující. V zahraničí existuje k těmto možnostem alternativa v podobě oprávnění odejmutí klíčů od vozidla a uzamknutí takového vozidla. V dotazníkovém průzkumu jsem proto policistům položil otázku, zda by uvedené oprávnění využívali více, pokud by zde byla i možnost odebrání klíčů od vozidla. Jejich odpovědi potvrdily jejich zájem, v případě vedoucích tuto možnost pozitivně hodnotilo přes 60 % respondentů a v případě řadových policistů to bylo dokonce cca 70 %. Úpravou právního předpisu a doplněním této možnosti by se mohlo dramaticky zvýšit využívání oprávnění. V zahraničí je odejmutí klíčů od vozidla a jeho uzamknutí využíváno u 13 z 25 oslovených států.

Závěrečným bodem je činnost policistů a jejich motivace vykonávat dohled na bezpečnost silničního provozu. Pokud jsem se zde zabýval výčtem oprávnění a nástrojů používaných policisty, je většina těchto oprávnění aplikována přímo na

místě a má okamžitý efekt. Výjimkami jsou případy, kdy jsou přestupky oznamovány příslušnému správnímu orgánu. Otázkou je, zda má následná činnost správních orgánů vliv na činnost policistů. Zda mají anebo chtějí mít, zpětnou vazbu o tom, jak rozhodl správní orgán v případě přestupků, které oznamují a jak obecně hodnotí policisté činnost správních orgánů ve svém teritoriu. Díky absenci statistických údajů o činnosti správních orgánů existuje hypotéza, že se činnost a chybějící informace od správních orgánů promítají na motivaci samotných policistů. Otázka zpětné vazby potvrdila, že ve více jak 40 % případů nedostanou základní články zpětnou vazbu, ani pokud o ni požádají. Na druhou stranu základní články ve více než 38 % případů zpětnou vazbu mají, pokud o ni požádají. Tyto odpovědi vedoucích pracovníků jsou však v rozporu s odpověďmi řadových policistů, kteří situaci vnímají kritičtěji. Obdobně jako vedoucí základních článků uvádí, že zpětnou vazbu nedostanou, ani pokud o ni požádají, ve více jak 41 % případů. Naopak zpětnou vazbu obdrží, pokud požádá pouhých 23 % respondentů. Z tohoto vyplývá, že většina základních článků nemá zpětnou vazbu i přes výslovný požadavek. Následuje otázka, jak je pro tuto situaci pro policisty demotivující motivující v jejich vlastní činnosti. V případě obou dotazovaných skupin je evidentní, že je tato informace zásadní pro motivaci policistů. V případě vedoucích 38 % uvedlo, že je to pro jejich motivaci zásadní a v případě řadových policistů to bylo dokonce skoro 50 % respondentů. Je tedy nepopiratelné, že informace o tom, jak bylo rozhodnuto, je pro policisty z pohledu jejich motivace důležitá. Důležitá je i informace, jak je vnímána ze strany samotných policistů subjektivně činnost správních orgánů. Převážná část respondentů hodnotí činnost správních orgánů jako průměrnou, což lze posuzovat spíše pozitivně v kontextu s absencí zpětné vazby. Pozitivně lze vnímat dále odpovědi na otázku, zda pocítují respondenti frustraci z práce správních orgánů. Z odpovědí nevyplývá větší míra frustrace. Lze konstatovat, že informace, jak bylo ve správním řízení rozhodnuto, je pro policisty zásadní, každopádně činnost orgánů nevnímají vyloženě negativně. Je však obvyklé, aby správní orgány zasílaly informaci o svých rozhodnutích i v zahraničí? Na to jsem se dotázal i kolegů ze zahraničí a odpověď je jednoznačná. Ve většině případů, celkem u 13 z celkem 24 států, nemají policejní složky informaci, jak bylo ve správním řízení rozhodnuto. Na druhou stranu v 7 státech takový mechanismus mají. Vhodným

řešením by mohlo být nastavení systému, který nebude vyžadovat spolupráci se správními orgány, ale i přes tuto skutečnost bude mít Policie ČR aktuální informace o konkrétních případech. V úvahu přichází úprava informačního systému a čerpání dat z Centrálního registru řidičů. Nedošlo by tak k zatěžování správních orgánů. Uvedená změna však vyžaduje zásah do legislativy a rozvoj příslušného registru. Přínosy jsou však zásadní a mohou pozitivně ovlivnit činnost policistů z pohledu jejich motivace.

Ve své práci jsem shrnul aktuální úroveň vymahatelnosti práva při dohledu na bezpečnost silničního provozu a věnoval se bodům, které v průběhu teoretické části vyvstaly jako problematické. Po detailním posouzení dostupných dat o činnosti služby dopravní policie je využívání nástrojů vymahatelnosti práva na vysoké úrovni. Mantinely, na které systém vymahatelnosti práva naráží a které jsem identifikoval v průběhu své práce, jsem popsal a navrhl možná řešení opírající se o výzkumnou část. Podařilo se mi tedy dosáhnout cílů, které jsem si na začátku práce předsevzal.

Seznam použitých pramenů

Použitá literatura

KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, 295 s., ISBN 978-80-7251-529-5.

GERLOCH, Aleš. Teorie práva. 2. vydání. Praha: Aleš Čadek, 2001. ISBN 80-8673-04-X.

MACHUTOVÁ, Marcela a kol. Století dopravní policie. 1 vydání. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 978-80-906693-8-3.

ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. Obecná část. 2 vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

ZOUBEK, Vladimír. Právověda a státopověda. 1 vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-239-4.

Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška MV č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., Vládní nařízení o provozu na silnicích, ve znění k 1. červenci 1953.

Příloha k usnesení vlády ze dne 29. dubna 2019 č. 295, kterým se o změně usnesení vlády ze dne 11. června 2007 č. 642, k Informaci o činnosti Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu za rok 2006.

Závazná pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Použité internetové zdroje

ACEA. *New car registrations by fuel type*. Online. [2023]. Dostupné z: <http://www.acef.cz/spoluprace/krizove.rizeni.pdf>. [cit. 16.4.2024]

CAMBRIDGE DICTIONARY. *Law enforcement*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/law-enforcement>. [cit. 2024-04-16].

COUR DES COMPTES. *Public road safety policy assessment*. Online. [2021]. Dostupné z: <https://www.ccomptes.fr/en/documents/58027>. [cit. 2024-04-16].

EVROPSKÁ KOMISE. *Bezpečnost silničního provozu v EU: počet mrtvých nižší než před pandemií, ale pokrok stále příliš pomalý*. Online. [2023]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_23_953. [cit. 2024-04-16].

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Archiv statistik registru silničních vozidel k 1.1.2023*. Online. [2023] Dostupné z: [https://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2022-\(k-1-1-2023\)](https://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2022-(k-1-1-2023)). [cit. 2024-04-16].

GOV.PL. *Ustawa prawo o ruchu drogowym*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/web/cepik/ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym2>. [cit. 2024-04-16].

LÉGIFRANCE. *Code de la route*. Online. [2024]. Dostupné z: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159535/#LEGISCTA000006159535?lang=en. [cit. 2024-04-16].

RÉPUBLIQUE FRANCAISE. Immobilization of a vehicle. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F12914?lang=en>. [cit. 2024-04-16].

PARAGRAF. *Zákon o bezbednosti saobraćaja na putevima*. Online. [2024]. Dostupné z: https://www.paragraf.rs/propisi/zakon_o_bezbednosti_saobracaja_na_putevima.html. [cit. 2024-04-16].

ROADPOL. *Roadpol*. Online. © 2020. Dostupný z: <https://www.roadpol.eu/index.php/about-roadpol>. [cit. 2024-04-16].

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Centrální sčítání dopravy 2020*. Online. [2023]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>. [cit. 16.4.2024].

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2023*. Online. [2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx>. [cit. 2024-04-16].

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR stav k 1.7.2023*. Online. [2023]. Dostupné z: https://rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_7_cr.pdf/be899481-571d-4a11-a578-4139fe14cdee?t=1695733946123. [cit. 2024-04-16].

TEISĖS AKTŲ REGISTRAS. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas. Online. [2024]. Dostupné z: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.A7D82E8EDC6B/asr>. [cit. 2024-04-16].

ÚŘAD VLÁDY ČR. *Závěrečná zpráva k novele zákona, kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony*. Online. [2024]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/services/download/attachment/KORNBSSGJV5N/>. [cit. 2024-04-16].

Seznam použitých obrázků

Obrázek č. 1: počet nově registrovaných vozidel v rámci EU, EHP a UK, zdroj: ACEA.

Obrázek č. 2: Dálniční a silniční sítě k 1. 7. 2023, zdroj: ŘSD.

Obrázek č. 3: statistika vývoje dopravních nehod od roku 1961 do roku 2023, zdroj: ŘSDP.

Obrázek č. 4: Reálné předpoklady vývoje usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehodí 2021-2030, zdroj: Ing. Lukáš Kadula, Centrum dopravního výzkumu v. v. i., prezentace Strategie BESIP 2021-2030.

Obrázek č. 5: Vývoj počtu usmrcených osob a předpoklad dle Strategie bezpečnosti silničního provozu, zdroj: ŘSDP.

Obrázek č. 6: Vývoj počtu těžce zraněných osob a předpoklad dle Strategie bezpečnosti silničního provozu, zdroj: ŘSDP.

Obrázek č. 7: Počet usmrcených osob v rámci EU (vyznačeno zeleně), zdroj: Evropská komise.

Obrázek č. 8: Organizační struktura služby dopravní policie k 1. 1. 2024.

Obrázek č. 9: Aktuální seznam míst osazených Policí ČR automatizovanými technickými prostředky pro měření úsekové rychlosti (stav k 4. lednu 2024), zdroj: ŘSDP.

Obrázek č. 10: Aktuální seznam míst osazených automatizovanými technickými prostředky zaznamenávání pomocí kamerového systému přestupků průjezdu vozidel na výstražné červené světlo na železničních přejezdech (stav k 4. lednu 2024), zdroj: ŘSDP.

Seznam použitých grafů

Graf. 1: Vývoj počtu obsazených míst u služby dopravní policie od roku 2004 do roku 2024 (data jsou vždy k 1. 1.), vstupní data jsou poskytnuta Odborem personálním Policejního prezidia ČR.

Graf č. 2: Vývoj počtu odhalených řidičů motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, data ŘSDP.

Graf č. 3: Výběr kaucí dle zákona o silničním provozu mezi lety 2010 až 2023, data ŘSDP.

Graf č. 4: Otázka „Jak dlouho sloužíte u Policie ČR?“.

Graf č. 5: Otázka „Kolik let z toho sloužíte u SDP?“.

Graf č. 6: Otázka „*Jaká je vaše pozice u SDP?*“.

Graf č. 7: Otázka pro vedoucí pracovníky „Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?“.

Graf č. 8: Otázka pro řadové policisty „Jakou formu vzdělávání (získávání nových informací) upřednostňujete?“.

Graf č. 9: Otázka pro vedoucí pracovníky „Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby?“.

Graf č. 10: Otázka pro řadové policisty „Funguje podle vás předávání informací, které potřebujete znát pro výkon služby?“.

Graf č. 11: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtesty atd.)?“.

Graf č. 12: Otázka pro řadové policisty „*Je z vašeho pohledu počet technické vybavení SDP dostatečný (vozidla, měřiče rychlosti, alkoholtesty atd.)?*“.

Graf č. 13: Otázka pro vedoucí pracovníky „Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?“.

Graf č. 14: Otázka pro řadové policisty „Počet, kterého technického vybavení SDP považujete za nedostatečný?“.

Graf č. 15: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?“.

Graf č. 16: Otázka pro řadové policisty „Je z vašeho pohledu dostačený rozsah oprávnění, které má Policie ČR v rámci dohledu na BESIP?“.

Graf č. 17: Otázka pro vedoucí pracovníky „Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?“.

Graf č. 18: Otázka pro řadové policisty „Které oprávnění je podle vás náročné na využívání?“.

Graf č. 19: Otázka pro vedoucí pracovníky „*Jak často se v rámci vašeho oddělení využívá oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?*“

Graf č. 20: Otázka pro řadové policisty „Využíváte vy osobně oprávnění dle § 118a (zabránění v jízdě)?“

Graf č. 21: Otázka pro vedoucí pracovníky „Využíval byste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdybyste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že byste odejmul klíče od vozidla a vozidlo uzamkl?“.

Graf č. 22: Otázka pro řadové policisty „Využíval byste vy osobně nebo vaši podřízení více oprávnění dle § 118a, kdybyste měl možnost zabránit v jízdě tím způsobem, že byste odejmul klíče od vozidla a vozidlo uzamkl?“.

Graf č. 23: Otázka pro vedoucí pracovníky „Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?“.

Graf č. 24: Otázka pro řadové policisty „Máte zpětnou vazbu od správního orgánu, kam oznamujete přestupek, zda a jakým způsobem bylo o přestupku rozhodnuto?“

Graf č. 25: Otázka pro vedoucí pracovníky „Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?“

Graf č. 26: Otázka pro řadové policisty „Je pro vás motivující vědět jakým způsobem rozhodl správní orgán u přestupku, který jste oznámil?“

Graf č. 27: Otázka pro vedoucí pracovníky „Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánů (ORP) ve vašem teritoriu? Oznamkujte jako ve škole.“

Graf č. 28: Otázka pro řadové policisty „Jak byste ohodnotil obecně činnost správních orgánů (ORP) ve vašem teritoriu? Oznamkujte jako ve škole.“

Graf č. 29: Otázka pro vedoucí pracovníky „Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?“

Graf č. 30: Otázka pro řadové policisty „Pocitujete frustraci z činnosti správních orgánů, které rozhodují o přestupcích, které jim oznamujete?“

Graf č. 31: Odpovědi na otázku „Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?“

Graf č. 32: Odpovědi na otázku „Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?“

Graf č. 33: Odpovědi na otázku „Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?“

Seznam použitých tabulek

Tabulka č.1: Celkové počty přestupků proti bezpečnosti silničního provozu v porovnání mezi roky 2022 a 2023, data ŘSDP.

Tabulka č. 2: Počty hodin měření rychlosti v obci a mimo obec, porovnání roku 2023 s rokem 2022, data ŘSDP.

Tabulka č. 3: odpověď na otázku „Má policie ve Vaší zemi oprávnění zabránit například opilému řidiči tak, že může zadržet klíčky od vozidla?“.

Tabulka č. 4: odpověď na otázku „Pokud nejste příslušní k projednání přestupku na místě a oznamujete ho do správního řízení, máte zpětnou vazbu o tom, jak bylo ve věci rozhodnuto?“.

Tabulka č. 5: odpověď na otázku „Musí být u Vás podle zákona příjem z pokut, nebo alespoň část příjmu investována zpět do bezpečnosti silničního provozu?“.