

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Úloha a činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního
provozu**

Bc. Lukáš Skiba

© 2018 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Lukáš Skiba

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Úloha a činnost policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Název anglicky

The role and activities of the Police of the Czech Republic in the field of road safety

Cíle práce

Cílem práce je zjistit, jakou úlohu vlastně hraje policie v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Co od ní společnost očekává a zda je schopná toto očekávání naplnit. Dále budou zkoumána jednotlivá oprávnění, která obdržela policie jako nástroj a kterým může působit na bezpečnost silničního provozu. Dále pak posouzení, zda jsou ji svěřená oprávnění dostatečná, aby dostala svým závazkům a zda je schopna je efektivně využívat.

Metodika

Práce bude rozdělena na teoretickou a praktickou část.

Teoretická část – Pojem silničního provozu. Analýza právních předpisů pro tuto oblast.

Praktická část: Statistika o počtu pokut a výši pokut v blokovém řízení.

V teoretické č. se uplatní zvl. metoda analýzy, komparace, rešerše, kompilační metoda, a popis.

V praktické části použij autor zvl. statistickou metodu, kvantitativní a kvalitativní zjišťování dat.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

silniční provoz, bezpečnost, přestupek , policie, sankce

Doporučené zdroje informací

01. Občanský zákoník, zák. č. 89/2012 Sb.
02. zák. 361/2000 Sb. o silničním provozu
03. zák. 500/2004 Sb., správní řád
04. zák. č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
05. zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
06. Kučerová, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. vydání. Leges. Praha 2011. ISBN: 978-80-87576-01-4
07. Hrdlička, P., Kněžínek, J., Mlsna, P. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikacích. Wolters Kluwer. Praha 2009. ISBN: 978-80-7357-477-2
08. Kučerová, H., Horzinková, E. Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou. Leges. Praha 2009 . ISBN: 978-87212-15-8.
09. Kopecký, Z., Pavlíček, K. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). vyd. Police history 2006. Praha. 351 s. ISBN: 8086477-32-0.
10. Bena, E., Hoskovec, J., Štikař, J.. Psychologie a fyziologie řidiče. Nakladatelství dopravy a spojů Praha. 1968, 326 s. OD-31-032-68

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Eva Kadlecová

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 24. 11. 2017

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 24. 11. 2017

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 07. 03. 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "**Úloha a činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu**" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22. 03. 2018

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval své vedoucí diplomové práce JUDr. Evě Kadlecové, za odborné vedení, cenné rady a pomoc při zpracování této práce.

Úloha a činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Souhrn

Diplomová práce analyzuje činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu, tak jak jí jsou dána oprávnění a povinnosti nejen zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a zákonem o Policii ČR, ale i dalšími právními předpisy či normami. Práce podrobně rozebírá dílčí činnosti policie. Dává pohled na samotnou problematiku nejen z pohledu policistů, ale i z pohledu ostatních účastníků silničního provozu. Zhodnocuje efektivitu jednotlivých opatření. Navrhuje další opatření k efektivnímu využití již zaběhlých systémů a k rozšíření spolupráce mezi jednotlivými složkami.

Klíčová slova:

bezpečnost, Policie ČR, doprava, dopravní nehoda, pozemní komunikace, přestupek, řidič, silniční provoz, statistická analýza, sankce

The role and activities of the Police of the Czech Republic in the field of road safety

Summary

The diploma thesis analyzes the activities of the Police of the Czech Republic in the field of road safety, as it is given authorizations and obligations set not only by both Act No. 361/ 2000 Coll. on Road Traffic, as amended, and by the Act on the Police of the Czech Republic, but also by other legal regulations or standards. The thesis analyzes in detail the partial activities of the Police. It provides an insight into the entire issues not only from the point of view of police officers, but also from the views of other road users. It evaluates the effectiveness of individual measures. It proposes further measures promoting efficient use of already existing systems, and those needed to extend cooperation among different components thereof.

Keywords:

safety, The Police of the Czech Republic, traffic, traffic accident, roads, offence committed, driver, road operation, statistical analysis, sanctions

Obsah

1. ÚVOD	11
2. CÍL PRÁCE A METODIKA	12
2.1. Cíl práce.....	12
2.2. Metodika	12
2.2.1. Statistické údaje	12
2.2.2. Právní rámec	14
3. STÁTNÍ SPRÁVA V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ..	15
3.1. Ministerstvo dopravy ČR	15
3.2. BESIP	15
3.3. Centrum služeb pro silniční dopravu	16
3.4. Obce	16
3.5. Obecní policie.....	16
3.6. Soudy	17
3.7. Správce pozemní komunikace.....	17
3.8. Jiné subjekty s vlivem na bezpečnost silničního provozu	18
4. EKONOMICKÝ POHLED NA DOPRAVNÍ NEHODY	22
5. NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	24
6. PRÁVNÍ ÚPRAVA BEZPEČNOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	27
6.1. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	27
6.2. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	28
6.3. Jiné právní normy.....	28
6.4. Mezinárodní dohody	28
6.5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES	29
6.6. Jiné normy.....	29

7. ÚLOHA A ČINNOST POLICIE ČR V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	30
7.1. Prevence.....	31
7.2. Represe	35
7.3. Šetření dopravních nehod a vedení statistik	35
7.4. Dopravní inženýrství	36
7.5. Spolupráce s jinými orgány státní správy	36
8. OPRÁVNĚNÍ A POVINNOSTI POLICIE ČR	37
8.1. Ukládání pokut.....	37
8.2. Trestné činy v dopravě.....	42
8.3. Měření rychlosti	44
8.4. Kontrola technického stavu vozidel	47
8.5. Kontrola alkoholu a jiných návykových látek	50
8.6. Kontrola komerční přepravy	55
8.7. Kontrolní vážení.....	59
8.8. Zhodnocení oprávnění policie.....	63
9. VYMAHATELNOST PRÁVA.....	65
9.1. Ukládání kaucí	65
9.2. Zákaz další jízdy, zabránění v jízdě, zajištění vozidla	69
9.3. Zadržení dokladů potřebných k provozu a řízení vozidla	72
9.4. Odebrání technické způsobilosti.....	73
9.5. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla.....	74
9.6. Alternativní řešení	77
10. HODNOCENÍ ČINNOSTI POLICIE	80
10.1. Efektivita práce policie	81
10.2. Ekonomický pohled	82

10.3.	Zásadní postavení Policie ČR	83
11.	VÝSLEDKY A DISKUZE	84
11.1.	Navrhovaná opatření	84
11.2.	Odpovědnost	84
11.3.	Spolupráce	85
11.4.	Efektivita	85
11.5.	Řízení a specializace	86
12.	ZÁVĚR	88
13.	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	89

1. ÚVOD

Problematika bezpečnosti silničního provozu je velmi populární, neboť se týká všech lidí, byť se někteří účastní silničního provozu pouze jako chodci. Dojde-li mezi účastníky ke střetu, dostávají se následky až fatální a často nevratné. Silniční provoz, ve kterém se všichni pohybujeme, lze považovat za velmi rizikové prostředí, ale toto prostředí navzdory jeho rizikovosti všichni potřebujeme a v dnešní době se bez něj moderní společnost již neobejde. Činnost složek, které působí v této oblasti, by měla směřovat ke snížení počtu dopravních nehod, popřípadě ke zmírnění jejich následků. Nehody v silničním provozu jsou velkou ekonomickou, ale i společenskou zátěží. Jednu z úloh v této oblasti má i Policie ČR. V následujících kapitolách bude podrobně rozebráno, jaká je úloha Policie ČR, zda její činnost a jakým způsobem opravdu působí ke snížení počtu či následků dopravních nehod a zda jsou dané možnosti dostatečné. Policisté jsou společností (prostřednictvím zákonných oprávnění) vybaveni mechanismy, jak na bezpečnost silničního provozu a především na narušitele této bezpečnosti působit. Dopady jejich působení se odráží v nehodovosti, což je nejpodstatnější ukazatel bezpečnosti silničního provozu. Je však nutné uvést, že nehodovost ovlivňují i jiné okolnosti, na které nemá policie žádný vliv. Česká republika se zavázala v rámci Evropské unie snížit počet dopravních nehod. Je nutné si položit otázku, zda je schopná za současných podmínek svému závazku dostát či ne.

2. CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1. Cíl práce

Cílem práce je zjistit, jakou úlohu vlastně hraje policie v oblasti bezpečnosti silničního provozu, co od ní společnost očekává a zda je schopna toto očekávání naplnit. Dále budou zkoumána jednotlivá oprávnění, která obdržela policie jako nástroj a kterými může působit na bezpečnost silničního provozu. Práce posoudí, zda jsou policii svěřena dostatečná oprávnění, aby obstála svým závazkům a zda je schopna je efektivně využívat.

Dále pak začlenění úlohy policie jako takové mezi ostatní orgány státní správy, které v dané problematice působí a mají, ať už přímo či nepřímo, vliv na bezpečnost silničního provozu. Zhodnotí skutečnou efektivitu práce policistů v bezpečnosti silničního provozu, a to jak z hlediska ekonomického, tak i samotný dopad jejich činnosti na bezpečnost.

Cílem je navrhnout taková opatření, která minimalizují případné rozpory či zefektivní samotnou činnost Policie ČR.

2.2. Metodika

Předkládaná práce je zpracována na základě studia statistik policejní činnosti, statistik nehodovosti, odborné literatury z oblasti dopravy a bezpečnosti silničního provozu, platné právní úpravy, judikatury v dané oblasti, ale také z internetových zdrojů Centra dopravního výzkumu, Centra služeb pro silniční dopravu, z vlastních šetření a dalších zdrojů a v neposlední řadě i z vlastní zkušenosti. Podkladové údaje byly získány z Ministerstva dopravy ČR, Českého statistického úřadu a ze statistik Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

2.2.1. Statistické údaje

Statistické údaje v této oblasti zajišťuje Policie ČR, zvláště pak Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Povinnost vést statistiku dopravních nehod je dána policii zákonem o silničním provozu¹. Se statistikami nehodovosti pracuje Ministerstvo dopravy, BESIP či centrum dopravního výzkumu. Základní **statistické rozdělení dopravních nehod** je podle jejich závažnosti. Závažnost je rozdělena do tří skupin. Tou

¹ § 123 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích

nejméně závažnou skupinou jsou dopravní nehody, při kterých nedošlo ke zranění. Tedy nehody pouze s hmotnou škodou. Statistika počtu těchto nehod je nejméně přesná, neboť ne každá nehoda je policii nahlášena. Druhou skupinou jsou **nehody se zraněním**. Ty se dále rozdělují na nehody s **lehkým zraněním a s těžkým zraněním**. Rozdělení zde ovlivňuje doba, po kterou je zraněný omezen v běžném způsobu života. Lehká zranění do šesti týdnů, těžká zranění nad šest týdnů omezení běžného způsobu života. Nezávažnější skupinou jsou **nehody se smrtí**. Ty se dále rozdělují na nehody se smrtí do 24 hodin od dopravní nehody a do 30 dní od dopravní nehody. Statisticky jsou rozděleny i příčiny dopravních nehod dle příčiny zavinění.

Další statistické údaje se týkají počtu zjištěných a vyřešených porušení. V našem případě přestupků v dopravě. Vést tuto statistiku má policie povinnost² teprve od 1. 7. 2017. Stejně tak vyplývá tato povinnost pro ostatní správní orgány. **První** statistické údaje za sledované období budou k dispozici v **březnu 2018**. Policie však vedla statistiku přestupků mnohem dříve před danou povinností. Statistické údaje jí sloužily především k vnitřním účelům, jako je hodnocení pracovního vytížení, efektivity a vyhodnocení náplně pracovní činnosti. Konkrétní statistické údaje se však uvnitř policie dle zaměření její činnosti liší. To způsobuje v některých případech určitou **nepřesnost**. Další a velice **přesnou statistiku vede Ministerstvo dopravy ČR**. Tato statistika není postavena na principu sankcí za protiprávní jednání, tedy nejsou v ní podchyceny všechny přestupky a trestné činy v dopravě. Statistika vychází z počtu uložených bodů v bodovém hodnocení řidiče³. Chybí zde tedy ta jednání, za která se nepřipisují řidiči trestné body. Zato **evidence jednání s trestnými body je velice přesná**. Ministerstvo dopravy ji vydává čtvrtletně a je volně dostupná na internetových stránkách Ministerstva dopravy ČR.

Statistiku těch nejzákladnějších údajů je možno získat **dálkovým přístupem** přímo na internetových stránkách Českého statistického řádu. V případě, že informace či statistické údaje nejsou dostupné, lze využít individuální způsob k jejich získání. Tímto individuálním způsobem je myšleno vyžádání si konkrétní informace od subjektu, který danou informací disponuje či by jí mohl disponovat. Toto oprávnění je dáno zákonem č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

² § 110 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

³ Hlava V. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích

2.2.2. Právní rámec

Činnost policie, stejně jako i jiných organizačních složek státu, musí být vždy v souladu se zákonem. Veškerá její činnost a oprávnění jsou popisovány s odkazy na jednotlivé **zákony**. Pouze se zákony se však v této práci nelze spokojit. K pochopení samotné činnosti a úlohy policie je nutné nahlédnout i do zákulisí. V tomto případě do zákulisí jednak tvorby zákonů a jednak jejich výkladu a užití v praxi. V českém právním systému vykládá zákony pouze soud. **Soudní judikáty**, jsou v této práci použity jako opora pro v této práci uvedená tvrzení. Soudní judikáty nejen že reprezentují názor soudu, ale jsou i obrazem praxe či směru, kterým je nutné se v dané situaci ubírat.

V případě nutnosti výkladu zákona však nelze vždy čekat, až vydá soud v dané věci rozhodnutí, kterým by bylo možné se řídit. Proto je nutné se uchýlit k dalším možnostem k osvětlení celé situace. Mezi tyto další možnosti patří **důvodové zprávy k zákonům**, které nám pomáhají pochopit záměr zákona. Rozhodně zde není psáno, že by zákon byl nesrozumitelný, ale ne vždy je v možnosti zákonodárce obsahově pojmout všechny možné varianty skutečností či nastalých situací. Z důvodové zprávy však vyplývá záměr, který je zákonem upraven. Právní síla důvodové zprávy není sice nijak definována, ale nelze ji opomenout a i soudy ve svých rozhodnutích se o ni opírají.

Dalším faktorem jsou **stanoviska** jednotlivých **ministerstev**. Ministerstvo jako takové má na případnou nesrovnalost mnohem rychlejší reakci než soud. Svá stanoviska vydává v případě, že samo ministerstvo shledá nutnost usměrnění v dané věci či na cizí podnět. Nutno dodat, že ministerstvo se svým stanoviskem je v postavení nejvyššího správního orgánu a **jeho stanovisko je pro podřízené správní orgány závazné**.

V neposlední řadě je možné si jít pro radu do **odborné literatury**. V případě zákonů jsou to především **zákony s komentářem**. Jednotlivé paragrafy zákona obsahují v takovéto literatuře nejen právní názor autora, ale zobrazují i souvislosti s jinými právními normami, s evropským právem, judikáty či s uvedenými důvodovými zprávami. Vzhledem k tomu, že se jedná o tištěnou podobu zákona, je nutné si vždy dát pozor na aktuální znění zákona.

3. STÁTNÍ SPRÁVA V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Policie není jediná, která působí na bezpečnost silničního provozu. Její činnost je však společností nejvíce vnímána a je jí přisuzována nejvyšší zodpovědnost. Činnost policie pak působí na bezpečnost přímo v silničním provozu. Obdobné pravomoci využívají však i jiné organizační složky státu s vyšším či nižším zastoupením využití.

3.1. Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo dopravy zde hraje svou roli jako gestor zákona o silničním provozu, tedy předpisu, který obecně stanoví podmínky mající vliv na bezpečnost, tedy jak pravidla chování jednotlivých účastníků silničního provozu, tak možné kontrolní mechanismy či postihy za porušení daného chování. Nutné je však uvést, že zákon jako takový a jeho změny, prochází standardním legislativním procesem, kdy předkládaný návrh se v rámci legislativního procesu mění a to někdy i zásadním způsobem, který je od zamýšlené úpravy naprosto odlišný. Ministerstvo dopravy je dále vázáno mezinárodními normami, úmluvami, či nařízeními, kterými je Česká republika vázána (např. Úmluva o silničním provozu, Vídeň 1968⁴, Mezinárodní dohoda o přepravě nebezpečných věcí ADR⁵). Za jeho další zásadní postavení můžeme považovat roli nejvyššího správního orgánu ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a samozřejmě roli státního odborného dozoru. I přesto, že zákon může vykládat pouze soud, mezi činnostmi ministerstva patří i vydávání stanovisek pro tuto oblast.

3.2. BESIP

BESIP je samostatné **oddělení ministerstva dopravy**, které provádí prevenci formou působení na lidského činitele. Na cílový subjekt působí především prostřednictvím mediálních kampaní, ale i individuálním přístupem jednotlivých koordinátorů BESIPu, dopravní výchovou a v neposlední řadě sítí dopravních hřišť. Cílovou skupinou nejsou jen řidiči, ale především mládež.

⁴ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb., m. s., Úmluva o silničním provozu

⁵ Vyhláška č. 64/1897 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

3.3. Centrum služeb pro silniční dopravu

Centrum služeb pro silniční dopravu je **státní příspěvková organizace** zřízená **Ministerstvem dopravy ČR**. Jeho činnost je vymezena zřizovací listinou. Mezi tyto činnosti patří provádění silničních kontrol v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Policií ČR, celními úřady, krajskými úřady a obecními úřady. Tyto činnosti mohou výše uvedené kontrolní subjekty provádět samostatně, mezi ně patří například: kontrolní vážení, kontrola přepravy nebezpečných věcí či kontrola technického stavu vozidel. Dále se stejně jako BESIP podílí na dopravním vzdělávání. Další jeho činnosti už nesouvisí přímo z bezpečností silničního provozu, jedná se především o tvorbu informačních systémů, tisk formulářů, distribuci registračních značek vozidel, nebo provádění analýz.

3.4. Obce

Obcím, tedy spíše obecním úřadům, přesněji však orgánům obce s rozšířenou působností je podle zákona o silničním provozu dáno hned několik oprávnění v souvislosti s bezpečností a plynulostí silničního provozu. Mezi nejpodstatnější z nich patří **stanovení místní a přechodné úpravy** silničního provozu na silnicích II. a III. tříd, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích. Dále pak **projednává přestupky** proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a provádí **prevenci** v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Obce mají tedy z hlediska zákona o silničním provozu největší možnosti vlivu na bezpečnost silničního provozu. Dopravní režim v jimi spravovaném území je pak zcela v jejich gesci. Ze všech složek, které postihují nedodržení pravidel silničního provozu, pak mají právě obce k dispozici nejširší rozsah sankcí za konkrétní porušení, stejně tak mohou uložit i nejpřísnější sankce. Nejpřísnější sankcí se v tomto případě rozumí zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

3.5. Obecní policie

Strážníci obecní policie jsou **zaměstnanci obcí**. Oproti jiným orgánům obce mají však zvláštní oprávnění, která vyplývají z titulu jejich funkce. Rozsah těchto oprávnění se často mění a v průběhu několika let se tímto změnila i možnost jejich vlivu na bezpečnost silničního provozu. Veřejnosti nejznámější změny pak spočívaly v oprávnění měřit rychlost. Oprávnění měřit rychlost nebylo původně zákonem upraveno a názory na toto oprávnění se lišily. Úpravou zákona o silničním provozu bylo toto oprávnění jasně definováno i pro

obecní policii. V současné době toto oprávnění má, je však podmíněno součinností s Policií ČR a samostatně měřit nemůže. Další její oprávnění v oblasti silničního provozu má pak vliv především na plynulost silničního provozu spíše než na bezpečnost, a to v podobě kontroly dodržování zákazových značek, především pak zákazů vjezdu do center měst a kontroly parkování. Její **pravomoci** jsou **omezeny** pouze na **území** daného **města**, ve kterém působí.

3.6. Soudy

Ať už zákonodárce zamýšlel úpravu provozu na pozemních komunikacích jakkoliv, jediný kdo je příslušný k **výkladu zákona** je soud. I přesto, že v našem státě nemáme precedentní právní systém, jsou stanoviska nadřízeného soudu v soudnictví závazná pro soudy nižšího stupně. Rozsudky soudu, zvláště pak Nejvyššího správního soudu, slouží jako opora při rozhodování nejen soudům, ale i správním orgánům. Jako příklad lze uvést Rozhodnutí nejvyššího správního soudu týkající se bodového hodnocení řidičů, jako jednoho z nástrojů, jehož zavedení mělo za úkol zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích a zajistit tak pokles nehodovosti. Nejprve Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí č. 2 AS 19/2009-93, ze dne **10. 12. 2009** podpořil záměr navrhovatele bodového systému, tedy Ministerstva dopravy ČR tak, jak je uvedeno v důvodové zprávě ke změně zákona, kterou se bodový systém zavedl, tedy že **bodový systém není forma trestu**. Poté Nejvyšší správní soud v rozšířeném senátu dne **30. 9. 2015**, čj. 6 As 114/2014-55, rozhodl, že **záznam** stanoveného počtu **bodů je druhem trestu**. Změny v rozhodování soudu, či výklad zákona, má pak vliv i na rozhodování jiných správních orgánů. Dále soud, zejména pak soudy nižšího stupně, působí represivně, neboť jim přísluší **projednávat trestné činy v dopravě**. Mezi ty nejčastější pak patří jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, ale také ublížení na zdraví, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní, či obecné ohrožení.

3.7. Správce pozemní komunikace

Ředitelství silnic a dálnic, krajské úřady a obce, ti všichni vystupují jako správci pozemních komunikací. Jejich činnost v tomto ohledu souvisí především s **výstavbou a údržbou pozemních komunikací** a se stanovením místní úpravy **dopravního značení**. Kvalita povrchu vozovky úzce souvisí přímo se silničním provozem. Jednak dochází vlivem nerovností k vyššímu opotřebení podvozku vozidla, který má vliv na stabilitu vozidla, dále pak na brzdnou dráhu a ovladatelnost vozidla. Nejvíce se činnost údržby projevuje zejména

v zimním období, kdy je nutné odklízet z vozovky napadaný sníh a bránit námraze na vozovce. Neupravená, nebo nevhodně upravená vozovka zvyšuje náročnost na samotné řízení vozidla a ovlivňuje jízdní vlastnosti vozidla.

Další činnost spočívá ve **výstavbě bezpečnostních prvků** na pozemní komunikaci a jejich údržbě. Mezi tyto bezpečnostní prvky patří především svodidla, která mají zabránit vozidlu v případě nezvladatelnosti opustit vozovku a snižují tím možné následky dopravní nehody. Dalšími bezpečnostními prvky jsou například zpomalovací retardéry, které slouží především k ochraně nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, jako jsou děti či starší osoby. To souvisí i s budováním přechodů, popřípadě míst určených k přecházení pozemní komunikace na vhodném místě a s dalšími bezpečnostními doplňky, jako je právě zmiňovaný retardér, popřípadě semafor umístěný k přechodu pro chodce, osvětlení samotného přechodu za snížené viditelnosti či vybudování ochranného ostrůvku. A v neposlední řadě je nutné se zmínit o **vodorovném dopravním značení**, které v případě snížené viditelnosti, zvláště pak za mlhy, slouží jako podstatná pomůcka řidiči ke správnému vedení vozidla, neboť okraj vozovky není vidět a pouze označená krajnice či středová dělicí čára vypovídá o tvaru komunikace a pomáhá tak řidiči udržet vozidlo bezpečně na silnici či ve svém jízdním pruhu. Dále pak **umístění dopravního značení**, které má za úkol upravovat chování řidičů, musí být srozumitelné, efektivní a smysluplné. Média v tomto případě často upozorňují na přemrštěné dopravní značení na našich silnicích, zvláště pak ve velkých městech, kde se řidič může na poměrně malém úseku silnice setkat s desítkami dopravních značek, což může způsobit obtížnější pochopení dopravního režimu.

3.8. Jiné subjekty s vlivem na bezpečnost silničního provozu

Tyto další subjekty se podílejí na bezpečnosti silničního provozu nepřímou. Znamená to, že jejich činností není přímo působit na bezpečnost silničního provozu, ale i přesto ji ovlivňují a to někdy pouze za určitých podmínek. Míra samotného ovlivnění souvisí pak s konkrétním jednáním řidiče a nebezpečnosti lze předcházet i jinak. To je však spojeno s vyšším úsilím, s možným zhoršením plynulosti silničního provozu, nebo psychickým popřípadě fyzickým nepřiměřeným zatížením řidiče či vyšší finanční náročností. Mezi ty důležité, hlavně vzhledem k následkům dopravních nehod, patří **Správa železniční dopravní cesty**. Mezi činnosti této státní organizace patří údržba, zajištění provozuschopnosti, opravy a modernizace železniční dopravní cesty. Patří tedy mezi její

činnosti i výstavba, modernizace a provozuschopnost železničních zabezpečovacích systémů, tedy míst kde se železnice kříží s pozemní komunikací. Tyto místa bývají častými místy dopravních nehod. Nehody silničních vozidel s drážním vozidlem mají často závažné následky, ať už na straně lidského zdraví, či po ekonomické stránce, kdy taková dopravní nehoda znamená často výluky na trati v délce i několika hodin. Samozřejmě nelze zde jednoznačně říci, že by vina za tyto nehody byla na straně provozovatele tratě, ale je rozhodně nutné zdůraznit, že právě prevence zde hraje důležitou roli.

Prevence je v tomto případě záležitostí ekonomickou, neboť spočívá zejména v osazení nechráněných železničních přejezdů závorami, aby zamezily řidiči jízdě na železniční přejezd v době, kdy je zabezpečovací zařízení v činnosti. Dopravní nehody v minulosti vznikaly i v případech, kdy železniční přejezd byl osazen závorami, ale řidič tyto závory objel, nebo dokonce nadzvedl a pokračoval v cestě. Nelze samozřejmě říci, že řidiči závory automaticky zvedají a jedou dále. Tato nezodpovědná činnost může pramenit ze zbytečného čekání na železničním přejezdu, kdy červený signál svítí i několik minut a vlak stále nejede. V jiných případech řidič stojí před závorami a vidí vlak, který již aktivoval přejezdové zabezpečovací zařízení a závory, a přesto ještě stále stojí ve stanici. **Přehodnocení způsobu a času** aktivace zabezpečovacích zařízení by mělo jistě pozitivní vliv na bezpečnost, ale hlavně na plynulost silničního provozu.

Tabulka č. 1 – Počty nehod na železničních přejezdech

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Celková hmotná škoda (mil. Kč)
2012	403	17	26	130	65,97
2013	391	12	26	107	51,08
2014	356	24	21	93	67,52
2015	379	21	28	130	82,98
2016	387	18	12	98	57,36

Zdroj: ŘSDP Policejní prezidium ČR – vlastní zpracování dat

Mezi další subjekty patří **stanice technické kontroly**, které mají kontrolovat technický stav vozidel v předem daných pravidelných časových intervalech. Jejich činnost by měla přinutit provozovatele vozidel udržovat vozidla v řádném technickém stavu. Až na stanice technické kontroly v Krásné Lípě a Trutnově, které patří Centru služeb pro silniční dopravu, tedy organizaci vedenou pod Ministerstvem dopravy ČR, se jedná o soukromé subjekty podnikající v této oblasti. Účelem této práce není hodnotit kvalitu či spolehlivost soukromých stanic technické kontroly, ale je k tomu nutné uvést, že nedůvěru k činnosti stanic technické kontroly lze dovést i ze strany Ministerstva dopravy ČR, neboť v roce 2015 zavedla povinnost **fotodokumentace vozidla během technické prohlídky**. Výsledky technické prohlídky včetně fotodokumentace je pak stanice technické kontroly povinna ihned, tedy již během prohlídky vozidla, vkládat do informačního systému (CIS STK). Do tohoto systému má z důvodu kontroly přístup i policie. I přesto, že špatný technický stav vozidel nepatří mezi hlavní příčiny dopravních nehod, nelze počet nehod a jejich následků z důvodu špatného technického stavu zanedbat. Kontrolním orgánem pro stanice technické kontroly je pak krajský úřad a ministerstvo dopravy.

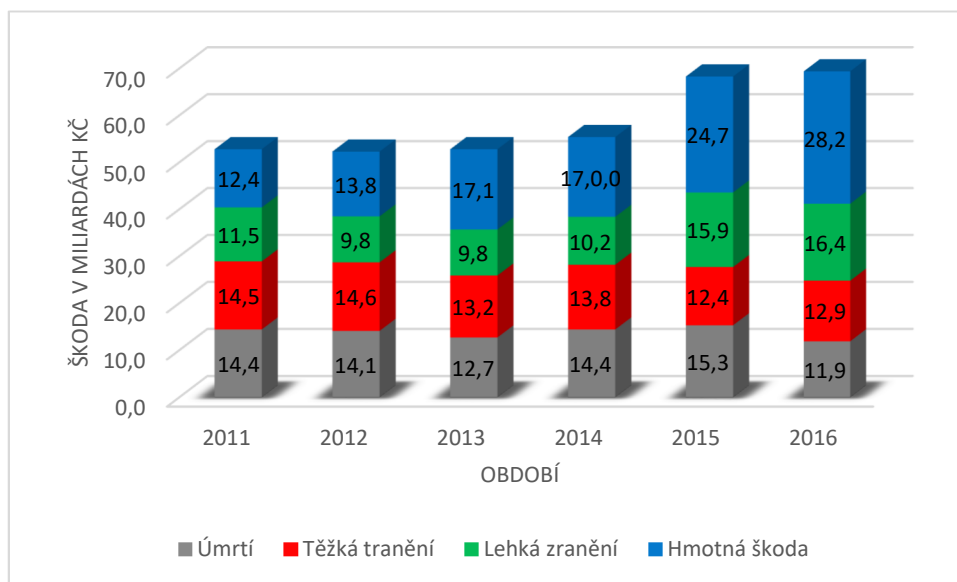
Je spousta další institucí, které se zabývají bezpečností na pozemních komunikacích či těch, jejichž činnost přímo či nepřímo ovlivňuje bezpečnost. Mezi ty známé můžeme zařadit například **autoškoly**, které jsou u samotného počátku vývoje odbornosti řidičů, či školství, kde je **dopravní výchova** součástí povinné školní docházky a působí tak již na děti školního věku. Mezi další rozhodně musíme zařadit **CDV – Centrum dopravního výzkumu**, organizaci založenou Ministerstvem dopravy v roce 1992. CDV působí jako znalecký ústav hned v několika odvětvích dopravy, například – doprava městská a doprava silniční, dopravní stavby či dopravní psychologie. Od roku 2007 dále také jako veřejná výzkumná instituce.

Ať už výše uvedené subjekty působí jakkoliv na samotnou bezpečnost silničního provozu, je činnost policie nejrozsáhlejší, nejvíce viditelná, tedy i společensky nejvíce vnímaná a v souvislosti s tím je jí dávána i nejvyšší zodpovědnost za stav bezpečnosti v silničním provozu. Jak činnost těchto subjektů, zejména tedy policie, působí na bezpečnost silničního provozu, se přímo odráží v nehodovosti, tedy v počtu dopravních nehod. Policie každoročně vydává statistiky dopravních nehod. Statistiky celkového počtu dopravních nehod však nelze brát jako vypovídající ukazatel bezpečnosti na našich silnicích. **Celkový počet dopravních nehod je zatížen chybou**, neboť zákon umožňuje běžnou dopravní nehodu nenahlásit policii a ta se tímto nedostane do policejních statistik a opticky tak klesne počet dopravních nehod. Běžnou nehodou se v tomto případě rozumí nehoda, při které nedošlo ke zranění či usmrcení osoby a celková částka na poškozených vozidlech nepřesáhla 100 000,- Kč. Tato částka se navíc v posledních 16 letech několikrát změnila a nejvíce do přesnosti této statistiky zasáhla velká mediální kampaň v roce 2009 „Řidiči domluvte se“. Z tohoto důvodu lze tedy vypovídající vývoj dopravních nehod na našem území vyvodit pouze ze statistik, kdy došlo při nehodě ke zranění či úmrtí, neboť v případě této nehody vznikne vždy povinnost nahlásit tuto dopravní nehodu policii.

4. EKONOMICKÝ POHLED NA DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehody, tedy následky nesprávného chování řidiče, popřípadě jiného účastníka silničního provozu, s sebou nesou ekonomickou zátěž pro společnost. Centrum dopravního výzkumu tuto zátěž vypočítalo pro rok 2016 na částku **69,36 miliardy korun**, což je 1,45% HDP v ČR v roce 2016. Do této částky jsou zahrnuty nejen samotné škody na vozidlech, ale i náklady státu na instituce, které se zapojují do likvidace následků dopravních nehod. Mezi hlavní instituce patří především Policie ČR, Hasičský záchranný sbor a v neposlední řadě záchranná služba, či obecné zdravotnictví. Dále pak počítá i se ztrátami způsobenými únikem hospodářského přínosu zraněné osoby. Zpráva Centra dopravního výzkumu udává i **hodnotu jednoho lidského života** usmrceného při dopravní nehodě na částku **19,411 milionu korun**. Jedna těžce zraněná osoba pak způsobí ztrátu společnosti v hodnotě 5,094 milionů korun. Lehce zraněná osoba pak 668 tisíc korun a nehoda bez zranění, tedy pouze s poškozením vozidel vyjde průměrně na 364 tisíc korun.

Graf č. 1 – Celková škoda způsobená dopravními nehodami v miliardách Kč



Zdroj: ŘSDP, Policejní prezidium ČR, Centrum dopravního výzkumu

Z grafu č. 1 jasně vyplývá nárůst ekonomické zátěže pro společnost způsobené dopravními nehodami. V roce 2011 představovala ekonomická zátěž výši cca 50 miliard korun, v roce 2014 to bylo již 55 miliard korun, tedy nárůst o 5 miliard, což je nárůst o 10 %. K tomu lze navíc dodat, že nejsou všechny dopravní nehody statisticky podchyceny,

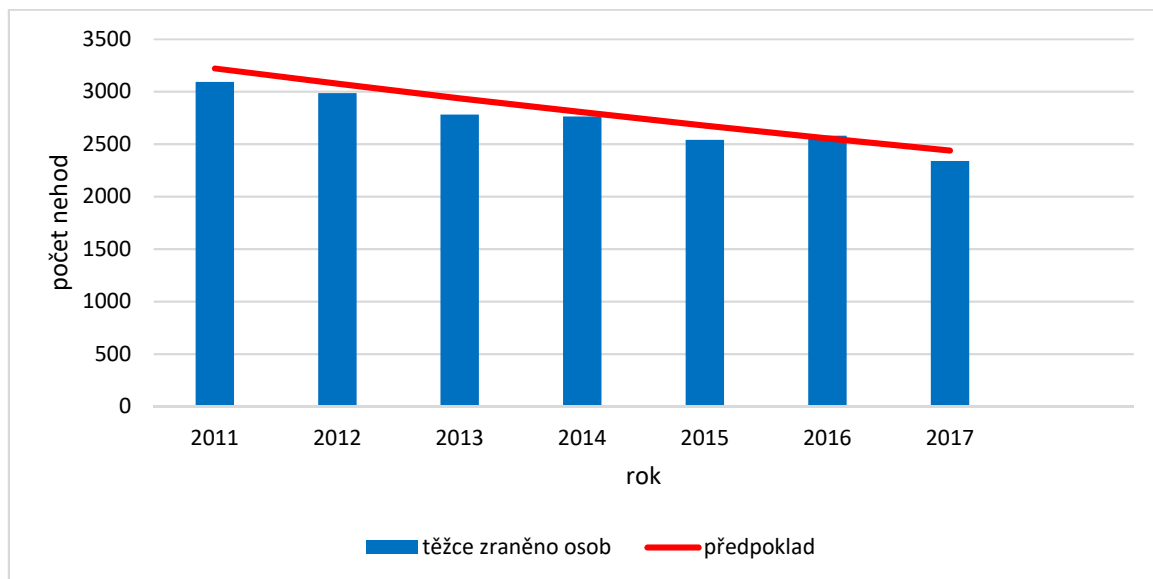
neboť dopravní nehodu se škodou do 100 tis. Kč není řidič povinen nahlásit. Ekonomická zátěž je tedy o něco větší. Počet takových nehod lze jen těžko odhadnout. Jediný subjekt, který by mohl mít přesnější údaje o počtu nehod či jejich ekonomických dopadech, jsou samotné pojišťovny. Ty si však tyto informace pečlivě střeží.

5. NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu⁶ 2011 – 2020 (dále jen „NSBSP“) je vytvořena Ministerstvem dopravy ČR jako **vytýčení cíle**, spočívající v plynulém poklesu nehodovosti v dlouhodobém časovém horizontu na požadovanou úroveň **v roce 2020**. V této strategii jsou vytyčeny cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu, závazek vytváření podmínek pro splnění vytyčených cílů, rozdělení jednotlivých úkolů a oblastí změn. Tato strategie je v souladu s **Bílou knihou**, což je evropská koncepce bezpečnosti silničního provozu, která rovněž vytyčuje cílené snižování nehodovosti v období let 2011-2020. Mezi strategické cíle NSBSP patří snížení počtu usmrcených osob a těžce zraněných osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň zemí EU. Plánovaný cíl je vyjádřen v poklesu počtu úmrtí cca o 60 % a v počtu těžce zraněných osob o 40 %. Další dílčí cíle jsou zaměřeny na chování či dopadu dle druhu účastníka silničního provozu a dle příčin dopravních nehod. Účastníci silničního provozu jsou rozděleni na děti, chodce, cyklisty, motocyklisty, mladé řidiče (do 24 let) a stárnoucí populaci (nad 65 let). Dle příčin dopravní nehody pak na nehody zaviněné pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, nepřiměřenou rychlostí a agresivním způsobem jízdy. Ke splnění vytyčených cílů jsou definována **nápravná opatření** rozdělená do tří složek a to bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování účastníků silničního provozu. Tato opatření však přísluší hned několika organizačním složkám státu či institucím. Nelze tedy obecně určit konkrétní zodpovědnost organizační složky státu za danou problematiku. Nicméně jednoznačně všechny tyto tři složky bezpečnosti **zaštituje Ministerstvo dopravy ČR**.

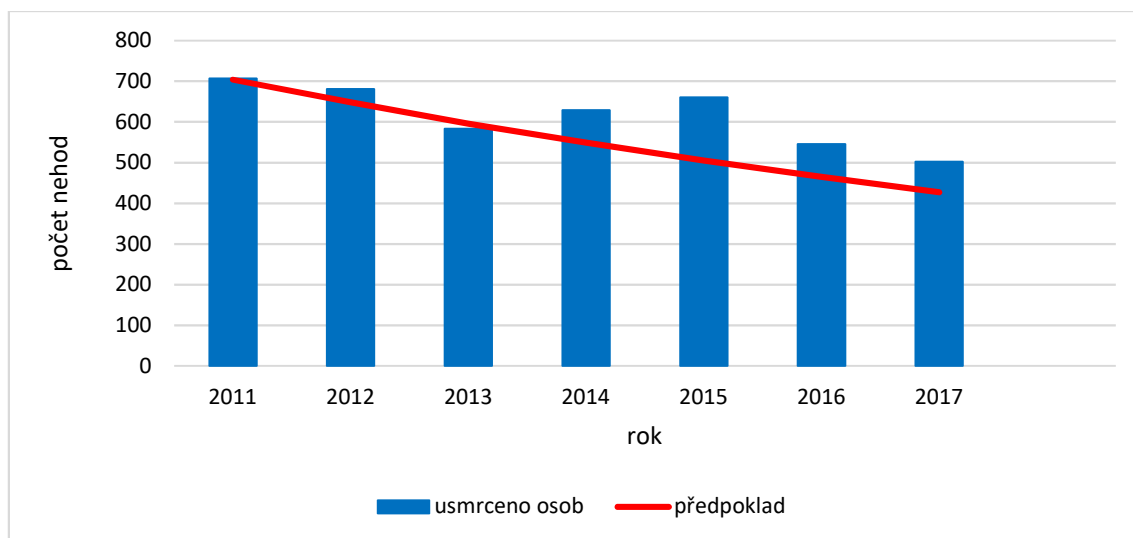
⁶ Usnesení Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020

Graf č. 2 – vývoj počtu nehod s následkem těžkého zranění



Zdroj: ŘSDP Policejní prezidium ČR, NSBSP – vlastní zpracování dat

Graf č. 3 – vývoj počtu nehod s následkem smrti



Zdroj: ŘSDP Policejní prezidium ČR, NSBSP – vlastní zpracování dat

Jak je na grafu č. 3 vidět, tak se zatím **nedají** České republiky, až na rok 2013, stanovené **předpoklady v počtu nehod s následkem úmrtí plnit**. Předpoklad horní hranice pro počet usmrcených osob na rok 2017 dle NSBSP byl **427** usmrcených osob. V roce 2017 však zemřelo na českých silnicích **502** osob. Samozřejmě tento vývoj vyvolává hned několik otázek, a sice jaké opatření a v které konkrétní oblasti zajistí požadovaný pokles. Nebo je

nutné zasáhnout všechny tři oblasti bezpečnosti silničního provozu? Jakou míru v poklesu přináší přirozený pokles v počtu dopravních nehod, který je způsobený především vývojem technologií v automobilovém průmyslu, jako je zkvalitnění bezpečnostních prvků ve vozidlech, či různých aktivních asistentů usnadňující samotné řízení či zlepšujících obecně bezpečnost vozidla? Bezpečné dopravní prostředky jsou jednou ze tří složek nápravných opatření směřující ke zlepšení v bezpečnosti silničního provozu. Je však otázkou, zda je v moci orgánů státní správy ovlivnit vývoj technologií či samotnou výrobu vozidel. Posledním zásadním opatřením v této oblasti bylo zavedení bodového systému v roce 2006. Ať už jsou názory na tento systém jakékoliv, neboť názory na jeho efektivitu se liší, rozhodně lze považovat tento krok za viditelný, s jasným cílem zabránit opakovanému porušování pravidel silničního provozu.

6. PRÁVNÍ ÚPRAVA BEZPEČNOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Činnost policie v této oblasti je regulována mnoha předpisy. Zmocnění k této činnosti je dáno § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to cit.:“ **Státní správu** ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (dále jen „silniční provoz“) **vykonává podle tohoto zákona Ministerstvo vnitra** (dále jen „ministerstvo“) a **Policie České republiky**“. Základní pravidla pro činnost policie obecně stanoví zákon o policii. Speciálně pak zákon o silničním provozu dává policii několik možností působení na silniční provoz. Problematika silničního provozu, vzhledem ke svému rozsahu, není obsažena pouze v zákoně o silničním provozu, ale i v dalších zákonech, v normách, mezinárodních dohodách či nařízeních Evropského parlamentu a Rady. Tyto právní normy nejsou výslovně tvořeny jako vymezení činnosti policie. Jejich obsah v první řadě vymezuje chování řidičů a jiných účastníků silničního provozu, či osob, jejichž činnost má vliv na silniční provoz, ač samy nejsou účastníky silničního provozu. Jako příklad lze uvést provozovatele vozidla nebo dopravní společnosti.

6.1. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Tento zákon lze považovat za **základní právní normu** v této oblasti. Přesně udává podrobné chování všech účastníků silničního provozu, tedy řidičů, chodců či jezdců na zvířeti. Vymezuje chování základním způsobem, tedy vymezuje takové podrobnosti jako jízda vpravo, povolené rychlostní limity či povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Rozděluje působnost státní správy v dané oblasti. Stanoví sankce za porušení tohoto zákona. Nedílnou součástí je i bodový systém. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, jako prováděcí právní předpis k zákonu o silničním provozu pak definuje místní úpravu silničního provozu, tedy dopravní značení.

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

Zákon stanoví především podmínky provozu vozidla, tedy povinnosti provozovatele vozidla. Mezi ty základní patří nutnost zaregistrovat vozidlo v registru vozidel, stanoví lhůty pro jednotlivé technické prohlídky. Obecně lze říci, že povinnost udržovat vozidlo v dobrém technickém stavu vyplývá právě z tohoto právního předpisu. Podrobnější specifikaci této problematiky můžeme nalézt hned v několika prováděcích vyhláškách, a to ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, vyhlášce č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel a v neposlední řadě ve vyhlášce č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí.

6.3. Jiné právní normy

Další české právní normy nepůsobí již přímo na osobu řidiče, ale s jejich dodržováním také souvisí bezpečnost na pozemních komunikacích. Zejména se jedná o **zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, který stanoví podmínky obecného či zvláštního užívání pozemních komunikací, jejich výstavbu, definuje jednotlivé pozemní komunikace a opět stanoví rozsah státní správy v dané oblasti. Policii pak dává oprávnění k realizaci kontrolního vážení. Dále pak **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**, který stanoví podmínky pro provozování autodopravy a v návaznosti na tento předpis pak Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

6.4. Mezinárodní dohody

Při tvorbě právních norem je Česká republika vázána mezinárodními dohodami, které v minulosti uzavřela. Soulad s těmito normami pak zaručuje možnost správného chování cizozemského řidiče na našem území, stejně tak českého řidiče na cizím území s platností této dohody, neboť pravidla silničního provozu jsou na základě těchto norem stejná. Jako nejdůležitějšího zástupce je nutné uvést **Úmluvu o silničním provozu** (Vídeň 1968).

6.5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES

Na rozdíl od mezinárodních smluv, které měla Česká republika možnost, ne však povinnost uzavřít, je pro ni Nařízení Evropského parlamentu a Rady vstupem do Evropské unie závazné. Mezi nejvíce zasahující nařízení do této oblasti patří Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, které upravuje pracovní režimy řidičů v dopravě.

6.6. Jiné normy

Mezi tyto jiné normy je nutné zařadit především České státní normy upravující výstavbu pozemních komunikací, ale i stanovení dopravního značení, či normy upravující bezpečnostní prvky vozidel. Pro samotné řidiče, zvláště pak ty, zabývající se přepravou nákladu, je nutná znalost normy ČSN EN 12195-2, ČSN EN 12195-3, ČSN EN 12195-43, ČSN EN 12195-13, neboť vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, dává povinnost v případě použití poutací a upínací soupravy zabezpečit náklad v souladu s těmito normami.

7. ÚLOHA A ČINNOST POLICIE ČR V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Úloha a činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu vychází ze zákonné úpravy⁷, kde je Policie ČR spolu s Ministerstvem vnitra ČR pověřena k vedení státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ačkoli Národní strategie bezpečnosti silničního provozu nedává policii konkrétní úkoly či zodpovědnost, je její činnost v této oblasti zcela zásadní. I přes to, že v této věci nedošlo v posledních letech ke změně zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ale účinností zákona o provozu na pozemních komunikacích přešli některé pravomoci na obce. Zvláště pak projednávání přestupků v dopravě a vedení agendy řidičů či agendy motorových vozidel.

Činnost policie ovlivňuje všechny oblasti bezpečného silničního provozu tak, jak je popisuje Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, tedy bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování účastníků silničního provozu. Policie nese plnou zodpovědnost za tyto aspekty bezpečnosti, ale společně s jinými orgány státní správy tyto oblasti ovlivňuje. Úloha policie je tedy především zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to přímým působením na účastníky silničního provozu. Jak již charakterizoval Bena⁸ (1968), především lidé a nikoliv vozidla, silnice nebo počasí, zavinují většinu dopravních nehod. A tuto činnost podporuje i Kopecký⁹ (2006), který hodnotí dohled příslušníků Policie ČR na bezpečnost a plynulost silničního provozu, jako neúčinnější způsob operativního ovlivňování bezpečnosti silničního provozu a aktivního působení na chování účastníků silničního provozu. Dále pak vyhledává narušení bezpečnosti či plynulosti silničního provozu, ať už způsobené lidským faktorem či jinými nepříznivými vlivy. V případě ohrožení bezpečnosti těmito faktory, **je její povinností obnovit narušený pořádek** a bezpečnost. Policie právě pro tuto činnost vytvořila útvary

⁷ § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁸ Bena, E., Hoskovec, J., Štikar, J. 1968. Psychologie a fyziologie řidiče. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha. 326 s. OD-31-032-68

⁹ Kopecký, Z., Pavlíček, K. 2006. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). POLICE HISTORY. Praha. 351 s. ISBN: 8086477-32-0.

služby dopravní policie, kde je bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích prioritou. Na těchto útvarech jsou pak vytvořeny podmínky, ať už materiální či z hlediska odbornosti, právě pro tyto činnosti. Působení policie se z tohoto hlediska dá rozdělit na preventivní a represivní. Preventivní činnost má za úkol působit na cílovou skupinu účastníků silničního provozu takovým způsobem, aby jejich chování bylo v souladu s danými pravidly a to zejména formou dopravního vzdělávání. Využívá k tomu především preventivní akce, besedy s občany, s dětmi ve škole, ale i spolupráci s jinými organizacemi, jako je například BESIP. Zásadní význam v prevenci před nežádoucím chováním má již samotná přítomnost policie na pozemní komunikaci. Jak uvádí Pavlíček¹⁰ (2003), úroveň bezpečnosti silničního provozu v tom kterém státu je bezesporu zásadním způsobem ovlivňována harmonizací vztahů a poměrů mezi prevencí spojenou s určitou mírou sociálního tlaku a represí.

V reakci na NSBSP vydalo Ministerstvo vnitra ČR **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu do roku 2020**. Resortní akční plán posuzuje a hodnotí činnosti policie v této oblasti a dává jí konkrétní úkoly. Činnost policie v této oblasti je pak **vedena** Ředitelstvím služby dopravní policie policejního prezidia ČR (Dále jen „ŘSDP“). ŘSDP však není v pozici řídicího orgánu, tedy **neřídí** činnost jednotlivých dopravních inspektorátů či jiných útvarů služby dopravní policie. Samotný policejní útvar ŘSDP nemá policisty určené k přímému výkonu služby. Policisté služebně zařazení na tomto útvaru vykonávají **metodickou činnost** a působí na nižší organizační články policie (krajská ředitelství policie, územní odbory) pouze metodicky. ŘSDP plní funkci nadřízeného správního orgánu vůči krajským ředitelstvím policie.

7.1. Prevence

Preventivní působení ze strany policie vzniká již pouhou přítomností na pozemní komunikaci. V místě, kde stojí hlídka policie, se zklidní provoz a řidiči dodržují pravidla pod hrozbou možného postihu. Vzhledem k tomu, že v České republice se rozmohla **solidarita řidičů** takovým způsobem, že řidiči na možnou policejní kontrolu již předem upozorňují, ať už blikáním dálkových světel, (což je mimochodem v rozporu se zákonem a

¹⁰ Pavlíček, K., Kopecký, Z., Hořín, J. 2003. Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti. Policejní akademie ČR. Praha. 83 s. ISBN: 80-7251-137-8

tedy protiprávní a hrozí za to řidiči postih), či využitím medií, jako je především rozhlas, rozšíří se tak oblast prevence až na několik kilometrů daného úseku silnice.

Krajským ředitelstvím policie Ústeckého kraje, Odborem služby dopravní policie, byl proveden průzkum vlivu přítomnosti policisty na chování řidičů na pozemní komunikaci se zaměřením na dodržování předepsané rychlosti. Výzkum byl proveden formou pokusu, kdy byla v dané lokalitě měřena rychlost projíždějících vozidel v době, kdy se na této komunikaci nenacházela žádná hlídka policie. Pokus byl opakován po týdnu na tom samém místě a ve stejnou dobu a v místě stála hlídka policie s měřičem rychlosti tak, aby byla dobře viditelná z obou směrů provozu. Pro daný pokus byla vybrána dvě stanoviště, jedno v obci Ústí nad Labem, městská část Vaňov, na silnici I. třídy č. 30, kde není rychlost upravena místní úpravou a platí zde tedy obecná úprava rychlosti v obci, tedy 50 km/h. Druhé stanoviště bylo vybráno mimo obec, opět na silnici I. třídy č. 62 u obce Dobkovice, kde je rychlost snížena dopravním značením na 70 km/h. Všechny pokusy byly provedeny ve stejné denní době, tedy v dopoledních hodinách mezi 10,00 hod a 11,00 hod. Stejně tak i počasí svým charakterem nebylo rozdílné, tedy nenarušovalo podmínky pokusu. Řidiči, kteří při daném pokusu překročili rychlost, nebyli dále kontrolováni či za samotné překročení rychlosti sankcionováni. Měření rychlosti bez následného postihu řidiče umožnila časová mezera vzniklá po skončení platného ověření měřiče rychlosti, před novým ověřením. Vzhledem k neplatnosti ověření měřiče rychlosti tak není možné na základě tohoto měření uložit sankci. To, že měřidlo ukazovalo správné hodnoty, je zřejmé, neboť následné ověření měřidla Českým metrologickým institutem proběhlo bez nutnosti opravy či seřízení měřidla.

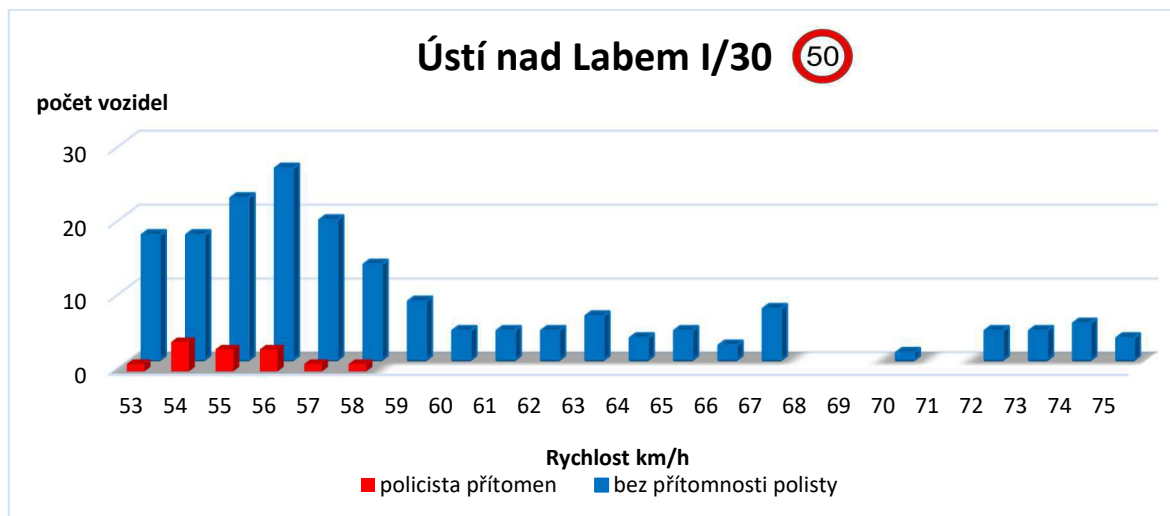
Tabulka č. 2 – Počty změřených vozidel

	Stanoviště	Počet vozidel	Překročeno rychlostí	Poměr (%)
Bez přítomnosti policie	I.	318	173	54,4
	II.	591	189	32,0
S policejní hlídkou	I.	270	13	4,8
	II.	644	9	1,4

Zdroj: PČR, OSDP KŘP-U

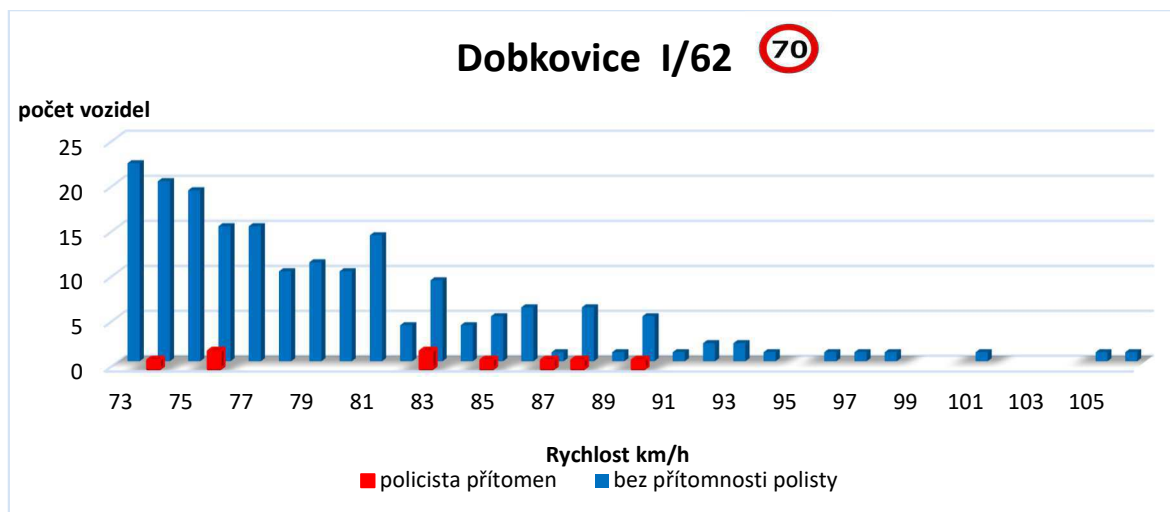
Z výsledku pokusu je pak zřejmý velmi **významný vliv přítomnosti policisty** na chování řidičů. V prvním případě se vliv projevil poklesem počtu překročení rychlosti, a to z 54,4 % na 4,8 % a v druhém případě poklesem z 32 % na 1,4 %. Z histogramu rychlostí, zvláště pak v obci, vidíme, že i přes překračování povolené rychlosti 50 km/h, již minimum řidičů překračuje rychlost 70 km/h. A rychlost 60 km/h nebyla za přítomnosti policie překročena vůbec. Mimo obec však některá vozidla překročila i nejvyšší povolenou rychlost danou zákonem, tedy 90 km/h.

Graf č. 4 – Histogram překročení rychlosti v obci



Zdroj: PČR, OSDP KŘP-U

Graf č. 5 – Histogram překročení rychlosti mimo obec



Zdroj: PČR, OSDP KŘP-U

Výzkum překračování rychlostí tímto způsobem může poukázat i na další skutečnosti. Jednou například je, zda překračování rychlostí souvisí s počtem dopravních nehod, tedy zda daná rychlost v daném místě je nastavena na optimální hodnotu. Pokud se obecně jezdí na nějakém místě rychleji, než je dovoleno a není takovéto jednání spojené s dopravními nehodami, tedy není nijak nebezpečné, může toto zjištění vést k **přehodnocení rychlostního limitu** v daném místě. Tedy posoudit, zda by nebylo vhodné rychlostní limit zvýšit a zlepšit tak plynulost silničního provozu. Tento údaj je však pouze jedním, nikoliv

jediným z kritérií, pro vyhodnocení rychlostního limitu v daném místě. Je nutné brát v potaz celou řadu dalších vlastností celé lokality, jako je například množství přechodů pro chodce, přítomnost školy, či jiného zařízení s vysokou účastí dětí, případně cyklostezky, přehlednost celého úseku, či přítomnost vozidel městské hromadné dopravy. V opačném případě to může být důvodem **k vynucení dodržování předepsané rychlosti** omezujícími prostředky, jako jsou například retardéry nebo k vytvoření bezpečnostních ostrůvků u přechodů pro chodce a podobně.

7.2. Represe

Možnost represe ze strany policie spočívá ve finančním postihu formou uložení pokuty pro narušitele bezpečnosti či plynulosti silničního provozu. V minulosti měla policie i jiné možnosti formy postihu než je uložení pokuty a to např. odebrání řidičského oprávnění. Odebrání řidičského oprávnění má samozřejmě i preventivní charakter, neboť se předpokládá, že řidič, kterému bylo řidičské oprávnění odebráno, nebude po tuto dobu řídit motorové vozidlo. Policie nyní může řidičský průkaz pouze zadržet. Rozdíl mezi zadržením a odebráním bude vysvětlen v následujících kapitolách. Sankcí ve formě odebrání řidičského oprávnění má dnes pouze orgán obce s rozšířenou působností a soud. Policie jako represivní článek ovlivňující bezpečnost provozu působí v této oblasti i jako „žalobníček“, neboť protiprávní jednání vyhledává a oznamuje jinému správnímu orgánu. Jak s tím jiný správní orgán naloží, nemá možnost kontrolovat a chybí jí tak odezva, zda svou nepopulární práci dělá dobře.

I když policie sama některá protiprávní jednání neprojednává, je často jediná, kdo je odhaluje a i hrozba předání celé věci správnímu orgánu působí represivně. V roce 2016 police vyřešila 88,7% protiprávních jednání uložением pokuty, zbylá protiprávní jednání byla předána jinému správnímu orgánu.

7.3. Šetření dopravních nehod a vedení statistik

Samotné šetření dopravních nehod již nemá přímý vliv na bezpečnost. Součástí šetření nehod je však vedení statistik o vlastnostech, resp. o příčinách dopravních nehod. Tyto statistiky, jsou-li vedeny správně, slouží k vyhodnocování rizikových míst, popř. rizikových dob či rizikového chování řidičů. Vyhodnocování těchto statistik pak slouží i samotné policii při samotném plánování služeb. Statistiky policie jsou dále vyhodnocovány

ministerstvem dopravy, jako podklady právě pro hodnocení splnění kritérií Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

7.4. Dopravní inženýrství

Policie v tom to smyslu slouží jako partner pro silniční správní úřady. Její činnost zde působí jako role dozorce či poradce, aby případná dopravní opatření nezvyšovala ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dopravní opatření se netýkají jen výstavby pozemních komunikací, ale i umístování dopravního značení či povolování zvláštního užívání pozemních komunikací. Zásah do těchto opatření silničního správního orgánu je ze strany policie proveden formou stanoviska, kdy toto stanovisko, až na některé případy, jako například napojení nemovitosti k pozemní komunikaci či vytvoření pevné překážky, není pro silniční správní orgán závazné. Silniční správní orgán může tedy i přes **negativní stanovisko** policie takové opatření realizovat.

7.5. Spolupráce s jinými orgány státní správy

Spolupráce s jinými orgány státní správy v této oblasti spočívá především ve společných kontrolách a to dle konkrétního zaměření organizační složky státu. Tyto kontroly nemusí být vždy zaměřeny pouze na aspekty související s bezpečností silničního provozu, může se jednat o jiné okolnosti a povinnosti, ať už pro řidiče či pro dopravce, související s dopravou. Správní orgán žádá policii o spolupráce zejména z důvodu oprávnění policie zastavovat a kontrolovat vozidla. Sám pak vystupuje jako státní odborný dozor, jehož pravomoci jsou rozsáhlejší v dané kontrolované oblasti než pravomoci policie, nemá však možnost zastavovat vozidla. Jako příklad lze uvést **Úřad bezpečnosti práce resp. oblastní inspektorát práce**, který kontroluje dodržování pracovní doby řidičů, nebo Krajskou veterinární správu kontrolující přepravu živých zvířat.

Další oblastí spolupráce je pak obecné zajištění bezpečnosti v daném teritoriu a to nejen po stránce bezpečnosti v silničním provozu, ale především v oblasti veřejného pořádku. Policie jako partner upozorňuje na závady oblasti pozemních komunikací a spolupůsobí při stanovení dopravního značení.

8. OPRÁVNĚNÍ A POVINNOSTI POLICIE ČR

Budeme-li obecně hovořit o oprávnění policie, resp. policisty, musíme začít zákonem o policii¹¹. Ustanovení v zákoně o policii však přímo nesouvisí z bezpečností a plynulostí silničního provozu, i když tak mohou některá ustanovení na první pohled vypadat. Jako příklad lze uvést ust. § 42 zastavení a prohlídka dopravního prostředku. Oprávnění spojená přímo s konkrétní činností v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou pak uvedena ve speciálních zákonech¹². Ustanovení zákona o policii však provází všechny činnosti policisty, tedy i dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Mezi ty základní můžeme zařadit oprávnění a povinnosti z hlavy II zákona o policii jako zdvořilost, iniciativu či přiměřenost postupu, nebo oprávnění z jiných ustanovení jako odnětí věci, pořizování záznamů či oprávnění k prokázání totožnosti. Základní oprávnění a povinnosti v této oblasti jsou pak uvedena v § 124 odst. 9 a odst. 10 zákona o silničním provozu¹³.

8.1. Ukládání pokut

Budeme-li zkoumat oprávnění policie, nelze začít ničím jiným, než ukládáním pokut. Je to represivní opatření, které je společností nejvíce vnímáno. Policie, zvláště pak ta dopravní, je za to často terčem kritiky. Ten, kdo jezdí denně vozidlem, ať už třeba do práce či za svými koníčky, bere jako samozřejmost, že bezpečnost na našich silnicích má jistou úroveň a že do svého cíle dojede bezpečně a včas. Nemá tak důvod chválit policii a přisuzovat jí za to nějaké uznání, vždyť ji za celou cestu ani nepotká. Oproti tomu pokud někde, samozřejmě nechtěně či z nepozornosti, překročí rychlost či špatně zaparkuje a je policií přistižen a následně sankcionován, vidí z jejich strany pouze takovou činnost, která směřuje ke snadnému vybrání pokut. **Možnost vyřešit přestupek příkazem na místě** (dříve v blokovém řízení) je dána policii zákonem o silničním provozu a to nyní již do výše pouze 2500,-Kč. Slovo „pouze“ neznamená, že je tato finanční částka malá či zanedbatelná, ale jiné zákony umožňují, za přestupky způsobené rovněž při řízení či provozování vozidla,

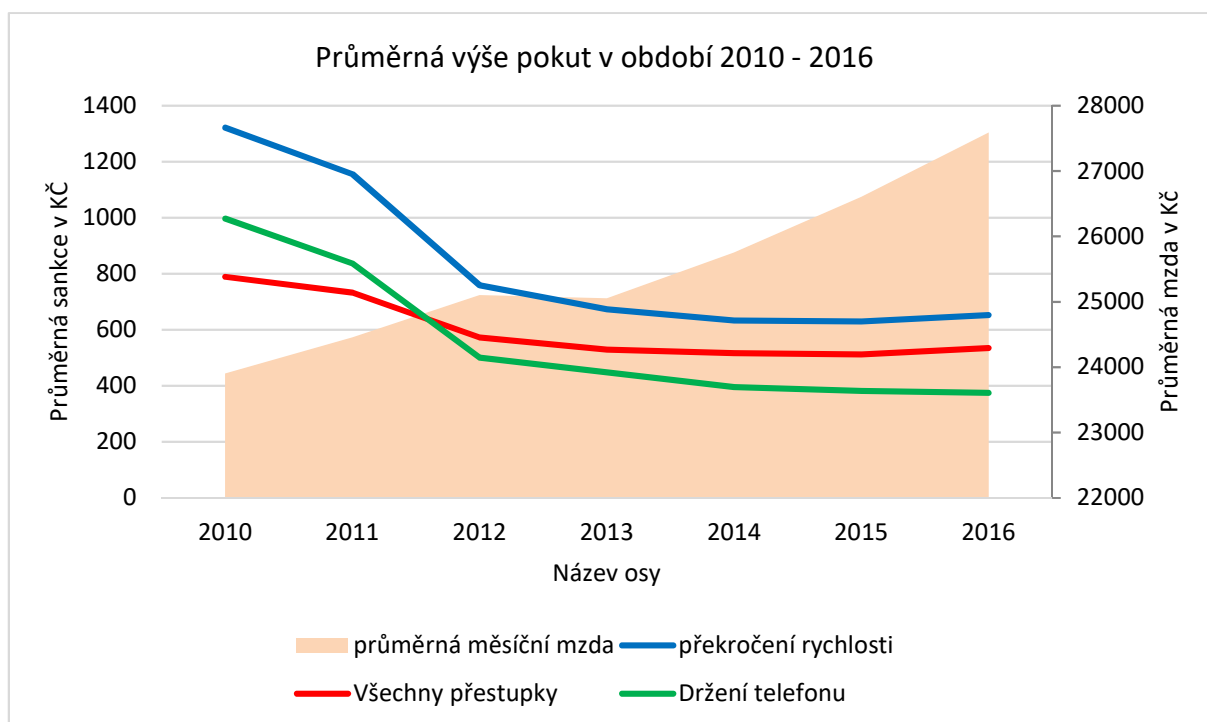
¹¹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

¹² Zákon č. 361/2000 Sb., z. č. 13/1997 Sb., z. č. 56/2001 Sb., apod.

¹³ Od 01. 07. 2018, § 124 odst. 11 a odst. 12 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

uložení vyšší sankce příkazem na místě a to až do výše 30 000,- Kč¹⁴. Zákon o přestupcích¹⁵ navíc v pětiletém období od 01. 07. 2006 do 31. 07. 2011 **pevně stanovoval výši sankcí u některých přestupků**. Nebylo tak na uvážení policisty, jak velkou pokutu v blokovém řízení mohl uložit. Jako příklad lze uvést přestupek, spočívající v držení telefonu či jiného hovorového zařízení za jízdy v ruce, za který byla pokuta v blokovém řízení pevně stanovena v částce 1000,- Kč. V současné době je tak bývalá pevně stanovená sankce pouze horní hranicí pro uložení pokuty příkazem na místě. Není zcela zřejmé, proč v době, kdy je hlavním cílem splnění závazků národní strategie bezpečnosti silničního provozu, které se v současné době nedaří naplňovat, dochází ze strany legislativních změn ke zmírnění postihů za přestupky v silničním provozu.

Graf č. 6 - Vývoj průměru pokut v období 2010 - 2016



Zdroj: ŘSDP PP ČR a ČSÚ, vlastní zpracování dat

Abychom mohli vyvodit důvody poklesu výše uložených pokut, je nutné se odrazit od samotných podmínek, které byly pro blokové, nově již pro příkazní řízení stanoveny zákonem o přestupcích. Výklad tohoto ustanovení je ustálený a lze uvést například výklad

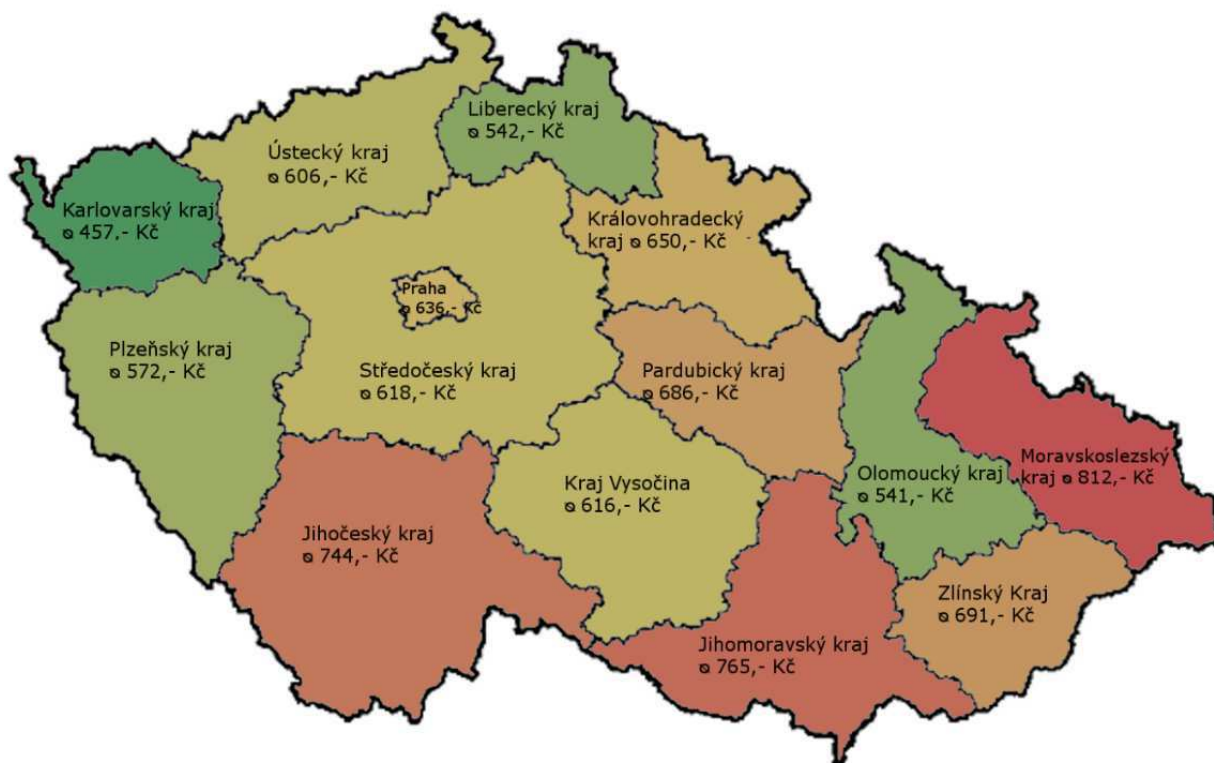
¹⁴ § 42a odst. 7 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

¹⁵ § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Kučerové a Horzinkové¹⁶ (2009), které uvádějí, že blokové řízení je tzv. zkrácená forma řízení o přestupcích. Provádí se v případě, kdy je přestupek spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a **pachatel** přestupku **je ochoten** pokutu zaplatit hned na místě nebo převzít pokutový blok a zaplatit ji následně. A právě ochota zaplatit, jako jedna z obligatorních podmínek zkráceného řízení, způsobuje ponížení výše sankce. Policisté ve snaze vyřešit věc na místě, ukládají takovou výši sankce, která je pro řidiče přijatelná. S postupným snižováním výše sankcí se zvyšuje pravděpodobnost souhlasu s vyřešením přestupku na místě. Vzhledem k tomu, že nejnižší možná sankce je 100,- Kč, je nutné si položit otázku, zda **sankce ve výši 100,-Kč, má stále výchovný efekt** a působí na osobu řidiče s cílem napravit jeho chování, nebo zda je to dnes již zanedbatelná částka, kterou může brát řidič jako formu platby odpustku a je vnímána jako běžná věc. Takto nízká částka v souvislosti s pravděpodobností dalšího odhalení samotného protiprávního jednání pak nemusí přinášet samotný efekt napravení chování řidiče. Vzhledem k tomu, že v celé České republice mají rozsah sankcí policisté všude stejný, dá se pak dle velikosti průměrné sankce dovodit i možná přísnost policistů. Jako příklad je zde uvedena průměrná pokuta za překročení povolené rychlosti v roce 2016.

¹⁶ Kučerová, H., Horzinková, E. 2009. Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou. Leges. Praha. 368 s. ISBN: 978-87212-15-8

Obrázek č. 1 - Průměrná výše pokut za překročení rychlosti.



Zdroj: ŘSDP policejní prezidium ČR – vlastní zpracování dat

V průměru **nejnižší** sankce za tento přestupek ukládají policisté v **Karlovarském kraji**, kde je průměrná sankce v částce 457,- Kč. Téměř dvakrát přísnější jsou policisté v **Moravskoslezském kraji**, kde je průměrná pokuta za stejné jednání 812,- Kč. Za zmínku stojí uvést rozdíl mezi Moravskoslezským krajem a Olomouckým krajem, kteří spolu sousedí, a rozdíl jejich průměrných pokut je 271,- Kč. Přejetím pomyslné čáry, která dělí kraje, se tak řidič dostane do místa, kde mu hrozí statisticky větší či menší pokuta za překročení rychlosti.

Překvapující je i rozdíl mezi průměrnou pokutou za překročení rychlosti v obci a mimo obec. Dle očekávání by měly být sankce za překročení rychlosti v obci vyšší než mimo obec, neboť zákon o silničním provozu v obci zpřísnil rozsah sankcí. Překročení rychlosti v obci je vnímáno jako více společensky nebezpečné jednání. Obec představuje místo, kde je větší výskyt chodců či jiných účastníků silničního provozu, na které musí brát řidiči zřetel, je to místo s přechody pro chodce, místo s pohybem vozidel městské hromadné dopravy či s vyšším výskytem křižovatek. Přesto, že v obci bylo policií v roce 2016 zjištěno téměř **dvakrát více přestupků spočívajících v překročení rychlosti** než mimo obec, je

průměrná sankce za překročení rychlosti 393,- Kč v obci a 564,- Kč mimo obec. Zákon rozlišuje místa spáchání přestupku spočívajícího v překročení rychlosti v obci a mimo obec pomocí sankce dle překročení rychlostních limitů, tedy rozlišením v obci o 20 km/h a o 40 km/h a více a mimo obec o 30 km/h a o 50 km/h a více. Toto se však může jevit v tomto případě jako neúčinné. I přesto, že řidič překročením rychlosti v obci do 20 km/h a překročením rychlosti v obci o více jak 20 km/h se dopustí různých přestupků, tedy nejen formálně, ale i materiálně, neboť v obci s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h je rychlost 89 km/h mnohem nebezpečnější než rychlost např. 60 km/h, může v obou případech dostat stejnou sankci – např. pokutu ve výši 300,- Kč. Právě nutnost souhlasu¹⁷ řidiče s výší pokuty podvědomě nutí policisty sáhnout k nižší sankci, z nižší sankce lze pak následně odvodit nižší míru efektivity represivního působení na osobu řidiče.

Úprava sankcí za přestupky v dopravě, která byla platná v období let 2006 až 2011, tedy v době, kdy byly některé sankce pevně stanoveny, neumožňovala policii rozhodovat v těchto případech o výši sankce. Novela zákona o silničním provozu v roce 2011 pak sama způsobila pokles sankcí. Je třeba v tomto případě volit kompromis. Pevně stanovená sankce za přestupky neumožňovala aplikaci tehdy platného § 12 zákona o přestupcích¹⁸, tedy cit.“ ***Při určení druhu sankce a její výměry se přihlédne k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v disciplinárním řízení.***“ Nestanovení spodní hranice sankce však způsobilo pokles výše sankcí a v souvislosti s podmínkami pro vyřízení věci na místě¹⁹ se tak význam represe policie začíná vytrácet. Libovůle při ukládání sankcí se také odráží od nestanovení odpovědnosti za bezpečnost a plynulost v silničním provozu.

Další podstatná změna nastala novým zákonem o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich²⁰, který nahradil zákon o přestupcích a nově rozdělil procesní a hmotnou část přestupků do dvou zákonů. Touto podstatnou změnou je zrušení institutu **domluvy**. Ne že

¹⁷ § 91 odst. 1 z. č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

¹⁸ § 12 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích

¹⁹ § 84 z. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, § 91 odst. 1 z. č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁰ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

by nový zákon vysloveně domluvu rušil, ale její definice či možnost její aplikace se již v novém zákoně nevyskytuje. I ve starém zákoně o přestupcích byla její definice formulována jen letmo a byla v celém zákoně zmíněna jen jednou a to tak, že ji policista mohl uložit²¹, cit.: „Přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, **nestačí domluva** a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit“. Právě slovním spojením „**nestačí domluva**“ bylo vyhodnoceno, že pokud stačí domluva, **není nutné přestupek projednat** v blokovém řízení. Vzhledem k absenci podobného ustanovení jsou policisté dnes již povinni všechna protiprávní jednání řešit. Řidiči se tak nestane, jak bylo v minulosti, že by mu policista pouze domluvil. Policie tímto přichází o jedno možné preventivní opatření.

8.2. Trestné činy v dopravě.

Za trestné činy v dopravě budeme v této práci považovat takové trestné činy podle **zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku** (dále jen „trestní zákoník“), jejichž pachatelem je řidič. Jediný trestní čin, který může spáchat **pouze řidič**, je trestný čin podle § 151 neposkytnutí pomoci **řidičem** dopravního prostředku. Další podmínkou trestnosti tohoto činu je, že se musí jednat o řidiče, který byl účastníkem nehody, ve které vznikla osobě újma na zdraví. Samozřejmě obdobná trestnost činu je i pro neřidiče, či řidiče vozidla, které nebylo účastníkem dopravní nehody. Sankce za tento trestný čin je však nižší (§ 150 tr. Zákoníku). V ostatní trestných činech již osoba pachatele není označena přesně jako řidič, ale je definována obecně či speciálně jako osoba s určitou funkcí, postavením či povinností.

Trestné činy v dopravě můžeme dále rozdělit na ty, které policie svou činností vyhledává nebo zjišťuje a na ty, které jsou jí oznamovány. Ty činy, které jsou jí oznamovány, patří mezi ty nejzávažnější. Jsou to: **usmrcení** z nedbalosti (§ 143 tr. zákoníku), **těžké ublížení na zdraví** z nedbalosti (§ 147 tr. zákoníku) a **ublížení na zdraví** z nedbalosti (§ 148 tr. zákoníku). Tyto nedbalostní trestné činy souvisí vždy s dopravní nehodou. Předcházet jim lze pouze tak, jak se předchází dopravním nehodám. Stejně tak počet spáchání těchto trestných činů lze řádově odvodit ze statistiky nehodovosti.

Další trestné činy v dopravě již policie sama vyhledává. Mezi ty **nejčastější** patří ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 tr. zákoníku), cit.: „*Kdo vykonává ve stavu*

²¹ § 84 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích

*vyklučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“. Tento trestný čin byl policií šetřen v roce 2016 v **8359** případech. Z toho 1283 bylo v souvislosti s dopravní nehodou, u 169 řidičů se již jednalo o recidivy tohoto činu a v 7060 případech byl tento trestný čin zjištěn při silniční kontrole.*

Mezi ty často zjištěné trestné činy patří dále **maření výkonu úředního rozhodnutí** a vykázaní (§ 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku). Tímto trestním činem nevzniká bezprostředně ohrožení bezpečnosti, ale objektem je ochrana zájmu na řádném výkonu rozhodnutí orgánů veřejné moci. Tedy jinak řečeno, tohoto trestného činu v dopravě se dopustí ti, co jim byl soudem nebo jiným správním orgánem, uložen trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Nejasnost v prvních dnech účinnosti tohoto ustanovení byla vnesena otázkou, zda pozbytí řidičského oprávnění, následkem bodového systému²², lze považovat za rozhodnutí správního orgánu. Všechny vrcholné soudy se postupem času vyslovily v materiálním pojetí rozhodnutí. Tedy trestnost uvedeného činu spočívá i v řízení vozidla v době, kdy řidič pozbyl řidičské oprávnění v důsledku bodového systému.

Některé statistiky či informační materiály uvádějí i jiné trestné činy v dopravě. Mezi ně patří např. neoprávněné užívání cizí věci (§ 207 tr. zákoníku), pojistný podvod (§ 210 tr. zákoníku), ale i trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení (§ 276 tr. zákoníku). V roce 2017 začala policie vyhledávat v dopravě **novou trestnou činnost**. Jedná se o trestný čin dle § 230 trestního zákoníku, neoprávněný přístup k počítačovému systému a nosiči informací. V této době nedošlo k legislativní změně trestního zákoníku, ale k výkladu tohoto ustanovení. Toto ustanovení bylo nejprve vyloženo Odborem bezpečnostní politiky a prevence kriminality **Ministerstva vnitra ČR**, jako trestný čin, spočívající v neoprávněné manipulaci s tachografem, kde byl digitální tachograf uznán jako počítačový systém. Následně tento výklad potvrdilo i **stanovisko Nejvyššího státního zastupitelství**²³.

²² § 123a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²³ Nejvyšší státní zastupitelství - Vyjádření k návrhu stanoviska k trestnosti jednání spočívajícímu v manipulaci s digitálním tachografem, 1 SL 710/2017-16

Tento trestný čin má nově omezit podvody v evidenci dob řízení řidičů vznikající **neoprávněnou manipulací s tachografem.**

8.3. Měření rychlosti

Policie jako jediná organizační složka státu má oprávnění **samostatně** měřit rychlost. Druhým subjektem, který má možnost měřit rychlost, je obecní policie, ale ta pouze v součinnosti s Policií ČR a na místech jí určených. Součinnost v tomto případě neznamená, že by policie byla přítomna na místě měření rychlosti, ale postačuje právě vytipování či schválení míst či dob k měření. Oprávnění měřit rychlost se v historii několikrát měnilo. Nejprve **nebylo oprávnění měřit rychlost zákonem upraveno** a vzhledem k tomu, že obecní policie měla oprávnění projednávat přestupky v dopravě, prováděla také měření rychlosti. První úprava měření rychlosti se v zákoně o silničním provozu objevila s účinností od 01. 01. 2009, kde bylo toto oprávnění jasně vymezeno pro Polici ČR a pro obecní policii s podmínkou, že úsek měřený obecní policií musel být označen dopravními značkami označující začátek a konec úseku, ve kterém byla rychlost měřena²⁴. Toto dopravní značení dostalo svou podobu teprve změnou dnes již neplatné vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, a to až od 21. 04. 2009. Povinnost označovat takto místa měření skončila obecní policii dne 31. 07. 2011 a změnila se na současnou podobu. Kromě použití měřičů rychlosti má policie ještě jednoho pomocníka, který měří rychlost vozidel a tím je tachograf²⁵.

První způsob měření rychlosti je realizován **přenosnými měřiči rychlosti**, tedy radary a měření probíhá za přítomnosti policisty či strážníka obecní policie. Ihned po změření vozidla je vozidlo zastaveno hlídkou a protiprávní jednání řidiče buďto vyřešeno v příkazním řízení na místě, nebo nejsou-li splněny podmínky pro příkazní řízení na místě, je oznámeno správnímu orgánu. Druhý způsob měření rychlosti je za pomocí **stacionárních radarů**. Oba způsoby měření rychlosti mají své klady a zápory. Klady prvního způsobu jsou především nahodilost, mobilita, nepředvídatelnost a především malé nároky na prostor a instalaci samotného měření. Nevýhoda pak spočívá v nutnosti přítomnosti obsluhy. Výhody

²⁴ § 79a odst. 2 zákona č. 361/2000Sb., o silničním provozu ve znění zákona č. 480/2008 Sb.,

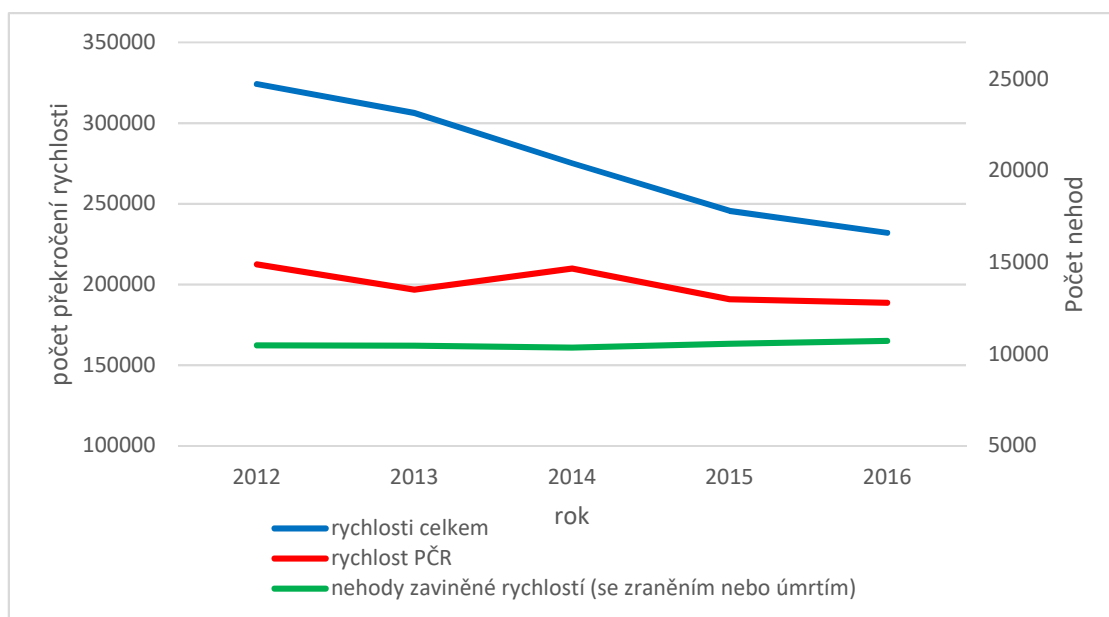
²⁵ Článek 4 a článek 5 Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě

stacionárních radarů spočívají především v dlouhodobém účinku. Po instalaci stacionárního radaru dochází v daném úseku ke zklidnění silničního provozu, neboť radar je již z dálky viditelný, lidé využívající daný úsek opakovaně si na měřič rychlosti zvyknou a automaticky v daném úseku jedou předepsanou rychlostí. Řidiče, kteří o měření rychlosti neví, čeká v případě překročení rychlosti postih. Mezi nevýhody patří především jeho svázání s daným místem a nemožnost zněny měřeného úseku v souvislosti se změnou nehodovosti či změny hustoty provozu. Mezi další nevýhody patří zejména náročnost vymahatelnosti sankcí za zjištěná protiprávní jednání. To však bude blíže popsáno v následující kapitole. Některá města, jako například hlavní město Praha²⁶, umístily všechny své radary do mapy a každý se může seznámit s měřeným úsekem. Umístění některých radarů obsahují i mapy navigačních systémů. Oproti tomu němečtí sousedé podobné informace tají a např. používání aplikace v mobilním telefonu či navigačního systému, který upozorňuje na měřené místo, je protiprávním jednáním, kdy nejen že Vás čeká finanční postih, ale budete nuceni, aplikaci být i placenou, odinstalovat ze svého zařízení.

V současně době je cca 81 % přestupků spočívajících v překročení rychlosti zjištěno Policií ČR. Nebylo tomu vždy tak, např. v roce 2013 to bylo pouze 64,3 %. A proč je měření rychlosti tak důležité? **Nepřiměřená rychlost je nejčastější příčinou dopravních nehod.** Stejně tak je i překročení rychlosti nejčastěji evidovaným přestupkem.

²⁶ <http://kamery.praha.eu/Situace.jsp>

Graf č. 7 - Vývoj přestupků spočívajících v překročení rychlosti a počty dopravních nehod zaviněných rychlostí



Zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování dat

Jak je vidět z grafu, **počty přestupků** zjištěných policií **klesají** a to i přesto, že **neklesá počet dopravních nehod**. Vyhodnocení této skutečnosti pak zavdává příčinu k položení si otázky, zda je pokles přestupků spojen s vyšší ukázněností řidičů, či se snížením ať již kvality či kvantity činnosti policie v této oblasti. Neměla by však vyšší kázeň řidičů znamenat i pokles dopravních nehod? Mezi tyto dopravní nehody, tedy nehody způsobené porušením rychlosti patří i ty, kdy nedošlo k překročení rychlostního limitu daného obecnou nebo místní úpravou, ale i ty nehody, při kterých řidič nepřizpůsobil rychlost, a to buď svým schopnostem, technickým možnostem vozidla nebo stavu pozemní komunikace. Tato příčina dopravních nehod, resp. toto porušení, lze jen těžko předem odhalit. Samotné nepřizpůsobení rychlosti je zřejmé až v případě, kdy vznikne následek tohoto jednání, tedy dopravní nehoda.

Měření rychlosti silničním rychloměrem není jediný způsob, jak zjistit rychlost vozidla. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v dopravě jsou některá vozidla²⁷ povinně vybavena tachografem. Tachograf jako takový

²⁷ Článek 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v dopravě

nebyl původně určen k zaznamenávání rychlosti vozidla a už vůbec ne za účelem sankce či vyhodnocení dat k prokázání překračování rychlosti. Tachograf jako takový je určen k zaznamenání činnosti řidiče. Vzhledem k tomu, že data do tohoto zařízení vstupují z převodovky vozidla, lze z nich zjistit i rychlost. Dnešní moderní digitální tachografy nejen že rychlost zjišťují, zaznamenávají, uchovávají pro budoucí využití, ale také řidiče upozorňují na možné překročení rychlosti a to zvukovou signalizací. Záznam o překročení rychlosti je v tachografu uchováván a tedy i k dispozici kontrolním orgánům, v tomto případě právě policií. Svou činností usměrňuje tachograf chování řidiče požadovaným způsobem a případná porušení jsou snadno dohledatelná a prokazatelná.

8.4. Kontrola technického stavu vozidel

Tuto kapitolu lze nejlépe uvést tvrzením Pavlíčka²⁸ (2006), který uvádí, že při zkoumání problematiky bezpečnosti silničního provozu nelze pominout otázku samotného silničního motorového vozidla, jakožto hlavního výrazového prostředku a současně jako jednoho ze tří základních faktorů ovlivňujících zásadním způsobem bezpečnost silničního provozu. Vývoj technologií v oblasti automobilového průmyslu, zejména technologií zajišťující bezpečnost osádky vozidla či bezpečnost jiných účastníků silničního provozu, značně roste. Při nákupu nového vozidla se kupující seznamuje s množstvím bezpečnostních prvků a výrobci se předhánějí v jejich nabídce. Řidič však již často nepozná, že je tento prvek ve vozidle namontován, a to mnohdy ani z nic neříkajících zkratk (ABS, ESP, ASR). Postupem času se bezpečnostní prvek stává standardem, následně i povinným, tudíž nedojde ke schválení typu vozidla k provozu bez tohoto bezpečnostního prvku. Mezi ty nejznámější patří funkce ABS (Anti Block System). ABS zabráňuje zablokování kol při panickém brždění. ABS zabráňuje blokaci kol při jakémkoli brždění, ale nepředpokládá se, že by řidič při běžném provozu vyvinul takovou sílu na brzdový pedál, že by mohlo k blokaci kol dojít. Blokace kol způsobuje ztrátu ovladatelnosti vozidla. I přesto, že jsou již dnes všechna motorová vozidla povinně vybavena tímto bezpečnostním prvkem, je takovýto prvek k ničemu v případě, že je nefunkční. V případě ABS je tato závada snadno zjistitelná, systém ABS jako takový má vlastní kontrolní mechanismy a řidiči indikuje stav systému kontrolkou na přístrojové desce vozidla. I přesto dochází často k zjištění porušení technického stavu

²⁸ Kopecný, Z., Pavlíček, K. 2006. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). POLICE HISTORY. Praha. 351 s. ISBN: 8086477-32-0.

vozidla právě pro špatnou funkci ABS. Policista nemusí zjišťovat, co konkrétně na systému ABS nefunguje, není mechanik a nebude závadu ani odstraňovat, postačí pouze zjištění, že systém vykazuje závadu.

Oprávnění policie kontrolovat technický stav vozidel v provozu **plyne ze zákona** o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích²⁹. Příloha č. 1 vyhlášky č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích pak popisuje možné závady na vozidle a označuje je dle stupně závad na lehké, vážné a nebezpečné. Stejným způsobem jsou závady hodnoceny při periodické technické kontrole. Obecně je povinnost péče o vozidlo dána provozovateli vozidla³⁰, cit.: „**Provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem**“, nicméně i řidič má své povinnosti, týkající se technického stavu vozidla, cit³¹.: „**Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem**“. Součástí výuky v autoškole je i kontrola technického stavu vozidla řidičem.

Dalším zásadním prvkem odpovědnosti za technický stav vozidel jsou stanice technické kontroly. **Kontrola technického stavu** vozidel z jejich strany probíhá **periodicky** v rozmezí jednoho až šesti let, dle druhu vozidla. Policie oproti tomu kontroluje vozidla pouze namátkově nebo při zjevné závadě. Policie tuto pravomoc danou zákonem o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích měla ve své historii vždy (§ 5 odst. 1 písm. j) zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích). Součástí tohoto oprávnění jsou další pravomoci, které slouží ke zkvalitnění kontroly, k vymahatelnosti odstranění závad či jako ochranné opatření (pozn. autora – není tím myšleno ochranné opatření ve smyslu § 51 správního řádu) a samozřejmě možnost ukládat za případné porušení sankce příkazem na místě. Samotná kontrola technického stavu probíhá nejen vizuálně, kdy je řidič vyzýván k aktivaci prvků vozidla, ale jsou k tomu využívány i technické prostředky.

²⁹ § 36 odst. 4 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

³⁰ § 10 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

³¹ § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Vzhledem k tomu, jak je kontrola technického stavu náročná na znalost této problematiky a na nutnost technického vybavení k provedení samotné kontroly, je jednou z dalších pravomocí policisty přikázat řidiči jízdu na stanici technické kontroly³². Toto oprávnění je však ze strany policistů velice málo využíváno. Důvodů je hned několik. V roce 2016 využili toto oprávnění policisté pouze 48krát. Technických závad typu B, tedy vážných závad, bylo zjištěno 6614 a nebezpečných závad³³ bylo zjištěno 984. Zákonodárce dal sice možnost policistovi přikázat řidiči jízdu na stanici technické kontroly, ale zároveň toto podmínil vzdáleností, a to cit.: „*Při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy podle § 6 odst. 9 je řidič povinen zajet k zařízení pro provedení kontroly technického stavu, pokud zajižďka, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, není delší než 8 kilometrů*“³⁴. Tato vzdálenost je však značně nedostatečná. Nedostatky vyplývají především z počtu stanic technické kontroly³⁴.

V celé ČR je „pouze“ 367 stanic technické kontroly. Položení otázky, zda tento počet plně dostačuje k jejich kvalitní práci, aby na ně nebyl ze strany zákazníka vyvíjen časový tlak a aby mohly svou práci odvádět v požadované kvalitě, není smyslem této práce, i když některé části textu, zejména této kapitoly na tuto otázku odpoví. K tomu je nutné uvést, že počet stanic technické kontroly, tedy skutečnost zda v nějakém místě tato stanice vznikne či ne, není řízeno poptávkou po této službě. Počet stanic je státem regulován, a to formou vydávání licencí krajskými úřady³⁵ k provozování stanice technické kontroly. Minulé snahy o změnu, tedy o větší počet stanic technické kontroly neuspěly³⁶. K tomu trochu matematiky, 367 stanic technické kontroly a vzdálenost k dojezdu k nim je 4 km, což je trasa dlouhá 1468 km. Tedy **1468 kilometrů** dlouhý úsek, oproti velikosti silniční sítě ČR³⁷ **téměř 55 738 km silnic a dálnic a 79 919 km místních** komunikací. Z toho dálnice tvoří 1 210 km, na silnice I. třídy připadá 5 811 km, na silnice II. třídy 14 587 km a na silnice III. třídy 34 130 km.

³² § 124 odst. 10 písm. i) a § 6 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

³³ Zdroj dat ŘSDP PP ČR

³⁴ <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/STK/STK>

³⁵ § 54 odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

³⁶ <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/ministru-tokovi-se-nepodarilo-prosadit-vice-stk-licence-na-n/r~6955fbdebcc11e6bb57002590604f2e/?redirected=1514555524>

³⁷ <https://www.czso.cz/csu/xc/infrastruktura-silnicni-dopravy-k-1-1-2016>

Mezi vozidla, jejichž opotřebením počtem najetých kilometrů je dominantní, patří zejména nákladní automobily sloužící ke komerční přepravě, které jsou schopny ujet i deset tisíc kilometrů měsíčně. Ne každá stanice technické kontroly však může kontrolovat tento typ vozidel. Stanic technické kontroly pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny je v ČR pouze 109 a například v celém Karlovarském kraji či Pardubickém kraji jsou pouze 3 a 4. S malým počtem stanic souvisí i čekací doba na samotnou technickou prohlídku. Náklady na samotnou technickou prohlídku hradí v případě zjištěných závad řidič, v opačném případě policie. Vzhledem k výše uvedenému, vzniká přímo na stanici technické kontroly neochota ze strany provozovatele zařízení.

Dalším zásadním faktorem tohoto oprávnění je výše sankcí. Řidič má sice povinnost uposlechnout pokyn policisty směřujícímu k odeslání vozidla ke kontrole technického stavu, nicméně sankce za neuposlechnutí je ve značném nepoměru oproti sankci za zjištěné závady, a to zejména z pohledu provozovatele vozidla. V případě neuposlechnutí této výzvy policisty hrozí řidiči sankce do výše³⁸ **10 000,- Kč**. V případě, že budou na vozidle zjištěny nebezpečné závady, hrozí řidiči sankce do výše 10 000,- Kč a provozovateli vozidla sankce až do výše³⁹ **50 000,- Kč** a samozřejmě ztráta technické způsobilosti vozidla a úhrada nákladů spojených s provedením samotné kontroly. K efektivnosti a užitečnosti tohoto oprávnění by pomohlo prodloužení vzdálenosti k odklonění vozidla, zvýšení počtu stanic technické kontroly, či lepší specifikace spolupráce mezi policií a stanicemi technické kontroly. V neposlední řadě pak přehodnocení systému sankcí.

8.5. Kontrola alkoholu a jiných návykových látek

Problematika alkoholu a jiných návykových látek za volantem se netýká jen České republiky. K této problematice se staví každý stát jinak. Liší se především tolerancí vůči takovému jednání a možnou sankcí. Například v sousedním Německu je tolerována hladina alkoholu v krvi do 0,5 ‰ a v případě ohrožení bezpečnosti provozu je tato hladina snížena na 0,3 ‰ alkoholu v krvi. O České republice lze říci, že alkohol ani jiné návykové látky nejsou u řidičů tolerovány a to takovou měrou, že dle množství požití látky přechází toto jednání z přestupku na trestný čin. Hranice mezi přestupkem a **trestným činem** je stanovena

³⁸ § 5 odst. 1 písm. a) a odst. 3 písm. b) z. č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích

³⁹ § 83 odst. 1 písm. i) a odst. 2 a § 83a odst. 1 písm. n) a odst. 7 písm. d) z. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

hodnotou **1 g/kg alkoholu v krvi**. Tedy jeden gram alkoholu na kilogram krve, označováno též jako promile alkoholu v krvi.

Hodnota **nad 1 promile alkoholu** v krvi se již považuje za **stav vylučující způsobilost**. Jedná se tedy o trestný čin dle § 274 trestního zákoníku⁴⁰ „ohrožení pod vlivem návykové látky“, cit.: *„Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“* K tomu je vhodné citovat Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 08. 2007 sp. zn. 5 Tdo 874/2007, ve kterém mimo jiné uvádí, cit.: *„Nejvyšší soud k tomu připomíná, že podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile).“*

I hodnota přes 1 promile alkoholu v krvi však může znamenat přestupkové jednání, jak již uvádí H. Kučerová⁴¹ (2011), cit.: *„Vzhledem k zásadě subsidiarity postihu za přestupek vyjádřené v § 2 odst. 1 zákona o přestupcích půjde o přestupek podle komentovaného ustanovení také tehdy, pokud orgány činné v trestním řízení dojdou k závěru, že přestože byly naplněny formální znaky trestného činu, z důvodu nedostatku znaku materiálního - pouhé nepatrné škodlivosti činu pro společnost – nejde o trestný čin. O přestupek se bude většinou jednat také v případě řidičů nemotorových vozidel, typicky cyklistů.“* Subsidiarita pak spočívá v přestupku dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, cit.: *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky“*.

Mezi tyto přestupky, tedy přestupky kdy řidič požil alkohol před, nebo během jízdy, se ve statistice počítá i takové jednání, kdy řidič odmítl dechovou zkoušku či lékařské vyšetření, neboť řidič je povinen takovou zkoušku vykonat či takové vyšetření strpět. Rozlišení mezi trestným činem a přestupkem je nyní snadnější díky pokročilým

⁴⁰ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

⁴¹ Kučerová, H., Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. vydání. Leges. Praha 2011. 720 s. ISBN: 978-80-87576-01-4.

technologíím. V minulosti byl alkohol detekován pomocí detekčních trubiček. Na konci detekční trubičky byl balónek, který se skrz trubičku nafoukl. Detekční trubičky obsahovaly chemickou látku, která při reakci s alkoholem změnila barvu. Na detekčních trubičkách byla vyznačena ryskou pouze hodnota, znamenající 0,8 g/kg alkoholu v krvi. Během kontroly bylo možné pak zjistit pouze hodnoty nižší, vyšší či okolo stanovené rysky. K určení přesné hodnoty musel býti vždy odebrán vzorek krve. Dnešní přístroje zobrazují již přesné hodnoty (maximální dovolená chyba 5 %) a to v hodnotách setin promile. I přesto se dnes odběry krve u některých případech z důvodu potvrzení hodnoty provádějí. Jedná se zejména o případy, kdy hladina alkoholu byla zjištěna dechovou zkouškou v rozsahu mezi 1,0 ‰ až 1,3 ‰ alkoholu v krvi, když řidič nesouhlasí se zjištěnou hodnotou a sám lékařské vyšetření požaduje, nebo v případě, že se odborné měření detektorem alkoholu nepovedlo úspěšně provést.

Oprávnění ke kontrole přítomnosti alkoholu či jiných návykových látek je policii dáno § 124 odst. 10 písm. f) a písm. g) zákona o silničním provozu. V obecném povědomí je, že v České republice je takzvaná **nulová tolerance** vůči alkoholu a jiným návykovým látkám. To však není úplně pravda. Tuto pravdu narušují hned dvě okolnosti. První z nich vyplývá z bodového hodnocení řidiče. Jednání řidiče spojené s alkoholem, ať už se jedná o přestupek, trestný čin, či odmítnutí dechové zkoušky či lékařského vyšetření, je v bodovém systému klasifikováno 7 body. Zmíněných sedm bodů se však řidiči zapíše pouze po překročení hranice 0,3 ‰ alkoholu v krvi. Dá se tedy s nadsázkou říci, že bodový systém **toleruje** - a jak řidiči rádi říkají - jedno pivo k obědu. Tuto skutečnost navíc potvrzuje i Ministerstva zdravotnictví ČR ve svém dopise ministru dopravy ze dne 12.07.2010 vydané pod č.j. 33336/2010/OZS. Kde se mimo jiné uvádí, citace: “ *Hodnotu do 0,24 promile zjištěnou dechovým analyzátozem nelze považovat za průkaznou a v žádném případě ji nelze považovat za identickou s hladinou alkoholu v krvi. Neprokuje tedy ovlivnění řidiče alkoholem*“. Z výše uvedeného stanoviska lze dovodit případnou možnou toleranci alkoholu a to do 0,24 ‰ alkoholu v krvi. Tedy opět to jedno pivo. Tato hodnota vyplynula z velikosti laboratorní chyby, kde je určována hladina alkoholu v krvi s přesností 0,2 g/kg alkoholu v krvi. Toto je dále podpořeno pokynem Ministra zdravotnictví⁴².

⁴² Bod 10 písm. e) Věstníku ministerstva zdravotnictví č. 7/2006

Závěr policie je v tomto případě takový, že pokud se řidič, při pozitivní dechové zkoušce na alkohol s hodnotou do 0,24 ‰ alkoholu v krvi, sám nepřizná, tedy sám neuvede, že požil alkohol, má se za to, že se nedopustil žádného protiprávního jednání.

Stejně jako není tolerován alkohol, nejsou tolerovány ani návykové látky. Technologická vyspělost detekce návykových látek není na takové úrovni jako u alkoholu. Dnešní detektory používané policií umí pouze říci, zda se tato látka v těle nachází či ne. To vychází zejména z toho, že alkohol je snadno definovatelný, ale návykových látek je mnoho druhů. Kromě způsobu jejich aplikace se liší chemickým složením a zejména účinnou látkou, která má vliv na chování. **Detekce** těchto látek se policií prvotně provádí buďto **ze slin** nebo **z potu**. Samozřejmě, že policista nečeká, až se řidič zpotí, ale stěr se provede z povrchu těla, tedy z kůže. Nejčastěji se používají ruce či čelo. Výsledek testu z potu může být ovlivněn i jinými okolnostmi, neboť pozitivní výsledek testovaného subjektu může být i v případě, že se tento pouze pohyboval v prostředí, kde se drogy vyskytují. Výsledek tohoto testu tedy má za úkol ukázat, zda provést lékařské vyšetření a v případě že ano, na jakou látku se zaměřit. Stejně tak jako u alkoholu je i u drog dána hranice množství návykové látky, kterou je nutné překročit, aby se jednalo o přestupek. Hranice u jednotlivých látek jsou v tomto případě dány nařízením vlády⁴³. Trestnost činu v trestní rovině, tedy stav vylučující způsobnost, je již pak na posouzení soudního znalce.

⁴³ Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

Tabulka č. 3 Limity návykových látek, po jejichž překročení se řidič považuje za ovlivněného touto látkou

Název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxymethamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylgonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Zdroj: Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

Dechová zkouška ke zjištění alkoholu v krvi je již součástí každé silniční kontroly. Testování na přítomnost jiných návykových látek již tak časté není. **Vliv** na to má především **ekonomická stránka věci**. Testování na alkohol dechovou zkouškou je otázkou jednotek korun. Náklady kromě běžných výdajů policie (mzdy policistů apod.), spočívají pouze v ceně náustků, kdežto u drog se spotřebovává celý tester, jehož cena je několik set korun. I přes tuto finanční bariéru, se provádí testy na jiné návykové látky stále častěji. Vzhledem k ceně testeru provádí policisté test řidiče pouze v případě, je-li důvodné podezření, že by mohl být návykovou látkou ovlivněn. Ovlivnění se posuzuje zejména podle chování řidiče, fyzických reakcí a jiných zvláštních jevů či stavů, které jsou pro osoby pod vlivem drog

typické. Jako příklad lze uvést extrémní projevy štěstí, pocit božskosti, rozšířené či zúžené oční zorničky, ale i prudké změny nálad či halucinace.

8.6. Kontrola komerční přepravy

Komerční přepravou se rozumí přeprava osob či nákladu za úplatu. Rozdílnost této přepravy oproti běžné přepravě, tedy přepravě pro vlastní potřebu, spočívá zejména v počtu najetých kilometrů. Počet najetých kilometrů přímo souvisí i s množstvím hodin, které řidič stráví za volantem. Větší počet najetých kilometrů a delší doba řízení je spojená s únavou řidiče a opotřebením vozidla. Z tohoto důvodu je doba, kterou může řidič trávit za volantem, nebo v práci, pevně stanovena. Pro Českou republiku, jako členský stát Evropské unie, platí **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006**, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Pro druhy komerční dopravy, které mají z tohoto nařízení výjimku, která je v nařízení přímo uvedena, platí jiné právní předpisy. Nařízení se například nevztahuje na vozidla městské hromadné dopravy, vozidla údržby silnic apod. Jejich činnost je pak upravena **nařízením vlády**⁴⁴.

Kontrola vozidel komerční přepravy tedy spočívá v kontrole dodržování dob řízení a dob odpočinku u řidičů, kontroly technického stavu vozidel a kontroly přepravovaného nákladu. Kontrola technického stavu vozidel je již blíže popsána v kapitole 8.3. Kontrolovaná vozidla, tedy vozidla či jízdní soupravy s celkovou hmotností přesahující 3,5 tuny nebo s více než devíti místy k sezení, mají povinnost být vybavena tachografem. Na základě vyčtení dat z tachografu zjišťují policisté, zda došlo k porušení právních předpisů či ne. Za porušení doby řízení jsou oprávněni uložit pokutu řidiči až do výše 5 000,- Kč. V roce 2017, tedy přesněji v období od 01. 07. 2017 do 04. 10. 2017, **nebylo možné řidiče** za tyto přestupky **postihnout**. Česká republika tak byla jediný stát Evropské unie bez postihu za porušení tohoto nařízení. **Chyba** vznikla ukončením platnosti zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kde bylo toto protiprávní jednání definováno. Teprve novelou zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, se opět vrátila formální stránka tohoto přestupku.

Řidič však není jediný odpovědný za nedodržení dob řízení a odpočinku. **Odpovědnost** je v tomto případě i **na dopravci**, který má povinnost plánovat pracovní dobu

⁴⁴ Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

řidiči tak, aby mohl stanovené doby dodržovat. Z nedodržení dob řízení a odpočinku lze tedy dovodit přestupek jak na straně řidiče, tak na straně dopravce. Pro dopravce jsou však sankce mnohem vyšší, a to až do výše 350 000,- Kč⁴⁵. Tato sankce byla do 3. 10. 2017 ještě vyšší, a to až do výše 500 000,- Kč, novelou⁴⁶ zákona o silniční dopravě však došlo k jejímu snížení. K vytěžování dat z tachografu a jejich vyhodnocování je pak využíván zvláštní program, který policisty sám upozorní na případné porušení. Řidiči nejsou v tomto případě v nevýhodě, neboť i je tachograf upozorňuje na některá porušení a jsou si tedy sami vědomi svých porušení.

Součástí této kontroly je i kontrola nákladu, která je zaměřena zejména na bezpečnost, tedy na to, zda způsob uložení nákladu či jeho zajištění odpovídá daným normám. Pravidla a možnosti zajištění nákladu jsou stanovena vyhláškou⁴⁷, která dále odkazuje na technické normy používání poutacích a kotvících prostředků, cit.: „*Náklad na vozidle, i v jízdní soupravě, musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava, musí být v řádném technickém stavu a odpovídat ČSN EN 12195-2, ČSN EN 12195-3, ČSN EN12195-43). Poutací a upínací soupravy musí počtem a umístěním odpovídat ČSN EN 12195-13*“.

Zvláštní pozornost je pak věnována přepravě nebezpečných věcí. Nebezpečné věci jsou podle zákona⁴⁸ cit.: „*látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí*“. Jedná se především o výbušné, hořlavé, žíravé či radioaktivní látky. Celkem jsou nebezpečné věci zařazeny do třinácti tříd dle druhu nebezpečnosti. Na přepravu takovýchto látek jsou pak dány zvláštní požadavky jak na osádku vozidla, výbavu vozidla, tak i na konstrukční vlastnosti vozidla. Dále pak na používání obalů, ve kterých smějí být tyto látky přepravovány, jejich vzájemnou kombinaci na vozidle apod. V souvislosti s fenomény dnešní doby jako je **terorismus**, jsou některé látky označeny jako látky, které

⁴⁵ § 35 odst. 2 písm. b) a odst. 6 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

⁴⁶ Zákon č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

⁴⁷ § 38 odst. 7 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

⁴⁸ § 22 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

mají potenciál být zneužity pro teroristický útok – vysoce rizikové nebezpečné věci⁴⁹. Na jejich kontrolu je pak brán zvláštní zřetel.

Kontrola komerční přepravy se obecně považuje u služby dopravní policie za jednu z nejnáročnějších. Náročnost zde představuje nutnost užití technických pomůcek pro samotnou kontrolu a především **znalost velkého množství předpisů**, zejména pak mezinárodních právních norem. Další nutností je **znalost cizí jazyků**, neboť Česká republika je svým charakterem zemí tranzitní, s velkou účastí mezinárodní dopravy. Zajistit kvalifikovanost policistů je v této oblasti problémové, neboť náročnost práce není v tomto případě adekvátně finančně ohodnocena a policisté s potenciálem růstu či znalostmi vyhledávají jiná místa uvnitř policie.

Další komplikací těchto kontrol je **nedostatek kontrolních míst**. Samotná kontrola je dosti náročná na prostor. Ke kontrole policisté často využívají odpočívky, které jsou prvotně určeny právě pro odpočinek řidičů. Řidiči a dopravci si sami stěžují na nízký počet odstavných parkovacích míst. Mapu s odpočívkami prezentuje na svých internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR. Tato mapa však zobrazuje pouze odpočívky na dálnicích. Odpočívky či odstavná parkoviště na silnicích I. třídy, či nižších tříd nejsou k dispozici. Samozřejmě policie má povědomí o všech možných kontrolních místech v teritoriu, ve kterém operuje. Informace by měla hodnotu především pro samotné řidiče, kteří se potýkají s nedostatkem odstavných míst. V důsledku nemožnosti zaparkovat na trase své jízdy pak často odstavují svá vozidla v rozporu se zákonem. Zejména na silnicích I. třídy mimo obec. Absence míst určených pro odpočinek řidiče je pak nejvíce zřejmá v příhraničních oblastech. Stejně tak jak omezuje zákon o silničním provozu⁵⁰ jízdu některých vozidel o víkendech a v ostatních dnech pracovního klidu, je provoz nákladních vozidel omezen obdobně i v okolních zemích. Čas omezení mezi sousedními zeměmi však není stejný. Největší rozdíl vzniká v době, kdy má sousední země vyhlášený státní svátek, který připadá na běžný pracovní den. V dané zemi pak platí omezení jízdy těchto vozidel a

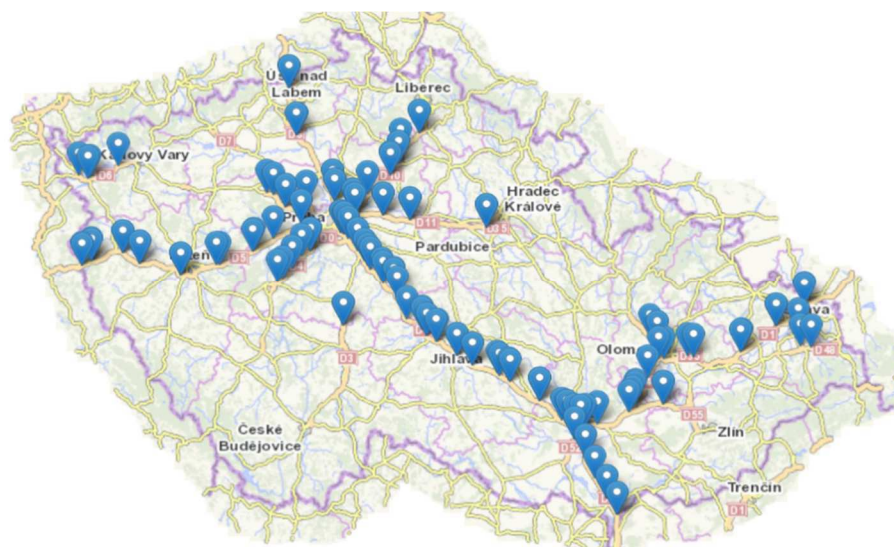
⁴⁹ Vyhláška č. 64/1987 O Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), kapitola 1.10.3.1.2 dohody ADR

⁵⁰ § 43 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

v ČR nikoliv. Následkem je pak hromadění nákladních vozidel v příhraniční oblasti, která čekají na ukončení omezení jízdy některých vozidel v sousední zemi.

Obrázek č. 2 – Odpočívky na dálnicích v ČR a) v provozu, b) mimo provoz

a)



b)



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Obnovením odpočívek, které jsou mimo provoz, by opět vznikla pro policii potřebná kontrolní místa a pro řidiče možnost zastavit a odpočinout si. Kromě uvedených map lze na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic zobrazit i mapu s **plánovanými odpočívkami**, tato mapa je však **prázdná**. K samotné kontrole komerční přepravy jsme však

vázání vyhláškou o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě⁵¹, která udává povinnost kontrolním orgánům zkontrolovat 3 % pracovních dnů řidičů, na které se vztahuje přímo použitelný evropský předpis⁵². Z toho musí být 15 % provedeno formou silniční kontroly. Vyhláška však tyto **3 % blíže nespecifikuje**, není teda zřejmé, zda je požadovaný cíl naplněn či ne.

8.7. Kontrolní vážení

Kontrolní vážení je policii umožněno zákonem o pozemních komunikacích⁵³, cit.: „*Nízkorychlostní kontrolní vážení provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně*“. Vážít vozidla je možné i podle zákona o silničním provozu. Vážení podle zákona o pozemních komunikacích představuje jistou formu **ochrany pozemních komunikací**. Ochrana spočívá v tom, že hmotnost připadající na nápravu, tedy tíha, kterou kola nápravy působí na pozemní komunikaci, nesmí překročit stanovenou mez. V části deváté, vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jsou definovány různé hmotnosti, které jsou povoleny pro různé nápravy, skupiny náprav či celkové hmotnosti vozidel a jízdních souprav. Hodnoty uvedené ve vyhlášce nerespektují hodnoty dané výrobcem vozidla, či jeho skutečnými parametry. Limit daný vyhláškou umožňuje, aby dvounápravové vozidlo s celkovou hmotností 5 000 kg, danou výrobcem vozidla, resp. jeho technickými parametry, mohlo být provozováno i s hmotností 15 000 kg, tedy 3x těžší, a přesto podle této právní normy nedojde k jejímu porušení.

Oproti tomu zákon o silničním provozu v § 52 odst. 2 hovoří jasně, cit.: „*Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla*“. Zákon o silničním provozu respektuje hodnoty dané výrobcem vozidla, tedy nejvyšší technicky přípustnou hmotnost vozidla a nejvyšší technicky přípustnou hmotnost na nápravu vozidla.

⁵¹ § 6 odst. 1 a odst. 2 a § 8 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

⁵² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

⁵³ § 38a odst. 3 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Rozdílnost těchto dvou zákonů upravujících vážení vozidel však není jen ve hmotnostech, které se zjišťují, ale také v sankcích. Podle zákona o pozemních komunikacích⁵⁴ lze uložit sankci na místě až do částky **15 000,- Kč** a ve správním řízení až do **500 000,- Kč**. Ano, skutečně nejde o překlep, půl milionu korun je vůbec nejvyšší finanční sankce za přestupek, kterou lze řidiči uložit. I pokuta v pětinové výši je však pro řidiče likvidační. Podle zákona o silničním provozu je však výše sankce na místě pouze do 2 000,- Kč a ve správním řízení je pak sankce do výše 2 500,- Kč. Podstata přestupku spočívajícího v překročení hmotností podle zákona o silničním provozu **nemá zvláštní úpravu** a je tak zařazen pod ostatní porušení zákona o silničním provozu⁵⁵.

Zákon o pozemních komunikacích má tak chránit pozemní komunikace před poškozením způsobeným přetěžováním vozidel. Oproti tomu zákon o silničním provozu chrání život, zdraví a majetek nejen účastníků silničního provozu. Vozidlo, které je těžší než hmotnostní rozsah, na který bylo výrobcem konstruováno, tedy dimenzovány brzdy, kola a pneumatiky, tuhost karoserie, účinnost tlumičů, či konstrukce deformačních zón vozidla, představuje v silničním provozu velké ohrožení. S ohledem na míru společenské nebezpečnosti jednání, spočívajícího v přetížení vozidla, respektive s ohledem na zájem chráněný zákonem, kterým je bezpochyby u zákona o silničním provozu život a zdraví, je až zarážející, že sankce za porušení tohoto zákona, jsou několikrát nižší než sankce ze zákona, který chrání „pouze“ pozemní komunikace.

Jak je již uvedeno výše, kvalita pozemních komunikací je sice jedním z pilířů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, ale nelze říci, že by jízda jednoho přetíženého vozidla, mohla razantním způsobem ovlivnit kvalitu pozemní komunikace oproti tomu, jaké nebezpečí představuje pro účastníky silničního provozu. K tomu je nutné uvést, že po pozemních komunikacích se běžně pohybují vozidla, která svou celkovou hmotností či hmotností celé jízdní soupravy, převyšují hodnoty dané právní úpravou, kterou právě zákon o pozemních komunikacích definuje. Tato vozidla jedou v tak zvaném režimu **zvláštního užívání**⁵⁶ pozemních komunikací, spíše známém jako „**Nadměrný náklad**“, kdy jejich pohyb je i mediálně zajímavý vzhledem k druhu nákladu či jeho nestandardním

⁵⁴ § 42a odst. 4 a odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁵⁵ Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁵⁶ § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

rozměrům či hmotnostem. Media ráda upozorňují, je-li nákladem například loď, či náklad vážící 600 tun, nebo dlouhý 120 metrů. Informace je samozřejmě zajímavá nejen jako kuriozita v přepravě, ale její hlavní poslání je informovat řidiče o možném zdržení či obdobných komplikacích. Tyto parametry jsou samozřejmě extrémní a nesetkáváme se s nimi často, ale denně se lze setkat s hmotností vozidla včetně nákladu např. 60 tun. Obecně daná hranice **v České republice**, kdy se jedná o nadměrný náklad vzhledem k celkové hmotnosti jízdní soupravy je **48 tun**. Běžně je tedy povolení ke zvláštnímu užívání vydáno firmám přepravujícím pracovní stroje či jinou těžkou techniku. Povolení ke zvláštnímu užívání však dává výjimku pouze na celkovou hmotnost vozidla či soupravy. Zatížení jednotlivých náprav nesmí být překročeno. Do hmotnosti 48 tun jízdní soupravy a při dodržení konstrukčních hmotností vozidla, není tedy potřeba zvláštního povolení. Okolní státy jsou na tom však jinak. Česká republika má jednu z nejvyšších povolených hmotností. **Německo, Polsko či Slovensko** mají limit **40 tun** a pouze pro multimodální dopravu kontejnerů je hmotnost zvýšena na 44 tun. Hmotnosti ostatních zemí jsou tedy v souladu s evropskou směrnicí⁵⁷.

Kontrolním vážením se dle zákona o pozemních komunikacích rozumí **i měření rozměrů** vozidel. Další rozdíl v těchto dvou zákonech spočívá v pravomoci, kterou užívá policie při kontrolním vážení. Jedná se o oprávnění, které umožňuje **odklonit vozidlo z trasy až 8 km**, z důvodu provedení kontrolního vážení. Nutnost tohoto oprávnění vyplývá především z podmínek vážení vozidel. Metrologický předpis k používání nízkorychlostních nájezdových⁵⁸ vah klade jasné podmínky na vážící místo. Tyto podmínky spočívají nejen v rozměrech vážícího místa, ale i v požadavcích na sklon. Vzhledem k tomu, že police užívá k silničním kontrolám běžné odpočívky a odstavná parkoviště, není každé toto místo vhodné k realizaci kontrolního vážení a je potřeba odklonit vozidlo z trasy na vhodné místo. Tato možnost ale chybí v zákoně o silničním provozu, a proto je těžké zvýšit počet kontrol některých druhů vozidel. Tato pravomoc je dána zákonem o pozemních komunikacích a to

⁵⁷ SMĚRNICE RADY 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

⁵⁸ Metrologický předpis MP 009-04 vydaný Českým metrologickým institutem

pouze pro kontrolní vážení, tedy vozidla **kategorie**⁵⁹ **N2, N3** a jejich přípojných vozidel. Podle zákona o silničním provozu lze však vážit **všechny druhy vozidel**.

Další rozdílnost spočívá v možnosti řidiče vyhnout se vážení. V zákoně o pozemních komunikacích je odmítnutí kontrolního vážení řidičem označeno za přešůpek a sankce je zde opět půl milionu korun. Neuposlechnutí pokynu policisty, aby se řidič podrobil kontrole hmotností, **není v zákoně o silničním provozu** opět upraveno a je zde nutné sáhnout do zákona o některých přešůpcích a kvalifikovat dané jednání jako neuposlechnutí výzvy úřední osoby při výkonu její pravomoci⁶⁰. Tedy hrozící postih za přešůpek do výše 10 000,- Kč.

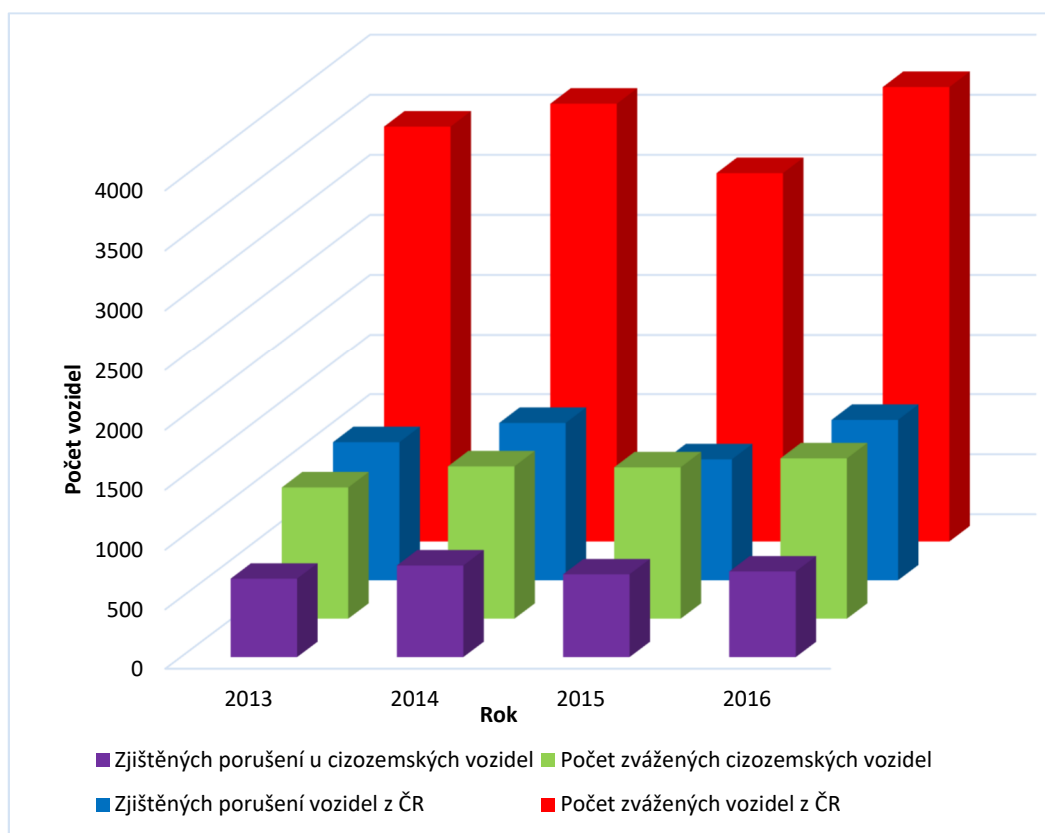
I přesto, že způsob ukládání sankcí může působit rozporupně, má své kladné atributy, které jinde v systému sankcí přešůpků v dopravě nenalezneme. Tímto atributem je myšlena transparentnost sankčního systému, neboť je jasně dána sankce u přešůpku⁶¹, cit.: *„činí výměra pokuty 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla dle zvláštních právních předpisů. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení“*. Dále pak skutečnost, že je zákonem rozdělen i příjem z této sankce mezi zúčastněné orgány státní správy, který zaručuje jistou **kompensaci vlastníkům komunikace**, po které přetížená vozidla jezdí.

⁵⁹ Příloha č. 2 kategorie silničních vozidel, vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

⁶⁰ § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 251/2016 o některých přešůpcích.

⁶¹ § 43 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Graf č. 8 Počty zvážených vozidel policií dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích



Zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování dat

Vážení vozidel obecně je potřebné a velmi užívané oprávnění, a to nejen policií, neboť vážit mohou i celní úřady či sami vlastníci pozemních komunikací. Z grafu č. 7, jsou zřejmé počty policií zvážených vozidel podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Lze si všimnout určitého poměru mezi počtem zvážených vozidel a zjištěných porušení, který se jeví v průběhu let víceméně konstantní. Tato činnost vyniká u policie ještě jednou raritou, a to je průměrná sankce. Policie za porušení v souvislosti vážením vozidel ukládá průměrně vyšší sankce než u jiných přestupků. Průměr za pokuty v roce 2016 v souvislosti s kontrolním vážením činil 2 852,- Kč (v roce 2015 to bylo 2 946,- Kč). Průměrná výše pokuty je tak vyšší, než horní hranice pokuty, kterou může policie uložit například za překročení rychlosti.

8.8. Zhodnocení oprávnění policie

Oprávnění policie by měla umožnit pokrýt všechny potřeby policisty při působení na bezpečnost silničního provozu. V některých oddílech této kapitoly jsou sice vytknuty

nedostatky některých oprávnění, ale nejedná se o takový druh nedostatku, který by znemožňoval činnost policie. Policie je svými oprávněními schopná dostatečným způsobem působit na všechny účastníky silničního provozu. I přes uvedené komplikace je zřejmé, že policie využívá svá oprávnění v dostatečné míře se snahou uchovat si určitý standart v kvalitě i kvantitě. Drobné nuance ve využívání oprávnění pak vyplývají z legislativních změn. Další oprávnění jsou uvedena v následující kapitole. Následující oprávnění jsou specifická tím, že slouží k vymožení práva či právního stavu.

9. VYMAHATELNOST PRÁVA

Vymahatelnost práva je úzce spojena se dvěma faktory, a to se zákonnou úpravou a samotnou aplikací této zákonné úpravy. V novodobé existenci České republiky jsou oprávnění policie často měněna. Nejprve docházelo k odebráním prostředků, které pomáhaly právo vymoci a nyní jsou postupně navraceny do podobné formy, jako tomu bylo v minulosti. Jako příklad lze uvést zadržení řidičského průkazu dle § 15 odst. 2 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, cit.: „*Řidičský průkaz lze zadržet i tehdy, jestliže by byla další jízdou ohrožena bezpečnost silničního provozu.*“. V následujících kapitolách budou představeny prostředky, které slouží k dosažení účelu sledovaného zákrokem policie či k ochraně zájmu chráněného zákonem. I přesto, že zákonodárce v dobrém úmyslu pomoci k vymahatelnosti práva, dal policistům různá oprávnění, ne všechna tyto oprávnění jsou snadno realizovatelná, či náklady na jejich realizaci jsou náročnější než efekt, který mají zajistit. Nelze však svádět vinu jen na zákonodárce, vina je i na straně policie. K aplikaci právních norem by měli mít policisté základní právní povědomí, měli by být pravidelně proškolení a seznamováni se změnami v legislativě. To se vždy neděje. Dalším faktorem je tzv. trénovaná neschopnost. Ze strany vedoucích chybí tlak na zlepšování kvalifikace, znalostí samotných policistů či zvýšení kvality jejich práce. Na druhou stranu toto nelze mít vedoucím policistům za zlé, neboť možnosti zvýhodnění policistů, kteří jsou ochotni se sebevzdělávat, jsou minimální. Stejně tak policisté vědí, že práce navíc či sebevzdělání nebývá ze strany policie patřičně oceňováno, je pro ně pouze spojeno s náročnější činností či s vyšší administrativní zatížeností.

9.1. Ukládání kaucí

Policie oznamuje správním orgánům protiprávní jednání, které není příslušná sama projednat a zároveň může ukládat v některých případech kauci. Kauce slouží jako finanční záruka k tomu, aby se podezřelý z přestupku dostavil ke správnímu orgánu k projednání věci. Policii umožňují hned **tři zákony** uložit kauci, a to řidiči nebo dopravci.

Prvním z těchto zákonů je **zákon o silničním provozu**⁶², cit: „*Policista je při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 3 500 Kč do 50 000 Kč od řidiče, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona, je-li důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.*“. Pro možnost vybrání kauce je dáno hned několik podmínek. První podmínky jsou uvedeny hned v citovaném odstavci a to vlastnostmi osoby, od které lze kauci vybrat, tedy osoby podezřelá z přestupku dle zákona o silničním provozu. Nelze tedy uložit řidiči kauci i přesto, že se jedná o přestupek v dopravě, ale došlo k němu porušením jiného zákona, než zákona o silničním provozu. Policista může z chování osoby podezřelé z přestupku dovodit, že by se mohla **vyhýbat správnímu řízení**. Častější příčina je však ta, že vymožení pokuty je nepřiměřeně nákladné či nemožné. Nepřiměřené náklady či nemožnost vymožení pokuty lze **vždy** dovodit **u cizinců**. Tuto skutečnost také uvádí Kučerová⁶³ (2011) komentáři zákona o silničním provozu, cit.: „*Kauce by měla dopadnout na řidiče, kteří jsou podezřelí ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zejména pak na ty z nich, kteří nemají na území České republiky trvalý nebo jiný dlouhodobý pobyt a dopustí se na našem území uvedeného přestupku.*“. Další podmínkou je, že sankce za daný přestupek musí dosahovat výše **minimálně 5 000,- Kč**. Tímto dal zákonodárce jasně najevo, že kauci lze vybrat jen u závažných přestupků.

Na samotnou závažnost přestupků lze pohlížet dvěma způsoby. Závažnost přestupku je dána velikostí sankce, tedy čím závažnější přestupek, tím vyšší pokutu lze uložit. Druhý pohled je v souvislosti s bodovým systémem. Za závažné přestupky jsou řidiči zaznamenávány body do karty řidiče a za méně závažné ne. V důvodové zprávě⁶⁴ k bodovému systému je pak jasně uvedeno, cit.: „*Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků*“. Výše sankce za přestupky a bodový systém spolu nekorespondují. Tedy jsou přestupky např. držení

⁶² § 124a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁶³ Kučerová, H., Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. vydání. Leges. Praha 2011. 720 s. ISBN: 978-80-87576-01-4.

⁶⁴ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (411/2005 Sb.) Sněmovní tisk 833/0, část č. 1/4.

telefonu v ruce či překročení rychlosti do 20 km/h v obci a do 30 km/h mimo obec, za které se řidiči zapisují body do bodového systému, ale horní hranice sankce nepřesahuje 5 000,- Kč, nelze tedy u nich kauci uložit. Naopak jsou přestupky, za které se body nezapisují, ale sankce překračuje danou výši. Nebo chtěl dát zákonodárce najevo, že částka pod 5 000,- Kč je natolik nezajímavá, že nestojí za to, mít záruku, že bude uhrazena? Na rozpor mezi možným nebezpečným jednáním a bodovým systémem již upozornila Lisá⁶⁵ (2011), která uvádí, že mnohá závažná jednání, která jsou neoddelitelně spjata s riskantním a agresivním řízením, nejsou bodově hodnocena.

Druhým zákonem je **zákon o silniční dopravě**⁶⁶. Kauce dle tohoto zákona se oproti kauci dle zákona o silničním provozu ukládá **dopraci a ne řidiči**. V tomto případě zde řidič zastupuje dopravce, neboť fyzicky se dopravce na místě kontroly nenachází a kauce je vybrána přímo od řidiče. Od fyzické osoby řidiče se kauce vybere pouze v jednom případě a to je od řidiče taxislužby, který tuto činnost vykonává bez oprávnění. Oprávnění k vykonávání řidiče taxislužby však přímo nesouvisí s bezpečností a plynulostí silničního provozu. Podmínky pro uložení kauce jsou obdobné jako v předchozím případě, tedy cit: *„Orgány Policie České republiky nebo celní úřady jsou při provádění kontroly a státního odborného dozoru podle tohoto zákona oprávněny vybírat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 100 000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona, nebo od fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a), je-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné“*.

Opět nemožnost vybrání či nepřiměřené náklady na vybrání sankce lze spatřovat vždy u cizinců. Dovedit však, že se bude dopravce vyhýbat řízení o přestupku, je velice obtížné. Policie při zjištěném porušení jedná vždy s řidičem vozidla, jsou pouze výjimečné případy, kdy je řidič zároveň provozovatelem autodopravy. V tomto případě chybí přístupný registr, ať už fyzických či právnických osob, které se již v minulosti snažily vyhnout správnímu řízení, nebo které jsou neplatiči či dlužníky.

⁶⁵ Lisá, Z. 2011. Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak? Wolters Kluwer Česká republika. Praha. 131 s. ISBN: 978-80-7357-615-8

⁶⁶ § 35c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Tabulka č. 4 Využívání kaucí dle zákona o silniční dopravě ze strany PČR

rok	Dopravce se sídlem v ČR			Cizozemský dopravce		
	Počet oznámených dopravců	Počet uložených kaucí	Počet uložených kaucí v %	Počet oznámených dopravců	Počet uložených kaucí	Počet uložených kaucí v %
2012	3381	29	0,86	1766	1756	99,43
2013	3180	67	2,11	1842	1798	97,61
2014	3508	45	1,28	1969	1953	99,19
2015	3129	32	1,02	2097	2094	99,86
2016	3466	34	0,98	2065	2038	98,69

Zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování dat

Jak je zřejmé z tabulky č. 4, je u cizozemských dopravců téměř stoprocentně tato kauce využívána. Zatím co počet případů, kdy bylo možné uložit kauci tuzemskému dopravci, je minimální. Časté **využívání institutu kauce** dle tohoto zákona je jasným signálem toho, že je oprávnění **dobře zákonně upraveno**. Poukazuje i na skutečnost, že policie si je vědoma nutnosti využívat opatření, která směřují ke snadnějšímu vymáhání práva.

Poslední právní úpravou, která umožňuje policii uložit kauci, je **zákon o pozemních komunikacích**.⁶⁷ Stejně tak jako předchozí zákony se kauce ukládá jako záruka k tomu, aby se podezřelý z přestupku dostavil k správnímu řízení. V zákoně o pozemních komunikacích jsou to přestupky spočívající v porušení, která souvisejí s kontrolním vážením vozidel nebo s mýtným systémem. Oproti předchozím zákonům, je však jeden **zásadní rozdíl**, a to v podmínce kdy lze kauci uložit, a to pouze řidiči cit: „ *který je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 42a odst. 2 a 4 a u kterého je důvodné podezření, že se bude*

⁶⁷ § 43 a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

vyhýbat přestupkovému řízení“. Dle tohoto zákona **není** již uvedena možnost uložit kauci v případě, že by byla případná sankce **nevymahatelná, nebo náklady** na její vymození by byly **nepřiměřené**. Nelze však dovodit, že by u cizinců vymáhání sankce za přestupky z jedné oblasti státní správy, mělo různou náročnost, různé náklady či samotnou vymahatelnost. Institut kauce dle zákona o pozemních komunikacích nabyt účinnosti, resp. byl schválen již v době platnosti i účinnosti a zejména praktického využívání kaucí dle výše uvedených zákonů. Není tedy ani z důvodové zprávy k této novele zákona o pozemních komunikacích zřejmé, proč nemožnost vymoci sankci, nebo nepřiměřené náklady na její vymození, nejsou důvodem k uložení kauce, jako tomu je u kauce dle jiných zákonů.

Zda kauce vůbec vybírat a zda je systém postaven efektivně, je otázkou spíše pro správní orgány, neboť ony se potýkají s problematikou vymáhání sankcí. Policie není jediná, kdo kauce ukládá, ale i orgány Celní správy mohou za některé porušení kauci uložit. Jedná se především o ty případy, za které může kauci uložit i policista.

9.2. Zákaz další jízdy, zabránění v jízdě, zajištění vozidla

Zákaz další jízdy, zabránění odjezdu vozidla či odtahování vozidla pramení hned z několika zákonných úprav. Tím nejčastěji užívaným je bezpochyby zákaz další jízdy dle zákona o silničním provozu⁶⁸, cit.: *“Při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie ve služebním stejnokroji oprávněni zejména zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžadují-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem*“. Důvody pro tento zákaz jsou specifikovány pouze velice obecnou formou. Je tedy na subjektivním posouzení policisty, zda by pokračování vozidla v jízdě mohlo ohrozit bezpečnost či plynulost provozu na pozemních komunikacích. Stejně pak pod pojmem veřejný zájem si lze představit celou škálu záležitostí. Další podmínkou je stanovení nezbytně nutné doby, která nemusí být stanovena pouze časově (jednotkách času), ale je možné ji stanovit i funkčně (dokud neroztaje sníh). Nejčastěji se toto oprávnění užívá u řidičů, jejichž vozidla jsou v takovém technickém stavu, že jejich provoz ohrožuje zejména

⁶⁸ § 124 odst. 10. písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

bezpečnost silničního provozu, nebo v případech, kdy by další jízda způsobila pokračování v protiprávním jednání.

Zabránit v jízdě řidiči může však policista pouze v přesně vymezených případech⁶⁹. V jízdě se zabraňuje užitím technického prostředku, lidově nazývaném též „botička“, nebo odtažením vozidla. Důvodů k zabránění v jízdě je v § 118a zákona o silničním provozu uvedeno hned několik. **V prvním odstavci** se zabraňuje v jízdě v souvislosti s **dopravní nehodou**, při které došlo ke zranění nebo úmrtí, v případě ujetí z místa nehody, když **řidič** spáchal přestupky v souvislosti s alkoholem či s jinými návykovými látkami a v případě, že k řízení vozidla nemá příslušné oprávnění, či mu bylo toto oprávnění odňato. **V druhém odstavci** je dáno oprávnění spočívající v zabránění v jízdě z důvodu porušení, která souvisí přímo s provozem vozidla. Jedná se o podezření, že bylo vozidlo odcizeno, vozidlo je technicky nezpůsobilé tak závažným způsobem, že ohrožuje bezpečnost provozu, při kontrolním vážení byl zjištěn nesoulad rozměrů či hmotností a vozidlo bylo použito k účasti na sportovních a podobných akcích (často označovaných jako „tajné závody“). **Třetí odstavec** se pak týká opět problematiky požití alkoholu a jiných návykových látek, kdy je porušení na straně **učitele autoškoly**. V případě pomínutí důvodů k zabránění jízdě policista vozidlo uvolní.

Dalším oprávněním podle zákona o silničním provozu je **zajištění vozidla**⁷⁰. Tento institut je využíván v případě, že byla řidiči uložena kauce dle zákona o silničním provozu a řidič tuto kauci nezaplatil. Zajištění vozidla v sobě skrývá tři možnosti jak řidiči v jízdě zabránit. První možnost je **nasazení technického prostředku**, druhá možnost je nechat **vozidlo odtáhnout** a poslední možnost spočívá v **zákazu další jízdy a zajištění osvědčení o registraci vozidla**. Druhá možnost, tedy odtažení vozidla, skrývá v sobě nejvíce komplikací. Vozidlo je odtaženo a vráceno pouze po zaplacení požadované kauce, nebyl-li řidič shledán vinným v řízení o přestupku, byla zaplacená pokuta a náklady správního řízení, nebo zanikla odpovědnost za přestupek.

Komplikace může nastat při předávání vozidla mezi policií a správním orgánem. Samotné předání vozidla není zákonem ani prováděcí vyhláškou nijak upraveno. Zajištěné

⁶⁹ § 118a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁷⁰ § 124c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

vozidlo bylo často odtaženo na soukromé parkoviště, neboť policie ani správní orgány nemají vždy vlastní odstavná parkoviště a na soukromém parkovišti narůstá dluh za parkovné. Dále pak v celé roli figuruje majitel vozidla, který se domáhá vrácení vozidla, neboť nebyl řidičem. Komplikace navíc vzniká, když vozidlo nedosahuje takové hodnoty, jako je výše sankce za protiprávní jednání či výše dluhu, která je spojena s odtažením a uschováním vozidla. Zákaz další jízdy a odebrání osvědčení o registraci vozidla však mnohdy ztrácí svůj efekt, zejména u cizinců a těch osob, kvůli kterým byl institut kauce vytvořen. Tedy osob, které již předem počítají s tím, že se budou správnímu řízení vyhýbat. Zajištění osvědčení o registraci vozidla pak pro ně není překážkou, pro kterou by nemohli vozidlo užívat.

Zabránění v jízdě podle zákona o silniční dopravě⁷¹ je obdobné jako zajištění vozidla dle zákona o silničním provozu. Opět se využije v případě, kdy **byla uložena kauce**, ale nebyla zaplacená. Zabránění v jízdě však v tomto případě nespočívá v odtažení vozidla, jak tomu je u zákona o silničním provozu. Zabránění v jízdě znamená nasazení technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, nebo zakázání další jízdy a zadržení osvědčení o registraci vozidla. Navíc lze zadržet doklad k nákladu související s prováděnou přepravou. Vzhledem k tomu že se jedná většinou o vozidla mezinárodní dopravy, jak je i vidět z tabulky č. 4, je kauce zaplacená ve velice krátké době a nevznikají komplikace u zajištění vozidla jako dle zákona o silničním provozu. Stejně jak se zabránění v jízdě při nesložení kauce aplikuje a popisuje v zákoně o silniční dopravě, tak jej můžeme popsat dle zákona o pozemních komunikacích.

V neposlední řadě nemusí řidič své vozidlo najít na místě, kde ho zaparkoval v případě, že vozidlo **tvořilo překážku** silničnímu provozu. V takovémto případě odtahuje vozidlo vlastník komunikace a o odstranění vozidla rozhodne policista nebo strážník obecní policie.

Toto ustanovení lze chápat jako ochranné opatření, kdy je cílem zamezit v jízdě narušiteli bezpečnosti či plynulosti silničního provozu, popřípadě byl-li by jízdou narušen jiný veřejný zájem či k dosažení jiného veřejného cíle. V případě, kdy je však závada na

⁷¹ § 35d zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

straně vozidla, například špatný technický stav vozidla či vozidlo nemá sjednané pojištění, nelze dalšího řidiče postihnout za to, že s vozidlem jel i přesto, že s ním byla jízda zakázána.

9.3. Zadržení dokladů potřebných k provozu a řízení vozidla

Zadržení (zajištění) osvědčení o registraci vozidla je součástí zadržení či zajištění vozidla, jak je již uvedeno v kapitole 9.2, a to v případě, že řidič nesložil kauci. Další možnost zadržení vyplývá ze špatného technického stavu vozidla. Toto oprávnění by bylo lepší nazvat **povinností**, neboť tak je postavena formulace v zákoně o silničním provozu⁷², cit.: *„Zjistí-li se při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy nebo při objasňování dopravní nehody nebezpečná závada, která vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení provozu vozidla nebo jízdní soupravy na životní prostředí, zadrží policista osvědčení o registraci vozidla vykazujícího takovou závadu“*. Původní záměr zákonodárce byl vytvořit oprávnění a ne povinnost. To je zřejmé z důvodové zprávy⁷³, cit. *„Uzákonění možnosti odebrání ORV v případě nesplnění zákonných technických podmínek by mělo na tuto dotčenou skupinu přímý dopad“*, a to i přes to, že v návrhu zákona je již uvedeno „zadrží“, tedy ve tvaru, který je účinný. Pokud řidič vyjede s vozidlem, jehož technický stav neodpovídá technickým podmínkám provozu vozidel na pozemních komunikacích, může očekávat v případě silniční kontroly zadržení osvědčení o registraci vozidla. V tomto případě se toto oprávnění zdá zcela v pořádku.

Pokud řidič vyjede s novým vozidlem, které je naprosto v pořádku po technické stránce a jiný řidič do něj nabourá, může i on očekávat zadržení osvědčení o registraci vozidla. Tímto opatřením má dojít pouze k návratu vozidel do silničního provozu, která byla po dopravní nehodě kvalitně opravena, neboť pro navrácení osvědčení o registraci vozidla je nutné projít technickou prohlídkou. Pro poškozeného se však toto opatření může jevit jako forma trestu. Navíc se zadržení osvědčení o registraci může zdát nadbytečným, neboť jak je uvedeno v kapitole 8.3 může policista omezit vozidlu technickou způsobilost. Zadržení

⁷² § 6b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích

⁷³ Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (48/2016 Sb.) Sněmovní tisk 471/0, část č. 1/8.

osvědčení o registraci vozidla stejně tak omezení technické způsobilosti má stejný efekt. Provozovatel musí s vozidlem na stanici technické kontroly ke kontrole.

Zákonodárce, jak je uvedeno v důvodové zprávě k zákonu, který implementuje toto oprávnění do zákona o silničním provozu, však chtěl odebráním osvědčení o registraci zvýšit tlak na provozovatele vozidel⁶¹, cit.: „Pro dosažení tohoto účinku je optimální, aby se zjištění určitých závažných závad projevilo faktickým způsobem buď na vozidle samotném, nebo na dokumentech k vozidlu (obdobně jako při zjištění závady v STK). Takovýto krok, který je bezprostředně patrný ve sféře řidiče nebo provozovatele vozidla, by představoval silný motivační prvek jak k zamezení opakovaného užití vozidla, tak k odstranění technické závady. Vzhledem k možnostem policisty při technické kontrole v provozu a dokumentům, které musí mít řidič vozidla při řízení u sebe, není realizovatelné provádění záznamů do technického průkazu vozidla, ani odstraňování nebo přelepování nálepek na registrační značce vozidla; jako vhodná cesta se tedy jeví zadržení osvědčení o registraci vozidla do doby odstranění závady.“.

Policista je **oprávněn zadržet** řidičský průkaz dle § 118b zákona o silničním provozu za podmínek, které jsou již uvedeny v § 118a odst. 1 zákona o silničním provozu, tedy ty podmínky, které jsou zde již uvedeny v souvislosti s oprávněním zabránění v jízdě dle prvního odstavce § 118 a zákona o silničním provozu. Zadržení řidičského průkazu je zde bráno jako předběžné opatření do doby, než o zadržení řidičského průkazu rozhodne obecní úřad obce s rozšířenou působností. Pokud bude řidič řídit i přes to, že mu byl řidičský průkaz zadržen, nejedná se zde o trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání⁷⁴, ale o **přestupek**. Je nutné rozlišovat řidičský průkaz a řidičské oprávnění. Řidičský průkaz, je dokladem prokazující skutečnost, že řidič vlastní řidičské oprávnění. Trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je pak takový trest, kdy řidič pozbyl řidičské oprávnění. Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění je povinen **odevzdat řidičský průkaz**.

9.4. Odebrání technické způsobilosti

Za stejných podmínek, jako policista zadržuje osvědčení o registraci vozidla, tak odebírá vozidlu technickou způsobilost. Technickou způsobilost sice neodebírá přímo

⁷⁴ § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

policista, ale odere ji správní orgán na základě dokladu vydaného policií. Policista v rámci technické silniční kontroly či při dopravní nehodě zjistí závady na vozidle. Sepíše protokol o kontrole technického stavu vozidla, kde vyznačí závady na vozidle a zašle protokol orgánu obce s rozšířenou působností, která na základě druhu závad omezí vozidlu technickou způsobilost. V případě, že se jedná o cizozemské vozidlo, které není zaregistrováno na našem území, zasílá se protokol na Ministerstvo dopravy ČR. Pokud je na vozidle nebezpečná závada, končí technická způsobilost dnem silniční kontroly. O tomto je řidič ihned na místě vyrozuměn. Pokud je závada „pouze“ vážná, omezí se technická způsobilost na 30 dní, které slouží k tomu, aby provozovatel vozidla závadu odstranil a s vozidlem zajel na stanici technické kontroly k prokázání odstranění závady. Silniční technickou kontrolu lze provést i na cizozemských vozidlech. Stejně tak jako kontrolní orgány v jiných státech EU mohou provádět silniční technickou kontrolu na vozidlech registrovaných v ČR. Cizozemský kontrolní orgán může tedy odebrat technickou způsobilost i českému vozidlu. Protokol o kontrole vychází ze Směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/30/ES, je proto pro všechny správní orgány srozumitelný a závazný.

9.5. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, takto se obecně nazývá odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které byly spáchány při řízení jím provozovaného vozidla. I přes to, že se na první pohled zdá, že takto stanovená odpovědnost je přínosem pro vymáhání práva, není to tak zcela pravda. V této kapitole je vymahatelnost rozdělena na vymození právního postihu a na vymození právního jednání, tedy tlak na dodržení jednání v rámci předem stanovených pravidel. V tomto případě zde tlak vytváří sankční systém, který nutí řidiče chovat se požadovaným způsobem. Odpovědnost provozovatele za přestupky spáchané jeho vozidlem však sankční systém degraduje.

Degradace sankčního systému spočívá v tom, že za spáchané přestupky není uložena odpovídající sankce, resp. není uložena sankce vůbec. A jak to celé funguje? Nejprve je nutné osvětlit, jakých přestupků se toto týká. Zákon o silničním provozu⁷⁵ uvádí cit.: „*Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud porušení pravidel*

⁷⁵ § 125f odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.“ Právě proto, že je problematika bezpečnosti v silničním provozu roztržena mezi několik organizačních složek státu, vyvíjejí různé složky v této oblasti různé aktivity.

Nyní se zaměříme na obce s rozšířenou působností. Obce, nejen ty s rozšířenou působností, mohou zřizovat obecní policii. Obecní policie, stejně jako obec, má zájem o to, aby na území obce bylo bezpečno. Bezpečno znamená i v oblasti silničního provozu⁷⁶, cit.: *„Obecní policie při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona přispívá k ochraně a bezpečnosti osob a majetku ... se podílí v rozsahu stanoveném tímto nebo zvláštním zákonem na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích“*. Mezi ty časté přestupky, které obecní policie zjišťuje, patří mimo jiné i přestupky spočívající v nesprávném zastavení či stání vozidel. Obce, mimo ty přestupky v dopravě zjištěné obecní policií, umísťují na komunikace v obci měřiče rychlosti právě s odkazem na oprávnění měřit rychlost dané obecní policii. Tyto měřiče jsou však stacionární a bez obsluhy, tedy automatizované technické prostředky. Na rozdíl od Policie ČR, která po změření rychlosti vozidlo zastaví a zkontroluje osobu řidiče (přestupce), automatizované měřicí prostředky rychlost pouze zadokumentují. Z dokumentace, tedy z registrační značky vozidla, se následně zjistí provozovatel tohoto vozidla. Stejně tomu tak je i u přestupků souvisejících s parkováním, neboť řidič se na místě většinou nenachází.

Provozovatel vozidla však není řidičem tohoto vozidla a při podání vysvětlení s cílem zjistit, kdo vozidlo skutečně řídil, docházelo ze strany provozovatelů vozidel k odkazu na tzv. „osobu blízkou“, v té době ještě účinného § 60 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, cit.: *„Každý je povinen podat správním orgánům nezbytné vysvětlení k prověření došlého oznámení o přestupku; podání vysvětlení může být odepřeno, jestliže by takovým osobám nebo osobám jim blízkým (§ 68 odst. 4) hrozilo nebezpečí postihu za přestupek“*, respektive

⁷⁶ § 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii

podle správního řádu⁷⁷, cit.: „*Výpověď může odepřít ten, kdo by jí způsobil sobě nebo osobě blízké nebezpečí stíhání pro trestný čin nebo správní delikt*“. Právě odkaz na osobu blízkou, značně znesnadnil zjištění osoby pachatele přestupku.

Právě snaha vymoci sankci vedla k postupnému vývoji tohoto ustanovení zákona o silničním provozu⁷⁸ až do současné podoby. Současná podoba vypadá tak, že obecní úřady, věcně příslušné k projednání uvedených přestupků, vyzývají provozovatele rovnou k zaplacení částky, byl-li jim provozovaným vozidlem spáchán přestupek. Toto jim umožňuje ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu, cit.: „*Obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky*“. Samozřejmě jsou dány další podmínky, kde lze toto ustanovení použít. Jedná se o výše uvedené podmínky, jako zda je přestupek zjištěn automatizovaným systémem, nebo se jedná o neoprávněné stání či zastavení a totožnost pachatele přestupku není zjištěna. Zákon v tomto ustanovení hovoří stále o „*určené částce*“. Nejedná se tedy o pokutu či jinou sankci za přestupek. Přestupek jako takový se dále již neprojednává a odkládá⁷⁹ se, cit.: „*Je-li určená částka uhrazena nejpozději v den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností věc odloží*“.

To, co právě ohýbá samotnou podstatu sankčního systému, je skutečnost, že i přes to, že se stal přestupek, nebyl žádný přestupek vyřešen či projednán. Celé toto způsobuje, že přestupky, které jsou zjišťovány automatizovanými systémy, tedy především překročení nejvyšší povolené rychlosti a jízda na červený signál „STŮJ“, nejsou projednány. Zaplacení určené částky není uložení správního trestu za přestupek. V souvislosti s tímto nelze tedy ani zaznamenávat body do karty řidiče, a to i přes to, že se jedná obecně o bodované přestupky. Konec konců ani samotné uhrazení určené částky se nikde neneviduje a nelze tak prokázat recidivu přestupků. U přestupku spočívajícím v překročení nejvyšší povolené rychlosti a v jízdě na signál „STŮJ“, tedy přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a bod 5 zákona o silničním provozu však recidivita jednání ukládá sankci spočívající v zákazu činnosti.

⁷⁷ § 55 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu

⁷⁸ § 125h zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁷⁹ § 125h odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Každému, kdo ví, že příjem ze sankcí je příjmem obce s rozšířenou působností, může tento systém připomínat přísloví „*Vlk se nažral, ale koza zůstala celá*“. Obec získala peníze za změřenou rychlost, ale za překročení rychlosti nebyl nikdo potrestán.

Samozřejmě i policie využívá automatizované měřící systémy. I přes to, že je prioritou policie u všech přestupků zjistit jeho pachatele, jsou místa, kde je nutné zajistit dodržování rychlosti. Charakter těchto míst však neumožňuje stálou přítomnost hlídky policie, nebo její přítomnost neumožňuje vůbec. Jedná se především o dálniční tunely, či tunely obecně nebo nebezpečné úseky silnic I. třídy mimo obec. Policie však nemůže užívat uvedené ustanovení, neboť není věcně příslušná k projednání těchto přestupku ve správním řízení a navíc je její povinností zjistit osobu podezřelou ze spáchání přestupku.

9.6. Alternativní řešení

Vymahatelnost práva dle této kapitoly můžeme rozdělit dle dvou pohledů. První pohled je vymožení práva zajištěním řádného správního procesu a vymožení sankce za případný trest. Druhý pohled směřuje na vymožení práva spočívajícím v požadovaném jednání či chování účastníků silničního provozu. Zajištění řádného projednání věci mimo oprávnění zde uvedených napomáhají i jiné aspekty. Mezi tyto další aspekty patří například prodloužení prekluzivní lhůty, která udává časovou mez, kdy nelze již přestupek projednat, či například zkrácení lhůty pro podání mimořádného opravného prostředku. Vymahatelnost požadovaného jednání má usnadňovat sankční systém. Tedy hrozba postihu má řidiče odradit od protiprávního jednání. Jediný druh sankce, který policie používá je pokuta. Orgán obce s rozšířenou působností, který projednává přestupky v proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu má navíc možnost uložit trest **zákaz činnosti**, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Otázka pak je, zda vzhledem k tomu, jak je sankční systém nastaven, není vhodné zavést i jiné druhy trestů. Pravidla finančního postihu řidičů v dnešní době nemusí vždy reflektovat zásadní smysl sankce. Smyslem sankce je být trestem, finanční postih by měl tedy být přinejmenším takový, aby potrestaného odradil od opětovného protiprávního chování. Nesmí však přesahovat nezbytnou míru k dosažení sledovaného účelu. Tento smysl lze dovodit například u zákona o pozemních komunikacích, kde se výše sankce odvíjí od

přetížení vozidla. Sankční systém jako takový nepředpokládá významné rozdíly v příjmu osob, vůči kterým je aplikován. I stejná finanční částka může mít pro dva různé lidi různý význam. Pokuta v částce 1000,- Kč může být pro někoho zanedbatelný obnos, který je ochoten za umožnění protiprávního jednání přestupce kdykoliv zaplatit. Pro jiného to může být částka, která je pro něj nepřiměřeně zatěžující, tedy sankční systém přesáhl míru, která byla nutná k dosažení požadovaného cíle.

Jako „spravedlivější“ systém se může jevit zavedení procentuálního postihu ze mzdy, či jiné než finanční formy postihu. Systém výše pokuty dle procentuální srážky ze mzdy je již zaveden například ve Finsku či Švýcarsku. Správní orgán by potom místo výše pokuty, tedy částky v korunách, uložil pokutu v procentech. Ke stanovení takovéto sankce by nepotřeboval znát ani výši příjmu přestupce. Mimochodem ani dnes ji při stanovení sankce nezná. Přesnou částku v korunách by pak jen stanovil finanční úřad. A že by to bylo v České republice novinkou, která tu nemůže fungovat? Omyl! **Sankční systém** na principu strhávání **procentuální částky** ze mzdy již v České republice **funguje** několik let. Týká se policistů, hasičů, příslušníků vězeňské služby, vojáků, tedy všech, jejichž činnost vymezuje zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů⁸⁰ a vojáků dle zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání. Tedy kolem 70ti tisíc lidí. Zvláštností je, že procentuální srážku ze mzdy lze u těchto osob uložit i jako trest právě za přestupky v dopravě (pozn. – přestupky uvedených osob se projednávají jako „jednání mající znaky přestupku či kázeňský přestupek“). A tento trest není nijak malý, dle zákona o služebním poměru⁸¹ je tento trest, cit.: „Příslušníkovi se ukládá kázeňský trest snížení základního tarifu až o 25 % na dobu nejvýše 3 měsíců,“ a dle zákona o vojácích z povolání⁸², cit.: „Kázeňskými tresty jsou snížení služebního platu až o 15 % až na dobu 6 měsíců.“

Trestem však nemusí být pouze finanční postih. Další možnost, jak efektivně trestat, je ta, že trest bude součástí ochranného opatření. Sníží tedy možnost přestupci daný přestupek spáchat opětovně, či páchání přestupku stíží a tím ochrání společnost před nebezpečným jednáním. Zavedením objektivní odpovědnosti provozovatele, která je blíže popsána v kapitole 9.5, změnili zákonodárci sankci na zcela finanční záležitost, což je pro

⁸⁰ Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

⁸¹ § 51 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

⁸² § 53 odst. 2 písm. d) zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání

pachatele přestupku vzhledem k bodovému systému výhodné. To, že někdo využívá možnosti právního systému ve svůj prospěch, mu však nelze mít za zlé. Pokud právní systém umožňuje „beztrestně“ překračovat rychlost, je to chybou systému, která by měla být odstraněna. Učit se v tomto případě můžeme například od německých kolegů. V případě, že provozovatel neuvede, kdo vozidlo řídil, je mu dána povinnost vést knihu provozu. V případě spáchání přestupku jeho vozidlem je pak vyzván k předložení knihy provozu a je ihned zřejmé, kdo vozidlo řídil. Samozřejmě musí být i úměrná sankce za to, že knihu provozu nevede řádným způsobem.

Stejně tak lze řešit opětovné přestupky spočívající v překročení rychlosti alternativním způsobem. Jak je uvedeno v kapitole 8.6 jsou vozidla nad 3,5 tuny vybavena tachografem, který neustále zaznamenává rychlost řidiče. Forma trestu, která by spočívala v možnosti řídit pouze vozidlo, které je vybavené tachografem nebo obdobným zařízením pro měření rychlosti a archivaci dat. Náklady spojené s montáží tohoto zařízení by pak šly k tíži přestupce. Tento trest by však mohl snížit výši pokuty či pokutu nahradit. Obdobné zařízení funguje i na kontrolu alkoholu. Vozidlo lze tedy nastartovat teprve po úspěšné dechové zkoušce.

Rozhodně nelze říci, že by sankce formou pokut nebyla účinným nástrojem. Účinnost nástroje však závisí na tom, kdo ho používá a jaké má k tomu prostředky. Sankční systém by měl také odrážet potřebu společnosti. Dále je nutné udržet technologický pokrok v této oblasti.

10. HODNOCENÍ ČINNOSTI POLICIE

Chceme-li hodnotit činnost policie v oblasti bezpečnosti silničního provozu, musíme ji hodnotit komplexně. Dílčí kapitoly hodnotily či posuzovaly pouze využití jednotlivých oprávnění tak, jak je policie skutečně využívá a jaké k tomu má zákonné možnosti. Hodnocení její činnosti pak musí přímo odrážet její účel v této oblasti a na základě nástrojů, kterými je vybavena. Nástroje jsou dány zákonem o silničním provozu. Využití těchto nástrojů směřuje k prevenci, tedy k předcházení protiprávnímu jednání či možnému ohrožení, nebo k represí. Trestání nebezpečného jednání pro společnost. Represivní i preventivní část byla nabytím účinnosti zákona o silničním provozu přenesena částečně na jiné orgány státní správy, což bylo záměrné, jak uvádí důvodová zpráva k tomuto zákonu⁸³, cit.: „*V souladu s výše uvedeným předložený návrh zákona převádí výkon správních činností ve věcech provozu na pozemních komunikacích z Policie České republiky a Ministerstva vnitra na okresní úřady a Ministerstvo dopravy a spojů. Jde zejména o působnosti ve věcech stanovení obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, tj. pravidel silničního provozu, místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, tj. úpravy prováděné dopravními značkami, světelnými signály, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace, dále působnosti ve věcech řídičských oprávnění a řídičských průkazů a vedení příslušných registrů a evidencí. **Obecně působnosti, které dosud vykonávají dopravní inspektoráty Policie České republiky, převezmou okresní úřady a působnosti, které vykonává Ministerstvo vnitra, jako ústřední orgán státní správy převezme Ministerstvo dopravy a spojů. Policie České republiky bude i nadále vykonávat dohled na bezpečnost silničního provozu, objasňovat dopravní nehody a vést jejich evidenci a projednávat přestupky na úseku bezpečnosti silničního provozu v blokovém řízení.***“ Důvodová zpráva tak jasně nastínila očekávání od činnosti policie a v tomto duchu se nese i zákon o silničním provozu.

Pojem dohled na bezpečnost silničního provozu pak můžeme vykládat jako již dříve uvedené preventivní opatření. Součástí je však i represe, neboť policie vyhledává přestupky

⁸³ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích (361/2000 Sb.), Sněmovní tisk 477/0,

v dopravě, aby mohla sankcionovat narušitele v příkazním řízení (dříve v blokovém řízení) či závažnější porušení postoupit správnímu orgánu. Objasňování dopravních nehod souvisí již s protiprávním jednáním, které mělo následek ať už na životě, zdraví či majetku a kdy je nutné postihnout či zjistit viníka nehody. Statistika policie by pak měla sloužit jako nástroj k vytipování nebezpečných činností, úseků pozemních komunikací či jiných aspektů, které se podílí vyšší měrou na narušení bezpečnosti.

Rozdělení činností v této oblasti zdůrazňuje po osmi letech i důvodová zpráva k zákonu o policii⁸⁴, cit.: „Podle stávající právní úpravy je policie ozbrojeným bezpečnostním sborem působícím v oblasti vnitřního pořádku a bezpečnosti. Plní hlavní roli na poli ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti, ochrany osob a majetku, odhalování, prověřování a vyšetřování trestných činů, chrání vybrané osoby a objekty, **je činná v oblasti bezpečnosti silničního provozu**, dohlíží na režim pobytu cizinců, vedle toho odhaluje přestupky, některé též projednává a také plní úkoly státní správy v oblastech, kde to stanoví zákon. **Policie však není jediným a výhradním subjektem, který se podílí na zmíněných činnostech.** Řadu úkolů zde plní i **ústřední orgány státní správy**, záchranné sbory a havarijní služby, zpravodajské služby, ozbrojené síly a v neposlední řadě některé úkoly při zajišťování vnitřní bezpečnosti **plní i územní samosprávné celky (kraje a obce)**.“. A právě pro zmíněné rozmělnění, tedy duplicitu činností v této oblasti, nelze přímo určit, zda změna ukazatelů bezpečnosti souvisí s činností policie, či s činností jiných orgánů státní správy a samosprávy, popřípadě jakým poměrem je mezi nimi rozložena.

10.1. Efektivita práce policie

Efektivitu práce policistů lze hodnotit kvantitativně a kvalitativně. Kvantitativně lze vyhodnotit počty přestupků, které policisté odhalili při výkonu služby. Tento ukazatel má však jednu zásadní chybu. Všechny **přestupky nemají stejnou váhu**. Nelze srovnávat přestupek, který spočívá v takovém porušení zákona o silničním provozu, že jeho spácháním řidič přímo ohrozil bezpečnost silničního provozu, s přestupky, které takový negativní potenciál nemají. Jistě má jinou hodnotící váhu přestupek, jako je jízda na červený signál „STŮJ“ než přestupek, spočívající v nepředložení řidičského průkazu, který si řidič zapomněl doma. Některé přestupky lze samozřejmě statisticky rozlišit. Jedná se například o

⁸⁴ Důvodová zpráva k návrhu zákona O Policii ČR (273/2008 Sb.). Sněmovní tisk 439/0, část č. 1/2.

překročení rychlosti či jízdu pod vlivem alkoholu. Ze statistik však lze vyčíst pouze to, v kolika případech bylo protiprávní jednání zjištěno. **Kvantita** těchto zjištění nám však nic neřekne o jejich **kvalitě**. Tedy zda sankce byla odpovídající a došlo k efektu nápravy řidiče, byla-li rychlost naměřena skutečně v místě, kde je to potřeba, nebo zda zjištění o přestupku a podklady pro správní orgán byly ze strany policie dobře připravené a správní řízení dosáhlo svého rychlého a úspěšného konce. I přesto všechno, je činnost policie vidět. Zdůrazníme-li, že mezi její hlavní úkoly patří odhalovat protiprávní jednání v dopravě, tak čísla hovoří za vše. Vypustíme-li ze statistiky protiprávní jednání, které vzniklo při dopravní nehodě, tedy nebylo odhaleno policisty, neboť byli policisté na místo dopravní nehody přivoláni, je toto číslo až zarážející. **V roce 2017** zjistila policie **za den** průměrně **2 416 přestupků** v dopravě. Za celý rok 2017 pak toto číslo dělá **881 875** přestupků. Ještě úspěšnější byla v roce 2014, kdy za tento rok zjistila 1 022 959 přestupků. V tomto roce se stalo 85 859 dopravních nehod.

Kvalitně provedená práce policistů, by se však měla odrazit na počtu dopravních nehod. Ale není to jediná kvalitní práce, která se na tomto odráží. Případný úspěch či neúspěch v poklesu nehodovosti musíme přisoudit i správcům pozemních komunikací, obcím, krajům a třeba i výrobcům vozidel za technologický pokrok ve vývoji bezpečnostních prvků, či záchranné službě za včasný příjezd na místo nehody. I když se v současné době nedaří naplňovat cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, počet sledovaných nehod stále klesá. Právě zmiňovaný **pokles** počtu dopravních nehod **odráží kvalitu a efektivitu práce policistů**.

10.2. Ekonomický pohled

Dále lze však činnost policie hodnotit i z ekonomického hlediska. První hledisko je samozřejmě **snížení ekonomické zátěže společnosti** vlivem snižování počtu dopravních nehod. I přesto, že není přesně zřejmé, jakým podílem se policie na snižování nehod podílí, je z její činnosti vliv zřejmý a zásadní. Další ekonomický pohled je pohled na příjem státního rozpočtu ze sankcí. Přestupky, které řeší správní orgány na základě oznámení o přestupku, jsou příjmem tohoto správního orgánu. Částka vybraná za pokuty je však příjmem státního rozpočtu. V roce **2017** policie vybrala na pokutách za **rychlost 97 911 200,- Kč**. Oproti hodnotě snížení ekonomické zátěže společnosti v souvislosti s poklesem dopravních nehod je však

tato částka zanedbatelná. Činnost policie však také něco stojí. I přesto, že je možné dohledat průměrné mzdy u policie, či rozpočty jednotlivých krajských ředitelství policie, vyčíslila práci policie vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Toto vyčíslení souvisí s poskytováním služeb soukromým přeprávcům, kdy policie doprovází nadměrné náklady. Jedna hodina služby policisty je tak vyčíslena na 400,- Kč a jeden ujetý kilometr na 15 Kč. Ať jsou již náklady na činnost policie jakékoliv, je nutné říci, že je to služba veřejnosti, která je nezastupitelná. Bezpečnost v dopravě není také jedinou oblastí, kterou se policie zabývá. Policie zajišťuje zejména veřejný pořádek a vyšetřuje trestné činy.

10.3. Zásadní postavení Policie ČR

Jak je z textu zřejmé, nelze činnost policie kvůli absenci hodnotící škály přesněji posoudit. I přesto je zřejmé, že z pohledu všech zainteresovaných orgánů je její funkce **nezastupitelná**. Je to právě policie, která **působí na řidiče přímo v provozu**. Vyhodnocuje všechny možné okolnosti, které by mohly způsobit narušení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. A je to právě ona, která je prodlouženou rukou správních orgánů státní správy a samosprávy, neboť ona **protiprávní jednání odhaluje**. Její nezastupitelnost spočívá právě v přímém kontaktu s řidičem. V tomto ohledu nelze upřít podíl v této oblasti ani obecní policii. Její rozsah v této oblasti není však tak rozsáhlý, ale co je zásadnější, je místní vymezení její pravomoci. Obecní policie působí v rámci spravovaného území, tedy obce či města, ale ne ve všech obcích je obecní policie zřízena. Její působnost tak, na rozdíl od působnosti Policie ČR, nepokrývá celé území ČR.

Společnost očekává, že policie bude využívat svou celorepublikovou působnost, bude vidět a působit tak na chování řidičů s cílem zlepšit bezpečnost. Dále očekává, že se zaměří na nebezpečné chování řidičů, které nemohou z objektivních důvodů jiné orgány zjistit. Policie je schopná, vzhledem k pravomocím jí svěřeným, toto očekávání splnit.

11. VÝSLEDKY A DISKUZE

V současné době se nedaří plnit strategii bezpečnosti silničního provozu. Stejně jako jsou rozloženy úkoly a pravomoci mezi jednotlivé organizační složky státu, ať už se jedná o státní správu či samosprávu, je rozložen i tlak na splnění stanovených cílů strategie bezpečnosti silničního provozu. Je nutné si uvědomit, zda stanovený cíl je v současné době za stávající legislativy realizovatelný. Otázkou pak zůstává, zda je vůbec reálný. Dopravní nehodovost nelze snížit na nulu, nehody vždy budou. Jak vyplývá ze slovního spojení „dopravní nehoda“, jedná se o něco nechtěného, neplánovaného v souvislosti s chybným jednáním člověka. Určitá chybovost tu ale bude vždy. Stejně tak jako České republice, tak i celé Evropské unii se nedaří snižovat nehodovost dle předem daných předpokladů.

11.1. Navrhovaná opatření

V průběhu textu této práce jsou navržena některá opatření, nebo je poukázáno na některé nedostatky a chyby. Tyto nedostatky spočívají především v legislativní úpravě, která je v některých případech příliš obecná, nebo nepokrývá dostatečně danou oblast a ztěžuje či znemožňuje tak aplikaci některých oprávnění a povinností. Dále jsou v kapitole 9.6 navrženy alternativy z oblasti vymáhání práva a sankčních systémů. Tyto návrhy jsou však pouze dílčí, tedy řeší konkrétní oblast, jako například pokuty, či kontrolní vážení, a ne celý systém. I přes to, že jsme shledali oprávnění policie i její činnost jako dostatečnou, stále to nepřináší splnění požadovaných cílů, tedy požadované snížení počtu dopravních nehod. V celé práci lze nalézt činnosti jiných organizačních složek státní správy. Je nutné, aby opatření, které **má mít zásadní vliv** na oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu **bylo systémové** a to natolik, že nezasáhne pouze Policii ČR, ale všechny zainteresované složky. Níže navrhovaná opatření směřují právě ke změně systému, ať už v policii či na úrovni ministerstev.

11.2. Odpovědnost

Nejprve je nutné určit odpovědnost. I přesto, že hlavním gestorem je ministerstvo dopravy, hraje zde svou roli i ministerstvo vnitra. Určitým řešením by bylo vytvoření jednoho orgánu, nesoucího odpovědnost za danou problematiku. V dnešní době se nedaří naplňovat strategii bezpečnosti silničního provozu, a přesto **nikdo nenese** za tento jev

odpovědnost. Policie sice zjišťuje přestupky i trestné činy v dopravě, šetří dopravní nehody a přizpůsobuje výkon služby potřebám v této oblasti, ale nepokrývá všechny aspekty bezpečnosti, které v dané oblasti působí. Vnitřně si policie sama stanovuje odpovědnost za vývoj bezpečnosti v silničním provozu. Její úplnou odpovědnost bylo možné dovodit před účinností zákona o silničním provozu. V té době policie vykonávala ty činnosti, které dnes náleží obcím s rozšířenou působností či krajům.

11.3. Spolupráce

I přes to, že je spolupráce mezi jednotlivými organizačními složkami státu daná zákony⁸⁵ a je ze strany policie hodně využívána, **není spolupráce vertikálně řízena.** V rámci spolupráce vystupují jednotlivé složky státu vůči sobě jako partneři a stává se tak, že v případě neshody chybí rozhodné slovo nadřízeného orgánu, který by případný rozpor řešil. Jo to dáno tím, že **mnohdy neexistuje společný nadřízený orgán.** A to jsme opět u kapitoly 11.2. I při zachování roztržičnosti činností v této oblasti není nikdo, kdo by všechny činnosti zastřešoval. I když se na první dojem jeví, že hlavní slovo má Ministerstvo dopravy ČR, která vydalo Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, ze které vyplývají úkoly pro její plnění. Samo ministerstvo však neřídí kraje, obce s rozšířenou působností ani policii. Případný rozpor dvou orgánů pak může zabránit realizaci potřebných opatření. Jistý druh spolupráce daný zákonem, je dán formou stanovisek ze strany jednoho orgánu vůči realizaci opatření orgánu druhého. Aby však toto stanovisko mělo význam, mělo by být pro druhý orgán závazné.

11.4. Efektivita

V této práci je uvedeno hned několik nástrojů, které policie využívá ať již jako nástroj k vymožení práva či jako formu represe. Zlepšení efektivity oprávnění či vymahatelnosti práva vyžaduje změnu zákona. Některé návrhy na toto zlepšení jsou uvedeny v této práci. Lze však změnit efektivitu policie i vnitřně. Efektivita spočívá i ve změně administrativního zatížení policistů. Priorita policie, zvláště pak té dopravní, by měla být činnost na silnici, ať represivní či preventivní. Čas strávený sezením u výpočetní techniky vedením administrativních činností a statistik by bylo možné zkrátit. Stává se velmi často, že pokuta za přestupek je vedena až ve třech systémech, kam ji policista musí zapsat. Všechny tři

⁸⁵ Hlava IV zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

systemy jsou elektronické, běží na stejné síti a i přesto spolu nekomunikují. Povinnost Vedení statistik o nehodovosti je dána zákonem o silničním provozu. Otázkou je, zda je takto podrobně vedená statistika důležitá a nezatěžuje zbytečně policisty. S efektivitou souvisí i využívání moderních technologií. Dnes lze již běžně komunikovat bezdrátově a mít dálkový přístup k informacím na síti internet či využívat elektronické podpisy. Je nutné **ulehčit a zjednodušit** práci policisty pomocí **moderních technologií**. Tím se zrychlí a zefektivní jeho činnost. Jeden příklad za všechny, policista vždy zjišťuje totožnost pachatele přestupku, občanské průkazy mají již přes 11 let (od 01. 07. 2006) strojově čitelné údaje, které policie nevyužívá. K lustraci osoby tak dochází fonicky či přepisem údajů do jiného systému. Toto je spojeno s větší časovou náročností a možnou chybovostí. I kdyby čas zkrácený využíváním strojově čitelných údajů by měl být 30 sekund, za jeden rok to pak je u přestupků v dopravě 8 333 hodin, které by bylo možné využít jinak, nemluvě tak o odbourání chybovosti, která vzniká nepřesným opisem. Ke zvýšení efektivity určitého oprávnění je i pochopení smyslu tohoto oprávnění, jeho následků a především možnost využívání. To souvisí i se vzděláváním, tedy odborností policistů. Správně vedený vzdělávací systém policie by měl pak zajistit vyšší efektivitu a nižší chybovost.

11.5. Řízení a specializace

Zefektivnění a zkvalitnění činnosti policie v dané oblasti by pomohlo jít cestou **specializace**. Vnitřní organizace policie člení funkčně své útvary na tak zvané služby (služba dopravní policie, služba pořádkové policie, služba cizinecké policie a služba kriminální policie a vyšetřování), ale stále se zde jedná o policii jako takovou, tedy se všemi rozsahy pravomocí a zejména povinnostmi. Jejich společný nadřízený na úrovni vedoucího územního odboru (dříve okresní ředitel policie) zajišťuje kompletně bezpečnost v daném teritoriu. Policie tedy **není** vnitřně řízena po jednotlivých **liniích – službách**. Jednotliví policisté pak dělají takové činnosti, které funkčně přísluší jiným službám. **Liniové řízení** by umožňovalo lepší koordinaci sil v daném území, možnost vytvoření masivních či specializovaných opatření. Specializací by se pak snižovala chybovost, zvyšovala odbornost a efektivita dílčích činností. Daná služba, v tomto případě služba dopravní policie, by nesla i odpovědnost za činnost v této oblasti.

Další možností specializace, je úplné **opuštění policie** jako takové a vytvoření odpovědné, **nové organizační složky státu** pro tuto oblast. Obdobné složky již fungují pro

nákladní dopravu, i když ne zcela samostatně. U nás je to Centrum služeb pro silniční dopravu zřízené Ministerstvem dopravy ČR a například ve Spolkové republice Německo funguje obdobným způsobem Spolkový úřad pro nákladní dopravu (BAG – Bundesamt für Güterverkehr).

12. ZÁVĚR

Hlavním cílem práce bylo zjistit, jakou úlohu vlastně hraje policie v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Hodnocení činnosti policie je věnována celá kapitola 10. Zvláště pak v oddílu 10.3 je zdůrazněna **zásadní a nezastupitelná role policie** v této oblasti, neboť jí svěřené činnosti, oprávnění a možnosti nemá žádná jiná organizační složka státu. Posouzením jednotlivých **oprávnění a nástrojů k vymožení práva** bylo zjištěno, že oprávnění svěřené policii v dané oblasti jsou **dostačující** k uspokojení požadavků společnosti. Navzdory objektivním a v práci popsaným nedostatkům je policie ve své práci důsledná a efektivní. I přes to, že se nedaří naplňovat cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, je **pokles v počtu** sledovaných **dopravních nehod** zřejmý. Začlenění policie mezi ostatní organizační složky státu působící v dané oblasti má jisté rezervy a je nutné na vzájemné spolupráci více pracovat. V průběhu práce je navrženo několik opatření, která by mohla zvýšit efektivitu práce policie, či obecně pomoci ke zlepšení celé situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tyto změny mohou být realizovány menším či větším zásahem v legislativní oblasti. Zásadní je pak kapitola 11, která **navrhuje systémové změny**. Systémové změny jsou navrhovány nejen uvnitř policie, ale také napříč složkami, které v této oblasti působí. Dané změny by představovaly i změnu legislativní, ale zejména změnu pohledu na tuto oblast a změnu vnímání závažnosti a vlastní odpovědnosti všech zúčastněných. Přesně tak jak uvádí Lisá⁸⁶ (2011), že v neposlední řadě je také v naší společnosti potřeba vybudovat atmosféru, že porušování pravidel není společenskou normou a samozřejmostí, ale něčím, co zasluhuje odsudek.

⁸⁶ Lisá, Z. 2011. Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak? Wolters Kluwer Česká republika. Praha. 131 s. ISBN: 978-80-7357-615-8

13. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

- Kučerová, H., Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. vydání. Leges. Praha 2011. 720 s. ISBN: 978-80-87576-01-4.
- Kučerová, H., Horzinková, E.. Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou. Leges. Praha 2009, 368 s. ISBN: 978-87212-15-8.
- Kopecký, Z., Pavlíček, K. 2006. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). POLICE HISTORY. Praha. 351 s. ISBN: 8086477-32-0.
- Bena, E., Hoskovec, J., Štikar, J. 1968. Psychologie a fyziologie řidiče. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha. 326 s. OD-31-032-68
- Lisá, Z. 2011. Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak? Wolters Kluwer Česká republika. Praha. 131 s. ISBN: 978-80-7357-615-8
- Hrdlička, P., Kněžínek, J., Mlsna, P.. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Wolters Kluwer. Praha 2009. 648 s. ISBN: 978-80-7357-477-2
- Pavlíček, K., Kopecký, Z., Hořín, J. 2003. Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti. Policejní akademie ČR. Praha. 83 s. ISBN: 80-7251-137-8
- Pavlíček, K. a kolektiv. 1995. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Policejní akademie. Praha. 133 s. ISBN: 80-85981-11-4

- Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v národním hospodářství podle ekonomické činnosti (sekce CZ-NACE)(2005-2016). **Český statistický úřad**. [on-line]. Květen 2017. [cit. 25. 05. 2017]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-od-roku-1989-v-cislech-w0i9dxmghn#05>
- Obrázek odpočívek,. **Ředitelství silnic a dálnic ČR**. [on-line]. [cit. 25. 01. 2018]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/#/odpocivky?stav=V%20provozu>
- Statistika trestných činů v dopravě. **Ministerstvo dopravy ČR**. [on-line]. [cit. 30. 01. 2018]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx](http://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx)
- Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu do roku 2020. **Ministerstvo vnitra ČR**. [on-line]. [cit. 30. 01. 2018]. Dostupné z: <https://www.google.com/url?q=http://www.mvcr.cz/soubor/rap-2017-2020-schvaleny-pdf.aspx&sa=U&ved=0ahUKEwjS58K6zIDZAhUDA1AKHcw7C04QFggFMAA&client=internal-uds-cse&cx=015489265366623571386:izzrwwg3bmqm&usg=AOvVaw0fYY1DHtdlZBtgYatmS4BD>
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. **BESIP**. [on-line]. [cit. 20. 11. 2017]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

- Statistiky přestupků v dopravě. **Ředitelství služby dopravní policie Policejní prezidium ČR**. [on-line, intranetová síť Policie ČR], [cit. 20. 01. 2018].
Dostupné z: https://pp-portal.pcr.cz/pnpp/rsdp/Sdilene%20dokumenty/Statistika%20dohled/Cinnost%20SDP/2016/Cinnost%20sluzby%20dopravni%20policie%20za%20rok%202016_.xls
- Statistika nehodovosti. **Policejní ČR**. [on-line]. [cit. 30. 01. 2018]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- Pokyn ministra zdravotnictví. **Ministerstvo zdravotnictví ČR** [on-line]. [cit. 30. 01. 2018]. Dostupné z: http://www.mzcr.cz/Legislativa/dokumenty/vestnik_3671_1775_11.html
- Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. 2 AS 19/2009-93. **Nejvyšší správní soud** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0019_2As__0900_629e2db5_5274_4776_95b8_f3e2f3c0afed_prevedeno.pdf
- Usnesení Nejvyššího správního soudu v rozšířeném senátu čj. 6 As 114/2014-55. **Nejvyšší správní soud** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2014/0114_6As__1400055_20151022133413_prevedeno.pdf
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 874/2007. **Nejvyšší soud** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: [http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/\\$\\$WebSearch1?SearchView&Query=%5Bspzn1%5D%20%3D%205%20AND%20%5Bspzn2%5D%3Dtdo%20AND%20%5Bspzn3%5D%3D874%20AND%20%5Bspzn4%5D%3D2007&SearchMax=1000&Start=1&Count=15&pohled=1](http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/$$WebSearch1?SearchView&Query=%5Bspzn1%5D%20%3D%205%20AND%20%5Bspzn2%5D%3Dtdo%20AND%20%5Bspzn3%5D%3D874%20AND%20%5Bspzn4%5D%3D2007&SearchMax=1000&Start=1&Count=15&pohled=1)

- Důvodová zpráva k návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích. Sněmovní tisk 477/0. **Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=477&CT1=0>
- Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Sněmovní tisk 833/0, část č. 1/4. **Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=833&CT1=0>
- Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Sněmovní tisk 471/0, část č. 1/8. **Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=471&CT1=0>
- Důvodová zpráva k návrhu zákona O Policii ČR. Sněmovní tisk 439/0, část č. 1/2. **Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky** [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=439&CT1=0>
- Tisková zpráva. Brno, 10.12.2015. **Centrum dopravního výzkumu**. [on-line]. [cit. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/za-dopravni-nehody-jsme-v-roce-2014-zaplatili-pres-55-miliard-kc/>
- Tisková zpráva. Brno, 24.01.2018. **Centrum dopravního výzkumu**. [on-line]. [cit. 28. 02. 2018]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2016-skoda-pres-69-miliard-korun>