

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

Vymahatelnost dopravního práva – dopravní přestupky (zahraniční komparace)

Diplomová práce

Enforceability of traffic law – traffic offenses (foreign comparation)

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Jindřich KOMÁREK Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Kamil BARTOŇ

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

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

V Pelhřimově, dne 31. 1. 2022

Bc. Kamil BARTOŇ

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D. za konzultace, poskytnuté materiály, odborné vedení, cenné rady, trpělivost a ochotu řešit mé dotazy při jejím vypracování. Dále mé poděkování patří npor. Bc. Janu Jelínkovi, npor. Mgr. Oldřichu Ratajovi, npor. Bc. Rostislavu Sůvovi a Mgr. Martinu Jajčišínovi za poskytnutí jejich odborných názorů.

V Pelhřimově, dne 31. 1. 2022

Bc. Kamil BARTOŇ

ANOTACE

V diplomové práci analyzuji vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky, s mezinárodním srovnáním v rámci států sousedících s ČR. Vymezuji hlavní legislativní úpravy a další politické rámce pro vymáhání dopravního práva. Charakterizuji exponované dopravní přestupky a problémy při jejich vymáhání. Dále stanovuji podstatné nástroje pro vymáhání dopravního práva a zabývám se přeshraničním vymáháním dopravních přestupků. Zjištěné poznatky komparuji v mezinárodním měřítku střední Evropy. V praktické části vedu řízený rozhovor s odborníky na danou problematiku a jeho výsledky analyzuji. Jako příklad uvádím přestupky, které jsou obtížně vymahatelné. U zjištěných problémů navrhuji jejich možné řešení a stanovuji další možné směry výzkumu.

KLÍČOVÁ SLOVA

vymahatelnost * dopravní právo * motorové vozidlo * přestupek * delikt
* přeshraniční vymáhání * bezpečnost * prostředek

ANNOTATION

In my master thesis I analyze the enforceability of traffic law - traffic offenses, with international comparison within the countries neighboring the Czech Republic. I define the main legislative regulations and other political frameworks for traffic law enforcement. I characterize exposed traffic offenses and problems in their enforcement. I also set out the essential tools for traffic law enforcement and deal with cross-border traffic enforcement. I compare the findings on an international scale in Central Europe. In the practical part, I conduct a guided interview with experts on the issue and analyze its results. As an example, I cite offenses that are difficult to enforce. I suggest possible solutions to the identified problems and determine other possible directions of research.

KEYWORDS

enforceability * traffic law * motor vehicle * offence * delict * cross-border enforcement * safety * means

Obsah

1	Úvod.....	9
2	Pojem vymahatelnost práva.....	11
3	Prameny pro vymahatelnost dopravního práva.....	11
3.1	Česká republika	12
3.1.1	Zákon o provozu na pozemních komunikacích	12
3.1.2	Zákon o pozemních komunikacích.....	12
3.1.3	Zákon o silniční dopravě	13
3.1.4	Zákon o podmínkách provozu vozidel.....	14
3.1.5	Zákon správní řád	15
3.1.6	Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich	15
3.1.7	Zákon trestní zákoník.....	16
3.1.8	Statistika užití zákonů při vymáhání dopravního práva	18
3.2	Evropská unie	19
3.2.1	Nařízení o době řízení, přestávkách a době odpočinku	20
3.2.2	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413....	20
3.3	Státy sousedící s ČR	22
3.3.1	Německo	22
3.3.2	Rakousko	23
3.3.3	Slovensko.....	24
3.3.4	Polsko	25

3.4	Dlouhodobé strategie pro vymáhání dopravního práva	25
3.4.1	Strategie BESIP 2021–2030	25
3.4.2	Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2021-2022	29
3.4.3	Rámec politiky EU na období 2021–2030	29
4	Prioritně vymáhané dopravní přestupky	32
4.1	Dodržování rychlosti jízdy	33
4.1.1	Přizpůsobení rychlosti v obecném smyslu	33
4.1.2	Nejvyšší dovolená rychlost jízdy	36
4.2	Užívání bezpečnostních pásů	39
4.2.1	Neužití bezpečnostního pásu nebo zadržného systému řidičem	40
4.2.2	Neužití bezpečnostního pásu spolujedoucím	43
4.3	Jízda pod vlivem alkoholu	44
4.3.1	Dopravní nehody pod vlivem alkoholu	47
4.3.2	Alkohol při silniční kontrole - obecně	49
4.4	Distrakce, nevěnování se řízení	53
4.4.1	Nevěnování se řízení	54
4.4.2	Držení hovorového zařízení za jízdy	57
5	Přeshraniční vymáhání dopravních deliktů	59
5.1	Praxe přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech	60
5.2	Systém Eucaris	62

6	Bodový systém.....	63
6.1	Pozitivní dopady na vymáhání dopravního práva	64
6.2	Negativní dopady na vymáhání dopravního práva.....	65
6.3	Komparace systémů hodnocení řidiče zemí střední Evropy	66
	6.3.1 Bodové systémy České republiky, Německa a Polska.....	66
	6.3.2 Systémy hodnocení řidičů Rakouska a Slovenska.....	68
7	Komparace vymáhání exponovaných deliktů v dopravě	69
7.1	Nedodržování rychlosti jízdy	70
7.2	Neužití bezpečnostních pásů	72
7.3	Jízda pod vlivem alkoholu.....	73
7.4	Držení hovorového zařízení za jízdy.....	76
7.5	Shrnutí	78
8	Kauce jako nástroj vymáhání dopravního práva	78
8.1	Kauce dle zákona č. 111/1994 Sb.	79
8.2	Kauce dle zákona č. 361/2000 Sb.	80
8.3	Kauce dle zákona č. 13/1997 Sb.	81
9	Další nástroje vymáhání dopravního práva.....	82
10	Nové oprávnění v rámci vymáhání dopravního práva.....	83
11	Příklady obtížně vymahatelných přestupků.....	85
11.1	Předjíždění cyklisty	86
11.2	Dodržení bezpečnostní vzdálenosti	88

11.3	Agresivní jízda	91
12	Výzkum v podobě řízeného rozhovoru.....	92
12.1	Řízený rozhovor.....	93
12.2	Celková interpretace výsledků řízeného rozhovoru	97
13	Shrnutí zjištěných poznatků	97
13.1	Poznátky k dopravním přestupkům	99
13.2	Nástroje vymáhání dopravního práva	100
13.3	Naplňování dopravních strategií	101
14	Návrh změn vedoucích ke zlepšení vymáhání dopravního práva .	103
14.1	Přeshraniční vymáhání a systém Eucaris	103
14.2	Bezpečnostní vzdálenost za vozidlem	104
14.3	Jízda pod vlivem alkoholu do 0,24 ‰	104
14.4	Návrh dalších možných změn.....	105
15	Další možný směr výzkumu	106
16	Závěr.....	107
17	Seznam použité literatury.....	110
18	Seznam tabulek	114
19	Seznam grafů.....	114
20	Seznam příloh.....	115

1 Úvod

Dopravní právo v České republice i v celé Evropské unii je velmi komplexním a rozsáhlým odvětvím práva, které přímo zasahuje do života většiny obyvatel na kontinentu. V souvislosti s moderním způsobem života, vývojem technologií, společenskou evolucí a sjednocováním evropského prostoru je v dynamickém rozvoji i pozemní silniční doprava. Na toto musí přiměřeně reagovat i celé odvětví dopravního práva, které se musí vyrovnat s novými odvětvími, která jsou třeba regulovat, a to v poměrně krátkých časových horizontech. Je obecně známo, že legislativní procesy jsou zdlouhavé a v mnoha případech nestačí rychlosti vývoje oblastí, kde jsou regulace potřeba. Velkým tématem v oblasti dopravního práva jako takového je otázka jeho vymahatelnosti, kterou je třeba brát jako nedílnou součást potřebné regulace určitého okruhu v dopravním právu. Pokud bychom měli sebelepší právní úpravu pro daný okruh problematiky v silniční dopravě například z hlediska bezpečnosti, vztahu k životnímu prostředí, veřejnému zdraví nebo pracovním podmínkám, ale nebylo by možno tuto normu efektivně, ale hlavně reálně vymáhat, potom taková právní úprava pozbývá smyslu.

Vymahatelnost dopravního práva nelze brát jako jednotný ucelený okruh, ale pro každou část dopravy a s ní spojených dopravních přestupků má svá specifika. Pro úvod do problematiky lze nastítnit, že vymáhání dopravního práva se bude výrazně lišit při řešení spáchání přestupku porušení nejvyšší dovolené rychlosti řidičem osobního automobilu v obci, který je bezprostředně zastaven hlídkou Policie ČR a například při zjištění nedodržení bezpečnostních přestávek a doby řízení u zahraničního řidiče nákladního automobilu při kontrole Policií ČR na dálnici. Samostatnou kategorií vymáhání dopravního práva bychom mohli nazvat řešení dopravních přestupků porušení nejvyšší dovolené rychlosti zaznamenané automatizovaným systémem, jehož zřizovatelem je obec. Konkrétních situací a přestupků, kdy se vymáhání dopravního práva liší a postupy, možnosti i sankce jsou rozdílné je na desítky, možná stovky a není možné je komplexně v jedné práci obsáhnout.

Jak již z výše uvedeného vyplývá, v práci se budu zabývat vymáháním dopravního práva ve spojení s provozem na veřejných pozemních komunikacích, a to zejména v evropském prostoru, konkrétně v České republice a s ní sousedících států, tedy v Německu, Rakousku, Slovensku a Polsku. Z globálního hlediska by do daného tématu jistě mohlo spadat také právo ve spojitosti s železniční, lodní nebo leteckou dopravou, kde je jistě též mnoho regulovaných odvětví. I zde je požadavek na splnění norem a jejich reálného vymáhání, ať jsou adresáti těchto norem například cestující nebo provozovatelé takové dopravy, ale v mojí práci se budu zabývat pouze silniční dopravou.

Cílem práce je charakterizovat základní právní úpravy s vlivem na vymáhání dopravního práva, a to tuzemské, sousedních států České republiky a Evropské unie jako celku. Dále určit politické rámce pro vymáhání dopravního práva, vymezit a analyzovat konkrétní dopravní přestupky, jejichž vymáhání je v současné době exponované a určit problémy při jejich vymáhání z více úhlů pohledu. Poté určit podstatné nástroje, kterými je dopravní právo vymáháno. Mezi další cíle patří mezinárodní komparace zjištěných poznatků zejména v rámci států střední Evropy, tedy České republiky, Německa, Rakouska, Polska a Slovenska. Mezi cíle lze, jako praktickou část práce, zařadit také zjištění a analyzování odborných informací cestou řízeného rozhovoru se specialisty, kteří se vymáháním dopravního práva zabývají, jako primární náplní svého zaměstnání. Posledním cílem je stanovit určité problémy, které při vymáhání dopravního práva vznikají a u těchto navrhnout legislativní, případně jiná řešení a dále určit možný směr dalšího výzkumu.

Vzhledem k tomu, že pracuji jako inspektor dálničního oddělení na dálnici D1, myslím, že k problematice vymáhání dopravního práva, konkrétně dopravních přestupků mám co říct, neboť se víceméně denně s dopravními přestupky setkávám a z určité části vymahatelnost dopravního práva přímo realizuji nebo svými postupy k samotnému vymáhání směřuji. V mojí práci budu stavět mimo jiné na reálných zkušenostech policisty vymáhajícího dopravní právo a poukážu na problémy s tím spojenými, kdy v některých případech je vymahatelnost sice teoreticky možná, ale v praxi nereálná.

2 Pojem vymahatelnost práva

K obecnému vysvětlení pojmu vymahatelnosti práva lze říci, že právo je vymahatelné, jestliže na toto existuje právní nárok. Subjekt práva má nárok na donucení jiného subjektu splnit povinnost.¹ V rámci vymáhání dopravního práva se tedy jedná o právní nárok státu na donucení účastníků silničního provozu, aby jejich chování bylo v souladu s příslušnými právními předpisy. Podstatou vymáhání dopravního práva je ochrana veřejného zájmu, který tkví ve všeobecné bezpečnosti silničního provozu a dále ochrana samotných subjektů (účastníků silničního provozu) před narušením jejich práv ze strany subjektů jiných (opět účastníků silničního provozu).

3 Prameny pro vymahatelnost dopravního práva

Právem každého samostatného suverénního státu je regulace vztahů v různých oblastech života. Jednou z těchto oblastí je i dopravní právo a s ním spojené jeho vymáhání ze strany subjektu – státu případně společenství států. Vzhledem k tomu, že kontinentální Evropa je z celosvětového hlediska malé území, kde je velké množství suverénních států a je naprosto reálné jej procestovat bez větších obtíží po pozemních komunikacích, není myslitelné, aby se koncepty dopravního práva v jednotlivých státech výraznou měrou lišily – toto by vyvolávalo značné zmatky a následné účinné prosazování a vymáhání dopravního práva by nebylo možné. Nicméně nezanedbatelné odlišnosti dané postupným vývojem dopravy a s ním spojených právních úprav v jednotlivých státech evropské unie najdeme.

V rámci sjednocování evropského prostoru je právo v dopravě jedním z odvětví, kde je kladen velký důraz. Toto ovšem přináší i obtíže, kdy je v současné době třeba, aby vedle sebe existovaly národní a současně evropské prameny práva, které upravují dopravní právo a jeho vymáhání. Nelze toto však vnímat tak, že by zde existovaly paralelně dva právní systémy bez vzájemné participace. Česká republika, potažmo další státy se členstvím v Evropské unii

¹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.

zavazují k jednotné politice, a to i na poli dopravy, přičemž by národní úprava neměla odporovat té evropské. Zde je potřeba zmínit, že evropská úprava předmětného okruhu práva nechává stále poměrně velký prostor pro jednotlivé národní úpravy.

3.1 Česká republika

V České republice je oblast dopravního práva a jeho vymahatelnosti, pokud se budeme bavit o provozu na pozemních komunikacích, řešena poměrně velkým množstvím právních úprav. Zásadní jsou právní úpravy, jejichž hlavním předmětem a důvodem jejich vzniku je přímá regulace v silniční dopravě a jejich jednotlivých oblastech.

3.1.1 Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Základní právní úpravou v dopravě je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který adresátům (účastníkům silničního provozu) dává práva i povinnosti a zároveň zajišťuje bezpečnost v silniční dopravě. Tento zákon je současně základním kamenem vymahatelnosti dopravního práva, neboť obsahuje poměrně ucelený výčet přestupků fyzických i právnických osob, sankcí, které lze za dané jednání uložit, ale také upravuje možnost uložení kaucí, které lze v určitých případech za porušení tohoto zákona uložit. V souvislosti s vývojem dopravy prochází evolucioní i tento zákon, kdy k poslední novelizaci došlo k 1. 1. 2022. Jednou ze změn v zákoně byla úprava §17 konkrétně odstavce 6, kde je řešeno předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla se stanovením přesného minimálního odstupu. Tuto konkrétní úpravu zmiňuji právě z důvodu reálnosti vymáhat dopravní právo a v dalších částech práce budu tento případ řešit detailněji.

3.1.2 Zákon o pozemních komunikacích

Dalším zákonem, který byl vytvořen přímo pro oblast silniční dopravy je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tento zákon řeší mimo jiné určité procesy při výstavbě dopravní sítě, její užívání a s tím související bezpečnost. K letnému popisu tohoto zákona a jeho vymahatelnosti je

podstatné uvést, že v jeho deváté části jsou uvedeny přestupky, kterými se proti němu lze provinít a případné vybírání kaucí v souvislosti s těmito přestupky. Z hlediska tématu vymáhání dopravního práva se z mého pohledu dálničního policisty jeví jako důležité zmínit, že tento zákon obsahuje §21 a §42 odst. 2, které řeší povinnost uhrazení časového poplatku při užití zpoplatněné pozemní komunikace a následné přestupkové jednání, pokud tak nebude učiněno. I tento zákon prochází v čase vývojem, kdy poslední jsou dvě novelizace účinné od 1. 1. 2021 a 1. 1. 2022. Novelizací, kterou zaznamenala široká veřejnost, byla ta s účinností od 1. 1. 2021, kdy byl značně změněn systém uhrazení časového poplatku na zpoplatněných pozemních komunikacích, s čímž je úzce spojena vymahatelnost této povinnosti. Změny v této oblasti opět přiblížím v dalších částech práce.

3.1.3 Zákon o silniční dopravě

Větší část silniční dopravy, a to jak na území České republiky, tak na celém území Evropské unie je provozována komerčně pro cizí potřebu. Pod tímto si lze představit, že doprava osob nebo zboží je provozována jako součást výdělečné činnosti, ať již má subjekt vlastní možnosti přepravy nebo přepravu svěří jinému subjektu. Toto odvětví dopravy má svá konkrétní specifika a oblasti, které je třeba regulovat. To je důležité zejména z důvodu celkové bezpečnosti na pozemních komunikacích, zajištění důstojných pracovních podmínek jmenovitě pro řidiče, kteří toto mají jako hlavní náplň práce, ale také pro zajištění určitého standardu chování právnických osob v oblasti dopravy. Tuto oblast upravuje v rámci národního práva České republiky zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Z pohledu vymahatelnosti je důležitá pátá část tohoto zákona, kde jsou řešeny přestupky fyzických i právnických osob a dále možné ukládání kaucí za porušení tohoto zákona. S faktickou aplikací tohoto zákona a následným vymáháním jeho dodržování mám zkušenosti jako dálniční policista zejména ve spojitosti s nákladní dopravou – komerční přepravou zboží, kdy je jednou z mých pracovních činností kontrola dodržování požadavků na dobu řízení vozidla a bezpečnostních přestávek, pokud je k tomu řidič povinen. Právě sociální oblast

v dopravě jak ve smyslu sjednocení požadavků, tak ve smyslu vymáhání je jednou z oblastí, kde již došlo ke značné harmonizaci práva České republiky (potažmo jiných členských států EU) a Evropské unie. Toto je realizováno určitým propojením, kdy například komerční zahraniční řidič poruší Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, toto je prokázáno při silniční kontrole Policie ČR a řidiči je na základě tohoto uložena pokuta, případně od něj vybrána kauce, ale již dle zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

3.1.4 Zákon o podmínkách provozu vozidel

V souvislosti se silniční dopravou je mimo jiné neodmyslitelná také správná evidence vozidel, jejich technická způsobilost, bez které vozidlo nelze na pozemních komunikacích provozovat, a s tím spojené způsoby vymáhání a kontroly těchto náležitostí. Tuto část dopravního práva upravuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tento zákon má skrze technickou stránku vozidel a její kontrolu přímý vliv na bezpečnost silničního provozu. Dále je úzce spjat s přihlašovaním do provozu dovezených automobilů ze zahraničí, což v České republice byla a stále je, i když ne již v takové míře, oblíbená komerční činnost drobných podnikatelů. Právě v této oblasti vznikal postupem času velký tlak na změnu a faktické vymáhání předepsaných norem, neboť řekněme nepoctivost dovozců vozidel byla celospolečensky vnímána a bylo všeobecně známé, že zde ve značné míře dochází k porušování zákona nebo využívání jeho šedých zón, bez možnosti reálné vynutitelnosti.

Ve spojitosti s dopravními přestupky jako takovými použiji opět příklad z mé policejní praxe, kdy je při silniční kontrole zjištěn špatný technický stav vozidla, odporující právě zákonu č. 56/2001 Sb. Vymáhání jako takové a s ním v tomto případě spojená sankce již však probíhá prostřednictvím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy lze na místě uložit blokovou pokutu nebo kauci. Toto je možné na základě §5 odstavec 1, písmeno a), kde je řečeno „*Řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky*

stanovené zvláštním právním předpisem.² Tím zvláštním právním předpisem, který upravuje technické podmínky pro motorová vozidla je zde právě zákon č. 56/2001 Sb.

3.1.5 Zákon správní řád

Ve spojitosti s vymáháním přestupků obecně, dopravní přestupky nevyjímaje je důležité zmínit další zásadní úpravu obsaženou v českém právním řádu. Jedná se o zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Tento zákon upravuje samotný proces správního řízení před správním orgánem. Z uvedeného je tedy zřejmé, že jakékoliv vymáhání dopravního práva, pokud se budeme zabývat řešením dopravních přestupků, se bez tohoto zákona neobejde. V rámci vymáhání dopravního práva při zjištění dopravního přestupku k tomuto kompetentním orgánem (např. Policie ČR, Celní správa) je nejčastějším řešením vydání příkazu na místě – všeobecné veřejnosti je toto známo spíše jako uložení blokové pokuty, což ale není dle správního řádu přesné. Vydání příkazu na místě je zakotveno v §150 odstavec 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, kde je stanoveno: *„Je-li účastník přítomen a plně uzná důvody vydání příkazu, považuje se stav věci za prokázaný a příkaz lze vydat na místě, pokud uloží povinnost k peněžitému plnění do výše 10 000 Kč nebo povinnost k nepeněžitému plnění, jež účastník může uskutečnit ihned na místě. Odůvodnění příkazu lze nahradit vlastnoručně podepsaným prohlášením účastníka, že s uložením povinnosti souhlasí. Podepsáním prohlášení se příkaz stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím. O této skutečnosti musí být účastník předem prokazatelně poučen. Proti příkazu vydanému na místě nelze podat odpor.“*³

3.1.6 Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zákonem, který nebyl prvoplánově určen pro oblast dopravního práva, ale je s ním výraznou měrou spojen je zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Vzhledem k tomu, že vymáhání dopravního práva je ve většině případů v rovině přestupku, je pro něj tato zákonná úprava naprosto

² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

³ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

stěžejní. Můžeme říct, že všechny předešlé uvedené prameny práva pro možnost vymáhání dopravních přestupků se sbíhají směrem k zákonu č. 250/2016, jehož cestou je vymáhání a s ním spojené ukládání sankcí realizováno. Pro názornost mohu ze svých pracovních zkušeností uvést, že s tímto předmětným zákonem jsem ve styku prakticky denně, úplně nejčastěji pak při oznamování přestupků, které se staly při dopravních nehodách nebo byly zjištěny běžnou silniční kontrolou a nelze je vyřešit na místě. Při oznámení takového přestupku správnímu orgánu je užito ustanovení §73 zákona č. 250/2016 Sb., kde je řečeno *„Má-li orgán Policie České republiky nebo Vojenské policie (dále jen „orgán policie“) nebo jiný správní orgán důvodné podezření, že byl spáchán přestupek, a není-li sám příslušný k jeho projednání, oznámí tuto skutečnost bez zbytečného odkladu příslušnému správnímu orgánu. V oznámení uvede zejména, kdo je podezřelým z přestupku, pokud je mu znám, popis skutku, ve kterém je přestupek spatřován, místo a čas, kdy měl být přestupek spáchán, zákonné ustanovení obsahující skutkovou podstatu předmětného přestupku a důkazní prostředky, které jsou mu známy.“*⁴

3.1.7 Zákon trestní zákoník

Jako další pramen pro vymáhání dopravního práva lze zmínit zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, jako hmotnou část trestního práva a zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, který upravuje postupy orgánů činných v trestním řízení. Ačkoliv je předmětem mé práce vymáhání dopravního práva v rámci dopravních přestupků, považuji za důležité zmínit právo trestní, neboť hranice mezi dopravním přestupkem a trestným činem může být někdy velice tenká. Příkladem může být situace, kdy je silniční kontrolou Policie ČR zjištěn řidič, který řídí motorové vozidlo pod vlivem návykové látky – alkoholu. Dle § 125c odstavce 1, písmene b), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se jedná o přestupek, který je charakterizován jako jednání, kdy *„fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b), řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití*

⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

*jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.*⁵ Stejnému jednání by však také mohl odpovídat § 274 odstavec 1, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, kde je uvedeno že „*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.*“⁶ Rozdílem, který nakonec stanovuje, zda půjde o vymáhání dopravního práva cestou přestupku nebo trestného činu je v určení, zda je daný řidič ve stavu vylučujícím způsobilost. V některých případech je stanovení hranice, kde je řidič způsobilý nebo není, dosti problematické. Obecně uznávanou hranicí, kdy je řidič ve stavu vylučujícím způsobilost, je 1 ‰ alkoholu v krvi, ale i z rozhodnutí Nejvyššího soudu je patrné, že tento stav může nastat i pod touto hranicí a je tedy nezbytné posuzovat aktuální fyzický a psychický stav řidiče.⁷ K tomuto posouzení je však kompetentní pouze lékař a při převozu řidiče do zdravotnického zařízení může snadno dojít ke značnému časovému prodlení, během kterého se fyzický a psychický stav řidiče může proměňovat a následně zkreslovat výsledek, který rozhodně o tom, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin.

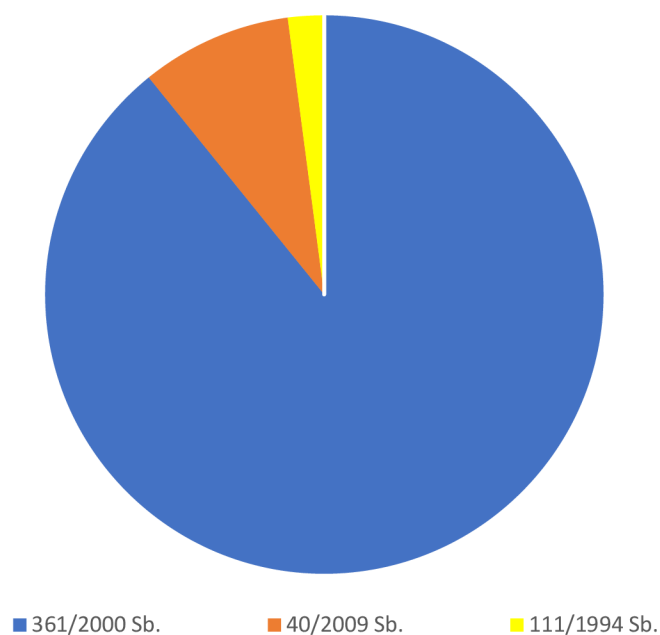
⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 30. 6. 2014, sp. zn. 4 Tdo 765/2014

3.1.8 Statistika užití zákonů při vymáhání dopravního práva

Graf 1 - Porušení zákona v dopravě ČR 2020



Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 1- Počet přestupků v dopravě dle zákona 2020

Zákon	Počet přestupků	Podíl
361/2000 Sb.	316 157	96,18 %
40/2009 Sb.	12 266	3,73 %
111/1994 Sb.	307	0,09 %

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Na grafu a v tabulce je vyobrazeno procentuální zastoupení užití jednotlivých zákonů České republiky při vymáhání dopravního práva v roce 2020 (data pro rok 2021 nebyla v době tvorby práce k dispozici). Zde je třeba si uvědomit, že v této statistice bude zákon č. 361/2000 Sb. zahrnovat i porušení

mající původní oporu v zákoně č. 56/2001 Sb., jak již bylo vysvětleno výše. Naopak je zde samostatně vyčleněn zákon č. 111/1994 Sb., jehož vymáhání je v současné době prioritou, a to zejména v souvislosti v oblasti sociálních předpisů.

3.2 Evropská unie

Jak již bylo zmíněno, trendem poslední doby je globalizace v evropském prostoru, a to ve většině společenských oblastí. Dopravní právo tedy není výjimkou, a naopak se jeho sjednocování v evropském prostoru jeví jako potřebný a užitečný krok. Důvodů nalezneme hned několik. Jako ten nejpodstatnější můžeme jmenovat zvyšování bezpečnosti ve stále sílící dopravě, neboť jednotná evropská politika v dopravním právu může vést k přehlednosti vyžadovaného chování na pozemních komunikacích a s tím spojenému snižování nehodovosti. Opodstatnění tohoto je, že velká část dopravy na pozemních komunikacích, a to jak v souvislosti s přepravou nákladu, tak s přepravou osob, je realizována mezi jednotlivými státy Evropské unie. Přehlednost spočívá v tom, že řidič jedoucí například z Bulharska do Belgie projede na své cestě ještě Maďarsko, Slovensko, Českou republiku, Německo, Francii a pokud je na území dotčených států dopravní právo jednotné a je zde vymáháno totožné chování v dopravě, nemusí se řidič několikrát za cestu přizpůsobovat jiným právním předpisům. Na základě tohoto je zvyšována bezpečnost, protože je eliminována chybovost řidiče, kdy nedodrží nějaké zákonné ustanovení, o kterém možná ani neví, že je na území jiného státu vymáháno. Toto sice odporuje základnímu právnímu principu „ignorantia iuris non excusat – neznalost zákona neomlouvá“, ale pokud vezmeme v úvahu množství vymáhaných právních norem pouze v českém dopravním právu, je někdy obtížné se orientovat i pouze v tomto, natož potom vyžadovat znalost řidiče dopravního práva v sedmi národních právních úpravách.

Dalším důležitým bodem pro sjednocování v rámci evropského dopravního práva je možnost přeshraničního vymáhání dopravních přestupků, s čímž je přímo spojen evropský systém EUCARIS. Tomuto budu v dalším pokračování mé práce věnovat samostatné kapitoly. Evropské dopravní právo

aktuálně reguluje 28 okruhů⁸ v oblasti silniční dopravy, které jsou dále upraveny evropskými směrnicemi a nařízeními. Dále budu prezentovat pouze několik z nich, které jsou dle mého pohledu zásadní pro vymáhání dopravního práva.

3.2.1 Nařízení o době řízení, přestávkách a době odpočinku

Stěžejním evropským sjednocujícím dokumentem, který má krom jiného zásadní vliv na hromadnou přepravu osob a nákladu, je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Vzhledem k sílící mezinárodní silniční dopravě již od konce dvacátého století vyvstal požadavek na stanovení přípustné doby řízení a dodržování přestávek zejména u řidičů v nákladní dopravě a hromadné přepravě osob. Pro přesné vymezení adresátů tohoto nařízení ve smyslu doby řízení a povinných přestávek se odkáží na moji bakalářskou práci *Dopravní nehody nákladních vozidel*⁹, kde je daná problematika charakterizována. Tento požadavek byl z pochopitelných důvodů spojen zejména s bezpečnostní situací v silničním provozu a s ní spojenou nehodovostí. V souvislosti s tímto byla také snaha zajistit profesionálním řidičům důstojné a přijatelné pracovní podmínky. Vzhledem k tomu, že daný okruh v dopravním právu lze jen obtížně v evropském měřítku zajistit dvoustrannými nebo vícestrannými mezinárodními dohodami byla tato oblast již v roce 1985 upravena nařízením Rady (EHS) č. 3820/85 (již zrušeno) a nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 (v pozměněné podobě stále platné). Faktická propojenost s národním právem na příkladu přestupku byla přiblížena v kapitole 2.1.3.

3.2.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413

Problémem, který v průběhu času na území Evropské unie vyvstal, je problematika přeshraničního vymáhání dopravních deliktů, které je spojeno s anonymitou řidičů při jejich spáchání. Pro vysvětlení se jedná zejména o případy, kdy je protizákonné jednání, například překročení rychlosti nebo jízda

⁸ EUR – Lex. *Access to European Union law* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html?expand=3212#arrow_3216

⁹ BARTOŇ, Kamil. *Dopravní nehody nákladních vozidel*. Praha, 2020. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostně právní, Katedra policejních činností. Vedoucí práce pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

na červenou, zachyceno některým z automatizovaných systémů, vozidlo je registrováno v jiném státě Evropské unie a řidič není na místě zastaven ani ztotožněn orgánem vymáhajícím dopravní právo. Řidič poté pokračuje v jízdě například do své domovské země a na území státu, kde byl delikt spáchán, se již nevyskytuje. Tímto nastává zřejmý problém s identifikací řidiče a přeshraničním vymáháním deliktu. Samotnému přeshraničnímu vymáhání dopravních deliktů se budu věnovat v jedné z dalších částí mé práce a zde pouze představím právní rámec, na základě kterého je takové vymáhání realizováno. Tato oblast vymáhání dopravního práva byla upravena Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.¹⁰ Po státech Evropské unie bylo požadováno, aby danou směrnicí transportovaly do národní právní úpravy do 7. listopadu 2013. Směrnice se snažila cílit na ukončení anonymity řidičů, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a mezistátní výměnu informací o přestupcích. Později bylo zjištěno, že směrnice byla přijata na základě špatného právního základu, ačkoliv po obsahové stránce bylo vše v pořádku. Na základě tohoto byl spuštěn proces, kdy byla směrnice po projednání žaloby Evropské komise ke dni 6. května 2014 anulována. Rozsudkem byl však ponechán prostor dvanácti měsíců, kdy tato směrnice stále zůstala v platnosti k zamezení vzniku právního vakua a v této době měla být vytvořena nová právní úprava. Touto novou právní úpravou se stala Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.¹¹ Zde byla již směrnice postavena na žádoucím právním základu. Obsahově a základními myšlenkami je s původní směrnicí velmi podobná, pouze ji v některých ohledech na základě nových poznatků, získaných v době účinnosti původní směrnice, rozšiřuje. Nejzazší termín pro implementaci do národních práv členských států Evropské unie bylo stanoveno na 6. května 2015.

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu ze dne 25. Října 2011

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

3.3 Státy sousedící s ČR

Přirozeně i v ostatních státech Evropské unie najdeme národní zákonné úpravy týkající se dopravního práva, ať již více, či méně ucelené. Následující základní charakteristiku uvedu pouze u států sousedících s ČR, neboť tyto nám mohou nabídnout přímé srovnání pro region střední Evropy. Pro prezentaci jsem do své práce vybral pouze ty, které tvoří pouze základní úpravu daného národního práva a pro dané téma jsou zásadní z hlediska vymáhání dopravního práva v podobě dopravních přestupků, protože většina nejčastěji páchaných přestupků je v těchto právních úpravách obsažena. Vzhledem k tomu, že provoz na pozemních komunikacích je poměrně obsáhlým okruhem, nelze tuto problematiku za současných moderních právních trendů upravovat v žádné zemi Evropské unie pouze jedním zákonem nebo nařízením.

3.3.1 Německo

Základní úpravou národního dopravního práva pro Německo je Deutschland Straßenverkehrs-ordnung, Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021,¹² (dále jen Deutschland StVO), tedy v překladu Pořádek silničního provozu, nařízení ze dne 6. března 2013 účinné od 1. dubna 2013, naposledy změněno zákonem ze dne 12. července 2021, účinné od 28. července 2021. Toto nařízení je však pouze jednou ze dvou částí základní německé úpravy v dopravním právu. Druhou částí je Deutschland Straßenverkehrsgesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, ber. S. 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3108) m.W.v. 28.07.2021,¹³ (dále jen Deutschland StVG). V překladu se jedná o Zákon o provozu na pozemních komunikacích, zveřejněn 5.3.2003, v posledním znění ze dne 12.7.2021.

¹² *Deutschland Straßenverkehrs-ordnung, Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dejure.org/gesetze/StVO>

¹³ *Deutschland Straßenverkehrsgesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, ber. S. 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3108) m.W.v. 28.07.2021* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dejure.org/gesetze/StVG>

Zajímavostí oproti našemu právnímu řádu je, že základní úprava v oblasti silniční dopravy je tvořena kombinací zákona a nařízení. Kombinace tohoto německého nařízení Deutschland StVO a Deutschland StVG tvoří ekvivalent k českému zákonu č.361/2000 Sb. I zde najdeme základní úpravu pro provoz na pozemních komunikacích, jako jsou například samotná pravidla pro způsob jízdy nebo povinnosti řidiče, ale také základ pro vymáhání dopravního práva – tedy výčet protizákonných jednání, které jsou německým právem v oblasti dopravy nazývány správními delikty. Vzhledem k tomu, že Německo je jedním z původních, zakládajících a nejsilnějších členů Evropské unie, je nepochybné, že německý právní řád je s tím evropským velice blízce spjatý a při sjednocování evropského dopravního práva je tak německá národní úprava o krok dále než ostatní právní úpravy dopravního práva států střední Evropy.

3.3.2 Rakousko

V rakouském národním právu je základním právním předpisem pro úpravu provozu na pozemních komunikacích Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 –StVO. 1960).¹⁴ Jedná se tedy o Federální zákon ze dne 6. července 1960, kterým jsou uzákoněny předpisy o silniční policii (zákon o silničním provozu z roku 1960). Opět můžeme hovořit o tom, že tento zákon můžeme vnímat ekvivalentně k českému zákonu č. 361/2000 Sb. Podobně jako v německém právním řádu, řeší ten rakouský v oblasti vymáhání dopravního práva správní delikty. Jen okrajově zmíním, že v Rakousku je možné za spáchání správního deliktu v dopravě poměrně bez větších obtíží dostat krátkodobý trest odnětí svobody, pokud nebude uhrazena pokuta za příslušné porušení. Příkladem může být správní delikt dle §99 odstavce 1b) zákona StVO 1960, který říká: „*Kdo řídí nebo užívá vozidlo pod vlivem alkoholu nebo omamných látek, dopustí se*

¹⁴ Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 –StVO. 1960) [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jusline.at/gesetz/stvo>

*správního deliktu a bude potrestán pokutou od 800 Euro do 3700 Euro, v případě jejího neuhrazení odnětím svobody na jeden až šest týdnů.*¹⁵

Zvláštností je, že Rakousko nemá jednotný sazebník pokut a jednotlivé správní obvody jsou oprávněny určovat výši pokut za jednotlivé přestupky samy, což je zejména v rámci drobných porušení dopravních předpisů. Dále zde existuje „katalog oficiálních sankčních příkazů“, kdy sice nejsou sankce (zejména finanční) fixně stanoveny jako například v Německu, ale jejich výše v jednotlivých částech Rakouska je zhruba podobná.¹⁶

3.3.3 Slovensko

Jak je všeobecně známo, slovenský a český právní systém mají historicky daný stejný právní základ. Postupné vzájemné oddalování se začíná logicky projevovat od roku 1993. Původní společný základ pro českou i slovenskou národní úpravu dopravního práva a jeho vymáhání můžeme krom jiných hledat například v zákoně č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, kdy některé jeho části vydržely v platnosti i pro samotnou Českou republiku až do konce roku 1997.

Aktuální základní slovenskou právní úpravou provoz na pozemních komunikacích je Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.¹⁷ Opět lze říct, že tento zákon můžeme nazývat slovenským ekvivalentem k českému zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem ke společnému historickému základu je kostra úpravy dopravního práva v České republice i na Slovensku podobná. Jako další můžeme jmenovat zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.¹⁸ Tento zákon, stejně jako

¹⁵ *Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 –StVO. 1960)* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/99>

¹⁶ *Mobilitätsmagazin*, Bußgeldkatalog in Österreich: Welche Sanktionen sind Melich [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/oesterreich/>

¹⁷ Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

¹⁸ Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2018-106>

český zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, upravuje, za jakých podmínek a splněných náležitostí lze provozovat vozidla na slovenských silnicích. Dále je v tomto zákoně též upraveno fungování stanic technické kontroly vozidel

3.3.4 Polsko

Polskou základní národní úpravou dopravního práva je Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym,¹⁹ tedy po překladu Zákon ze dne 20. června 1997 Dopravní pravidla. Tento zákon upravuje, stejně jako český zákon č. 361/2000 Sb., základní pravidla silničního provozu a definuje základní protiprávní jednání. Tento polský zákon v sobě však obsahuje oddíl III., kde lze krom dalších nalézt oblast technického schvalování vozidel, technické zkoušky vozidel a centrální registr vozidel. Tento oddíl uvedeného polského zákona můžeme tedy vnímat stejně jako by byl v českém právním řádu začleněn zákon č. 56/2001 Sb., jako jedna z jeho částí do zákona č. 361/2000 Sb.

3.4 Dlouhodobé strategie pro vymáhání dopravního práva

Právní úpravy jsou pro vymáhání dopravního práva naprosto stěžejní. Ale i tyto právní normy je v čase potřeba měnit, aktualizovat a přizpůsobovat vývoji v dopravě. Tyto změny si však vyžadují nějaký dlouhodobější plán a strategii, která tomuto vývoji bude udávat směr a hlavní myšlenky. V reálném světě se pak sice často ukáže, že ne všechny myšlenky a směry v těchto strategiích lze opravdu uvést do praxe, nicméně v oblasti dopravy jsou takovéto strategie nezbytné.

3.4.1 Strategie BESIP 2021–2030

V České republice se snaží směr ve vývoji dopravy na základě aktuálních i dlouhodobých potřeb určovat Ministerstvo dopravy. Aktuálně tak činí skrze Strategii BESIP 2021-2030. Tato strategie by měla navazovat na Národní strategii BESIP 2011-2020 a Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Jak jsem

¹⁹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.1997.098.0000602,ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym.html>

však na příkladech uváděl ve své bakalářské práci *Dopravní nehody nákladních vozidel*²⁰, k celkovému naplnění Národní strategie BESIP 2011-2020 v žádném případě nedošlo. Jako hlavní strategický cíl pro Strategii BESIP 2021-2030 jsou stanoveny mezní hodnoty usmrčených a těžce zraněných osob v silničním provozu, neboť tento stěžejní ukazatel bezpečnostní situace v silničním provozu se dlouhodobě nedaří uspokojivě regulovat. Ministerstvo dopravy svoji strategii staví na čtyřech základních pilířích:

- účastníci provozu
- infrastruktura
- vozidla a technologie
- systémová opatření.

Z hlediska dopravních přestupků vycházejících přímo z chování řidiče v silničním provozu je podstatný první pilíř – účastníci provozu. Zde jsou ve strategii vymezeny dvě prioritní oblasti, což jsou rychlost a mladí řidiči. Z dalších oblastí jsou to potom nevěnování se řízení, rizikovní účastníci (recidivisté), děti a mládež; stárnoucí populace, zranitelní účastníci, alkohol, jiné návykové látky a ochranné prvky.

Podstatnou částí jsou potom systémová opatření, kde je výslovně stanovena prioritní oblast, a to účinný dohled a vymahatelnost práva. Strategie zde stanovuje, že v rámci dosažení vytyčených cílů je třeba zaměřit zde na následující:

- zvyšovat viditelný policejní dohled se zaměřením na rychlost, alkohol a návykové látky, nebezpečné předjíždění, nevěnování se řízení, chování chodců, cyklistů a motocyklistů, používání zádržných systémů
- zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky

²⁰ BARTOŇ, Kamil. *Dopravní nehody nákladních vozidel*. Praha, 2020. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostně právní, Katedra policejních činností. Vedoucí práce pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

- zvyšovat počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřizování závažných porušování pravidel silničního provozu
- z důvodu zefektivnění a vyšší transparentnosti vymahatelnosti práva zavést elektronické příkazní bloky.²¹

Z mého profesního hlediska bude ovšem dosažení výše uvedených cílů poměrně problematické. Myšlenka zvýšení viditelného policejního dohledu je jistě pro zvýšení bezpečnosti v dopravě dobrá, ale tvůrce strategie se zřejmě opomněl seznámit s aktuálním stavem sil a prostředků u Policie ČR, které je možno k takovému dohledu reálně použít. Personální podstav zejména uniformované policie je v současné době poměrně alarmující a doplnění stavů na úroveň, kdy bude možné reálný policejní dohled citelně zvýšit, není záležitostí jednoho nebo dvou let. Nicméně strategie je stanovena na deset let, a pokud dojde v rámci prosazování této strategie ke správné spolupráci dotčených subjektů, například Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra jistě není nemožné takového zlepšení dosáhnout.

Tabulka 2 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách 2012 - 2021 ČR

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet usmrcených	681	583	629	660	545	502	565	547	459	468

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Na uvedené tabulce vidíme, že tu nejsmutnější statistiku spojenou s provozem na pozemních komunikacích se relativně daří redukovat. Bohužel se však zatím ani nepřibližujeme číslům, která byla stanovena Národní strategií BESIP 2011-2020, kde je výslovně uvedeno: „Cílem NSBSP 2020 je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň

²¹ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

průměru zemí EU (tj. cca o 60 %).²² Pro přesnost doplním údaj, který není v tabulce obsažen, a to že v roce 2011 bylo v České republice při dopravních nehodách usmrceno 695 osob.²³ Pokud tedy vezmeme počet 695 (2011) a počet 459 (2020), zjistíme reálný pokles o 236 obětí, což je 34%, tedy zhruba polovina toho, jaký byl vysloven závazek. Musím však podotknout, že údaje z let 2020 a 2021 mohou být nezanedbatelně zkresleny, kvůli pandemii nemoci COVID-19. V těchto letech došlo v několika vlnách k omezení pohybu osob jak v České republice, tak v Evropě. Toto se podepsalo na skokovém snížení provozu na pozemních komunikacích v inkriminovaných obdobích, které bylo z pohledu dopravního policisty opravdu značné. Jak moc mělo toto snížení provozu vliv na konečné počty usmrčených osob relevantně odhadnout nelze, ale určité dopady jsou neoddiskutovatelné. Tímto tématem se mimo jiné zabývá Centrum dopravního výzkumu, kde bylo zjištěno, že v roce 2020 klesl celkový počet dopravních nehod o 10,1% oproti průměru z let 2017-2019.²⁴ V předmětném výzkumu je samozřejmě řešena i samotná mortalita při dopravních nehodách, ale údaj o procentuálním poklesu dopravních nehod jsem vybral záměrně, neboť se jedná o poměrně vysoké číslo, které v čase (řekněme posledních 7 let) nepodléhá tak zásadním výkyvům a mohlo by tak být i náповědou o kolik v důsledku opatření spojených s nemocí COVID-19 poklesla úmrtnost na českých silnicích. Strategie BESIP 2021-2030 vytkla za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu, tedy o 50 % k roku 2030 oproti aktuálnímu stavu. Toto by znamenalo, že výsledný údaj by měl být 234 usmrčených osob. Myslím si, že daného údaje není nemožné dosáhnout, ale bude nutná participace veřejnosti (účastníků silničního provozu) změnou svého chování, ale i státu prostřednictvím zvýšení úrovně a stabilizace svých složek, určených k vymáhání dopravního práva a s ním přímo související bezpečnosti v silničním provozu.

²² *Národní síť Zdravých měst* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/nsbsp2020_vc_ap_final.pdf

²³ *Policie ČR* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

²⁴ *Centrum dopravního výzkumu* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.cdv.cz/tisk/covid-19-jaky-ma-dopad-na-bezpecnost-dopravy/>

3.4.2 Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2021-2022

Paralelně se Strategií BESIP 2021-2030 je Ministerstvem vnitra ČR realizován Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to vždy ve dvouletých cyklech. Současný plán je stanoven na roky 2021-2022. Obsah tohoto plánu je, co se týče cílů, v úzké souvislosti se zmíněnou Strategií BESIP 2021-2030. Podstatou je konkrétní vytyčení úkolů zejména pro Ředitelství služby dopravní policie ČR a Odbor komunikace a vnějších vztahů policie ČR. Pro ředitelství služby dopravní policie jsou úkoly v rámci bezpečnosti silničního provozu stanoveny velice konkrétně, například požadavek na zvýšení počtu hodin měření rychlosti v roce 2022 o 10 % oproti roku 2020 nebo zamření se na kontroly vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, a to tak aby u těchto došlo ke kontrole alespoň 10 % z jejich celkového registrovaného počtu v ČR. Pro Odbor komunikace a vnějších vztahů vyplývá z plánu nutnost soustředit se na prevenci pro bezpečnost v silničním provozu. Zde jako příklady lze jmenovat aktivity upozorňující na rizika spojená s překračováním rychlostních limitů nebo užívání mobilního telefonu při řízení a v těchto oblastech je jako výsledek požadováno stanovená počtu prevencí zasažených osob v cílové skupině.²⁵ Výhoda tohoto akčního plánu je, že je průběžně dle předem stanoveného plánu vyhodnocován a na základě tohoto mohou být ve dvouletých obdobích určovány různé konkrétní priority zejména pro Policii ČR tak, aby reflektovaly opravdu aktuální situaci a tímto docházelo k citelnému zefektivnění vymáhání dopravního práva.

3.4.3 Rámec politiky EU na období 2021–2030

Výše uvedená Strategie BESIP 2021-2030 vychází z celkového jednotného směřování a trendů pro bezpečnost silniční dopravy Evropské unie a v jistém smyslu tyto trendy přejímá a konkretizuje je pro užití v České republice. Tento evropský směr udává Rámec politiky EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky k „nulové vizi“ (European Commission (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next Steps

²⁵ *Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/mvc/en/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>

towards “Vision Zero”).²⁶ Tento dokument přímo navazuje na Bílou knihu – plán jednotného evropského dopravního prostoru,²⁷ která obecně vyjadřuje směřování evropské dopravy s výhledem až do roku 2050 a to ve většině jejích oblastí, včetně ekologie a technického vývoje motorových vozidel. Toto rámcové nastavení dopravní politiky v Evropské unii se však oproti minulým dopravním strategiím jeví podstatně pružnější, přičemž vyzývá vždy k bedlivému sledování vytyčených cílů ve dvouletých obdobích s následnou pečlivou revizí dosaženého a připouští případnou úpravu ke zvýšení efektivity. Zmíněné je zařazeno i do Strategie BESIP 2021-2030 a zdá se jako prozíravé řešení, kdy je možné reagovat, a ne pouze po deseti letech zjistit, že strategie je neúčinná nebo pouze v průběhu nahodile upravovat cíle. Jako hlavní oblasti, cestou kterých by mělo dojít k celkovému zvýšení úrovně dopravy a její bezpečnosti, stanovuje v předmětném dokumentu rámcová politika Evropské unie tyto:

- bezpečná infrastruktura
- bezpečná vozidla
- bezpečné používání silnic a zvýšená péče po nehodě.

Z hlediska vymáhání dopravního práva se dokument soustředí zejména na jízdu pod vlivem alkoholu a překročení předepsané rychlosti jízdy. Tyto dva faktory dokument nazývá „*hlavními zabijáky na silnicích*“. V rámci rychlosti jízdy je udáván směr snižování nejvyšší dovolené rychlosti, zejména v místech zvýšeného pohybu osob na 30 km/h, tedy v obcích, kdy jako příklad uvádí některá evropská města, kde toto opatření vedlo k pozitivním výsledkům.²⁸ Tuto statistiku se mi však nepodařilo z žádného relevantního zdroje ověřit, i když na některých místech jistě své opodstatnění najde. Otázkou pro mě zůstává, zda by než plošné snížení rychlosti, které může vést na spoustě míst ke zbytečnému zpomalení provozu a zvýšení emisní zátěže²⁹ nebylo pro bezpečnost provozu

²⁶ *European Parliament* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_EN.html

²⁷ *EUR – Lex. Access to European Union law* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:cs:PDF>

²⁸ *European Parliament* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_EN.html

²⁹ *Český Rozhlas. Zelená Vlna.* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zelenavlna.cz/nejnizsi-emise-50-60-nebo-70-kmh-7923084>

efektivnější lepší technické řešení – například dobře osvětlené přechody pro chodce, širší chodníky a podobně.

Tabulka 3 - Počet usmrcených osob při dopravních nehodách 2012-2021 EU

Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Počet usmrcených	28 671	26 457	24 182	24 131	24 358
Rok	2016	2017	2018	2019	2020
Počet usmrcených	23 812	23 394	23 332	22 756	18 844

Zdroj: An official website of the European Union³⁰

Přiložená tabulka ukazuje vývoj počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v Evropské unii. Rámcové politice EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 předcházela obdobná strategie o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020.³¹ Zde byl mimo jiné vyjádřen cíl snížit počty usmrcených osob v silniční dopravě do roku 2020 o 50 %. Pokud se budeme držet přesných čísel, nemělo v roce 2020 dojít k usmrcení více než 14 335 osob. Reálný údaj je však 18 844 osob, kdy je tedy výsledný údaj snížení o 35 %. Aktuální rámec politiky EU pro bezpečnost silničního provozu na roky 2021-2030 opět stanovuje, že právě k roku 2030 by mělo dojít k redukci obětí dopravních nehod na 50 % současné úrovně, což by v rámci evropského prostoru znamenalo 9 422 osob, pokud se budeme držet dostupných údajů (údaj pro rok 2021 nebyl v době tvorby práce ještě k dispozici).

Pokud tedy srovnáme vývoj v České republice a budeme jej porovnávat s naplňováním cílů Evropské unie, co se týče bezpečnosti v silniční dopravě, dojdeme k výsledku, že se naplňování cílů daří na stejné úrovni, jako je evropský

³⁰ *An official website of the European Union* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://ec.europa.eu>

³¹ *Evropský parlament* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0264_CS.html

průměr. Z celkového pohledu můžeme toto vnímat pozitivně – Česká republika je v naplňování strategie o snižování úmrtnosti v rámci evropského prostoru rovnocenným partnerem a daří se zde držet krok s nastolenými trendy.

4 Prioritně vymáhané dopravní přestupky

Možných nežádoucích chování v dopravě, která jsou označena za přestupek, je poměrně velké množství. Ne všechny tyto přestupky mají však ve vztahu zejména k bezpečnosti v dopravě stejnou závažnost. Z logiky věci asi těžko označíme přestupek, kdy například řidič nemá při řízení u sebe řidičský průkaz, ačkoliv je držitelem příslušného oprávnění, jako zásadní ohrožení bezpečnosti provozu. Naopak jsou přestupky, jejichž vymáhání je značně preferováno, neboť mají přímý a nezpochybnitelný vliv na bezpečnost silničního provozu v podobě dopravních nehod a s nimi spojenými zraněními a úmrtími. Potřebu vymáhání těchto přestupků a jejich výčet najdeme jak ve Strategii BESIP 2021-2030, tak v Rámci politiky EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030. Evropská unie pro období mezi roky 2021-2030 stanovuje 8 klíčových ukazatelů KPI³² (key performance indicator) pro zjištění, zda je dosahováno zlepšení v oblasti bezpečnosti silniční dopravy. Tyto ukazatele budou v členských zemích postupně vyhodnocovány. Pro vymáhání dopravního práva jsou podstatné následující:

- dodržování rychlosti
- užívání bezpečnostních pásů
- jízda pod vlivem alkoholu
- distakce, nevěnování se řízení.

Zbývajícími čtyřmi oblastmi, které Evropská unie charakterizuje jako klíčové, jsou ochranné vybavení cyklistů a motocyklistů, bezpečnost vozidel, infrastruktura a ponehodová péče. Tyto však přímo nesouvisí s vymáháním dopravního práva ve smyslu dopravních přestupků. Možnou výjimkou by bylo ochranné vybavení motocyklistů a cyklistů, kde je užívání ochranné přilby

³² E15. KPI jako nástroj snížení nákladů [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.e15.cz/magazin/kpi-jako-nastroj-snizeni-nakladu-979309>

povinné (u cyklistů do 18 let).³³ Toto téma však nepovažuji za stěžejní, protože alespoň co se mých poznatků týče, v posledních letech je drtivá většina motocyklistů i cyklistů v tomto ohledu zodpovědná.

4.1 Dodržování rychlosti jízdy

Rychlost jízdy je dlouhodobě jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod jak v České republice, tak v Evropské unii. Společenský tlak na dodržování rychlosti jízdy je tedy velmi opodstatněný. Vezmu-li v potaz i technickou stránku věci, je nutné uznat, že v některých situacích je dodržení rychlosti v současných automobilech obtížné. Pokud to tak lze říci, vozidla se spalovacími motory v současnosti dosáhla svého evolučního vrcholu, a i ty nejzákladnější modely automobilek mají dnes dynamiku, která byla před několika desítkami let pro širší veřejnost nedosažitelná. Současně s technologií podvozků a odhlučnění vozidel má řidič pocit, že jeho aktuální rychlost je daleko nižší než reálná, a i to je jeden z důvodů, proč k překračování rychlosti velmi často dochází. Z jiného úhlu pohledu je pak nutné uvést, že řidič má v současné době ve vozidle množství elektronického vybavení k eliminaci případného překročení rychlosti. Jsou to například speed limiter, zařízení pro čtení dopravních značek nebo tempomat. *„Největším rizikovým faktorem při řízení automobilu zůstává člověk“*³⁴. Pro potřeby vymáhání dopravního práva můžeme rychlost jízdy vnímat ve dvou rovinách, a to za prvé jako přizpůsobení rychlosti v obecném smyslu a za druhé dodržování rychlostních limitů.

4.1.1 Přizpůsobení rychlosti v obecném smyslu

Zákon č. 361/2000 Sb. hovoří v §18 odst. 1 následně: *„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit*

³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

³⁴ ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0, s. 13

vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled".³⁵ Toto ustanovení musíme ve vztahu k dodržování rychlosti jízdy vnímat jako primární – je to základ, který by měl řidič dodržet vždy. Bohužel nedodržení tohoto ustanovení je fakticky prokazatelné, alespoň v prostředí českého právního systému, až ve chvíli, kdy dojde k dopravní nehodě. Jako příklad lze uvést situaci, kdy řidič osobního automobilu pojedje po komunikaci mimo obec rychlostí 80 km/h, na zledovatělé vozovce dostane smyk, který nezvládne a narazí do okrajových svodidel, která poškodí. Je zde sice nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 90 km/h, kterou nepřekročil, ale nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu vozovky, svým schopnostem a vlastnostem vozidla dle uvedeného ustanovení. K negativnímu vymezení chápání tohoto ustanovení uvedu příklad, který je typický pro provoz na dálnici. Jedná se o situaci, kdy v noci na neosvětlené dálnici dojde k separaci běhounu pneumatiky nákladního vozidla, tento běhoun zůstane ležet v jízdním pruhu a vytvoří tak překážku v jízdě. Po nějaké době, kdy již není běhoun v pohybu a je tak vyloučena bezprostřednost střetu, do této překážky narazí přední částí osobní vozidlo, které je tímto poškozeno. Vzhledem k tomu, že běhoun již nebyl v pohybu, nepřichází v úvahu zavinění dopravní nehody řidičem nákladního vozidla, ze kterého se běhoun separoval, a to ani vlivem technické závady – zde by se jednalo pouze o porušení § 45 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kde je stanoveno, že původce překážky v silničním provozu ji musí neprodleně odstranit,³⁶ případně porušení § 5 odst. 1, písm. a), který uvádí, že vozidlo musí splňovat stanovené technické podmínky.³⁷ Podezření ze způsobení dopravní nehody tedy zůstává na řidiče osobního vozidla a vše nasvědčuje tomu, že nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. Zde se ovšem uplatňuje právě okolnost, kterou je možno předpokládat – v rámci vymáhání dopravního práva nelze po řidiči požadovat, aby předpokládal a byl schopen reagovat na černý běhoun pneumatiky ležící v noci na tmavém povrchu vozovky dálnice. Taková dopravní nehoda je nakonec odložena s tím, že přestupek se nestal.

³⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

³⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

³⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

K dopravním statistikám je třeba uvést, že u veškerých vykázaných dopravních nehod v České republice, kde je jako příčina stanovena rychlost jízdy, se jedná právě o porušení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Reálnou rychlost vyjádřenou v km/h do současné doby nelze spolehlivě u každé dopravní nehody konkrétně určit. Obecně lze hovořit o technickém řešení, kdy by se měl rychloměr vozidla v době nárazu zastavit na aktuální hodnotě, ale toto nastane pouze při naplnění mnoha nárazových faktorů (globálního výpadku napájení, výpadek signálu ABS, poškození jednotky ABS, poškození sběrnice CAN).³⁸ V praxi k tomuto dojde u minimálního počtu dopravních nehod. Další možností je stanovení rychlosti v době nárazu znaleckým zkoumáním – pro náročnost je toto však realizováno pouze u velmi závažných případů, kdy dojde k těžkým zraněním nebo usmrcením osob a přesné vyjádření rychlosti je nezbytným podkladem konečného rozhodnutí. Nicméně v této problematice dojde k poměrně zásadní změně. Na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/2144 jsou výrobci povinni od 6. července 2022 vybavovat vozidla vyrobená pro evropský trh systémem zařízení pro záznam údajů o událostech při jízdě EDR (Event Data Recorder).³⁹ Zde by měla být, krom jiného, zaznamenávána nepřetržitě rychlost jízdy a tato data by měla být dostupná pro vybrané správní orgány, například právě při šetření dopravní nehody. Z hlediska vymáhání dopravního práva vidím přesné povědomí o rychlosti vozidla při dopravní nehodě, pokud pominu otázku samotného šetření dopravní nehody, hlavně ve významu chování a přístupu viníka k bezpečnosti silničního provozu a případnému dalšímu posouzení jeho nebezpečnosti pro dopravu a stanovení sankce.

³⁸ *Digitální knihovna*. Studie chování ručičky rychloměru při dopravní nehodě [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/23424>

³⁹ *EUR – Lex. Access to European Union law* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/LSU/?uri=CELEX%3A32019R2144>

Tabulka 4 - Rychlost jako příčina dopravní nehody 2016 - 2020 ČR

Rok	2016	2017	2018	2019	2020
Počet dopravních nehod	98 864	103 821	104 764	105 572	94 794
Příčina nepřizpůsobení rychlosti	14 283	13 910	13 336	12 933	12 568
Podíl	14,44 %	13,40 %	12,73 %	12,25 %	13,26 %

Zdroj: Ročenky nehodovosti Policie ČR

Uvedená tabulka uvádí celkové počty dopravních nehod v ČR mezi lety 2016 a 2020, s vyčíslením a podílem nepřizpůsobení rychlosti jako hlavní příčiny dopravní nehody. Je evidentní, že počty ani poměr se v čase zásadním způsobem nemění a zůstávají víceméně konstantní. Efektivita vymáhání dopravního práva v podobě tohoto konkrétního porušení rychlosti je z výše vysvětlených důvodů vysoká – k vymáhání reálně dochází až po způsobení dopravní nehody. Nicméně v tomto případě již vymáhání dopravního práva působí jako samotná sankce a nikoliv jako prevence, která by měla právě dopravním nehodám předcházet. Jistě můžeme říct, že postih za způsobení dopravní nehody může působit preventivně pro další chování řidiče v provozu, ale cílem by mělo primárně být, aby nedocházelo ani k prvotním nehodám. Bohužel znění § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. neumožňuje žádný způsob preventivního vymáhání před způsobením dopravní nehody, respektive neexistuje žádný relevantní způsob, jak exaktně zjistit, zda řidič toto ustanovení dodržel, aniž by došlo k dopravní nehodě.

4.1.2 Nejvyšší dovolená rychlost jízdy

K základním povinnostem řidiče patří dodržování rychlostních limitů a přesnému povědomí o nich. Rychlostní limity jsou stanoveny v § 18 odst. 3, 4

zákona č. 361/2000 Sb., kde je určeno že „Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, vozidla základní složky integrovaného záchranného systému a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km/h a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h. V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h“⁴⁰. Dále lze nejvyšší dovolenou rychlost upravit místní úpravou (dopravní značkou) při dodržení určitých požadavků⁴¹ na základě § 18 odst. 6, 7 zákona č. 361/2000 Sb. Toto ustanovení je však třeba vnímat subsidiárně a jízdu nejvyšší dovolenou rychlostí je možno realizovat až tehdy, kdy jsou splněny podmínky § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. uvedeného v předchozí části. Právě kontrola dodržování rychlostních limitů je těžištěm vymáhání dopravního práva ve vztahu k rychlosti jízdy. Důsledná kontrola dodržování rychlostních limitů je bez diskuse jednou z velmi dobrých prevencí a nástrojem ke snižování počtu dopravních nehod, a to zejména pokud je realizována v lokalitách se zvýšenou nehodovostí. Tato kontrola je v České republice i Evropské unii řešena na velice podobném modelu, kdy může být například prováděna skrytým dohledem policejního orgánu, stacionárním radarem nebo úsekovým měřením rychlosti.

Jako orgán policie v přímém výkonu služby mám největší zkušenost se zařízením RAMER10 C⁴² instalovaném ve vozidle Škoda Superb pro skrytý mobilní dohled. Z uživatelského hlediska je toto zařízení na vysoké úrovni a rozhodně dopomáhá k efektivní kontrole nejvyšší dovolené rychlosti. Ze subjektivního pohledu mohu pouze zmínit skutečnost, že za posledních pět let se v rámci policie značně zkvalitnilo technické vybavení, a to včetně toho, které je určeno ke kontrole dodržování rychlosti. Na druhou stranu momentální personální situace, alespoň na dálničních odděleních Středočeského kraje, nedovoluje plné nasazení této techniky tak, jak by bylo žádoucí. Dále bych rád zmínil úsekové měření rychlosti, které je v posledních letech poměrně frekventovaně užíváno na pozemních komunikacích. Veškeré měření je

⁴⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁴¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁴² RAMET [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ramet.as/ramer10-c-1419322605>

realizováno na základě zákona č. 361/2000 Sb., kde je mimo jiné stanoveno, že účelem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a dále upravuje vztah policie a obecní policie například právě pro potřeby úsekového měření.⁴³ Dalším zákonem, který má určitým způsobem vliv na možnosti měření rychlosti zejména z hlediska obcí bez obecní policie je zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, který umožňuje využívání obecní policie a jejích pravomocí jinou obcí, než která je jejím zřizovatelem.⁴⁴ Úsekové měření rozhodně přispívá ke zvýšení bezpečnosti na exponovaných místech, jako jsou centra obcí a místa s velkým pohybem osob jako je okolí škol a podobně. Velký přínos byl také zřejmý při užití úsekového měření na několika rekonstruovaných úsecích dálnice D1, kde byla místní úpravou nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 80 km/h a právě úsekovým měřením bylo dodržování této rychlosti kontrolováno. Zde bylo na měření rychlosti upozornění dopravní značkou IP 31a – Měření rychlosti. Počet dopravních nehod se snížil a bezpečnost a plynulost dopravy se v těchto úsecích zvýšila, což potvrdila i analýza Ministerstva dopravy.⁴⁵

Tabulka 5 - Překročení rychlostního limitu 2019-2021 ČR

Rok	2019	2020	1. pololetí 2021
Přestupků v dopravě celkem	409 998	341 238	164 760
Překročení rychlostního limitu	197 002	166 482	80 428
Podíl	48,05 %	48,79 %	48,82 %

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, interní statistika Policie ČR

⁴³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁴⁴ Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii ve znění pozdějších předpisů

⁴⁵ Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Media/Napravou-miru/Usekove-mereni-na-D-1-melo-smysl-Ridici-diky-nemu>

V uvedené tabulce je vyjádřen celkový počet přestupků v dopravě, počet sankcionovaných překročení rychlosti a procentuální vyjádření podílu za dané období. Můžeme tedy vidět, že porušení rychlostních limitů je opravdu frekventovaný přestupek, který tvoří nadpoloviční většinu z celku a národní i evropský tlak na řidiče ohledně dodržování rychlosti je zde zcela na místě. Pokud se podaří znatelně snížit počty těchto přestupků, nepochybně to povede ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Z uvedených čísel je evidentní, že dodržování rychlostních limitů není pouze částí strategie, ale je opravdu reálně kontrolováno a vymáháno. Na rozdíl od předchozí kapitoly „přizpůsobení rychlosti“ zde nelze čerpat data ze zdrojů Policie ČR, která je v tomto případě nezveřejňuje, ale je nutné se obrátit na Ministerstvo dopravy ČR, kde jsou bohužel data dostupná pouze od roku 2019 a statistika konkrétních porušení je postavena na bodovaných přestupcích⁴⁶ - celkový počet přestupků odpovídá skutečnosti, kdy na bodovém hodnocení přestupku nezáleží. Z tohoto tedy vyplývá, že v uvedené statistické tabulce nejsou evidovány jako překročení rychlostního limitu do 5 km/h v obci a do 10 km/h mimo obec přestupky, které však lze označit z pochopitelných důvodů za bagatelní přestupky. Tyto přestupky současně s nepřizpůsobením rychlosti, jak bylo vysvětleno výše, jsou v tabulce zahrnuty ve zbylých přestupcích z celku. Pro úplnost informací ohledně statistik Ministerstva dopravy ČR je třeba zmínit, že do celkového počtu přestupků v dopravě uvádějí i skutky podle zákona 40/2009 Sb., trestní zákoník, kdy logicky nejedná o přestupky ale trestné činy – pro statistiky užití v této práci byly trestné činy z celkového počtu přestupků odečteny.

4.2 Užívání bezpečnostních pásů

Bezpečnostní pásy a zádržné systémy obecně jsou jedním z nejvýznamnějších prvků pasivní bezpečnosti v motorových vozidlech. Jejich užití má zásadní vliv na to, zda při případné dopravní nehodě dojde ke zranění a pokud ano jak rozsáhlé toto zranění bude. Z hlediska konstrukce vozidel se první použití bezpečnostních pásů objevuje v padesátých letech minulého století, kdy automobilka Ford začala tento bezpečnostní prvek montovat do svých vozidel

⁴⁶ *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mdcr.cz/bodovysystem>

v roce 1955. Na území Evropy s vybavováním vozidel tříbodovými bezpečnostními pásy přišla poprvé automobilka Volvo v roce 1959. Za posledních šedesát let se samozřejmě technické provedení bezpečnostních pásů měnilo, vyvíjelo a zdokonalovalo. Postupně byly například přidány samočinné navíječe bezpečnostních pásů a později předepínače, které v okamžiku nárazu při dopravní nehodě zamezí pohybu těla řidiče nebo cestujícího z důvodu volného bezpečnostního pásu. Poslední technickou inovací jsou bezpečnostní pásy, které se ve chvíli nárazu dokážou nafouknout stlačeným plynem a zmírnit tak případná zranění, zejména hlavy, krku a hrudníku osob na zadních sedadlech.⁴⁷ Nejvyšší účinnost má bezpečnostní pás ve vozidle, které je vybaveno airbagy. Tato kombinace poté tvoří jednotný a velice účinný systém pasivní bezpečnosti. Naopak při aktivaci airbagu a neužití bezpečnostního pásu se riziko zranění nebo usmrcení ještě více zvyšuje.⁴⁸

Vymáhání dopravního práva v rámci zjištění přestupku nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů je zpravidla realizováno fyzicky při silniční kontrole, případně dopravní nehodě. Dokazování za použití záznamových zařízení se omezuje na sporadické případy, kdy je tento přestupek zjištěn, při šetření jiného přestupkového jednání. V naprosté většině těchto případů se budeme bavit o překročení rychlostních limitů, zaznamenaných fotografií nebo videozáznamem z čelního pohledu policíí nebo automatizovaným měřícím systémem. Takové jednání je pak řešeno jako souběh přestupků příslušným orgánem.

4.2.1 Neuzítí bezpečnostního pásu nebo zádržného systému řidičem

Ohledně užívání bezpečnostních pásů hovoří § 6 odst. 1 písm. a) následovně: „*Řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu*“⁴⁹. Tomu, že je v provozu ještě nějaké promile

⁴⁷ BESIP [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-utech/Pasivni-bezpecnost/Bezpecnostni-pasy>

⁴⁸ UAMK. Bezpečnost. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.uamk.cz/bezpecnost/13-besip/1991-famy-a-myty-kolem-poutani>

⁴⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

dvoustopých vozidel, která nejsou povinně vybavena bezpečnostními pásy, se ze zjištěných důvodů věnovat dále nebudu. Stejně tak se nebudu věnovat více tomu, že zákon č. 361/2000 Sb. připouští výjimku, kdy řidič nemusí být připoután bezpečnostním pásem na základě lékařského potvrzení. Situace, kdy jede řidič ve vozidle sám a není připoután bezpečnostním pásem, jistě nepřispívá k bezpečnosti silničního provozu a bez pochyby se řidič vystavuje rizikům, která byla popsána výše. Touto nezodpovědností však řidič riziku vystavuje pouze sebe. Situace se mění, pokud ve vozidle cestují ještě další osoby, které jsou si vědomy možných nebezpečí a bezpečnostní pás při jízdě užívají. V případě nárazu, zejména bočního, může snadno dojít k nekoordinovanému pohybu řidiče v prostoru vozidla a následně ke zraněním jak řidiče, tak cestujících, ke kterým by při předepsaném užití pásu vůbec dojít nemuselo. Na tuto okolnost není jak evropském, tak v českém právu pamatováno a nebere se v úvahu, že stejné přestupkové jednání může mít při různých okolnostech (další cestující ve vozidle) diametrálně jinou závažnost ve vztahu k bezpečnosti.

Další situace je užití zádržných systému při přepravě dětí, za což je pochopitelně zodpovědný řidič vozidla. § 6 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., tuto povinnost specifikuje jako: „*Řidič motorového vozidla je povinen přepravovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky⁵⁰*“. Dále předmětný zákon samozřejmě upravuje další podmínky pro splnění jako požadavky na autosedačku odpovídající tělesným dispozicím přepravovaného dítěte a její správné upevnění ve vozidle.⁵¹ Porušování tohoto ustanovení je krom porušení zákona zejména morálním selháním řidiče. Vystavovat zbytečně a nezodpovědně dítě nebezpečí těžkého zranění nebo usmrcení, ke kterému může dojít i při nárazu ve velice nízké rychlosti je z mého pohledu odsouzeníhodné chování a lze jej jen těžko pochopit. Pokud budu vycházet z mých pracovních zkušeností, na dálnici se toto jednání českých řidičů v posledních letech téměř netýká. Problém nastává ve většině případů u řidičů

⁵⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁵¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

z východní Evropy, zejména z Bulharska a Rumunska, kdy při přepravě dítěte autosedačku v nadpoloviční části případů nemají.

Tabulka 6 - Nepoužití bezpečnostního pásu řidičem 2019-2021 ČR

Rok	2019	2020	1. pololetí 2021
Přestupků v dopravě celkem	409 998	341 238	164 760
Neužití bezpečnostního pásu řidičem	60 905	46 822	23 855
Podíl (pásy řidič)	14,85 %	13,72 %	14,47 %
Neužití dětské autosedačky	2 499	1 754	907
Podíl (dětská autosedačka)	0,61 %	0,51 %	0,55 %

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, interní statistika Policie ČR

Dle statistické tabulky je zřejmé, že neužití bezpečnostního pásu řidičem je stále velmi frekventovaný přestupek, který tvoří nezanedbatelnou část celku. Hladina procentuálního zastoupení tohoto přestupku je stále na zhruba stejné úrovni, i přes to, že vozový park v české republice je sice pomalu, ale obnovován – většina vozidel užívaných v provozu tak již má signalizaci pro nezapnutí bezpečnostního pásu při jízdě. V řešení tohoto problému tak nastává úvaha z oboru psychologie, jaký je podíl přestupků, kdy se řidič opravdu zapomněl připoutat, a kdy toto ustanovení porušuje záměrně. Není možné, aby každý patnáctý přestupek v České republice byl z důvodu, že se řidič nezištně zapomene připoutat. Obecné povědomí o výhodách používání bezpečnostních pásů jsou již dnes zcela nezpochybnitelné a nikdo, kdo legálně získal na území Evropské unie řidičské oprávnění, nemůže říct, že by o nich nevěděl.

4.2.2 Neužití bezpečnostního pásu spolujedoucím

Při jízdě v motorovém vozidle je povinnost pro všechny členy posádky být za jízdy připoután bezpečnostními pásy. V národní úpravě je toto stanoveno § 9 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.- „*Přepravovaná osoba je povinna být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu⁵²*“. Opět se nebudu zabývat tím, že jsou ještě v několika málo případech používána vozidla, která nejsou bezpečnostními pásy povinně vybavena. V souvislosti s tímto ustanovením je důležité zmínit, že řidič vozidla má za povinnost poučit přepravované osoby starší tří let o nutnosti použít zádržné systémy⁵³ - v souhrnu tedy dětské autosedačky a bezpečnostní pásy. Opět tedy vezmu příklad ze služby na dálnici, kdy je prováděna kontrola nákladního vozidla N1 do 3500 kg s osmi místy k sezení. Toto vozidlo je plně obsazeno, ale připoutání jsou pouze řidič a spolujedoucí na předním sedadle – zbytek posádky (dospělé osoby) není připoután bezpečnostním pásem. Jak je na výše uvedeném zřejmé, zde připadají v úvahu dva možné scénáře vymáhání dopravního práva. První možnost je, že řidič před jízdou nepoučil posádku o povinnosti se připoutat, a tak odpovědnost za celou věc zůstává na něm. Ve své praxi jsem se nikdy nesetkal s tím, aby se řidič přiznal, že takové poučení neprovedl. Zbývá tedy možnost, že zákon porušil každý z nepřipoutaných spolujedoucích a budou za toto sankcionováni. Pro doplnění uvedu, že uvedený příklad je na dálnici naprosto typický pro zahraniční řidiče, opět zejména z Bulharska a Rumunska. Při takové kontrole není neobvyklé, že je ve vozidle vyšší počet osob než míst k sezení. Pokud bude pominuta právní stránka věci, je takové chování v dopravě ze strany spolujedoucích velmi nebezpečné. Jak už bylo v předešlé části uvedeno, stačí jedna nepřipoutaná osoba ve vozidle, aby závažným způsobem ohrozila při dopravní nehodě zdraví a životy ostatních cestujících, natož případ, kdy není připoután nikdo. Zde se nebezpečnost stupňuje při jakémkoliv druhu nárazu vozidla.

⁵² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁵³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

Statistika počtů jednání, kdy je sankcionován nepřipoutaný spolujedoucí, je velice problematická. Policií ČR je tento skutek evidován jako přestupky ostatních účastníků a nespadá tak do oblasti nepoužití zádržných systémů, kde jsou evidovány pouze přestupky, za něž je odpovědný řidič. Nelze tedy zjistit reálná čísla předmětného porušení, neboť je statisticky v jedné oblasti jako například přestupky chodců. Toto je podle mého poměrně zásadní nedostatek, neboť jak bylo popsáno výše, jedná se o potencionálně velmi nebezpečné porušení zákona, které má přímý vliv na počty zraněných a usmrcených osob v dopravě. Daný přestupek by si dle mého názoru zasloužil vlastní statistický výkaz, protože tímto dochází ke značnému zkreslení v celé oblasti nepoužívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů. Tento přestupek pak zůstává vzhledem ke své nebezpečnosti poměrně skrytý obecnému povědomí.

4.3 Jízda pod vlivem alkoholu

Evropská unie zvolila jako jeden z ukazatelů o chování řidičů na roky 2021-2030 právě jízdu pod vlivem návykové látky, konkrétně alkoholu. Jak je známo, do obecného rámce řízení pod vlivem návykové látky také spadá užívání omamných a psychotropních látek, tedy drog. Vzhledem k tomu, že v zemích Evropské unie je používána různá variabilita testů, prokazujících ovlivnění omamnou nebo psychotropní látkou při řízení, není možné statisticky sjednotit jejich vykazování a jednotně určit míru ovlivnění.⁵⁴ Právě z tohoto důvodu byl zvolen jako jednotné měřítko alkohol. Bohužel ve veřejně dostupných statistikách se vždy objevuje pouze řízení pod vlivem alkoholu sloučeně s řízením pod vlivem omamných a psychotropních látek. Řešení neposkytla ani interní statistika Policejního prezidia ČR, která si odporuje s Ročenkou nehodovosti Policie ČR. Jako výchozí a z mého pohledu nejrelevantnější byly vzaty oficiální statistické materiály Ministerstva dopravy ČR a Ročenka nehodovosti Policie ČR. Interní údaje Policejního prezidia byly použity podpůrně. Z tohoto důvodu statistika v kapitole 3.3.2 „Alkohol při silniční kontrole – obecně“ obsahuje i řízení pod vlivem omamných a psychotropních látek, ačkoliv se jim z důvodu evropského tlaku na řízení pod vlivem alkoholu více věnovat nebudu. Oddělené

⁵⁴ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

údaje o řízení pod vlivem alkoholu oproti omamným a psychotropním látkám lze zjistit pouze u dopravních nehod. Ačkoliv má být tato práce zaměřena primárně na přestupky, v kapitole o jízdě pod vlivem alkoholu se nelze držet pouze v rovině přestupkové, ale je třeba zohlednit i rovinu trestně právní. Podstata toho, kdy se při jízdě pod vlivem alkoholu bude jednat o přestupek a kdy o trestný čin, včetně charakterizování konkrétní úpravy dle zákona 361/2000 Sb. a zákona 40/2009 Sb., byla již vysvětlena v kapitole 2.1.7 při přiblížení podstaty vlivu trestního zákoníku na vymáhání dopravního práva.

Jízda pod vlivem alkoholu je poměrně frekventovaným protizákonným jednáním, které má bezpochyby přímý vliv na dopravní nehodovost potažmo počty zraněných a usmrcených osob v silniční dopravě. V rámci Evropské unie je uváděno, že alkohol má podíl na 25 % veškerých úmrtích na silnicích.⁵⁵ Vliv alkoholu při řízení motorového vozidla spočívá zejména v prodloužení reakční doby, snížení pozornosti, zúžení zorného pole a zhoršení prostorového vidění. Toto platí již při užití malého množství alkoholu před nebo během jízdy. Je prokázáno, že při ovlivnění alkoholem nad 0,5 ‰ se riziko dopravní nehody zvyšuje až 130x oproti stavu, kde řidič ovlivněn není.⁵⁶ Případy, kdy se člověk uvede vlivem požívání alkoholu do stavu, kdy již není schopen plně koordinovat své pohyby, a přesto řídí vozidlo, myslím nemá z morálního ani hodnotového hlediska dále řešit. Z časového hlediska při jízdě pod vlivem alkoholu je třeba si uvědomit dvě rozdílné situace. První je, kdy řidič požil alkohol bezprostředně před jízdou nebo dokonce během jízdy a je pro něj tedy zřejmé a nepochybné, že svým jednáním porušuje zákon (nutné odlišit od úmyslného / nedbalostního jednání v rámci kvalifikace skutku). Druhou je potom situace, kdy osoba užívá alkohol například večer a ráno poté řídí vozidlo, ačkoliv je stále pod vlivem tzv. „zbytkového alkoholu“. Toto jednání je z mého pohledu v České republice poměrně častá záležitost. Jako klasický příklad z českých dálnic uvedu řidiče nákladní soupravy, který vykonává povinnou přestávku v řízení o délce 9 nebo 11 hodin na dálniční odpočívce a před spánkem si s jinými řidiči, kteří vykonávají

⁵⁵ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

⁵⁶ *PIJ S ROZUMEM* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.pijsrozumem.cz/proc-se-alkoholu-za-volantem-vyhybat/>

tutéž přestávku, dojdou do motorestu, kde každý vypije několik piv. Po spánku řidič opouští s nákladní soupravou parkoviště, kdy je před vjezdem na dálnici kontrolován hlídkou Policie ČR a je u něj ve většině případů zjištěna hladina alkoholu v dechu okolo 0,5 ‰. V dnešní době je takové jednání zejména u profesionálních řidičů poměrně nepochopitelné. V první řadě existuje nepřeborné množství orientačních měřičů alkoholu v dechu, které jsou za přijatelné ceny dostupné široké veřejnosti a snadno si tak poměrně přesně osobně ověřit ovlivnění alkoholem. Ve druhé řadě je fakt, že pro profesionálního řidiče je právě řízení motorových vozidel hlavním a často jediným zdrojem obživy, o který se vlastní nezodpovědností připraví. Uvedené by mohlo působit, že ovlivnění „zbytkovým alkoholem“ je méně závažným jednáním, které je částečně společensky akceptovatelné. Tato úvaha je však chybná, podstata zákazu být při řízení pod vlivem alkoholu tkví primárně ve zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě, kdy nelze rozlišovat, v jakém časovém horizontu před jízdou řidič požil alkohol, a tak je zákonné nastavení této problematiky jednoznačně správné.

Povinnost řidiče podrobit se zkoušce na alkohol je zakotvena v § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb. - „*Řidič je povinen podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem*⁵⁷“. Že má toto oprávnění vojenský policista, zaměstnavatel a ošetřující lékař nebudu dále rozvádět. Pro krátké vysvětlení uvedu pouze, že kontrola běžného řidiče vojenským policistou je poměrně raritní, v rámci zaměstnavatele se dostáváme mimo dopravní přestupky a ošetřující lékař nikdy nebude, v mě známých případech v rámci silniční kontroly, řidiče vyzývat k podrobení se vyšetření na ovlivnění alkoholem. Situace, kdy je zjišťováno ovlivnění alkoholem v taxativně stanovených případech po silniční kontrole nebo dopravní nehodě odběrem krve lékařem nemá souvislost, předmětnou výzvu dává stále policista a lékař pouze provádí požadovaný úkon. Fakticky je toto oprávnění v drtivé většině silničních kontrol a při dopravních nehodách realizováno strážníky obecní policie a policisty, kdy je použito technické zařízení pro zjištění hladiny alkoholu v dechu. Vzhledem k tomu, že

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

zřizovatel obecní policie je obec, která též zajišťuje její vybavení, je právě na obci, zda vůbec a jakým dechovým analyzátozem bude strážník obecní policie vybaven. Vzhledem k rozmanitosti možností užití ověřených dechových analyzátorů strážníkem obecní policie se jejich konkrétním výčtem zabývat nebudu. Důležité je však uvést, že když právě strážník obecní policie zjistí ovlivnění alkoholem u řidiče motorového vozidla, je povinen na místo přivolat Policii ČR k dalšímu šetření celé situace, ke kterému není oprávněn. Policie ČR využívá ke zjištění přítomnosti alkoholu v dechu řidiče téměř výhradně přístroj Dräger Alcotest 7510, který je pro toto použití schválen Českým metrologickým institutem. Pokud je první měření pozitivní, je třeba s odstupem pět minut provést měření druhé. Pokud jsou měření v rozmezí 10 ‰, postačí tyto hodnoty pro následné dokazování v celé věci. Jestliže se měření rozcházejí o více jak 10 ‰, mělo by být uskutečněno ještě měření třetí. Pokud se i druhá a třetí naměřená hodnota liší o více jak 10 ‰, je řidič vyzván, aby se podrobil lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve nebo moči. Dalším důvodem pro lékařské vyšetření spojené s odběrem krve nebo moči v případě silniční kontroly nebo dopravní nehody je, že toto požaduje sám řidič nebo se výsledek pohybuje okolo hranice 1 ‰ alkoholu v dechu – zde je důležité nejen ke stanovení konkrétní hodnoty, ale i pro odborné stanovení, zda je řidič ve stavu vylučujícím způsobilost (kapitola 2.1.7). V praxi jsem se však v nedávné době setkal s případem, kdy byly naměřené hodnoty 2,04 ‰, 1,63 ‰ a 1,81 ‰ a při konzultaci s dosahovým státním zástupcem byl tímto vydán pokyn, že pro následné dokazování v trestním řízení je toto dostatečné a odběr krve nemá být proveden.

4.3.1 Dopravní nehody pod vlivem alkoholu

Dopravní nehody, kdy je viník pod vlivem alkoholu, jsou jedním z nejzávažnějších protiprávních jednání v dopravě. Zde je třeba si uvědomit, že viníkem dopravní nehody pod vlivem alkoholu může být i chodec a samozřejmě kromě řidiče motorového vozidla také řidič nemotorového vozidla (například jízdní kolo).

Tabulka 7- Dopravní nehody pod vlivem alkoholu 2016-2020 ČR

Rok	2016	2017	2018	2019	2020
Celkový počet dopravních nehod	98 864	103 821	104 764	107 572	94 794
Viník pod vlivem alkoholu	4 373	4 251	4 626	4 627	4 486
Podíl	4,42 %	4,09 %	4,42 %	4,30 %	4,73 %
Do 1,0 ‰	1 682	1 036	1 069	1 037	943
Nad 1,0 ‰	2 691	3 215	3 557	3 593	3 543
Viník řidič motorového vozidla	3 520	3 463	3 679	3 679	3 630
Viník řidič nemotorového vozidla	695	653	788	800	767
Viník chodec	151	135	159	148	89
Usmrceno osob	52	48	62	53	50

Zdroj: Ročenky nehodovosti Policie ČR

Z uvedené statistiky vyplývá, že hladina dopravních nehod způsobená účastníkem silničního provozu pod vlivem alkoholu je v čase relativně neměnná a nedaří se tak toto nebezpečné jednání redukovat. Zdá se, že na zodpovědnost účastníků silničního provozu nemají nijak zásadní vliv osvětové kampaně

směřované z veřejného i soukromého sektoru. Z veřejného sektoru lze jmenovat kampaň „Nenech se ovlivnit“, která cílí zejména na mladé řidiče jako prevence při řízení pod vlivem alkoholu a drog.⁵⁸ Ze soukromého sektoru by se jednalo například o kampaň „napivosrozumem.cz“, kterou vede největší tuzemský výrobce piva a snaží se tak zvýšit povědomí o nebezpečnosti řízení pod vlivem alkoholu, kdy na svých internetových stránkách nabízí „Alkulačku“⁵⁹, kde si po zadání požitého množství alkoholu může každý orientačně ověřit, kdy může řídit vozidlo. Zákonnou úpravu a možnosti kontroly v rámci jízdy pod vlivem alkoholu u řidičů motorových i nemotorových vozidel jsem myslím dostatečně vysvětlil v předchozích částech práce. Z mého pohledu nastává problém u chodců, kdy čísla zavinění dopravních nehod zřejmá ze statistické tabulky rozhodně nejsou zanedbatelná a je třeba si uvědomit, že chodec je jedním z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Zde může nastat zlepšení pouze obecným zvyšováním povědomí o tom, že se chodec pod vlivem alkoholu v silničním provozu stává nebezpečný především sám sobě a potencionálně i okolí. Jako příklad lze uvést přecházení nebo chůzi po vozovce, kdy chodec na základě ovlivnění alkoholem ztrácí pozornost a může snadno vstoupit bezprostředně do dráhy projíždějícího vozidla. Jen těžko si lze představit, že bude tento okruh nějakým způsobem právně upraven, například ve smyslu zavedení limitu ovlivnění alkoholem pro chodce. Poměrně alarmujícím údajem statistiky je počet způsobených dopravních nehod pod vlivem alkoholu nad 1 ‰, který značně převyšuje počty dopravních nehod s ovlivněním alkoholem do 1 ‰. Takové jednání již ve většině případů kvalifikováno jako trestný čin, jak bylo vysvětleno v predešlých částech. Zde v žádném případě nemůžeme hovořit o tom, že by se jednalo o tzv. „zbytkový alkohol“ nebo že by na sobě řidič takové ovlivnění nepoznal a svědčí to jasné nezodpovědnosti a bezohlednosti řidičů.

4.3.2 Alkohol při silniční kontrole - obecně

Nejúčinnějším nástrojem při vymáhání dopravního práva v oblasti řízení pod vlivem alkoholu jsou bezpochyby silniční dopravní kontroly realizované

⁵⁸ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NENECH-SE-OVLIVNIT>

⁵⁹ *Na pivo s rozumem* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://napivosrozumem.cz/>

v naprosté většině případů orgány Policie ČR a strážníky obecní policie. Mechanismus zjišťování ovlivnění alkoholem byl zmiňován již výše. Na rozdíl od případů dopravních nehod zde lze hovořit o určité prevenci při jejich předcházení, protože když je zjištěno ovlivnění řidiče alkoholem při namátkové kontrole, podařilo se případnému vzniku dopravní nehody vlivem alkoholu předejít. V rámci silničních kontrol Policií ČR, stejně jako u dopravních nehod, je případné ovlivnění alkoholem u řidiče zjišťováno obligatorně, což jistě vede k odhalení velkého množství případů, kdy řidič při kontaktu žádné známky ovlivnění nejeví, ale přesto ovlivněn je. V posledních letech se při výkonu služby na dálnici setkávám s velmi vysokou senzitivitou účastníků provozu k případné jízdě pod vlivem alkoholu u jiného řidiče. Je evidováno poměrně vysoké množství oznámení, kdy řidič na linku 158 oznamuje, že na dálnici předjížděl nebo byl předjížděn vozidlem, jehož řidič se zdá být pod vlivem alkoholu. Alespoň na mém domovském útvary je zvykem tato oznámení fakticky prověřit, a pokud je to vzhledem k rozmístění hlídek Policie ČR realizovatelné, provést kontrolu podezřelého řidiče. Je však třeba říct, že u většiny takových kontrol se ovlivnění alkoholem neprokáže, nicméně v určitém procentu případů řidič skutečně ovlivněn je. Z pohledu řidičů, u kterých se při takové kontrole ovlivnění alkoholem neprokáže, toto lze vnímat jako bezpředmětné zasahování do jejich svobod na základě neopodstatněného udání, což však myslím není správný postoj. Tato situace by měla být vnímána spíše pozitivně, ve smyslu, že účastníkům není lhostejná bezpečnost silničního provozu a snaží se jí upozorněním na možného rizikového řidiče zvýšit. Dále vzhledem k faktu, kdy se při některé z takových kontrol ovlivnění řidiče potvrdí a podaří se tak předejít případné dopravní nehodě, kdy by mohlo dojít ke zranění nebo usmrcení osob.

Tabulka 8 - Ovlivnění řidiče alkoholem nebo OPL ČR 2019-2021

Rok	2019	2020	1. pololetí 2021
Řízení pod vlivem alkoholu, OPL* - přešupek	6 919	5 550	2 056
Řízení pod vlivem alkoholu, OPL* - trestný čin	9 270	7 869	2 530
Odmítl se podrobit vyšetření	5 625	5 920	2 845
Celkem	21 814	19 339	7 431

**OPL – omamné a psychotropní látky*

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Jak již bylo předestřeno, v uvedené tabulce jsou obsaženi i řidiči pod vlivem omamných a psychotropních látek a zároveň jsou v ní zahrnuty i přešupky a trestné činy spáchané při zavinění dopravní nehody, které byly řešeny v předchozí kapitole. Pro představu, jaký díl v uvedené statistice připadá na ovlivnění alkoholem, mohou zkusit přiblížit poměrem vypůjčeným z dopravních nehod, kde je tento poměr evidován. V roce 2019 byl tento poměr 94,51 % (alkohol - 4 486, OPL - 261) ve prospěch alkoholu a v roce 2020 se jednalo o 94,50 % (alkohol - 4 627, OPL - 269) opět pro alkohol. Tento poměr tedy vykazuje relativní stálost a pokud bude aplikován na předmětnou statistickou tabulku, lze říct, že čísla v ní uvedená i přes zmíněné nedostatky vykazují poměrně dobrý obraz s chybovostí cca 5 % o tom, kolik řidičů je přistiženo při jízdě pod vlivem alkoholu. Poměrně vysoké číslo tvoří řidiči, kteří se odmítlí

podrobit vyšetření (zahrnuje i dechovou zkoušku), na ovlivnění alkoholem, případně omamnými a psychotropními látkami. Toto jednání je stále dle § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. kvalifikováno jako přestupek, díky kterému je řidič schopen se vyhnout trestnímu řízení v případě, že by byl ovlivněn alkoholem natolik, kdy by se podle dříve uvedených atribut, jednalo o trestný čin. Toto je dle mého názoru chybná stavba zákona, která umožňuje nebezpečným řidičům jistým způsobem jeho obcházení a vyhýbání se tak postihu za trestnou činnost, čímž jsou degradovány snahy o zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích potažmo účinné vymáhání dopravního práva.

V souvislosti s vymáháním dopravního práva ohledně řízení pod vlivem alkoholu je třeba uvést, že Česká republika oproti jiným zemím Evropské unie preferuje nulovou hladinu alkoholu. I zde však existuje určitá výjimka, ale je třeba zdůraznit podstatu. Ta tkví v tom, že u řidiče může být dechovou zkouškou zjištěna přítomnost alkoholu v dechu do 0,24 ‰ a nemusí jej čekat žádný postih, dokonce bude moci například v případě silniční kontroly pokračovat dále v jízdě. Tato mezní hladina spočívá v zohlednění maximální dovolené chyby analyzátoru alkoholu v dechu a expertně stanovené nejistoty přepočtu na hodnotu alkoholu v těle ve výši 0,24 ‰, což je exaktně popsáno Metodice Českého metrologického institutu č. 114-MP-C008-08.⁶⁰ Obecně mylnou představou části veřejnosti i části policistů je názor, že pokud se řidič přizná k požití alkoholu, který mohl měření ovlivnit, je další postup automaticky takový, jako by ovlivněný byl. Zde však nelze určit, jestli je naměřená hodnota výsledkem dovolené chyby měření nebo je řidič touto hladinou skutečně ovlivněn. I v případě, kdy řidič přizná požití jednoho piva před třemi hodinami, není vyloučeno, že ovlivnění alkoholem u něj pominulo a výsledek je dovolenou chybou měření. Ve smyslu právní zásady „in dubio pro reo“, tedy „v pochybnostech ve prospěch pachatele“, která je reálně aplikovatelná i ve věcech přestupků (příklady rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ČR)⁶¹, nelze řidiče postihovat za řízení pod vlivem

⁶⁰ ROAD FENS. Řidiči mají práva. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://road-fens.cz/pracovni-postup-pro-mereni-detektory-alkoholu-v-dechu/>

⁶¹ JUDIKATY [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.judikaty.info/cz/nejvyssi-spravni-soud-ceske-republiky/zasada-in-dubio-pro-reo-v-rizeni-o-prestupku/>

alkoholu. Řešením by bylo realizovat u řidiče odběr krve nebo moči, kde by bylo případné ovlivnění alkoholem fakticky stanoveno s vyloučením možnosti chyby měření analyzátoru alkoholu v dechu. Toto řešení však v praxi ztrácí svoje opodstatnění, neboť ze strany kontrolujícího orgánu vyžaduje relativně velké množství úkonů, které musí být před odběrem krve nebo moči ve zdravotnickém zařízení realizovány. Tímto dochází ke značnému časovému prodlení a výsledná laboratorně určená hodnota by pak byla i u případů, kdy je řidič skutečně ovlivněn alkoholem, nulová. Závěrem k této výjimce uvedu, že hladina do 0,24 ‰ není zakotvena v žádném zákoně a je stanovena pouze technickou specifikací měřícího prostředku, a tak stále platí, že řidič nesmí řídit vozidlo v době, kdy je alkoholem ovlivněn – tedy nulová tolerance alkoholu při řízení vozidla. Ve výše uvedeném odstavci jsem formuloval právní názor na základě prostudování mě dostupných pramenů a zdrojů, kdy jsem se snažil distancovat od zavedených (někdy mylných) stereotypů u Policie ČR a na věc hledět pouze v rámci faktů a nezaujatě. Je mi známo, že na danou problematiku existuje více právních názorů, které se mohou lišit.

4.4 Distrakce, nevěnování se řízení

Tuto oblast sledovanou Evropskou unií pro zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě nelze vyjádřit jako jediné nežádoucí chování řidičů. Pokud vezmeme distrakci jako pojem pro potřeby dopravního práva je vyjádřena jako „*Rozptýlení pozornosti, odklon od primární úlohy, tj. řízení vozidla k vedlejší úloze, která s řízením přímo nesouvisí. Odklon pozornosti může být způsoben vědomým rozhodnutím zaměřit v danou chvíli pozornost jiným směrem nebo nevědomím upoutáním pozornosti prostřednictvím dominantního podnětu.*“⁶² Do této oblasti bude tedy na základě definice jistě spadat nevěnování se řízení jako takové. Obecně lze říct, že se bude jednat o případy, kdy se řidič věnuje ve vozidle jiné činnosti, než by měl – například bude manipulovat s klimatizací vozidla, což samozřejmě při jízdě může, ale v okamžik, kdy to z hlediska bezpečnosti není vhodné. Zvláštním případem distrakce je držení hovorového zařízení za jízdy

⁶² ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0, s. 175

řidičem – pro širokou veřejnost známé jako telefonování za jízdy, což však ze zákonného hlediska není zcela přesné vyjádření. Toto jednání rozhodně neoddělitelně patří do okruhu distrakce v silniční dopravě a dle mého názoru se za posledních dvacet let stalo jeho dominantní částí.

4.4.1 Nevěnování se řízení

Jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod je jednání, kdy se řidič z nějakého důvodu plně nesoustředí na řízení vozidla a situaci v provozu. Tímto řidič porušuje ustanovení § 5 odst. 1, písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., který určuje že: „*Řidič je povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích*“⁶³. Toto ustanovení lze v případě dopravní nehody aplikovat poměrně univerzálně na velké množství možných chování řidiče, která byla její příčinou. Krom výše uvedeného příkladu půjde například o situaci, kdy řidič za jízdy usne a nebude se tak řízení věnovat vůbec. Lze toto ustanovení však aplikovat i v případě, kdy se řidič sice řízení vozidla věnuje, ale ne tím způsobem, který aktuální situace v provozu vyžaduje. Zde uvedu příklad, kdy řidič jedoucí po dálnici, příliš dlouhou dobu sleduje provoz ve zpětném zrcátku, přičemž plynule vyjede vpravo z jízdního pruhu a v místě, kde není zpevněná krajnice, dojde k bočnímu střetu jím řízeného vozidla s okrajovým svodidlem. Problematiku správného určení příčiny dopravní nehody, kdy toto nemusí být úplně zřejmé a dochází poté ke špatné právní kvalifikaci, a to zejména v rámci § 18 odst. 1 (přizpůsobení rychlosti jízdy), § 19 odst. 1 (dodržení bezpečnostní vzdálenosti) a § 5 odst. 1, písm. b) (věnování se řízení), všech ze zákona 361/2000 Sb., jsem vysvětloval v bakalářské práci „Dopravní nehody nákladních vozidel“ a zde se k ní již vracet nebudu. Jak je tedy zřejmé, tento dopravní přestupek a jeho zjištění nastává hlavně v souvislosti s dopravními nehodami. Jeho sankcionování mimo dopravní nehody je spíše sporadické, protože při běžné silniční kontrole většinou kontrolující orgán najde jiné ustanovení, které jednání řidiče vystihuje lépe. Jako příklad lze uvést právě držení hovorového zařízení za jízdy nebo poměrně typické chování řidičů nákladních vozidel na dálnici, kdy sledují film na notebooku – zde se většinou

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

volí nesoulad s § 52 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. a toto porušení je charakterizováno jako „předměty v zorném poli řidiče“. V oblasti statistiky však takovéto řešení spadá do ostatních přestupků a není možné ani odhadem stanovit jeho podíl na celku, ačkoliv se i v tomto případě řidič určitým způsobem řízení nevěnuje. V případě dopravní nehody by však s nejvyšší pravděpodobností bylo v obou případech evidováno jako příčina nevěnování se řízení vozidla. Žádný řidič se při dopravní nehodě nepřiznává k držení hovorové zařízení za jízdy, ale pouze řekne, že si „nevšiml“, tedy se nevěnoval řízení. Prokázání, zda hovorové zařízení držel, je zpětně poměrně problematické a jednalo by se spíše o případy kdy je dopravní nehoda zachycena například palubní kamerou jiného vozidla a tato skutečnost by byla ze záznamu zřejmá. U druhého příkladu je pochopitelné, že příčinou nebyl předmět v zorném poli řidiče ale právě to, že byl řidič tímto předmětem rozptýlen a nevěnoval se řízení vozidla. U řidičů nákladních vozidel, zejména těch, na které se vztahuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, tedy jsou jejich vozidla vybavena tachografem, vidím problém v hrozící únavě a následnému nevěnování se řízení z ní pramenící. Tito řidiči jsou většinou ze strany firem nuceni jezdit na samotné hraně doby, po kterou lze řídit bez porušení zákona a bohužel někdy jsou tlačeni i za tento limit s vědomím hrozby sankcí. Důvody jsou samozřejmě ekonomické a dochází tak k upozadění bezpečnosti silničního provozu samozřejmě bezpečnosti daného řidiče, který ovšem mnohdy nemá na výběr, pokud si chce zaměstnání udržet. Dalším problémem je současné technické řešení automobilů, kdy jsou ovládací prvky jejich výbavy digitalizovány a ovládání je realizováno dotykovými obrazovkami. Při jejich ovládání je tak nutná daleko větší pozornost, která poté může zásadně chybět směrem k tomu nejpodstatnějšímu ve vozidle, což je sledování provozu. U starších nebo méně komfortně vybavených vozidel s analogovými ovladači se mi v tomto ohledu jevila situace poměrně bezpečnější – ovladače bylo možné používat intuitivně, přičemž stačil víceméně hmat bez delšího zaměření zraku.

Tabulka 9 - Nevěnování se řízení jako příčina dopravních nehod ČR
2016-2020

Rok	2016	2017	2018	2019	2020
Celkový počet dopravních nehod	98 864	103 821	104 764	107 572	94 794
Řidič se nevěnoval řízení	16 396	16 901	17 266	17 623	15 383
Podíl	16,58 %	16,28 %	16,48 %	16,39 %	16,19 %
Usmrceno osob	57	65	70	48	43

Zdroj: Ročenky nehodovosti Policie ČR

Ze statistické tabulky je patrné, že nevěnování se řízení se drží na stále stejné procentuální hodnotě v rámci celkového počtu dopravních nehod za dané roky. Lze tedy říct, že četnost této příčiny dopravních nehod kopíruje celkový vývoj dopravní nehodovosti v České republice. Pozitivní je opravdu znatelné snížení obětí dopravních nehod s touto příčinou mezi roky 2018-2020. Nicméně nevěnování se řízení je stále dlouhodobě nejčastější příčinou dopravních nehod v České republice i Evropské unii. Zmínil jsem současné technické provedení ovládacích prvků vozidel, které pozornosti při řízení zrovna nepomáhají – je tedy na místě zmínit i prospěšné technické řešení, která by mohlo přinést zlepšení hlavně ve spojitosti s únavou. Je jím detekce únavy řidiče vozidlem, kdy je vozidlo schopno v prvních patnácti minutách jízdy analyzovat jeho jízdní, návyky a způsoby ovládání. Tato data poté v průběhu jízdy vyhodnocuje, a pokud dojde k významným odchylkám v předpokládané souvislosti s únavou, varuje řidiče a

symbolem na přístrojové desce doporučí odpočinek.⁶⁴ Konečné rozhodnutí však zůstává stále na řidiči.

4.4.2 Držení hovorového zařízení za jízdy

Zákaz tohoto jednání je stanoven § 7 odst. 1, písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., kde je výslovně určeno že: „Řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení“⁶⁵. Toto ustanovení je třeba vyložit opravdu doslovně, neboť se rozhodně nejedná o telefonování za jízdy, jak je někdy veřejností mylně interpretováno. Důležité je spojení „držet v ruce“. Toto tedy rozhodně nevylučuje použití hands-free setů a podobných technických zařízení. V dnešní době již má většina vozidel z výroby takový systém zabudovaný, umožňuje spojení s mobilním telefonem a jeho ovládání například přes volant vozidla nebo hlasově. Je třeba si uvědomit, že v případě „hovorového zařízení“ by se mohlo jednat například o radiostanici, která je často využívána řidiči nákladních vozidel ke vzájemné komunikaci a na držení jejího mikrofону za jízdy řidičem se příslušné ustanovení vztahuje také. Pod „záznamovým zařízením“ si lze představit například digitální videokameru, kterou si řidič nahrává místo dopravní nehody, okolo které projíždí. Mimochodem toto je velmi častý jev, který řidičovu pozornost rozptyluje v nejméně vhodném místě, kde se často pohybují zasahující složky a tímto je ohrožena jejich bezpečnost. Zda je toto zaznamenáváno na videokameru nebo mobilní telefon, což je častější, v tomto případě již nehraje roli. Pojem „mobilního telefonu“ a jeho používání asi netřeba blíže vysvětlovat. Vymáhání dopravního práva v této oblasti je v naprosté většině realizováno fyzickou kontrolou příslušného orgánu, podobně jako u používání zádržných systému, kde již bylo možné využití záznamového zařízení vysvětleno a zde je tomu stejně. Nebezpečí řízení vozidla s hovorovým zařízením v ruce nespočívá úplně v tom, že by řidič nebyl schopen vozidlo jednou rukou řídit, ale právě v předmětné distrakci, kdy je pozornosti řidiče nasměrována jinam a ten potom zapomíná sledovat provoz kolem sebe, chybí kontrola zpětných zrcátek a

⁶⁴ ADAS. Detekce únavy řidiče. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <http://www.adas.upol.cz/system-unava.html>

⁶⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

reakce se celkové zpožďují. Taková jízda je srovnávána s jízdou pod vlivem alkoholu v míře cca 0,8 ‰.⁶⁶ Z vlastní praxe mohu, že pokud je takový řidič na dálnici předjížděn vozidlem v barvách Policie ČR, ve velkém množství případů si z důvodu odvrácení pozornosti vozidla Policie ČR vůbec nevšimne, ani když je na jeho úrovni.

Tabulka 10 - Hovorové nebo záznamové zařízení za jízdy ČR 2019-2020

Rok	2019	2020	1. pololetí 2021
Přestupků v dopravě celkem	409 998	341 238	164 760
Drží v ruce hovorové nebo záznamové zařízení	62 977	57 012	30 146
Podíl	15,36 %	16,71 %	18,29 %

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Vzhledem k tomu že se způsob kontroly předmětného přestupkového jednání rozhodně nijakým zásadním způsobem nevyvinul a je realizován stále stejným způsobem, je evidentní, že řidiči tento přestupek páchají stále ve větší míře, co se týče vztahu k celkovému počtu spáchaných přestupků. V době, kdy je obecně elektronika na vysoké úrovni, vozidla jsou uzpůsobena z výroby a popřípadě dodatečné zabudování hands-free do vozidla nepředstavuje zásadní problém po finanční ani technické stránce jsou počty tohoto přestupkového jednání s podivem. Možnou příčinu vidím v tom, že většina dopravy je dnes realizována ve spěchu, a ačkoliv je to absurdní, řidič „nemá čas“ na spojení mobilního telefonu s hands-free při odjezdu. Zde se však jedná spíše o psychologický problém zakořeněný ve společnosti, kdy si řidiči neuvědomují

⁶⁶ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Telefonovani-za-jizdy-je-nebezpecne>

nebo nechtějí připustit, že řízení s mobilním telefonem v ruce snižuje bezpečnost jejich i ostatních účastníků silničního provozu a možnou sankci za takové jednání prostě přehlížejí.

5 Přeshraniční vymáhání dopravních deliktů

Na úvod této kapitoly uvedu, že je zde místo termínu „přestupek“ užíván termín „delikt“, neboť v rámci evropského práva je to takto formulováno a v některých členských státech může být z našeho pohledu přestupkové jednání stanovené jako trestný čin, a proto je zde použití obecnějšího výrazu „delikt“ vhodné. Jak již bylo okrajově zmíněno v kapitole 2.2.2, kde byl představen právní rámec pro přeshraniční vymáhání dopravních deliktů, podstatou je odstranění anonymity řidičů, při spáchání deliktu v jiném státě Evropské unie, než je jeho státním příslušníkem. Jedná se zejména o delikty, po jejichž spáchání není řidič zastaven k tomu oprávněným orgánem a delikt není vyřešen, ačkoliv je zaevidován. Jako příklad mohu uvést zaznamenání překročení rychlosti automatizovaným systémem úsekového měření na dálnici D1 v době rekonstrukce, kdy je k pachateli známo, že toto spáchal s vozidlem BMW konkrétní německé registrační značky. Do roku 2011 mohlo být takové jednání na území Evropské unie postižitelné na základě dvou nebo vícestranných mezinárodních smluv, což bylo ale značně neefektivní a k reálnému vymáhání docházelo jen ve zlomku případů. Od roku 2011 se situace změnila a pro přeshraniční vymáhání vznikl evropský právní rámec, jehož vývoj byl popsán v kapitole 2.2.2. Nelze však toto chápat ve smyslu, že by ze dne na den začaly být postihovány všechny takové delikty. Dovolím si říct, že proces realizace a zlepšování přeshraničního vymáhání deliktů, alespoň v České republice stále běží a rozhodně se nedaří tyto delikty postihovat ve většině případů. Naprosto klíčovou součástí přeshraničního vymáhání deliktů je pro příslušné orgány možnost v reálném čase zjistit, kdo je vlastníkem nebo provozovatelem vozidla registrovaného v jiném státě Evropské unie, s nímž byl delikt spáchán. Pro tyto potřeby byl zřízen systém Eucaris, který slouží ke sdílení národních registrů vozidel.

5.1 Praxe přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech

Přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech formuluje, jak již bylo uvedeno, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413. Jedním ze základů této směrnice je taxativní určení konkrétních nežádoucích jednání v silničním provozu, na základě kterých je postup dle této směrnice realizovat. Jedná se o následující přestupková jednání:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- nepoužití bezpečnostních pásů
- nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu
- řízení vozidla pod vlivem drog
- nepoužití ochranné přilby
- použití zakázaného pruhu
- nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.⁶⁷

Jak je vidět, nelze tak dle směrnice postupovat v každém zaznamenaném přestupkovém jednání. Jednotlivé členské státy mají dle předmětné směrnice přístup do registrů ostatních členských států, kde zjistí provozovatele, případně majitele vozidla a údaje k němu, pouze při řešení výše uvedených protiprávních jednání. V případě, že tedy delikt odpovídá jednomu z taxativně jmenovaných a příslušný stát se rozhodne zahájit řízení (směrnice toto rozhodnutí ponechává jako fakultativní) je postup následující: Příslušný orgán v informačním dopise sdělí vlastníkovvi, provozovateli vozidla nebo jiné zjištěné osobě podezřelé ze spáchání dopravního deliktu proti bezpečnosti silničního provozu, a to v souladu s národní právní úpravou všechny podstatné informace, zejména povahu protiprávního jednání proti bezpečnosti silničního provozu, čas, datum a místo protiprávního jednání, dále název porušeného národního právního předpisu, postih a popřípadě údaje o zařízení, jímž bylo jednání zaznamenáno.⁶⁸ Celý

⁶⁷ EUR – Lex. Access to European Union law [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>

⁶⁸ EUR – Lex. Access to European Union law [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>

postup přeshraničního vymáhání dle oficiální zprávy z 29.11.2016 Evropské komise o uplatňování Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 je tedy stanoven těmito hlavními kroky:

- 1) je zjištěn delikt
- 2) jsou určeny znaky skutkové podstaty deliktu
- 3) je určena totožnost vlastníka, držitele či řidiče vozidla
- 4) jsou shromážděny důkazy
- 5) jestliže se členský stát, v němž byl delikt spáchán, rozhodne zahájit následné řízení, policie či jiný příslušný orgán doručí oznámení o uložení pokuty / informační dopis předpokládanému pachateli
- 6) předpokládaný pachatel uhradí pokutu (nebo sdělí totožnost skutečného pachatele a krok 5 se zopakuje, nebo se předpokládaný pachatel odvolá)
- 7) jestliže pokuta není uhrazena a členský stát, v němž byl delikt spáchán, se rozhodne zahájit následné řízení, správní či trestní soudy tohoto členského státu vydají konečné rozhodnutí
- 8) členský stát, jemuž je rozhodnutí zasláno (případně) rozhodnutí uzná a vymáhá sankci.⁶⁹

Z uvedeného postupu je zřejmé, že kroky realizované čistě na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 jsou realizovány pouze kroky 3) a 5). Evropské právo také ponechává možnost vymáhání takovýchto sankcí v poslední instanci na státu, kde se pachatel deliktu v dopravě trvale zdržuje nebo je jeho státním příslušníkem, pokud tento stát uzná soudní nebo správní rozhodnutí státu, ve kterém byl delikt spáchán, a sankci se nepodařilo realizovat. Toto umožňuje Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut.⁷⁰

Z praktického pohledu musím uvést, že přeshraniční vymáhání má nedostatky zejména v ohledu na dopravní nehody. Při své službě řeším velké

⁶⁹ EUR – Lex. Access to European Union law [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0744>

⁷⁰ EUR – Lex. Access to European Union law [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32005F0214>

množství dopravních nehody, kdy viník z místa nehody ujede. Jako příklad mohu uvést poměrně častý případ dopravní nehody, kdy řidič nákladní soupravy registrované v jiném státě Evropské unie po natankování paliva na čerpací stanici se soupravou opouští prostor stojanů a zadní částí přívěsu nebo návěsu poškodí buď čerpací stojan, nebo zařízení umístěná v jejich blízkosti. Ve většině takovýchto případů řidič pokračuje dále v jízdě, ať již o způsobeném poškození věděl, či ne. Tohoto poškození si obsluha čerpací stanice většinou všimne až po nějaké době a přivolá Policii ČR. Takřka ve všech případech se z kamerového systému na čerpací podaří zjistit stát registrace a přesné registrační značky soupravy pachatele. Problém však vzniká v časovém prodlení, kdy je řidič s nákladní soupravou neznámo kde a není kam směřovat spolupátrání takovým způsobem, aby byl zastaven. Vzhledem k tomu že příčina této dopravní nehody (většinou nevěnování se řízení) nespadá do taxativně jmenovaných jednání, nelze přeshraniční vymáhání deliktu realizovat. Většina takových dopravních nehod je pak odložena na základě toho, že se nepodařilo – ani nemohlo podařit zjistit pachatele.

5.2 Systém Eucaris

Jak je z výše uvedeného patrné, předávání informací ohledně dopravních prostředků a jejich řidičů, provozovatelů nebo vlastníků je naprosto nezbytné pro opravdu reálnou a komplexní možnost vymáhání dopravního práva na území Evropské unie. Systém Eucaris (European car registration and driving licence information system) však vznikl daleko dříve než samotná evropská úprava pro přeshraniční vymáhání dopravních deliktů, a to v roce 2000 jako mnohostranná smlouva. Kořeny této myšlenky lze hledat již v devadesátých letech, a to jako nástroj v boji proti trestné činnosti v oblasti motorových vozidel. V platnost však tato smlouva vstoupila až v roce 2009, přistoupením většího množství členských států. „*Postupně se EUCARIS stal technickou platformou Evropské unie pro výměnu informací z národních registrů vozidel, řidičů a podnikatelů v silniční dopravě na základě unijních dokumentů*“.⁷¹ Systém Eucaris

⁷¹ *Ministerstvo vnitra ČR. Bezpečnostní politika. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>*

se sestává z většího množství jednotlivých modulů, které mají vždy své konkrétní využití. Všechny moduly jsou založeny na automatizované výměně informací z příslušných registrů podstatných pro danou oblast.

Pro potřebu přeshraničního vymáhání deliktů v silniční dopravě je nejdůležitějším modulem CBE – „Cross Border Exchange“. Tento modul „umožňuje automatizovanou výměnu informací o vozidle, jímž byl na území jiného členského státu spáchán vybraný dopravní delikt, jeho vlastnicích a provozovatelích“⁷². Účelem tohoto modulu je výměna informací mezi státy, konkrétně o osmi okruzích deliktního jednání, které jsou stanoveny Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 a již byly jmenovány výše. Česká republika je k modulu CBE připojena v obou směrech, to znamená, že informace o vozidlech registrovaných v České republice, s nimiž byl spáchán delikt v jiném členském státě a o jejich vlastnicích a provozovatelích poskytuje dalším členským státům.⁷³

6 Bodový systém

Bodový systém hodnocení řidiče byl v České republice zaveden v roce 2006. Na první pohled se může jevit, že tento systém nemá s vymáháním dopravního práva užší souvislost. Z mého pohledu je však opak pravdou. Bodové systémy jsou zavedeny ve většině států Evropské unie. Základní myšlenkou bodového systému obecně je zamezit účasti na silničním provozu řidičům, kteří opakovaně závažným způsobem porušují dopravní předpisy. Mechanismus je takový, že je na konto řidiče, po spáchání nějakého z konkrétně vymezených přestupků v dopravě, přičten určitý počet trestných bodů stanovený za toto jednání a po dosažení limitní hranice není řidiči umožněno dále řídit. V České republice je tento limit nastaven na 12 bodů a poté je vysloven řidiči zákaz řízení motorových vozidel na 1 rok. Po vypršení sankce je řidič povinen se podrobit lékařskému vyšetření, psychologickému vyšetření a přezkoušení

⁷² Ministerstvo vnitra ČR. Bezpečnostní politika. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

⁷³ Ministerstvo vnitra ČR. Bezpečnostní politika. [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – teprve po úspěšném absolvování uvedeného může opět řídit motorová vozidla. V případě, že řidič po dobu dvanácti po sobě jdoucích měsíců nespáchá žádný přestupek s bodovým hodnocením, jsou mu odečteny 4 body z celkového dosaženého počtu.⁷⁴ Záměrně uvádím motorová vozidla, protože bodový systém na řidiče nemotorových vozidel, případně chodce dopadnout nemůže – jsou sice plnohodnotní účastníci provozu, ale cyklista k jízdě na kole nebo vozka jedoucí s vozem taženým koňmi nepotřebují žádné oprávnění, a tak je nereálné jim v této činnosti zamezit i po opakovaném páchání přestupků.

6.1 Pozitivní dopady na vymáhání dopravního práva

Pokud je na vymáhání dopravního práva nahlíženo jako na širší celek úkonů, operací a opatření, která mají za úkol prosazování práva a zvýšení bezpečnost v silničním provozu, nelze z tohoto celku vypustit prevenci, jako jeden z efektivních nástrojů. Bodové systémy nebo jejich obdoby (např. „3x a dost“), jak v České republice, tak v ostatních státech Evropské unie mají jednoznačně pozitivní dopad právě z hlediska prevence. Celkové psychologické působení na společnost je takové, že řidiči jsou si vědomi možnosti určitého zlomu – dočasného pozbytí řidičského oprávnění, ke kterému se rozhodně nechtějí ani přiblížit. Vzhledem k tomu, že v dnešní době už se bez řidičského oprávnění obejde jen malá část evropské populace, tvoří toto pro řidiče velmi silný argument, proč by v silničním provozu měli dodržovat pravidla. Velmi preventivně může na řidiče působit samotné nežádoucí „sbírání“ bodů na jeho konto. Čím více má bodů, tím více se bude snažit dodržovat pravidla silničního provozu a vyhnout se tak terminální sankci. Samozřejmě bude mít snahu své bodové hodnocení snížit tím, že žádný přestupek po stanovenou dobu nespáchá.

Jako pozitivum lze brát i naplnění základního cíle bodového systému, kdy je nezodpovědný řidič, opakovaně porušující dopravní předpisy zbaven na určitou dobu řidičského oprávnění. Tímto je v jistém smyslu naplněna regulativní

⁷⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

funkce sankce – v silničním provozu je méně o jednoho nebezpečného řidiče a jako celek se tak stává bezpečnějším. U této sankce lze říct, že má ještě funkci nápravnou, kdy si postižený řidič pod tíhou životních komplikací obnášející zákaz řízení snad v některých případech uvědomí, že jeho chování v silničním provozu nebylo správné. Na základě tohoto vzniká určitá šance, že řidič po znovu získání řidičského oprávnění změní svůj vzorec chování v silničním provozu směrem k větší bezpečnosti.

6.2 Negativní dopady na vymáhání dopravního práva

Bodový systém sebou nese z hlediska vymáhání dopravního práva samozřejmě i své negativní stránky. Dále se budu držet zejména na území České republiky, protože postoje veřejnosti v zahraničí k jejich národním úpravám bodových systémů, mohu jen těžko relevantním způsobem analyzovat. Často se ve svém okolí setkávám s názorem, že je chybné, když zákon umožňuje řidiči tři své trestné body odečíst (za podmínky maximálně deseti trestných bodů) na základě absolvování školení bezpečné jízdy.⁷⁵ Zde jsou možné dva pohledy na celou věc. Pokud je tato možnost brána tak, že řidič na základě prostého zaplacení finanční částky s nutností osobní přítomnosti snížil svůj stav ohodnocení body v bodovém systému a měl tak dále určitou „rezervu“ pro možné porušování zákona v rámci silničního provozu, bude se jistě jednat o negativní vliv na vymáhání dopravního práva. Na situaci je však možné nahlížet z úhlu, kdy zákon podporuje zlepšení chování rizikových řidičů tím, že je motivuje na základě „odměny“ tří bodů k absolvování školení, které zlepší jejich řidičské dovednosti a celkové právní povědomí o silniční dopravě. Takto lze tuto možnost vnímat jednoznačně pozitivně. Rozhodnutí, který pohled na věc více odpovídá skutečnosti, je však jistě individuální a záleží na každém zvlášť.

Jako negativní dopad bodového systému je jednoznačně neochota řidičů souhlasit a podrobit se vyměřené sankci příslušným orgánem v případě, jde-li o jednání, za které jsou připisovány body, což je umocněno u řidičů, kteří již mají připsáno nějaké množství bodů. Jako příklad z praxe uvedu dopravní nehodu, ke které došlo na dálnici D1, kdy jeden z řidičů při změně jízdního pruhu nedal

⁷⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

přednost vozidlu v něm projíždějícím, na základě čehož došlo ke střetu vozidel. Situace včetně zavinění byla na místě zcela jasná. Řidič, který nehodu zavinil, s tímto bez problémů souhlasil a dopravní nehoda byla vyřešena na místě sepsáním příslušného záznamu a uložení pokuty. Po pár dnech byl řidiči, který nehodu zavinil, vysloven příslušným úřadem zákaz řízení, protože připsáním bodů za nedání přednosti v jízdě naplnil svůj bodový stav. S tímto se však řidič pochopitelně nechtěl v žádném případě smířit a využil ve věci uložené pokuty mimořádný opravný prostředek, kde napadal právní kvalifikaci skutku, a právě kvůli uloženým bodům se dožadoval na překvalifikování, kdy příčinou dopravní nehody mělo být nevěnování se řízení. Následné přezkumné řízení trvalo téměř rok a zaměstnalo poměrně zásadním způsobem několik lidí. Závěrem a bez bližších podrobností pouze uvedu, že se řidiči nakonec podařilo dosáhnout překvalifikování skutku a body za nedání přednosti mu připsány nebyly. Na příkladu je tedy poměrně dobře vidět, k jakému negativnímu jednání vůči vymáhání práva řidiče bodový systém směřuje. Negativní dopady je však třeba brát jako daň za bodový systém jako celek, který nepochybně přispěl k celkovému zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích, což je celé jádro dopravního práva.

6.3 Komparace systémů hodnocení řidiče zemí střední Evropy

Jak jsem již uvedl, bodové systémy nebo jejich obdoby jsou zavedeny ve většině zemí Evropské unie. Některé systémy jsou založeny na „sbírání“ bodů podle obecného mechanismu, který byl popsán již výše. V jiných zemích nejsou podobné systémy založeny na bodech, ale na opakování závažných, konkrétně daných přestupů, což ovšem naplňuje stejný základní cíl, jako přidělování bodů. Toto srovnání nemá za cíl přesné vysvětlení bodových a jiných systémů, ale pouze základní srovnání a přiblížení postoje, jaký mají v této části vymáhání dopravního práva sousední státy.

6.3.1 Bodové systémy České republiky, Německa a Polska

V Německu (D) a Polsku (PL) jsou bodové systémy postaveny na stejném principu jako v České republice. Je tedy stanovena bodová hranice, po jejímž

překročení není na určitou dobu řidiči umožněno řídit motorová vozidla. V následující tabulce je provedeno srovnání bodových systémů těchto zemí.

Tabulka 11 - Bodové hodnocení vybraných deliktů ČR, D, PL

Stát	ČR	D	PL
Bodová hranice	12	8	24
Bezpečnostní pásy – řidič	3	0	2
Rychlost	0-5	0-2	1-10
Alkohol	7	2-3	10
Hovorové zařízení	2	1-2	5

Zdroj: Vlastní zpracování

V tabulce jsou srovnána protiprávní jednání, která jsou z evropského hlediska exponovaná. U deliktů, kde je bodová hodnota vyjádřena zákonem národní právo zohledňuje podmínky nebo způsob spáchání. U překročení rychlosti je poměrně jasné, že počet připsaných bodů bude záležet na tom, o kolik km/h řidič předepsanou rychlost porušil. Německo má podobný přístup k jízdě pod vlivem alkoholu, kde je počet bodů stanoven na zjištěné míře ovlivnění alkoholem. Pro doplnění uvedu, že v Německu je tolerance hladiny ovlivnění alkoholem u řidiče 0,5 ‰ a takové ovlivnění tedy není protiprávní. V České republice nejsou body přiděleny, pokud je u řidiče stanoveno ovlivnění alkoholem do 0,3 ‰, ale stále se jedná o porušení zákona, i když bylo vysvětleno, že do hranice 0,24 ‰ je to diskutabilní. Při nedovoleném užití hovorového zařízení za jízdy v Německu je přihlíženo k okolnostem – tedy jestli řidič při tomto ohrozil nebo omezil jiného účastníka a na základě tohoto je stanoven počet připsaných bodů.

Pro pořádek uvedu, že by bylo chybné chápat tento systém ve smyslu možnosti opakování deliktů v tabulce až do naplnění bodového limitu. U některých deliktů (v tabulce i zde neuvedených) není umožněno opakování vůbec, například při jízdě pod vlivem alkoholu je řidiči vysloven zákaz řízení automaticky po prvním takovém jednání, nicméně body jsou mu připsány. Toto má opodstatnění v tom, že i po ukončení sankce – zákazu řízení, má řidič stále připsány body a nemůže si dovolit připsání bodů dalších, neboť by mu byl vysloven zákaz řízení opětovně, tentokrát z důvodu dosažení limitní hranice.

6.3.2 Systémy hodnocení řidičů Rakouska a Slovenska

Tyto dvě země v potřebě dlouhodobého hodnocení řidičů z pohledu nedodržování dopravních předpisů zvolili trochu jiný model, než je ten s připisovanými body, ale sleduje stejnou podstatu. Systém je v obou státech postaven na taxativním seznamu, který stanovuje závažné delikty v dopravě. Pokud je řidič dle tohoto seznamu sankcionován třikrát za dané časové období, znamená to pro něj vyslovení zákazu řízení. Samozřejmě to jako v případě bodových systémů neznamena, že může jet několikrát po sobě pod vlivem alkoholu a zásadní sankce zákazu řízení bude následovat až po třetím takovém jednání – zákaz řízení mu dle podmínek národního práva může být vysloven již po prvním takovém deliktu. Po vypršení sankce je tento delikt však stále zaznamenán a v dané časové lhůtě si nemůže dovolit jedno nebo dvě další porušení ze seznamu.

V Rakousku je tento systém nastaven pro třináct deliktů. V tomto ohledu se Rakousko odchyľuje od deliktů stanovených Evropskou unií jako prioritní. Na seznamu z těchto preferovaných přestupků nalezneme pouze jízdu pod vlivem alkoholu, a co se týče zádržných systémů, tak pouze ve spojitosti s dětmi. Překročení rychlosti a neužití pásu řidičem vozidla zde nenalezneme. Při prvním porušení je řidiči uložena pokuta. Pokud řidič spáchá nějaký delikt ze seznamu do dvou let od prvního, je se krom pokuty ze zákona nucen podrobit bezpečnostnímu školení řidičů. Při třetím spáchání jednoho z vybraných deliktů

je řidiči vysloven zákaz řízení.⁷⁶ Nesmíme tento systém však zaměňovat se systémem opakování protizákonného jednání, který působí paralelně, podobně jako v České republice. Zde je podstata v zopakování stejného deliktu (taxativně vymezeny) v daném časovém období. Zde je vysloven zákaz řízení motorových vozidel již při prvním opakování.

Slovensko má tento seznam přestupků poměrně užší než Rakousko, ale princip fungování je stejný. Ze získaných informací se mi slovenský model zdá být jeden z nejpřísnějších v Evropě. Seznam závažných jednání tvoří řízení pod vlivem alkoholu, překročení rychlosti (s určením limitů), jízda bez bezpečnostních pásů, používání hovorového zařízení za jízdy a nezastavení na červenou. Řidič může porušit jmenované delikty dvakrát v jednom roce, při třetím porušení v době dvanácti měsíců od prvního je mu vysloven zákaz řízení.⁷⁷ U slovenského modelu spočívá relativní tvrdost vůči řidičům v tom, že na seznamu jsou zařazeny ty nejfrekventovanější přestupky, zejména neuzítí bezpečnostních pásů a užívání hovorového zařízení za jízdy.

7 Komparace vymáhání exponovaných deliktů v dopravě

Nedílnou součástí při vymáhání práva obecně jsou možné sankce za jeho nedodržení. V následující části provedu komparaci sankcí spojených s vymáháním práva při nežádoucím chování v dopravě, kdy budu tato protiprávní jednání nazývat souhrnně delikty. Jak již bylo vysvětleno v předchozích částech, při srovnávání není možno užít terminologie dané českým právem, neboť v rámci národních práv jiných států Evropské unie a Evropskou unií samotnou a je pracováno právě s výrazem delikt a srovnávání by pak bylo matoucí. Srovnání bude provedeno opět na úrovni států střední Evropy, tedy České republiky, Německa, Rakouska, Slovenska a Polska. Jako srovnávané dopravní delikty byly v rámci kontinuity celé práce vybrány hlavní exponovaná nežádoucí jednání v dopravě tak, jak je stanovuje Rámec politiky EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 a současně i Strategie BESIP 2021-2030 určená

⁷⁶ *JUSLINE* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jusline.at/gesetz/stvo>

⁷⁷ *Zákony pre ľudí* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

Českou republikou. Jedná se tedy o porušení zákona v těchto oblastech: dodržování rychlosti jízdy, užívání bezpečnostních pásů, řízení pod vlivem alkoholu a nevěnování se řízení (reprezentováno držením hovorového zařízení za jízdy). Pouze poznamenám, že v případě Rakouska se finanční postih v jednotlivých jeho částech může lišit na základě nejednotného sazebníku pokut (viz. kapitola 2.3.2) a byly tak brány oficiálně stanovené údaje s nejpravděpodobnější výší finanční sankce.⁷⁸

7.1 Nedodržování rychlosti jízdy

Ve srovnání sankcí za nedodržení rychlosti se budu pohybovat v oblasti, jak si toto nejčastěji vybaví široká veřejnost – tedy pokud řidič jede rychleji, než je pro dané místo nastaven limit a lze tak toto porušení vyjádřit konkrétní hodnotou v km/h. Základní rozdělení takového deliktu je dle místa jeho spáchání, tedy v obci nebo mimo obec. Porovnávání konkrétně u deliktu překročení stanovené rychlosti je poměrně problematické neboť se národní úpravy sankcí poměrně liší, zejména v členění jednotlivých porušení. V České republice je toto členění nejužší, kdy národní právo rozlišuje porušení ve třech rovinách, to znamená v obci překročení do 20 km/h, 20–40 km/h a nad 40 km/h. Mimo obec je potom členění do 30 km/h, 30–50 km/h a nad 50 km/h.⁷⁹ V ostatních porovnávaných státech je členění daleko senzitivnější, kdy výše sankce roste s překročením rychlosti značně plynuleji. V Rakousku (A) je stanoveno takových rozmezí při překročení rychlosti v obci šest a mimo obec osm, kdy nejvyšší sankce následuje při rychlosti jízdy o více než 80 km/h, respektive 90 km/h, než je stanoveno.⁸⁰ Německo (D) má takovýchto rozmezí dáno pro příslušný delikt v obou případech deset a nejtvrďší sankce jsou stanoveny při porušení o 70 km/h a více.⁸¹ Slovensko (SK) má pro nerespektování nejvyšší dovolené rychlosti shodně v obci i mimo ni stanoveno čtrnáct rychlostních rozmezí, za které následuje příslušná sankce, přičemž nejvyšší je uložena za překročení

⁷⁸ *Mobilitätsmagazin* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/oesterreich/>

⁷⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

⁸⁰ *Mobilitätsmagazin* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer-oesterreich/>

⁸¹ *Mobilitätsmagazin* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/50er-zone/>

rychlosti o 71 km/h a více.⁸² Polsko (PL) ukládá shodně nejvyšší sankci za překročení rychlosti o 71 km/h a více, přičemž má sankce systematizovány do deseti rozmezí.⁸³ Presentovat sazebníky jednotlivých států dle mého názoru není nutné, ale pro porovnání demonstruji výši finančního postihu za překročení rychlosti, přičemž jako výchozí použiji Českou republiku.

Tabulka 12 - Finanční sankce za porušení rychlosti ČR, D, A, SK, PL

Stát	ČR	D	A	SK	PL
Překročení v obci do 20 km/h	do 1 000 Kč	do 70 €	30 €	10–50 €	50–200Zł
Překročení v obci 20–40 km/h	do 2 500 Kč	70–260 €	30–150 €	50–200 €	200–1600 Zł
Překročení v obci nad 40 km/h	5 000 – 10 000 Kč	260–800 €	od 150 €	200–650 €	1600–5000 Zł
Překročení mimo obec do 30 km/h	do 1 000 Kč	do 150 €	30 €	do 80 €	50–400 Zł
Překročení mimo obec 30–50 km/h	do 2 500 Kč	150–320 €	30–150 €	80–280 €	400–1000 Zł
Překročení mimo obec nad 50 km/h	5 000 – 10 000 Kč	320–700 €	30 €	280–650 €	1000–2500 Zł

Zdroj: Vlastní zpracování

⁸² *Zákony pre ľudí* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

⁸³ *Mobilitätsmagazin* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20210002484/O/D20212484.pdf>

K uvedené tabulce je třeba doplnit, že bude platit v případě, kdy je řidič při silniční kontrole pokutu na místě ochoten uhradit nebo je případné správní (nebo jiné podobné) řízení realizováno na základě zákonné povinnosti při řešení takového deliktu (vysoké překročení rychlosti). Hrozící sankce se budou samozřejmě lišit, pokud by řidič se spáchaným deliktem nesouhlasil a požadoval by například při silniční kontrole v České republice oznámení do správního řízení. Dalším odlišným případem by bylo, pokud by byl takový delikt zjištěn automatizovaným měřícím zařízením v Rakousku – zde má Rakousko mírně odlišný sazebník, kde jsou finanční sankce vyšší. Podobný rozdílný sazebník má také Německo, tento je však zaměřen na zóny s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h, které jsou zřizovány v centrech velkých měst a za porušení rychlosti jsou zde ukládány pokuty v jiné, i když podobné výši. Důležité je zmínit také to, že se řidič ve všech porovnávaných zemích vystavuje možnosti vyslovení zákazu řízení, pokud takový delikt spáchá opakovaně (závažnější porušení) nebo překročí rychlost jednou, ale významně. Doba takového zákazu řízení se pohybuje v řádech měsíců. Komplexní sumarizace sankcí a postupů například jen u porušení rychlosti v rámci pěti států by mohla být tématem celé diplomové práce a nelze tak učinit v jedné kapitole. Jak je vidět, v rámci sankcionování porušení rychlosti lze určitou komparaci mezi jednotlivými státy střední Evropy vytvořit, ale jednotlivé národní právní úpravy jsou v tomto ohledu poměrně rozdílné a dochází tak k určitému porovnávání nesrovnatelného.

7.2 Neužití bezpečnostních pásů

Další modelové srovnání sankcí při vymáhání dopravního práva provedu na protiprávním jednání, kdy řidič za jízdy neužije bezpečnostní pásy. Jak již bylo výše uvedeno, tento delikt patří k jedněm z nejfrekventovanějších na českých i evropských silnicích. Záměrně uvádím pouze řidiče, protože jak bylo vysvětleno, při neužití bezpečnostního pásu spolujedoucím nebo nepoužití zádržného systému u dítěte se může právní kvalifikace, a tedy i následná sankce, včetně celkových statistik lišit a takové srovnání v rámci pěti států by bylo poměrně rozsáhlou záležitostí. V následující tabulce je provedeno srovnání

finančního postihu při spáchání předmětného deliktu, a to pro Českou republiku (ČR), Německo (D), Rakousko (A), Slovensko (SK) a Polsko (PL).

Tabulka 13 - Finanční sankce za neuzítí bezp. pásů – řidič, ČR, D, A, SK, PL

Stát	ČR	D	A	SK	PL
Sankce	do 2000 Kč	30 €	od 35 €	do 120 €	100 Zł

Zdroj: Vlastní zpracování

Srovnávací tabulka je opět vztažena na případ, kdy je tento delikt zjištěn při běžné silniční kontrole, řidič je na místě zastaven a je ochoten pokutu uhradit. Je evidentní, že nejvyšší postih hrozí na Slovensku, kdy je ještě umocněn tím, že daný delikt je jedním ze seznamu závažnějších přestupků, po jejichž třetím zopakování je řidiči vysloven zákaz řízení, jak bylo vysvětleno v kapitole 5.3.2. Jako zajímavost uvedu, že v Polsku nejsou povinni být řidiči vozidel taxi za jízdy připoutáni bezpečnostním pásem. Toto platilo i do roku 2014 v Německu. Důvody jsou poněkud historické – v 70. letech docházelo při přepravě osob k častým útokům na tyto řidiče a kvůli možnosti rychle z vozidla utéct neměli povinnost být za jízdy připoutáni, což platí v Polsku dodnes.⁸⁴

7.3 Jízda pod vlivem alkoholu

Ačkoliv je jízda pod vlivem alkoholu dle mého názoru opravdu zavrženíhodným jednáním ze strany řidiče vozidla, většina evropských zemí má stanovenou určitou toleranci, od které je zde dopravní právo vymáháno. Další srovnání bude, stejně jako výše, na úrovni pěti států, tedy České republiky (ČR), Německa (D), Rakousku (A), Slovenska (SK) a Polska (PL).

⁸⁴ *Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/anschnallpflicht/>

Tabulka 14 - Tolerance alkoholu u řidiče vozidla ČR, D, A, SK, PL

Stát	ČR	D	A	SK	PL
Tolerance – řidič mot. vozidla	0 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰	0 ‰	0,2 ‰
Tolerance – cyklista	0 ‰	1,6 ‰	0,8 ‰	0,5 ‰	0,2 ‰

Zdroj: Vlastní zpracování

Ve většině států Evropské unie je v této oblasti zohledňován cyklista a jsou pro něj nastaveny jiné limity než pro řidiče motorových vozidel, což však neplatí například pro českou republiku a Polsko. Konkrétně k Polsku je uváděno, že zde v souvislosti s jízdou pod vlivem alkoholu je uvězněno 4500 cyklistů a jízda pod vlivem alkoholu zde tvoří poměrně závažný společenský problém.⁸⁵

Problematika vymáhání dopravního práva v souvislosti s jízdou pod vlivem alkoholu v České republice byla již myslím vysvětlena dostatečně, a tak již pouze uvedu, že pokud je tento delikt v České republice kvalifikován jako přestupek, hrozí řidiči pokuta ve výši 10 000-25 000Kč a zákaz řízení od šesti měsíců do jednoho roku.⁸⁶ Pokud je takové jednání kvalifikováno jako trestný čin, může být soudem uložena pokuta od 2 000 Kč teoreticky až do výše 5 000 000 Kč, zákaz řízení na jeden rok až deset let a například při dopravní nehodě se zraněním nebo usmrcením osob i trest odnětí svobody.

V Německu je uvedena hladina tolerance ovlivnění alkoholem řidiče motorového vozidla 0,5 ‰ promile. Tento údaj je však relativní. Obecně může být postihován i řidič s ovlivněním od 0,3 ‰ promile, a to dokonce v rámci trestního stíhání, pokud způsobil dopravní nehodu nebo je jeho chování v silničním provozu nebezpečné, například nekoordinované, dezorientované –

⁸⁵ *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/tolerance-alkoholu-ridicu-v-evrope/r~04ea0df06eb211e682470025900fea04/>

⁸⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

z pohledu českého práva ve stavu vylučujícím způsobilost. Při ovlivnění řidiče alkoholem 0,5-1,09 ‰ hrozí pachateli pokuta a zákaz řízení. Při prvním takovém skutku pokuta 500 € a zákaz řízení na jeden měsíc, při druhém pokuta 1000 € a zákaz řízení na tři měsíce a při třetím pokuta 1 500 € a zákaz řízení opět na tři měsíce. Pokud je řidičovo ovlivnění větší než 1,09 ‰, hrozí mu trestní stíhání, kde sankci stanovuje soud a krom pokuty zde může být vynesena i trest odnětí svobody a je automaticky vysloven zákaz řízení na šest měsíců. Zvláštní kategorii zde tvoří mladí řidiči s praxí řízení do dvou let, pro které je stanovena nulová tolerance alkoholu.⁸⁷

V Rakousku je u řidičů motorových vozidel stanovena tolerance ovlivnění alkoholem taktéž na 0,5 ‰ promile. Výjimku zde tvoří řidiči nákladních vozidel a řidiči s praxí do dvou let, kteří mají stanovenou toleranci na 0,1 ‰ ovlivnění alkoholem. Pokud je u řidiče zjištěno ovlivnění v rozmezí 0,5-0,79 ‰ alkoholu, hrozí mu pokuta od 300 €. Při opakování tohoto deliktu je řidič povinen absolvovat dopravně psychologické školení. Toto školení musí řidič absolvovat i poté, co je u něj zjištěna hladina alkoholu 0,8–1,2 ‰, za což mu hrozí ještě pokuta od 800 € a zákaz řízení na jeden měsíc. Při ovlivnění 1,2-1,6 ‰ alkoholu je pokuta stanovena mezi 1 200-1 400 € a vysloven zákaz řízení na čtyři měsíce a je povinen zúčastnit se doplňkového dopravního školení. Jestliže je u řidiče zjištěna hladina alkoholu převyšující 1,6 ‰, je proti němu již vedeno trestní řízení, kde mu hrozí pokuta ve výši 5 900 €, zákaz řízení v době od šesti měsíců a dále se je povinen podrobit dopravně psychologickému vyšetření, za které obvykle zaplatí cca 800 €.⁸⁸

Stejně jako Česká republika má Slovensko stanovenou nulovou toleranci alkoholu pro řidiče motorových vozidel. Z pohledu zákona je při jízdě pod vlivem alkoholu slovenská úprava velmi podobná té české. I zde je základním určena hranice, od které se bude jednat o trestný čin a je stanovena taktéž na 1 ‰ alkoholu. I slovenské právo zná v tomto ohledu stav vylučující způsobilost, a pokud je řidiči prokázáno, že v tomto stavu vozidlo řídil, bude se jednat o trestný

⁸⁷ *Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/alkohol-drogen/>

⁸⁸ *Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/oesterreich/>

čin i pod hranicí 1 ‰ alkoholu. Při deliktu, kdy řidič není ve stavu vylučujícím způsobilost a zjištěno ovlivnění do 1 ‰ hrozí pokuta 150-800 € a zákaz řízení do tří let. Při řízení pod vlivem alkoholu nad 1 ‰ nebo ve stavu vylučujícím způsobilost se řidič již dopouští trestného činu a hrozí zde pokuta v rozmezí 200-1 000 €, zákaz řízení do pěti let a v krajních případech trest odnětí svobody. Ve srovnávací tabulce tolerance ovlivnění alkoholem u cyklistů je u Slovenska stanoveno 0,5 ‰. Toto však platí, pouze pohybuje-li se cyklista po území obce nebo na označené cyklostezce, při jízdě na jakémkoliv jiné veřejné pozemní komunikaci platí i pro cyklisty nulová tolerance alkoholu.⁸⁹

Co se týče řízení pod vlivem alkoholu, má Polsko poměrně nekompromisní sankce. Jak bylo uvedeno, míra tolerance je zde 0,2 ‰ alkoholu. Za ovlivnění alkoholem od 0,2 do 0,5 ‰ hrozí v řidiči pokuta do 5 000 Zł a zákaz řízení až na deset let. V případě, že je u řidiče zjištěno ovlivnění vyšší než 0,5 ‰, jedná se již dle polských zákonů o trestný čin a zde hrozí pokuta 5 000-60 000 Zł, zákaz řízení na tři až pět let a je zde možno uložit i trest odnětí svobody. V případě zavinění závažné dopravní nehody pod vlivem alkoholu nad 0,5 ‰, se zraněním nebo usmrcením osob, umožňuje polské právo uložit mimo výše uvedených sankcí doživotní zákaz řízení.⁹⁰

7.4 Držení hovorového zařízení za jízdy

Jako zástupce pro porovnání sankcí při vymáhání dopravního práva v oblasti nevěnování se řízení užiji právě držení hovorového zařízení v ruce za jízdy řidičem. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně jasně definované chování, je možné zde provést objektivní mezinárodní komparaci sankcí. Jak je toto nežádoucí jednání charakterizováno pro české národní právo, již bylo vysvětleno. V sousedních státech České republiky se charakteristika mírně liší, ale sleduje stále stejnou podstatu věci. Například v německém právu je toto upraveno ustanovením, které říká, že *„každý, kdo řídí vozidlo, může používat elektronické zařízení, které slouží nebo má sloužit komunikaci, informacím nebo*

⁸⁹ *Ministerstvo vnútra SR* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.minv.sk/?priestupky-proti-bezpecnosti-a-plynulosti-cestnej-premavky>

⁹⁰ *Ministerstvo vnútra SR* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20210002484/O/D20212484.pdf>

organizaci, pouze pokud zařízení za tímto účelem nezvedne ani nedrží⁹¹“ a poté ještě přímo v zákoně následuje bližší charakteristika takových zařízení. Princip v Rakousku je stejný, ale zákon při použití systému hands-free vyžaduje, aby tento systém byl již od výrobce součástí vozidla nebo řidič používal certifikovaná sluchátka. Vypisovat přesné znění příslušného ustanovení v jednotlivých národních úpravách a pro správné pochopení postačí dříve vysvětlená česká úprava a příklad té německé. V následující tabulce budou porovnány sankce za porušení daného ustanovení pro pět předmětných států, tedy Česká republika (ČR), Německo (D), Rakousko (A), Slovensko (SK) a Polsko (PL).

Tabulka 15 - Sankce, hovorové zařízení držené řidičem ČR, D, A, SK, PL

Stát	ČR	D	A	SK	PL
Sankce	do 1 000 Kč	100 €	50-72 €	do 100 €	500 Zł

Zdroj: Vlastní zpracování

Z uvedeného porovnání je zřejmé, že Česká republika má v tomto ohledu finanční postih nejnižší. Toto ale umocňují ještě další faktory. Například v Německu může být uložena pokuta 150 €, pokud v souvislosti takovým jednáním vznikne jinému účastníkovi silničního provozu nebezpečí a v případě, že by došlo ještě ke škodě na majetku, bude pokuta 200€ a zároveň by v těchto případech hrozil řidiči zákaz řízení na jeden měsíc.⁹² Pokud při takovém deliktu v Rakousku řidič udělá ještě řidičskou chybu nebo způsobí dopravní nehodu, hrozí mu vyslovení zákazu řízení a pokuta až do výše 2 180€. ⁹³ Situace se seznamem závažnějších přestupků na Slovensku již byla vysvětlena a toto jednání na zmíněný seznam spadá také. Z tohoto pohledu tedy lze říct, že za předmětné jednání jsou řidiči na Slovensku postihováni nejpřísněji.

⁹¹ *Dejure* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dejure.org/gesetze/StVO/23.html>

⁹² *Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/handy/>

⁹³ *ÚAMK* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.uamk.cz/component/acymailing/listid-4/mailid-23-uamk-varuje-zakaz-telefonovani-v-rakousku?tmpl=component>

7.5 Shrnutí

Srovnáním vymáhání dopravního práva z hlediska finančních sankcí za jeho porušení lze říct, že v České republice jsou za uvedená porušení stanovovány oproti sousedním státům relativně mírné finanční sankce. Pokud ale bude bráno v potaz, že zde dopadají tyto sankce zejména na české řidiče a porovná se životní úroveň například s Německem, bude zjištěno, že ve výsledku jsou sankce v Německu pro jejich občany „levnější“. Kdo se tvrdostí sankcí v takovém srovnání dle mého názoru vymyká, je Slovensko, kde jsou sankce vzhledem k životní úrovni možná až neúměrně vysoké a dovedu si představit, že v některých případech i likvidační – stále je třeba mít na paměti, že chybovat je lidské, a to i silničním provozu. Co se týče rozčlenění jednotlivých postihů, zejména při porušení rychlosti jízdy, zaujímá Česká republika místo na chvostu srovnání. Sousední státy mají daleko lépe propracován systém rozčlenění a příslušného postihu, kdy je uložená sankce přesněji odpovídá míře porušení.

8 Kauce jako nástroj vymáhání dopravního práva

Uložení kauce je obecně jedním z velmi efektivních nástrojů při vymáhání dopravního práva zejména vůči zahraničním řidičům. V obecné rovině je kauce ve finanční podobě skládána jako záruka toho, že se strany povinného bude realizováno určité plnění – něco vykoná, něčeho se zdrží, dostojí časovému závazku a podobně. Pro potřeby vymáhání dopravního práva v České republice je kauce brána jako záruka toho, že se řidič jako fyzická osoba, případně firma jako právnická osoba (možno samozřejmě větší množství variant) nebude vyhýbat řízení o přestupku. V souvislosti s provozem na pozemních komunikacích je dle českého právního řádu možno vybírat kauce dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, dále dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a na základě zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

8.1 Kauce dle zákona č. 111/1994 Sb.

Oprávnění vybírat kauce je zakotveno v § 35c odst. 1, zákona č. 111/1994 Sb., kde je stanoveno, že „orgány Policie České republiky nebo osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru jsou při provádění kontroly a státního odborného dozoru podle tohoto zákona oprávněny vybírat kauci v rozmezí od 5000 Kč do 100000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona nebo kontrolního řádu, 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. Při stanovení výše kauce se přihlíží k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a rozsahu způsobené škody⁹⁴“. Z hlediska vozidel se v praxi jedná v převážné většině o ta, která jsou povinně vybavena tachografem dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Z hlediska registrace půjde povětšinou o dopravce registrovaného mimo ČR. „Porušení dle tohoto zákona“ je zde ve většině případů reprezentováno nedodržením doby řízení, případně povinných přestávek řidiče, nevedením příslušných záznamů nebo neoprávněné manipulace s tachografem. Podmínka „důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku“ je naplněna právě tím, že se jedná o zahraničního dopravce. Do doby, než je kauce složena, je vozidlu zabráněno v odjezdu, nejčastěji mechanicky (zařízení k zabránění odjezdu vozidla). Dále je důležité zmínit, že pro potřeby kauce dle tohoto zákona řidič zastupuje dopravce – kauce je tak vybírána přímo od řidiče. Poté je kauce a zjištěné přestupkové jednání předáno příslušnému správnímu orgánu (nejčastěji krajskému úřadu) k přestupkovému řízení. Tento příslušný orgán rozhodne, zda se přestupek stal – pokud se nestal, vrátí kauci dopravci. Pokud se opravdu jedná o přestupkové jednání, stanoví výši sankce a pokud je tato sankce nižší než vybraná kauce, rozdíl vrátí dopravci. Zde je důležité stanovení adekvátní výše kauce policistou nebo kontrolním orgánem, aby nedocházelo k případům, že je vybrána výrazně nižší kauce, než je za dané porušení odpovídající sankce – vymáhání doplatku je pak velmi obtížné, až nereálné. Z hlediska policie jsou na tuto kontrolní činnost

⁹⁴ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v posledním znění

nasazování většinou policisté, kteří mají s danou problematikou zkušenosti, a hlavně mají o tuto problematiku zájem. Orientace zejména v oblasti sociálních předpisů v dopravě není úplně snadná, a ne každý policista je schopen tuto činnost vykonávat. Ze svého okolí vím, že na danou problematiku jsou na příslušných útvarech skládány týmy policistů – specialistů, kteří se zabývají pouze touto problematikou a jsou tak schopni na základě zjištěných porušení přesně odhadnout výši ukládané kauce. Já osobně nejsem v řadách policie na tuto problematiku odborníkem, ale myslím, že maximální kauce ve výši 100 000 Kč není pro větší dopravce nijak závratná a jistě jsou schopni cíleným porušováním sociálních předpisů dosáhnout v období mezi případnými kontrolami, které nejsou tak časté, většího zisku. Jsem si vědom, že maximální výše kauce je navázána na maximální výši sankce v daném odvětví a změna by tak nebyla snadná, ale jistě by stála za úvahu.

8.2 Kauce dle zákona č. 361/2000 Sb.

Velmi široké a silné oprávnění k vymáhání dopravního práva dává výhradně Policii ČR ve svém § 124a zákon č. 361/2000 Sb., kde je stanoveno že *„policista je při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 3500 Kč do 50000 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 případně vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné⁹⁵“*. Dále jsou zde stanoveny další podmínky, zejména že výše kauce nesmí přesáhnout nejvyšší možnou pokutu, kterou za tento přestupek uložit a možnost uložení kauce, pouze pokud je nejvyšší možná výměra pokuty alespoň 5 000 Kč. Opět zde platí, že musí být splněn požadavek *„důvodného podezření, že se bude vyhýbat přestupku“*. Dle tohoto zákona už je však kauce ukládána výhradně řidiči podezřelému z přestupku. V tomto případě se bude tedy jednat zejména o zahraniční řidiče, kde je problém s přestupkovým řízením zřejmý, ale jako výjimku můžeme například uvést i českého řidiče, který má dle dokladů trvalé bydliště na městském úřadě a z odhadu policisty není

⁹⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

zřejmé, že by měl zájem účasti na přestupkovém řízení. Kauci společně s oznámením přestupkového jednání předává policista příslušnému správnímu orgánu, nejčastěji městskému úřadu nebo obecnímu úřadu s rozšířenou působností. Bohužel je oprávnění uložit kauci dle zákona 361/2000 Sb. využívána v naprosto minimální míře a dochází tak k velkému množství situací, kdy se i přes zjištěnou totožnost řidiče nepodaří uloženou sankci realizovat. Ani pokud budu vycházet ze zkušeností z prostředí dálnice, kde je pohyb zahraničních řidičů významný, nedovedu určit důvody proč to tak je. Možná se jedná o administrativní složitost a časovou náročnost kladenou při takovém úkonu na samotné policisty, kteří ve spojení se všemi požadavky, které jsou na ně v dnešní době kladeny, nemají zájem ještě o další komplikace při jejich službě. Pokud by na útvarech, kde je řešení této problematiky možné, byl v každé směně jeden policista, který by se zabýval pouze ukládáním kaucí, jistě by se situace rapidně zlepšila. Předmětný policista by se nemusel zabývat ničím jiným a ostatní policisté by přestupek pouze vyhledali a stanovili by možné uložení kauce.

Tabulka 16 - Počet kaucí dle z. č. 361/2000 Sb. 2016-2020 ČR

Rok	2016	2017	2018	2019	2020
Počet kaucí dle z. č. 361/2000 Sb.	1 042	869	903	952	533

Zdroj: Interní statistika Policie ČR

8.3 Kauce dle zákona č. 13/1997 Sb.

Postup a náležitosti vybírání kauce dle tohoto zákona jsou v podstatě shodné s vybíráním kauce dle zákona č. 361/2000 Sb. Zde je krom policisty oprávněn uložit a vybírat kauci i Celník, a to od 5 000 do 50 000 Kč, opět pouze od řidiče motorového vozidla. Kauce zde může být uložena pouze za taxativně stanovené přestupky spojené s neuhrazením časového poplatku v systému časového zpoplatnění, systémem elektronického mýtného (pouze Celní správa)

a s nízkorychlostním kontrolním vážením. V souvislosti s nízkorychlostním kontrolním vážením je možno kauci uložit i provozovateli vozidla, přičemž je řidič brán opět jako jeho zástupce.⁹⁶ Právě nízkorychlostní kontrolní vážení je momentálně velice aktuální v souvislosti se zvýšenou přepravou dřeva. Osobně jsem se nikdy kontroly, kde bylo takové vážení realizováno, neúčastnil, ale jistě je potřeba v této oblasti zvýšit úsilí. Přetěžování nákladních souprav dřevem, zejména polských dopravců, je očividné pro každého bez další odbornosti. V těchto případech by bylo myslím využívání institutu kauce velice vhodné, pouze mám opět obavu, že její maximální možná výše mnohé dopravce od záměrného přetěžování nákladních souprav neodradí, a i po zaplacení kauce pro ně bude stále ekonomicky výhodnější zákon porušovat.

9 Další nástroje vymáhání dopravního práva

Uvedené možnosti ukládání kaucí samozřejmě nejsou jediným nástrojem vymáhání dopravního práva v rámci české národní právní úpravy. K úplnosti práce uvádím další nástroje vymáhání dopravního práva, které nejsou v žádném případě méně efektivní nebo opomínané, ale z důvodu rozsahu práce se omezím pouze na jejich výčet. Nejfrekventovanější a mezi veřejností nejvíce známé je projednání přestupku na místě v rámci příkazního řízení s uložením pokuty, které ve své základní formě upravuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád a zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tato forma vymáhání dopravního práva je nejčastěji realizována Policií ČR, Obecní policií a Celní správou. Dopravní právo je též vymáháno cestou správního řízení jako takového, jehož procesní část upravuje opět zákon č. 500/2004 Sb., správní řád a nejčastěji je realizováno správním orgánem místně příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností, městského úřadu, případně krajského úřadu nebo magistrátu. V určitých případech též správním orgánem celního úřadu. Pokud protizákonné jednání v dopravě naplňuje znaky trestného činu, je dopravní právo vymáháno cestou trestního řízení, možného i ve formě zkráceného přípravného řízení, kdy je zákonnou úpravou zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád a zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Naprosto specifickou oblastí

⁹⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

vymáhání dopravního práva jsou případy, kdy je pachatelem deliktního jednání policista, příslušník Celní správy, voják, poslanec, senátor nebo diplomatický pracovník s imunitou. V případě policisty, příslušníka Celní správy a vojáka je takový přestupek kvalifikován jako jednání mající znaky přestupku a je projednán před jeho nadřízeným funkcionářem s personální pravomocí v rámci kázeňského řízení. Pokud se jedná o poslance či senátora, může být přestupek vyřešen v příkazním nebo správním řízení, ale pokud si dotyčný toto nepřeje, je případ předán k disciplinárnímu řízení před příslušnou parlamentní komorou. Konkrétní způsob, postup a možnosti při vymáhání dopravního práva je vždy třeba aplikovat s ohledem na konkrétní případ.

10 Nové oprávnění v rámci vymáhání dopravního práva

K 1.1.2022 vešel v účinnost zákon č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky a další související zákony. Z hlediska vymáhání dopravního práva je tato novelizace velmi důležitá, neboť dává Policii České republiky a Celní správě nové a poměrně klíčové oprávnění. Z hlediska těchto dvou složek je toto oprávnění totožné a postačí jej prezentovat z hlediska zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Zde je ustanoveno v § 42a – § 42d. Samotný kořen ustanovení je definován, že *„policista je oprávněn při kontrole motorového vozidla požadovat po řidiči tohoto vozidla uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele tohoto vozidla na pokutě za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě, umožní-li mu uhrazení nedoplatku na místě kontroly motorového vozidla v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty⁹⁷“*. To platí samozřejmě za splnění dalších podmínek, konkrétně se jedná o to, že pokuta nebo nedoplatek na takové pokutě byl předán obecnému správci daně k vymáhání. Realizace tohoto oprávnění v praxi by však nebyla možná bez účinného nástroje, jak jej vymáhat, pokud řidič nedoplatek není ochoten zaplatit. Tímto nástrojem je oprávnění, kdy policista *„zadrží tabulky státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“)*

⁹⁷ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky v posledním znění

motorového vozidla; pokud je řidič motorového vozidla odmítne na výzvu policisty vydat, tabulky registrační značky odejme, nebo zabrání motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla⁹⁸“. Další postup je poměrně logický – po uhrazení nedoplatku si může řidič (který není jeho provozovatelem), popřípadě provozovatel vozidla, registrační značky vyzvednout na příslušném útvaru Policie ČR nebo se domáhat odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla. Na toto má řidič nebo provozovatel 1 rok, poté jsou registrační značky předány příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností nebo zastupitelskému úřadu státu, kde bylo zahraniční vozidlo registrováno naposledy.⁹⁹

Problém u tohoto nového oprávnění (opět bráno z hlediska Policie ČR) vidím hned v několika věcech. Z hlediska policisty dálničního oddělení bude jistě nemalá část takto „znehyněných“ vozidel registrováno v zahraničí – dle mého názoru toto bude dopadat na bulharské a rumunské řidiče, kteří se soukromě zabývají přepravou osob nebo zboží přes Českou republiku zejména do západních zemí a ze zkušenosti pokutu za různé, byť bagatelní přestupky na místě při silniční kontrole neplatí a chtějí platit bankovním převodem na základě složenky, což samozřejmě ve většině případů neudělají (znají systém a jeho možnosti). K tomuto účelu většinou používají lehká užitková vozidla, která mají reálně velmi nízkou hodnotu. Pokud budou u takového vozidla zadrženy registrační značky nebo na něj bude umístěno technické zařízení proti odjetí, hrozí podle mě ve zmíněných případech velká šance, že řidič nebo provozovatel vozidla nebudou jevit zájem o uhrazení požadovaného nedoplatku a situaci dál řešit nebudou. S tímto vzniká problém, jak dále naložit s takovým vozidlem – vozidlo zůstává stát minimálně rok na dálničním parkovišti, kdy má řidič nebo provozovatel možnost nedoplatek uhradit. Poté by mělo dojít k upozornění obecního úřadu, v jejímž katastru se takto odstavené vozidlo nachází, a ta by měla na základě zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, vozidlo na náklady vlastníka bezodkladně přemístit na vybrané parkoviště, k tomuto určené. Dále by měl pak příslušný obecní úřad informovat vlastníka a poskytnou mu lhůtu dvou

⁹⁸ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky v posledním znění

⁹⁹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky v posledním znění

měsíců na vyzvednutí vozidla a až poté jej předat k ekologické likvidaci. Bude tak docházet k blokování parkovacích míst na dálničních parkovištích a zatížení obecních úřadů, zejména menších venkovských obcí, které nemají technické ani finanční prostředky k řešení takových situací. Že provozovatel vozidla náklady na odstranění a likvidaci vozidla obecnímu úřadu ve zmíněných případech nikdy neuhradí, je zřejmé.

Další problém vidím v tom, že do současné doby není pro Policii ČR zpracována metodika přesného postupu při využití předmětného oprávnění. Alespoň se mi žádnou metodiku v informačních systémech Policie ČR nepodařilo najít a při výkonu služby jsem nebyl s ničím podobným seznámen. Jedná se zejména o evidenci takových případů, jakým konkrétním způsobem potvrdit převzetí nedoplatku a v neposlední řadě, jak nedoplatek vůbec zjistit. Při ilustraci řidiče v systémech Policie ČR sice existenci nedoplatku lze zjistit, ale v tak obecné formě, že další postup na základě takové informace prostě není možný.

Výše uvedené je pouze snaha o konstruktivní kritiku, kdy dané oprávnění považuji za velice přínosné pro vymáhání dopravního práva a je velmi citlivě a vhodně zvoleným doplněním možností přeshraničního vymáhání, které nelze aplikovat vždy. Pokud bude v dané problematice pro Policii ČR zodpovědně zpracována metodika, s kterou budou vhodným způsobem policisté seznámeni, může být cestou tohoto oprávnění v charakteristické oblasti zlepšeno celkové prosazování dopravního práva.

11 Příklady obtížně vymahatelných přestupků

Při vymáhání dopravního práva je pochopitelně primární zjistit a prokázat, zda se vůbec o protiprávní čin jedná, což může být v určitých případech problematické. Pokud budeme hovořit o deliktech, na které je kladen evropský důraz, byly možnosti jejich zjišťování a problematika s tím spojená popsána v předchozích částech práce. V této kapitole uvedu příklady dvou přestupků v českém dopravním právu, které jsou za určitých podmínek velmi obtížně

vymahatelné, a to na základě velmi složitého prokazování, že k takovému přestupku opravdu došlo.

11.1 Předjíždění cyklisty

Od 1.1.2022 je v zákoně č. 361/2000 Sb. stanovena nová povinnost pro řidiče motorového vozidla při předjíždění cyklisty. Nově tento zákon říká, že „*při předjíždění cyklisty je řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h-1 je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m*“.¹⁰⁰ Tímto je tedy stanoven přesný měřitelný odstup. Příklad, kdy dojde k dopravní nehodě vlivem nedodržení tohoto ustanovení a jeho prokázání je tedy jasně dáno, nebudu z pochopitelných důvodů dále rozebírat. Jako problém při vymáhání dopravního práva v souvislosti s takovým možným přestupkem uvedu situaci, jaká by v praxi mohla nastat. Hlídkou Policie ČR ve služebním vozidle je zjištěno jednání, kdy řidič před nimi jedoucího vozidla předjížděl cyklistu a hlídka odhaduje odstup mezi vozidlem a cyklistou na cca 1 metr. U předmětného řidiče je hlídkou provedena silniční kontrola, při které je mu sděleno, že se dopustil daného přestupkového jednání. Řidič s tímto samozřejmě nesouhlasí a požaduje nějaký záznam s naměřenou hodnotou odstupu. Toto samozřejmě není možné. Jako jediná varianta se mi jeví použití videozáznamu z vozidla Policie ČR, kde je jednání zachyceno a následné oznámení správnímu orgánu k projednání. Ze záznamu však skutečnou vzdálenost laicky jen těžko určit a je pravděpodobné, že nakonec dojde k odložení přestupku (pokud nebude porušení evidentní, například odstup do 0,5 metru). Řešením by mohlo být vyžádání odborného vyjádření například z oboru metrologie. Zde by mohl být relevantně a v konkrétní míře odstup stanoven například na základě šíře jízdního pruhu, umístění vodorovného dopravního značení nebo rozhraní zpevněného a nezpevněného povrchu, samozřejmě po nutném měření v daném místě a následnou komparací

¹⁰⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

s videozáznamem. Na daném případě je tedy zřejmé, že vymáhání takového přestupkového jednání je poměrně dost obtížné, ale teoreticky možné.

Neznamená to ovšem, že by zařazení tohoto ustanovení do zákona č. 361/2000 Sb. bylo bezpředmětné. Osobně si myslím, že tímto bylo upozorněno na problém, který snižoval bezpečnost v silničním provozu. Stanovením minimálního odstupu byla nastavena hranice (jakkoliv obtížně vymahatelná) a většina řidičů se ji bude opravdu snažit dodržovat. Bezpečnosti při předjíždění cyklistů rozhodně prospělo i mediální zvýraznění tohoto problému. Jako jedním z pozitivních je kampaň „1,5m“, která se na problematiku snaží upozornit širokou veřejnost a vyzývá ke vzájemnému respektování řidičů motorových vozidel a cyklistů.¹⁰¹ V negativním smyslu se v médiích objevily informace zejména o postihu za nedodržení takového ustanovení a prognózy o tom, že se za cyklisty budou tvořit dlouhé kolony vozidel, kvůli nemožnosti předjíždět přes vodorovné dopravní značení podélnou čáru souvislou „V1a“. Toto konkrétně však pramení z nekorektnosti některých médií, kdy vytrhly pouze informaci z kontextu a již nezjistili, že došlo i k aktualizaci vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Zde je nově v příloze č. 8 stanoveno, že přes podélnou čáru souvislou „V1a“ je možno cyklisty předjíždět.¹⁰² Na základě hesla „špatná reklama je také reklama“ však i negativní prezentace v médiích zvýšila povědomí o tom, že předjíždění cyklisty s malým odstupem pro něj může být nebezpečné, což ve výsledku lze vnímat jako přínos pro bezpečnost silničního provozu, a to je samozřejmě prvotním cílem legislativních úprav.

K celistvosti této problematiky doplním srovnání tohoto ustanovení s ostatními zeměmi střední Evropy. Na Slovensku a v Rakousku je odstup při předjíždění cyklisty řešen obecně ve smyslu, že předjíždějící řidič musí zachovat dostatečný boční odstup.¹⁰³ V Rakousku je toto rozšířeno ještě o požadavek, aby byla míra odstupu zohledněna ve vztahu k rychlosti jízdy.¹⁰⁴ V Německu je ustanovení o předjíždění cyklisty postaveno tak, že řidič motorového vozidla jej

¹⁰¹ *1,5m* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jedenapulmetru.cz/>

¹⁰² Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla na pozemních komunikacích

¹⁰³ *Zakony pre ludi* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

¹⁰⁴ *Jusline* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jusline.at/gesetz/stvo>

v obci musí předjíždět s odstupem nejméně 1,5 metru a mimo obec dokonce 2 metry. Tento požadavek není stanoven pro jízdu křižovatkou, kdy motorové vozidlo čeká vedle cyklisty na signál volno a poté se současně rozjíždějí.¹⁰⁵ Polské dopravní předpisy vyžadují při předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla nejmenší boční odstup 1 metr.¹⁰⁶

11.2 Dodržení bezpečnostní vzdálenosti

Další problém při vymáhání dopravního práva spatřuji v požadavku na dodržení bezpečnostního odstupů za vozidlem. V obecné formě je tento požadavek stanoven § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kdy *„řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“*¹⁰⁷ Problém je v tom, že k vymáhání dopravního práva při porušení tohoto ustanovení může v českém právním prostředí reálně dojít, až při vzniku dopravní nehody. Na tuto problematiku jsem již upozorňoval ve své bakalářské práci „Dopravní nehody nákladních vozidel“. Reálně je totiž tento zákonný požadavek řidiči velmi často porušován. Zůstává však latentní do chvíle, než je vpředu jedoucí vozidlo nuceno, například vlivem dopravní situace – kolona, zpomalit. Zde se prokáže nedodržení bezpečnostní vzdálenosti vznikem dopravní nehody, protože řidič druhého vozidla již není schopen reagovat kvůli malému rozestupu mezi vozidly na nastalou situaci. Bez tohoto následku nelze prakticky porušení dokázat. Jedním z cílů při vymáhání dopravního práva je samozřejmě dopravním nehodám zabránit, a tak by bylo vhodné mít bezpečnostní vzdálenost za vozidlem jasně časově nebo vzdálenostně stanovenou. Jakási teoretická možnost prokázání porušení tohoto ustanovení existuje i bez vzniku dopravní nehody. Na základě odborného vyjádření, kdy by mohl být vzat například kamerový záznam za sebou jedoucích vozidel, přičemž by byl stanoven časový odstup průjezdů a komparován s reakční dobou řidiče¹⁰⁸ a technickými vlastnostmi vozidla,

¹⁰⁵ *Dejure* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dejure.org/gesetze/StVO/>

¹⁰⁶ *Infor* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.1997.098.0000602,ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym.html>

¹⁰⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

¹⁰⁸ *Infor* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z https://www.cspsd.cz/storage/files/reakcni_cas.pdf

zejména z hlediska brzdné dráhy. Toto odborné vyjádření by pak mohlo být vzato jako důkazní prostředek ve správním řízení. V praxi však zůstává toto řešení pouze teorií, kvůli své technické a časové náročnosti. V současné době Policie ČR nedisponuje žádným prostředkem, jak porušení tohoto ustanovení bez vzniku dopravní nehody vymáhat, i když se dle mého názoru jedná při současné hustotě provozu o závažný problém, který způsobuje velké množství dopravních nehod.

Případným řešením je tedy charakterizování této bezpečnostní vzdálenosti v zákoně stanovením časového nebo vzdálenostního odstupu vozidel nebo označení nedodržení určité hodnoty za přestupek, jako to je například v některých sousedních státech. Pro bezpečnost silničního provozu existuje v České republice mnoho doporučení a jedním z nich dodržovat bezpečnostní vzdálenost 2 sekundy za vozidlem.¹⁰⁹ Bohužel je toto ponecháno čistě na vůli řidiče a není pro něj žádná zákonná opora. Případné stanovení pevně daného odstupu vozidel v zákoně se může zdát relativně neprogresivní, neboť v něm nelze zohlednit všechny proměnné, které mají vliv na to, jestli je takový odstup skutečně bezpečný. Vliv mají zejména faktory jako věk a fyzický stav řidiče, vlastnosti a kategorie vozidla, použité pneumatiky na vozidle, materiál povrchu vozovky a jeho stav, povětrnostní podmínky a mnoho dalších. Stanovení konkrétní hodnoty by ale mohlo vést k možnosti reálného vymáhání při nedodržení bezpečnostní vzdálenosti i bez vzniku nehody. S oporou pevně stanovené hodnoty by jistě nebyla kontrola dodržování nijak zvlášť technicky obtížná a jistě by k ní bylo možné využít stávající používané systémy, jako například zařízení pro úseková měření rychlosti, kdy je princip v podstatě stejný – přesné zaznamenání času v okamžiku, kdy je vozidlo na přesně stanoveném místě. Při zaznamenání každého projíždějícího vozidla je pak určení jejich časového odstupu snadné.

Požadavek na dodržování bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly existuje samozřejmě i v sousedních státech České republiky. Základní úprava je zde s drobnými obměnami vesměs stejná jako v našem národním právu. V České

¹⁰⁹ *BESIP* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/bezpecna-vzdalenost>

republiky je dále vyžadováno, aby řidič vozidla na 3,5 tuny nebo jízdní soupravy delší než 10 metrů ponechal mimo obec takovou vzdálenost za vozidlem, aby se případné předjíždějící vozidlo mohlo bezpečně zařadit.¹¹⁰ To stejné je vyžadováno v Německu a Polsku u vozidel, pro něž je stanoven zvláštní rychlostní limit (obdobu vozidel nad 3,5 tuny) nebo jízdní soupravy nad 7 metrů délky, při jízdě mimo zastavěné oblasti.¹¹¹ Při provozu na německých a rakouských dálnicích je navíc stanoven požadavek na odstup nejméně 50 metrů, a to konkrétně v Německu opět pro vozidla se zvláštním rychlostním limitem nebo jízdní soupravou nad 7 metrů¹¹² a v Rakousku pro vozidla větších podélných rozměrů (nákladní vozidla, autobusy).¹¹³ Na Slovensku požadavek na minimální odstup, s možností pro zařazení předjíždějících vozidel, platí pro řidiče všech vozidel.¹¹⁴

Na rozdíl od České republiky je v Rakousku a Německu stanovena jasná hranice, vztahující se na všechny řidiče, kdy je její porušení označeno za delikt. V Rakousku je tato hranice stanovena časově, kdy je jako minimální odstup mezi vozidly stanoven na 0,4 sekundy. Porušení tohoto odstupu je v Rakousku opravdu reálně sankcionováno. Konkrétní technické prostředky, jakými ke kontrole dochází, se mi zjistit nepodařilo, ale ze zkušeností mého okolí mohu říct, že rakouské kontrolní orgány jsou schopny tento odstup stanovit s přesností na setiny sekundy. Systém, který nejlépe reflektuje úroveň takového porušení je bez pochyby ten německý. Zde je vyžadováno, aby bezpečnostní odstup v každé chvíli jízdy byl nejméně jedna polovina hodnoty na tachometru vozidla.¹¹⁵ Cokoliv méně je označeno za delikt, s možností sankce v závislosti na úrovni porušení. Pokud tedy řidič jede dle tachometru rychlostí například 60 km/h, musí být odstup za jedoucím vozidlem nejméně 30 metrů. Po technické stránce možností kontroly je toto řešení složitější, protože je přímo závislé na rychlosti a krom přesného místa a zaznamenání času je tedy ještě třeba znát

¹¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

¹¹¹ *Infor* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.1997.098.0000602,ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym.html>

¹¹² *Dejure* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://dejure.org/gesetze/StVO/>

¹¹³ *Jusline* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.jusline.at/gesetz/stvo>

¹¹⁴ *Zakony pre ludi* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

¹¹⁵ *Bußgeldkatalog* [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/abstand/>

přesnou rychlost vozidla. Nicméně německý model je v praxi funkční a dodržování bezpečnostní vzdálenosti je zde na rozdíl od České republiky reálně kontrolováno.

11.3 Agresivní jízda

Za nežádoucí jednání v dopravě může být jistě označena i agresivní jízda. Ačkoliv ji zahrnují pod přestupky, je to toto jednání z tohoto pohledu obtížně uchopitelné, neboť řidič může jet agresivně i bez toho, aby spáchal nějaký konkrétně prokazatelný přestupek. Ve většině případů samozřejmě agresivní styl jízdy v nějaké porušení předpisů vyústí, například porušení rychlostních limitů nebo nebezpečné předjíždění. Zde se ale budu zabývat právě případem, kdy agresivní jízda v konkrétní přestupek nevyústí. Na toto myslí i Strategie BESIP 2021-2030, která jako rizikovou skupinu pro takovéto jednání stanovuje rizikové skupiny zejména u mladých řidičů – mužů.¹¹⁶ Jako projevy nebezpeční jízdy lze uvést zbytečné razantní brzdění nebo akcelerace, prudké změny směru například při změně jízdního pruhu, jízda blízko k limitům vozidla, kdy však nedochází ke zjevnému porušení zákona a specificky u řidičů motocyklů například jízda po zadním kole. Toto chování řidičů vychází především z jejich psychologické stránky osobnosti, a proto jsou jako riziková skupina charakterizováni právě mladí muži, kteří nejsou ještě dostatečně vyzrálí, nebo je u nich takové jednání vyvoláno touhou pro sebeurčení v jejich sociální struktuře.¹¹⁷ Co se týče možnosti sankcionování takového chování bez zjevného konkrétního porušení zákona, přichází dle zákona č. 361/2000 Sb. v úvahu pouze § 4 písm. a), kde je stanoveno, že *„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na*

¹¹⁶ BESIP [online]. [cit. 31.1.2022]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

¹¹⁷ ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0, s. 13

pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu¹¹⁸“.
Ve výše uvedeném chování lze spatřovat právě porušení požadavku na ukázněné a ohleduplné chování. Bohužel v praxi není takové chování téměř nikdy sankcionováno, zřejmě kvůli příliš obecné charakteristice a zůstává tak jednou z určitých šedých zón při vymáhání dopravního práva.

12 Výzkum v podobě řízeného rozhovoru

Jako výzkumnou metodu jsem vzhledem k prostředí, ve kterém se profesně pohybuji, zvolil formu řízeného rozhovoru. Dle mého názoru se k tématu práce hodí daleko lépe než například dotazníkové šetření, ze kterého by bylo velmi obtížné získání konkrétních pohledů na věc, v kterých se promítá vyšší míra specializace. Řízený rozhovor mi umožnil oslovit konkrétní osoby, o kterých vím, že mají s danou tematikou mnohaleté zkušenosti. Otázky byly formulovány tak, aby se v odpovědích promítl profesionální pohled na věc, ale zároveň umožnily i vyjádření subjektivního názoru člověka ovlivněného reálnou praxí. Pro potřeby byli osloveni npor. Mgr. Oldřich Rataj, zástupce vedoucího dálničního oddělení PČR Bernartice, npor. Bc. Jan Jelínek, vedoucí dálničního oddělení PČR Mirošovice, npor. Bc. Rostislav Sůva, vedoucí dopravního inspektorátu PČR Pelhřimov a Mgr. Martin Jajčišin, správní orgán oddělení přestupků města Benešov. Všichni oslovení byli dále požádáni o písemné zaznamenávání odpovědí v průběhu řízeného rozhovoru na předložený předtisk, který je součástí přílohy, čímž je ověřena autenticita získaných informací (viz. přílohy). Jmenovaní s předestřeným postupem souhlasili, za což jim děkuji. V následující části jsem zvolil postup, kdy uvádím položenou otázku a následně souhrnnou analýzu získaných poznatků od dotazovaných.

¹¹⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

Řízený rozhovor

k diplomové práci na téma „Vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky“
zpracovatel práce: Bc. Kamil Bartoň

1) Jak v obecné rovině hodnotíte celkovou efektivitu vymáhání dopravního práva v České republice?

Na základě odpovědí bylo zjištěno, že v porovnání s ostatními, zejména západními zeměmi je efektivita vymáhání dopravního práva na celkově nižší úrovni a pojí se s ní specifické problémy a její objektivní stanovení je obtížné, protože závisí na větším spektru faktorů. Jako problémy byly jmenovány obstrukční ze strany účastníků řízení a jejich případných zmocněnců, kvalita zákonů, samotné zpracování přestupků, neodpovídající (nízké) sankce, které jsou ukládány a časová náročnost. Zajímavým poznatkem je vnímání určitého odklonu od snahy potrestat viníka k pouhému ukládání pokut za účelem zisku – ve smyslu zvyšování odpovědnosti provozovatele a jeho následné sankcionování při zjištění přestupku automatizovaným systémem. Na druhou stranu jeden z dotazovaných vnímá i kladné změny, a to v možnosti vymáhat nedoplatky vzniklé neuhrazením pokut.

2) Jak hodnotíte efektivitu vymáhání dopravního práva v českém právním prostředí?

Zde mezi dotazovanými panuje shoda na tom, že v rámci českého právního prostředí je právo vymáháno na dobré až vysoké úrovni. Jako příklad je uváděn významný pokles podnětů k přezkumným řízením a obnově řízení v posledních deseti letech. Za stejné období je zde také zmiňován výrazný posun v možnosti používání různých prostředků jako například systém Eucaris a ukládání kaucí. Je zde opět zmiňován problém obstrukčních jednání ze strany podezřelých.

3) Jaké oblasti nejsou z pohledu ČR dostatečně využívány při přeshraničním vymáhání přestupků případně proč?

Zde se již stanoviska dotazovaných rozcházejí. Z pohledu správního orgánu obce je současný stav poměrně vyhovující a není k němu vážnějších výhrad. Zástupci Policie ČR uvádějí, že jako problém se jeví možnost vymáhání pouze taxativně stanovených přestupků. Ze zjištěného lze tedy dedukovat, že Česká republika přeshraniční vymáhání realizuje v poměrně uspokojivé míře.

4) Existují dle Vás dopravní přestupky v rámci celé Evropské unie, kde není přeshraniční vymáhání realizováno, ač by být mělo?

Analýzou odpovědí na danou otázku bylo obecně zjištěno, že okruh deliktních jednání, pro které je možno realizovat přeshraniční vymáhání není dostatečný. Jako deliktní jednání, pro které by bylo, při případné legislativní změně, žádoucí realizovat přeshraniční vymáhání byly jmenovány odmítnutí podrobení se vyšetření na ovlivnění alkoholem u řidiče (odběr krve, dechová zkouška) a řízení vozidla bez řidičského oprávnění. Dále obecné nebezpečné jednání v dopravě a jakákoliv příčina dopravní nehody. Jako z mého pohledu velice dobrý nápad bylo uvedeno možné přeshraniční vymáhání neuhrazených časových poplatků při užití zpoplatněné pozemní komunikace, kdy by ovšem muselo dojít k zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Prokazování by při propojení se systémem mýtných bran nepředstavovalo větší problém a za užití systému Eucaris s následným přeshraničním vymáháním mohlo přinést České republice nezanedbatelné finanční prostředky. Zde je přechod odpovědnosti na provozovatele vnímán pozitivně, neboť se jedná o přestupek s velmi nízkou společenskou škodlivostí.

5) Jednou z podstatných částí přeshraničního vymáhání přestupků je systém Eucaris. Obsahuje tento systém dostatek informací k efektivnímu šetření dopravních přestupků spáchaných zejména cizinci?

Tři ze čtyř dotazovaných uvádějí, že se systémem Eucaris běžně nepracují a v této problematice tak nemají relevantní podklady z praxe k zodpovězení otázky. O to hodnotnější je zkušenost posledního dotazovaného,

který vidí problém v nedostatečném obsahu informací v tomto systému, zejména co se týče evidence řidičských oprávnění u konkrétního řidiče. V situaci, kdy zahraniční řidič nepředloží řidičský průkaz nelze relevantně ověřit, zda je držitelem řidičského oprávnění. Toto jednání sice lze oznámit jako podezření z přestupku správnímu orgánu příslušné obce, ale již kvůli nespolehlivému zjištění nelze uložit kauci dle příslušného zákona.

6) Jedním z nástrojů vymáhání dopravního práva je možnost uložení kauce, a to podle zákona 111/1994 Sb. nebo 361/2000 Sb. Jaké atributy (výše, možný postup) kaucí by se měly více přizpůsobit současným trendům v dopravě?

U dané otázky docházejí tři dotazovaní ke konsensu, že současný obecné nastavení možnosti uložení kauce je poměrně dobré a odpovídá požadavkům. Jeden z dotazovaných uvádí konstruktivní kritiku, kdy na zkušenostech z praxe není v podstatě možné uložit kauci občanovi České republiky. Toto je založeno na tom, že podmínkou kauce je podezření, že se bude vyhýbat řízení nebo bude řízení spojeno s nepřiměřenými náklady a u takového občana před příslušným obecním úřadem neobstojí. Navrhuje přistupovat ke kauci jako prostředku pro zajištění správního řízení a uvedené podmínky ze zákona odstranit. Tímto by mohlo dojít k odstranění průtahů v řízení, protože účastníci by se již nepokoušeli o naplnění promlčecí doby a správní orgán by měl možnost kauci vrátit.

7) Je dostatečně využíván institut kauce podle zákona 361/2000 Sb.? Pokud ne, uveďte prosím, jaké jsou hlavní důvody.

Všichni dotazovaní se shodli na tom, že institut uložení kauce dle zákona č. 361/2000 Sb. není využíván dostatečně. Důvody vidí částečně v tom, že výše možných sankcí není dostatečná pro uložení takové kauce nebo z opačného pohledu je nejnižší možná kauce nastavena příliš vysoko a ty nejčastější přestupková jednání tak zůstávají bez možnosti užít tento nástroj. Hlavní důvody však spatřují v personální stránce věci, a to zejména na straně Policie ČR, kdy k ukládání kaucí nepřistupují na základě svého rozhodnutí, ať již z neznalosti dané problematiky, strachu nebo nechuti se tímto zabývat.

8) Poslední změnou zákona byla mimo jiné úprava bočního odstupu při předjíždění cyklisty. Jaký problém spatřujete ve vymahatelnosti tohoto konkrétního ustanovení?

V této otázce se všichni dotazovaní na základě svých odborných zkušeností shodli na tom, že reálná vymahatelnost v praxi je téměř nemožná. Nedovedou si za použití současného technického vybavení kontrolních orgánů představit získání relevantního důkazního prostředku, který by obstál například ve správním řízení. Vymahatelnost tohoto ustanovení si dovedou představit například při šetření dopravní nehody, kde jsou jasně dané stopy i následek, který potvrzuje porušení tohoto ustanovení. Jeden dotazovaný se však na tento problém pokusil nahlédnout z podobného úhlu jako já při jeho rozboru a z jeho vyjádření lze dedukovat, že toto ustanovení má působit jako upozornění na problém, dostat jej do povědomí široké veřejnosti a zvýšit tak bezpečnost cyklistů na silnicích.

9) U řidiče je zjištěna hodnota ovlivnění alkoholem do 0,24 ‰ a ten vypoví, že před třemi hodinami vypil jedno pivo. Jaký je prosím Váš odborný názor na věc a měl by zde být řidič sankcionován za jízdu pod vlivem alkoholu?

Zde bylo rozhovorem dosaženo poměrně zajímavých zjištění. Dva z dotazovaných taxativně uvádějí, že ano a dva, že nikoliv. V případě názorů, že by řidič měl být sankcionován, se oba dotazovaní jednoznačně opírají o nulovou toleranci alkoholu. Zde je však uvedeno jisté zmírnění, a to ve smyslu sankce, kdy by měla být uložena pouze finanční pokuta, a neměl by při takovém ovlivnění alkoholem být vysloven zákaz řízení. Dále je kritizováno odečítání 0,24 ‰ ze zjištěné hodnoty při řízení před soudem nebo správním orgánem a je navrhováno přistupovat ke každému případu individuálně, dle zjištěných okolností. Dotazovaní, kteří uvedli, že by toto sankcionováno být nemělo, podmiňují toto neexistencí dalšího důkazu, že je řidič skutečně ovlivněn a na provedení dvou zákonných dechových zkoušek. Dále je navržena možnost, aby měl policista v rámci správního uvážení možnost takovému řidiči zakázat jízdu

v časovém horizontu hodin, bez povinnosti oznámit takové jednání správnímu orgánu.

12.2 Celková interpretace výsledků řízeného rozhovoru

Cestou řízeného rozhovoru bylo zjištěno, že v obecné rovině efektivita vymáhání dopravního práva v České republice je nižší než v zemích západní Evropy, na což má vliv nedostatečná výše sankcí, kvalita zákonů, obstrukční jednání účastníků řízení a celková časová náročnost. Co se týče vymáhání dopravního práva v přímé spojitosti s českým právním prostředím, bylo zjištěno, že zde je vnímána nadprůměrná úroveň a citelné zlepšení v posledních deseti letech, kdy došlo k poklesu přezkumných řízení a obnovám řízení. Pozitivně je hodnoceno využívání systémů jako například Eucaris. V rámci oblastí, které nejsou při přeshraničním vymáhání přestupků Českou republikou dostatečně využívány, bylo zjištěno, že tento institut je v rámci možností využíván v uspokojivém rozsahu. Problém byl zjištěn v tom, že přeshraniční vymáhání je možno realizovat pouze na základě taxativně jmenovaných protiprávních jednání a dle dotazovaných zde chybí příčiny dopravních nehod, zakázané předjíždění, odmítnutí podrobení se vyšetření na ovlivnění alkoholem, jízda bez řidičského oprávnění, neuhrazení časových poplatků za užití pozemní komunikace a obecně všechna nebezpečná jednání v dopravě. V rámci systému Eucaris bylo zjištěno, že nedostatek je zde spatřován v informacích o řidičských oprávněních u konkrétní osoby, které zde chybí.

13 Shrnutí zjištěných poznatků

Diplomovou prací byly vytyčeny hlavní právní předpisy s nejvýznamnějším dopadem pro vymáhání dopravního práva v České republice, Německu, Rakousku, Slovensku, Polsku. Právní rámec byl vyčleněn i pro jednotné území Evropské unie. Dále byla stanovena a popsána hlavní nežádoucí porušení zákona v dopravě (přestupky), která jsou z hlediska evropského prostoru globálně sledována a mají zásadní vliv na bezpečnost v silničním provozu. V práci byly určeny reprezentativní příklady nástrojů pro vymáhání dopravního práva s jejich rozbohem, jako je přeshraniční vymáhání deliktů, možnost ukládání

kaucí nebo zadržení registračních značek vozidla. Z hlediska rozsahu nebylo možné provést kompletní výčet všech nástrojů nebo oprávnění k vymáhání dopravního práva, neboť se v mnoha směrech jedná o opravdu široké spektrum okruhů. Mimo jiné byly prezentovány příklady přestupků, u kterých je vymáhání poměrně problematickou záležitostí. Ve vybraných oblastech byla provedena komparace se sousedními státy České republiky, zejména kvůli možnosti vytvoření celkového obrazu o vymáhání dopravního práva ve střední Evropě a posouzení postavení České republiky v tomto ohledu. Mezi dotazovanými byl zjištěn souhlas se současným nastavením systému ukládání kaucí a jejich atribut, pouze zde bylo vytknuto, že uložení kauce občanu České republiky je velmi problematické a bylo by řešitelné pouze významnější legislativní změnou. Co se týče ukládání kauce, konkrétně podle zákona č. 361/2000 Sb., bylo zjištěno, že tento institut není dostatečně využíván, přičemž jedním z důvodů je nastavení příliš vysoké spodní hranice kauce nebo nízké hranice sankce za porušení zákona, pro které je kauce ukládána. Hlavní důvody jsou však spatřovány v personální stránce, kdy zejména policisté nemají dostatečné znalosti nebo mají strach, případně nechutí k ukládání kaucí. Nastavení fixního odstupu při předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla bylo zhodnoceno jako nevymahatelné, snad pouze v případě dopravní nehody vidí dotazovaní příležitost k prokázání takového porušení zákona. Byl zde však zjištěn názor, který poskytuje jakýsi nadhled nad věcí a hodnotí dané ustanovení jako přínos ke zvýšení všeobecného povědomí o problému bezpečnosti při předjíždění cyklisty. Při ovlivnění alkoholem u řidiče do 0,24 ‰ byly zjištěny protichůdné názory, kdy dva říkají nesankcionovat a dva sankcionovat, ale bez možnosti vyslovit zákaz řízení a s požadavkem na individuální přístup.

Při řízeném rozhovoru byly zjištěny některé poznatky, ke kterým jsem došel i během tvorby práce vlastními zjištěními. Tyto poznatky jsem v práci více rozvinul a věnoval jim větší pozornost a v konečných částech práce u nich navrhuji možná řešení. Dále byly řízeným rozhovorem zjištěny některé velmi zajímavé názory a poznatky, se kterými by bylo dále vhodné pracovat. Řízený rozhovor naplnil některé z cílů práce a v určitých oblastech poskytl odlišný pohled na věc, než ze kterého jsem k danému tématu práce přistupoval já.

13.1 Poznatky k dopravním přestupkům

V rámci dopravních přestupků byly určeny evropské i národní preference z hlediska nežádoucích jednání, které by měla být exponována, a na které by mělo být vymáhání dopravního práva ve zvýšené míře cíleno. Došlo i k určení postupů ke zjišťování a kontrole dodržování takových jednání. U těchto nežádoucích jednání se ukázalo, že každá z nich obsahuje další specifické části, které od sebe mohou být poměrně odlišné i z hlediska vymáhání a případného sankcionování. Z evropského hlediska tak srovnávání těchto přestupků/deliktů může být poměrně zavádějící, protože je srovnáváno něco, co má dáno v každém státě národním právem různé atributy a podléhá rozdílným evidencím. Jako příklady uvedu nepoužití zadržného systému u řidiče a spolujedoucího nebo rychlost jako příčina dopravní nehody oproti překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Právě v rychlosti, jako příčině dopravní nehody vidím v České republice závažný problém, protože i přes závažnější následky je tento přestupek sankcionován výrazně mírněji než porušení nejvyšší dovolené rychlosti, kdy k dopravní nehodě nedochází. U porušování nejvyšší dovolené rychlosti je třeba zmínit také daleko propracovanější systémy sousedních států, kde sankce za takové porušení daleko lépe reflektuje jeho míru, což v České republice chybí. Z hlediska vymáhání dopravního práva lze z pohledu zjištěných skutečností vyzdvihnout naši zemi v přístupu k řízení pod vlivem alkoholu, kdy je nulová tolerance bez pochyb pro bezpečnost silničního provozu žádoucí. Z globálního pohledu Česká republika ve vymáhání dopravního práva mírně zaostává za zeměmi západní Evropy. Pozitivně hodnocen může být i bodový systém a jeho nastavení v České republice, kdy se jeví jako poměrně citlivý a dobře reflektuje současné dopravní trendy. Ač je to jistě ovlivněno znalostí právního řádu, zdá se mi celková stavba českého práva ve vztahu k dopravě a možnému vymáhání poměrně dobrá, kdy i pro laika není problémem zjistit všechny potřebné informace v oblasti jeho zájmu. Naopak Rakouský systém je z mého pohledu absolutně nepřehledný a zjišťování jakékoliv informace zejména o sankcionovaných deliktech v dopravě je velmi problematické a časově náročné. Při rozboru obtížně vymahatelných přestupků bylo zjištěno, že při předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla je v Německu a Polsku taktéž stanoven

konkrétní boční odstup, ale nikde se mi nepodařilo nalézt žádnou informaci, která by byť naznačovala, že by toto bylo v praxi vymáháno a sankcionováno, případně jakým způsobem se taková kontrola realizuje. Česká republika se tak v tomto ohledu řadí po boku těchto zemí, ale jak již bylo řečeno, nový požadavek na boční odstup při předjíždění cyklisty má i jiné benefity než pouhou hrozbu sankce. Naopak v oblasti dodržování bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem má Česká republika nedostatečnou, zastaralou úpravu, a při jejím případném zlepšení by vymáhání z technického hlediska nebylo v současné době problémem a výrazným způsobem by mohlo přispět k bezpečnosti provozu. Komparací hrozících sankcí, zejména finančních, při vymáhání dopravního práva je Česká republika v regionu střední Evropy nejmírnější.

13.2 Nástroje vymáhání dopravního práva

U přeshraničního vymáhání dopravních deliktů byl popsán mechanismus a byly zjištěny přestupky/delikty při jejichž porušení lze toto realizovat. Bylo poukázáno na určité situace, kdy toto vymáhání realizovat nelze, ačkoliv by to bylo velice žádoucí a paradoxně je jejich nebezpečnost daleko větší než u některých protiprávních jednání, kde může být přeshraniční vymáhání realizováno (dopravní nehoda – neznámý pachatel). Toto potvrzují i výstupy z řízeného rozhovoru. Na základě výzkumu bylo dále zjištěno, že Česká republika užívá institut přeshraničního vymáhání v uspokojivé míře, avšak co se týče sousedních států, je zde tento institut využíván daleko častěji, o čemž jsem měl možnost se i osobně přesvědčit a Česká republika by rozhodně měla jít cestou větší aktivity v této oblasti. S přeshraničním vymáháním dopravních deliktů úzce souvisí systém Eucaris, který byl v práci představen. V souvislosti se systémem Eucaris je vzhledem k evropské legislativě Česká republika na stejné úrovni jako sousední státy a z praxe mohu potvrdit, že systém je opravdu hojně využíván a je velkým přínosem v možnostech vymáhání dopravního práva. Řízeným rozhovorem byl zjištěn nedostatek systému Eucaris, kdy nejsou u konkrétního řidiče vedena jeho jednotlivá řidičská oprávnění a v souvislosti s tímto vznikají při dopravních kontrolách pochybnosti, zda je oprávněn řídit dané vozidlo.

Jako další nástroj vymáhání dopravního práva v České republice byla popsána možnost uložení kauce, a to podle tří příslušných zákonů. Bylo zhodnoceno, že uložení kauce je v tomto ohledu velmi dobrým a účinným nástrojem. Polemika může panovat ohledně maximální výše ukládané kauce, kdy již přestává odpovídat rostoucí ekonomice a inflaci – je důležité si uvědomit, že 10 tis. Kč dnes není stejných 10 tis. Kč jako před pěti lety. Oblast kde Česká republika absolutně nevyužívá své legislativní možnosti, je ukládání kauce dle zákona č. 361/2000 Sb. Naopak ukládání kauce dle zákona č. 111/1994 Sb. je poměrně využívána, tak jak je v personálních možnostech zejména Policie ČR.

Jako nejnovější prostředek vymáhání dopravního práva bylo zmíněno oprávnění zejména pro Policii ČR a Celní správu zadržet registrační značky vozidla a požadovat úhradu dluhu, který vznikl neuhrazením předchozích finančních sankcí. Toto oprávnění je rozhodně výrazným krokem k celkovému prosazování práva v dopravě a je jistě pozitivní, že došlo k legislativnímu prosazení. Tato změna v zákoně je dobře postavena a snad bude účinně využívána. V této problematice bylo zjištěno, že základní nedostatek tvoří neexistence metodického pokynu k provádění pro Policii ČR a Celní správu, kdy by byly eliminovány určité otázky, které zákon neřeší a ve své podstatě ani řešit nemůže. Toto však vnímám jako dílčí problém, který bude v brzké době vyřešen a toto oprávnění tak bude moci být realizováno v praxi.

13.3 Naplňování dopravních strategií

Prací bylo mimo jiné zjištěno, že vývoj a směr vymáhání dopravního práva je ovlivněn dopravními strategiemi na desetileté období. Na poli národním se jedná o Strategii BESIP 2021-2030 a z hlediska Evropské unie jako celku je to Rámec politiky EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021-2030. Z analýzy těchto strategií vyplývá, že národní strategie vychází z té evropské a je s ní v přímém kontextu. V souvislosti s tímto bylo provedeno vyhodnocení strategií minulých, na které ty současné přímo navazují a současně tvoří dlouhodobý evropský plán vývoje bezpečnosti v silničním provozu, zejména ve vztahu k dopravním nehodám. Zjištěné údaje ukázaly, že co se týče strategií minulých, k jejich naplňování dochází pouze dílčím způsobem a nedaří se ze

statistického hlediska dosáhnout vytýčených cílů. Důvod není možnost určit konkrétně, ale jedná se spíše o více faktorů v různých oblastech. Důvodem může být například stanovování cílů, u kterých je evidentní již při tvorbě strategie, že se jich nepodaří dosáhnout. Zejména na národní úrovni je ze stanovených cílů cítit, že se v některých oblastech jedná pouze o vyhovění evropskému požadavku, který nakonec v Rámci České republiky zůstává pouze na papíře. Z těchto důvodů je těžko pochopitelné, že na období 2021-2030 byly těmito strategiemi stanoveny ještě daleko obtížnější cíle než ty již nenaplněné. Nicméně je pravdou, že pokud má být dosaženo velkých výsledků, je nutné stanovovat vysoké cíle. Dalším možným důvodem je, tentokrát ze strany Evropské unie, možná až úzkostný tlak na regulace v některých oblastech silniční dopravy, kde přinášejí více škody než užítku. Jako příklad lze vzít právě snaha o plošné snižování rychlostních limitů v zastavěných oblastech bez přihlídnutí k opravdové potřebě takového snížení a následnému růstu škodlivých emisí v daném místě. I přes zjištěné nedostatky je konečný výstup takový, že dlouhodobé strategie jsou přínosem jak pro vymáhání dopravního práva, tak pro bezpečnost silničního provozu a z globálního pohledu jsou nastaveny dobrým směrem i přes jejich sporné naplňování.

Ruku v ruce s naplňováním dlouhodobých dopravních strategií, potažmo s celkovým vymáháním dopravního práva jde personální situace zejména u Policie ČR, která je jedním z hlavních subjektů při prosazování práva v dopravě. Z některých částí práce tento problém vyplývá jako jedna z překážek vymáhání dopravního práva. Ukazují se zde současné problémy, které souvisí s nedostatkem policistů, zejména v přímém výkonu služby u dopravní policie a dále řekněme s nedostatečnou specializací na různá odvětví vymáhání dopravního práva. Nelze předpokládat, že například policista na dálničním oddělení bude mít naprosto ucelené znalosti a dovednosti ve vyšetřování dopravních nehod, ukládání kaucí, sociálních předpisech, manipulaci s tachografy, kontrolách technického stavu nákladních vozidel, přepravě nebezpečných látek dle ADR, problematice autobusové dopravy a trestním řízením obecně. Zde se nejedná o konečný výčet všech požadavků, kam spadá

ještě mnoho dalších dílčích úkolů. Specializace vybraných policistů na konkrétní problematiku by celkově zvýšila efektivitu vymáhání dopravního práva.

14 Návrh změn vedoucích ke zlepšení vymáhání dopravního práva

Prací bylo zjištěno poměrně velké množství problémů v různých oblastech vymáhání dopravního práva. Primární problémy byly zjištěny v přímé souvislosti s legislativní úpravou, která v mnohých případech vymáhání práva ztěžuje nebo svojí nejasnou interpretací poskytuje prostor k odlišným výkladům následně nízké efektivitě. Došlo i ke zjištění sekundárních problémů, které sice netkví přímo v legislativních úpravách, ale pokud je vymáhání dopravního práva vnímáno jako soubor aktivit, vlivů a informací, na základě kterých je realizováno, není možné tyto problémy z celku odtrhnout. V jedné práci nelze z důvodu velkého rozsahu obsáhnout celou problematiku vymáhání dopravního práva a nemohly být tedy pochopitelně stanoveny ani všechny problémy s tímto spojené. V této části navrhuji změny, které by v některých mnou zjištěných problémových okruzích mohly mít potencionální vliv na zlepšení vymáhání dopravního práva.

14.1 Přeshraniční vymáhání a systém Eucaris

Jak bylo vysvětleno, přeshraniční vymáhání lze realizovat pouze u pevně daných protiprávních jednání. Tento výčet však neobsahuje nejčastější příčinu dopravních nehod, tedy nevěnování se řízení. Obdobně je to u systému Eucaris, který lze analogicky využít pouze při řešení jednoho s deliktůvých jednání stanovených při přeshraničním vymáhání. Podstata přeshraničního vymáhání a systému Eucaris je dle mého názoru postavena velice dobře, a nemělo by tak smysl pouze rozšiřovat seznam o jednotlivá deliktůvých jednání, na základě kterých je možno realizovat přeshraniční vymáhání potažmo využívat systém Eucaris. Navrhuji tedy legislativní úpravu Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, kam by mělo být do výčtu deliktůvých jednání, dle kterých je aplikace této směrnice možná, začleněna možnost realizovat ji při jakémkoliv protiprávním jednání v dopravě, kterým byla způsobena dopravní nehoda. Toto by dle mého názoru velmi zlepšilo možnosti vymáhání dopravního práva a mohlo by být

objasněno nemalé množství dopravních nehod, jejichž viníci zůstávají do této doby bez trestu. Dále navrhuji, aby byly v systému Eucaris vedeny u řidiče jeho jednotlivá řidičská oprávnění.

14.2 Bezpečnostní vzdálenost za vozidlem

Dalším zjištěným problémem je v České republice velice obtížná možnost zjištění a praktická nevymahatelnost přestupku nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, pokud nedojde k dopravní nehodě. Konkrétně tento problém by měl být dle mého názoru daleko více exponován než dosud, protože má velký vliv na bezpečnost v silničním provozu a vznik dopravních nehod. Zde navrhuji zákonnou úpravu na základě inspirace Rakouskem nebo Německem. Základní úprava dle § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. sama o sobě problematická není a dobře vystihuje požadavek na zachování bezpečnostního odstupu, ale bylo by vhodné stanovit skutkovou podstatu přestupku s taxativně stanovenou hodnotou. Například „fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích mimo obec nezachová bezpečnostní vzdálenost za jiným vozidlem větší než 0,5 sekundy“. Zmíněná úprava by umožnila reálnou vymahatelnost a podle mého názoru by měla pozitivní dopad na snížení počtů dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

14.3 Jízda pod vlivem alkoholu do 0,24 ‰

Z hlediska vymáhání dopravního práva se v České republice jako poměrně nejasné jeví téma jízdy pod vlivem alkoholu do 0,24 ‰ a není tak zcela zřejmé, kdy v tomto případě vymáhání práva realizovat a kdy ne. Jednou z možností v této oblasti jít cestou jiných států Evropské unie, odvrátit se od nulové tolerance alkoholu v dopravě a stanovit limit na 0,5 ‰ ovlivnění alkoholem. Toto však dle mého názoru není správné řešení a neodpovídá snahám o zvyšování bezpečnosti v silničním provozu. Pokud má být zachována nulová tolerance a současně být exaktně prokazováno ovlivnění alkoholem u řidiče do 0,24 ‰, je jediné řešení, které lze navrhnout při zachování současně používaných technických prostředků. Je jím legislativní změna, kdy by byl při naměření takové hodnoty řidič povinen se podrobit odběru krve nebo moči, kde

by bylo ovlivnění jasně prokázáno. Jsem si vědom, že toto řešení je značně problematické, ať již z pohledu časového prodlení dechová zkouška/odběr krve nebo velké finanční náročnosti. Dokud nebudou dostupné technické prostředky, které by dechovou zkouškou byly schopny stanovit ovlivnění alkoholem bez chyby měření, jeví se mi toto při požadavku na nulovou toleranci alkoholu jako jediná možnost, kterou lze eliminovat určitou „šedou zónu“, při ovlivnění alkoholem do 0,24 ‰.

14.4 Návrh dalších možných změn

V souvislosti s vymáháním dopravního práva by měl být dále dle mého názoru v České republice revidován systém sankcí za dopravní přestupky. Současný stav není schopen vystihovat míru porušení zejména u překročení dovolené rychlosti, kdy je rozsah finančních sankcí poměrně úzký a neodpovídá současnému vývoji dopravy a celkové ekonomické situaci. Jako vzor by mohlo být vzato Německo, kde je tento systém velmi dobře propracovaný a je poměrně přesně schopen vystihnout míru provinění.

V rámci ukládání kaucí, zejména dle zákona č. 361/2000 Sb., by měl být kladen větší tlak na využívání tohoto institutu. V současné době i přes dobré legislativní zpracování není využíván z globálního hlediska téměř vůbec a v mnoha případech umožňuje, zejména zahraničním řidičům, vyhnout se postihu za porušení zákona. Zde musí změna nastat v nastavení kontrolních orgánů a lepším určení jejich priorit. Při ukládání kauce dle zákona č. 111/1994 Sb. navrhuji růst maximální možné výše kauce alespoň o 50 %, kdy by tak byly lépe reflektovány současné ekonomické možnosti dopravců a pocitovaly takovou kaucí jako možnou citelnou újmu za porušení.

Jedním z hlavních subjektů při vymáhání dopravního práva je Policie ČR. Zde je třeba v tomto ohledu zvýšit efektivitu při vymáhání, a to lepší specializací na jednotlivá odvětví při vymáhání dopravního práva. Řešením je tvorba týmů policistů, které se budou specializovat například na ukládání kaucí, kontrolu sociálních předpisů a podobně. Tvorba takových týmů je v současné době sice

realizována, ale vzhledem k personální situaci se týká pouze malého množství útvarů, které se přímo zabývají vymáháním dopravního práva.

Celkový obraz o efektivitě vymáhání dopravního práva je získáván hlavně ze statisticky evidovaných údajů. Na základě tohoto obrazu pak dále určován směr, kterým se bude vymáhání dopravního práva jak v Evropě, tak České republice ubírat. Při tvorbě práce byly v této oblasti zjištěny poměrně značné nedostatky, kdy jednotlivé subjekty, jako Ministerstvo dopravy ČR nebo Policie ČR, vedou své vlastní statistiky, které si ve výsledku neodpovídají, a nelze pak získat ucelenou informaci. Dále potom členění statistických údajů, kdy je jedno nebezpečné jednání statisticky rozděleno do dvou různých odvětví, kdy se ve výsledku u jednoho z nich údaje naprosto ztrácejí v jiné množině (pásky řidič / pásky spolujedoucí). Zde je navrhovanou změnou revize a následně logické členění jednotlivých přestupků, přičemž by statistika měla být vedena centrálně jedním subjektem. Na základě tohoto poté lze odpovědně stanovit budoucí směry vymáhání dopravního práva.

15 Další možný směr výzkumu

Další možný směr výzkumu by mohl být směřován na využívání technických prostředků při zaznamenávání dopravních přestupků Policií ČR a následného použití jako důkazního materiálu při vymáhání dopravního práva. Aby byl okruh blíže charakterizován, mohlo by se jednat například o zaznamenávání překročení dovolené rychlosti, zjišťování ovlivnění alkoholem při dechové zkoušce nebo právě kontrola dodržování bezpečnostního odstupu vozidel v případě vhodných legislativních změn. Ačkoliv je v současné době technické vybavení Policie ČR na poměrně dobré úrovni, je třeba neustrnout v současném stavu a mít určitý výhled do budoucna. V případě skryté kontroly překračování dovolené rychlosti, jak již bylo uvedeno, je v současné době využíván systém RAMER 10C, který je oproti dříve používaným systémům velkým krokem vpřed, ale vzhledem k rozvoji výpočetní a záznamové techniky obecně, by mohly být vhodným výzkumem určeny další nové technické možnosti. Co se týče zjišťování ovlivnění řidiče alkoholem při dechové zkoušce, bylo by vhodné vést výzkum směrem ke zjištění, zda je dostupný analyzátor bez

chybovosti měření a zda je již používán jinou bezpečnostní složkou v Evropě, případně s jakými výsledky. U bezpečnostního odstupu vozidel, by mohlo být například prozkoumáno, jaké nastavení legislativního systému je vhodnější, zda směrem k měření času, vzdálenosti nebo v kombinaci. Do výzkumu zařadit i reálné technické možnosti měření takového odstupu a citlivě přizpůsobit danou legislativu.

16 Závěr

Naplnění cílů práce bylo provedeno analýzou problematiky vymáhání dopravního práva, kde byly zjištěny legislativní úpravy, které zde mají zásadní vliv, a to zejména v rámci České republiky, Německa, Rakouska, Slovenska, Polska a Evropské unie. Dále byly charakterizovány dlouhodobé politické cíle, které velkou měrou ovlivňují vymáhání dopravního práva, kde bylo za užití analýzy a dedukce zjištěno, že nedochází k jejich naplňování. Došlo ke stanovení deliktů, u kterých je vymáhání exponováno na evropské i národní. Tyto delikty byly následně analyzovány na národní úrovni, přičemž byly za užití indukce a dedukce stanoveny některé způsoby jejich vymáhání a problémy s tím spojené. Poté byly tyto delikty podrobeny v některých ohledech komparaci v mezinárodním měřítku. Byly stanoveny, charakterizovány a analyzovány podstatné nástroje vymáhání dopravního práva, jako přeshraniční vymáhání dopravních deliktů, ukládání kaucí a oprávnění požadovat uhrazení vzniklého nedoplatku bylo zde upozorněno na problémy, které s tímto souvisí. Praktický výzkum byl založen na metodě řízeného rozhovoru s odborníky, kteří se ve svém profesním životě zabývají především vymáháním dopravního práva a přestupky v dopravě. Řízeným rozhovorem byly potvrzeny některé problematice výše uvedené okruhy, které jsem zjistil i při vlastním šetření. Jedná se zejména o přeshraniční vymáhání, ukládání kaucí dle zákona 361/2000 Sb., jízda pod vlivem alkoholu do 0,24 ‰, systém Eucaris a předjíždění cyklistů s fixním bočním odstupem. Zjištěné poznatky a obtíže spojené s vymáháním dopravního práva byly v konečných částech práce shrnuty a u vybraných problémů bylo navrženo jejich možné řešení.

V rámci naplnění cílů práce v souvislosti s mezinárodní komparací se sousedními státy jsem došel k souhrnným výsledkům, že Česká republika z hlediska vymáhání dopravního práva, uspokojivě využívá institut přeshraničního vymáhání přestupků a nedostatečně ukládání kaucí. Nedostatky byly zjištěny v ukládaných sankcích, zejména co se týče výše (finanční) a jejich nedostatečnému vystižení míry provinění (odstupňování sankcí za překročení rychlostních limitů). Některá jednání jako dodržení bezpečnostní vzdálenosti jsou sankcionována, až když dojde k nežádoucím následkům a u některých vznikají kolize práva s nedostatečnou metodikou a technickými prostředky, jako u řízení pod vlivem alkoholu do 0,24 ‰. Zjištění, která lze hodnotit jako pozitivní, jsou přehlednost českého právního systému v rámci silniční dopravy, využívání a transparentnost bodového systému, celková rozmanitost nástrojů použitelných k vymáhání dopravního práva a s drobnými výhradami i dobrá provázanost českého právního systému s tím evropským.

Na základě zjištěných nedostatků navrhuji výše charakterizované legislativní úpravy v rámci Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, ve smyslu možnosti realizovat přeshraniční vymáhání při jakémkoliv protiprávním jednání v dopravě, kterým byla způsobena dopravní nehoda. Dále navrhuji zvýšení tlaku na ukládání kaucí dle zákona č. 361/2000 Sb. a stanovení fixní hodnoty v rámci bezpečnostní vzdálenosti za jiným vozidlem. V zákoně č. 111/1994 Sb. navrhuji zvýšení maximální možné výše kauce alespoň o 50 %. Mimo legislativní rámec v některých oblastech navrhuji zkvalitnění metodického vedení Policie ČR, posílení personálních stavů, zlepšení specializace policistů na jednotlivé okruhy vymáhání dopravního práva a zkvalitnění technických prostředků ke zjištění ovlivnění alkoholem. Těmito navrhovanými úpravami bylo dosaženo posledního cíle práce.

V rámci celé práce jsem zjištěné poznatky srovnával s vlastními zkušenostmi z praxe a tímto práci obohatit. V mnoha případech se jistě jednalo o subjektivně zabarvený pohled na věc, ale od toho se nikdy nelze zcela oprostit. Cílem tohoto bylo ukázat, že ne vždy je realizace práva taková, jak si ji možná zákonodárce při její tvorbě představoval a vyskytují se při tom problémy, které bez praktické aplikace práva nelze předpovídat. Jak již bylo řečeno, vymáhání

dopravního práva je velice široké téma, které lze uchopit mnoha různými způsoby a nahlížet na něj z mnoha různých úhlů pohledu, od oprávnění policie nebo správních orgánů, přes legislativní nástroje, až po dokazování, bez kterého vymáhání nelze realizovat. Každý z těchto pohledů obsahuje více informací, než které je možné v jedné diplomové práci zpracovat, a proto jsem volil jakýsi průřez celým tématem, kdy se však nemohu ani dotknout všech okruhů, které vymáhání dopravního práva obsahuje. Tvorba práce mi poměrně značným způsobem rozšířila znalosti a vědomosti v daném tématu, které mi budou ku prospěchu, zejména v mém profesním životě.

17 Seznam použité literatury

Knihy

- ❖ ANDRES, Josef et al. *Hlubková analýza dopravních nehod* (Metodika uplatnění výsledků výzkumu), 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2009. ISBN 978-80-86502-99-1
- ❖ ANDRES, Josef et al. *Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod*. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001.
- ❖ ARNOLDOVÁ, Anna et al. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: 2013
- ❖ BARTOŇ, Kamil. *Dopravní nehody nákladních vozidel*. Praha, 2020. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostně právní, Katedra policejních činností. Vedoucí práce pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.
- ❖ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.
- ❖ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-24-x.
- ❖ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.
- ❖ PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.
- ❖ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- ❖ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.
- ❖ ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Pardubice: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0
- ❖ ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0

- ❖ WINKELBAUER, Martin et al. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburg: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-15252-8.

Právní normy aj.

- ❖ Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960)
- ❖ Deutschland Straßenverkehrs-ordnung, Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021
- ❖ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, *o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 v posledním znění*
- ❖ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/2144), *o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu v posledním znění*
- ❖ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 30. 6. 2014, sp. zn. 4 Tdo 765/2014
- ❖ Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, *o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu*
- ❖ Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU, *o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu*
- ❖ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- ❖ Vyhláška č. 294/2015 Sb., *kteou se provádějí pravidla na pozemních komunikacích*
- ❖ Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích v posledním znění*
- ❖ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník v posledním znění*

- ❖ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v posledním znění
- ❖ Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád
- ❖ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- ❖ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
- ❖ Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v posledním znění
- ❖ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- ❖ Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii ve znění pozdějších předpisů
- ❖ Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premavke a o zmene a doplneni niektorých zákonov

Webové stránky a elektronické zdroje

- ❖ ADAS [online]. Dostupné z <http://www.adas.upol.cz/>
- ❖ Aktuálně.cz [online]. Dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/>
- ❖ An official EU website. [online]. Dostupné z: <https://www.ec.europa.eu/>
- ❖ BESIP [online]. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/>
- ❖ Bußgeldkatalog [online]. Dostupné z <https://www.bussgeldkatalog.org/>
- ❖ Centrum dopravního výzkumu [online]. Dostupné z <https://www.cdv.cz/>
- ❖ Centrum služeb pro silniční dopravu [online]. Dostupné z <https://www.cspds.cz/>
- ❖ České dálnice [online]. Dostupné z <http://www.ceskedalnice.cz/>
- ❖ Český statistický úřad [online]. Dostupné z <http://www.czso.cz/>
- ❖ Databáze strategií [online]. Dostupné z <https://www.databaze-strategie.cz/>
- ❖ Dejure.org [online]. Dostupné z <https://dejure.org/>
- ❖ Digitální knihovna VUT v Brně [online]. Dostupné z <https://dspace.vutbr.cz/>
- ❖ European Parliament [online]. Dostupné z <http://www.europarl.europa.eu/>
- ❖ European commission [online]. Dostupné z <https://ec.europa.eu/>
- ❖ EUR-Lex.europa.eu [online]. Dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/>
- ❖ E15.cz [online]. Dostupné z <https://www.e15.cz/>
- ❖ INFOR [online]. Dostupné z <https://www.infor.pl/>
- ❖ Internetowy System Aktów Prawnych [online]. Dostupné z <https://isap.sejm.gov.pl/>

- ❖ *International Traffic Safety Data and Analysis Group* [online]. Dostupné z <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>
- ❖ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Dostupné z <https://www.mdcr.cz/>
- ❖ *Ministerstvo vnitra ČR* [online]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/>
- ❖ *Ministerstvo vnitra Slovenskej republiky* [online]. Dostupné z <https://www.minv.sk/>
- ❖ *Napivosrozumem.cz* [online]. Dostupné z <https://napivosrozumem.cz/>
- ❖ *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Dostupné z <https://www.czrso.cz/>
- ❖ *Národní síť Zdravých měst* [online]. Dostupné z https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/nsbsp_2020_vc_ap_final.pdf
- ❖ *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. Dostupné z <https://www.czrso.cz/>
- ❖ *Pijsrozumem.cz* [online]. Dostupné z <https://www.pijsrozumem.cz/>
- ❖ *Policie České republiky* [online]. Dostupné z <https://www.policie.cz/>
- ❖ *RAMET* [online]. Dostupné z <https://www.ramet.as/>
- ❖ *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. Dostupné z <https://www.rsd.cz/>
- ❖ *UAMK* [online]. Dostupné z <https://uamk.cz/>
- ❖ *Zákony pro lidi.cz* [online]. Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/>
- ❖ *Zákony pre ľudí.sk* [online]. Dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/>
- ❖ *Zelená vlna* [online]. Dostupné z <https://www.zelenavlna.cz/>
- ❖ *1.5m* [online]. Dostupné z <https://www.jedenapulmetru.cz/>

18 Seznam tabulek

Tabulka 1- Počet přestupků v dopravě dle zákona 2020	18
Tabulka 2 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách 2012-2021 ČR.....	27
Tabulka 3 - Počet usmrcených osob při dopravních nehodách 2012-2021 EU.....	31
Tabulka 4 - Rychlost jako příčina dopravní nehody 2016-2020 ČR	36
Tabulka 5 - Překročení rychlostního limitu 2019-2021 ČR	38
Tabulka 6 - Nepoužití bezpečnostního pásu řidičem 2019-2021 ČR	42
Tabulka 7- Dopravní nehody pod vlivem alkoholu 2016-2020 ČR	48
Tabulka 8 - Ovlivnění řidiče alkoholem nebo OPL ČR 2019-2021	51
Tabulka 9 - Nevěnování se řízení jako příčina dopravních nehod ČR 2016-2020	56
Tabulka 10 - Hovorové nebo záznamové zařízení za jízdy ČR 2019-2020.....	58
Tabulka 11 - Bodové hodnocení vybraných deliktů ČR, D, PL.....	67
Tabulka 12 - Finanční sankce za porušení rychlosti ČR, D, A, SK, PL	71
Tabulka 13 - Finanční sankce za neužití bezp. pásů – řidič, ČR, D, A, SK, PL.....	73
Tabulka 14 - Tolerance alkoholu u řidiče vozidla ČR, D, A, SK, PL	74
Tabulka 15 - Sankce, hovorové zařízení držené řidičem ČR, D, A, SK, PL	77
Tabulka 16 - Počet kaucí dle z č. 361/2000 Sb. 2016-2020 ČR.....	81

19 Seznam grafů

Graf 1 - Porušení zákona v dopravě ČR 2020	18
--	----

20 Seznam příloh

Příloha 1 – Řízený rozhovor, npor. Bc. Jan Jelínek	116
Příloha 2 – Řízený rozhovor, Mgr. Martin Jajčišin.....	118
Příloha 3 – Řízený rozhovor, npor. Bc. Rostislav Sůva.....	120
Příloha 4 - Řízený rozhovor, npor. Mgr. Oldřich Rataj.....	122

Příloha 1 – Řízený rozhovor, npor. Bc. Jan Jelínek

Řízený rozhovor

k diplomové práci na téma „Vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky“
zpracovatel práce: Bc. Kamil Bartoň

jméno a příjmení dotazovaného:

JAN JELÍNEK

Jak v obecné rovině hodnotíte celkovou efektivitu vymáhání dopravního práva v České republice?

ZOHLED A VYMAHÁNÍ PRÁVA JE ČASTO ZARÍŠTOVÁNO AUTOMATIČELMI PROSTREDEKY A
VŮLEDNĚ PŘENESENIŇ ODPŮVEDNOSTI ŘÍDICE NA PROVOZATELE (OZL. ODPŮVEDNOST).
V PŘÍPADE JAVŮNÝCH PORŮSENÍ BEZIT (RYCHLOST, JĚTA NA ČERVENODI APD.)
SISTĚM REZIGNOVAL NA HLEDÁNÍ A TRESTÁNÍ SKUTEČNĚHO PACHATELE
A SPOKOJÍ SE S VYBĚREM SVĚTY OD PROVOZATELE. JĚK JE
JASNÝ ZVŮŠIT PŘÍSEM OZCE ALE NESSEIT SI LÍSTI, ŽDA SE ZVŮŠIL
I BEZPEČNOST O A SILNICIŇ.

Jak hodnotíte efektivitu vymáhání dopravního práva v českém právním prostředí?

ZA POSLEDNICH OCA ROLET JEDNOZNAČNĚ ELADNÝ POSUN, MOŽNOST
DOTRAOAT SE DO REG. JINÝCH STATŮ (BUCARIS), MOŽNOST OULIŇANÍ
ELUCI JAKO ZARŮE & ZALISTĚNÍ SPR. ŘÍZENÍ.

Jaké oblasti nejsou z pohledu ČR dostatečně využívány při přeshraničním vymáhání přestupků
případně proč?

- MOŽNOST PŘĚSHRANIČNÍHO VYMAHÁNÍ OMEZENÁ NA PEVNĚ DANE
PŘE JEDNÁNÍ
- DENÍ ZAVEDENÁ OZIBETIVNÍ ODPŮVEDNOST U ZÁĚ. Č. 13/1997 SB, ŽIT
SE NEVEDÁ O VYKOČENĚ DOPRAVNÍ PR. V PŘÍPADE ZALŮIČNÝCH PORŮSENÍ
JE CÍL JAVŮNÝ PŘÍSEM DO STATŮI RĚLNĚM. SPOLČEČENĚ NEBEZPEČNOST
TĚCHTO PR JE VÍČE, PRŮC V TAKTO PŘÍPADE NEPŘENĚŠT
ODPŮVEDNOST NA PROVOZATELE VODILA ?

Existují dle Vás dopravní přestupky v rámci celé Evropské unie, kde není přeshraniční vymáhání
realizováno, ač by být mělo?

- VYMAHÁNÍ JE REALIZOVÁNO U PR, KTERĚ ZAKONODARCE PAMĚŇVAL
AA PAVĚNÁ PORŮSENÍ, ZAMĚŘENĚ SE JEDNÁ DOUZE O NEBEZPEČÍ.
ŠLO BY ŽITIT VĚŘ. O PŘEDVÍDĚNÍ, VLIŇDĚNÍ NA ŽEL. PŘEBĚDY,
APD.
- NIMO TOTR. PŘESTUPKŮ MĚ NĚPADA ZAVEDENÍ OZL. ODPŮVEDNOSTI
ZA LÍPDU BEZ ZALŮIČNÝCH PORŮSENÍ - VZHLĚDEKY Ě
SISTĚMŮM ŽATŮNÝCH ŽEAV BY ŽILA JEDNODUCHÁ DOUUMENTACE
A PAVĚNOST TĚCHTO PORŮSENÍ NEUÍ VYSOČĚ, TĚD ŽOMĚHAT
SE TOTLAT ĚO ČESTOU ODPŮVEDNOSTI PROVOZATELE.

Jednou z podstatných částí přeshraničního vymáhání přestupků je systém Eucaris. Obsahuje tento systém dostatek informací k efektivnímu šetření dopravních přestupků spáchaných zejména cizinci?

- ČASTÝ ÚPADEK U ŘIDIČŮ, RESP. U UČELENÝM ŘIDIČSKÝM OPRAVNĚNÍM. U CIZINCE NA MÍSTĚ KONTROLY TOTO NELZE OVĚŘIT ⇒ CIZINCE BEZ RP LZE ORMAHIT, ALE BEZ KLOUBŮ KAUCE, NEBOŤ TOTO NELZE SPOLKHLIVĚ ZVĚŘIT

Jedním z nástrojů vymáhání dopravního práva je možnost uložení kauce, a to podle zákona 111/1994 Sb. nebo 361/2000 Sb. Jaké atributy (výše, možný postup) kaucí by se měly více přizpůsobit současným trendům v dopravě?

- PRÁVNÍ ÚPRAVA KAUCE, ABY BYL PŘEDVĚZEN, ŽE SE PŘESTUPCE BUDE UTHÁBAT ŘÍZENÍ NEBO ŽE SE SPÁČE S NEPŘIMĚRĚNÝMI NÁKLADY...
- V PŘÍPADĚ ŘIDIČŮ Z ČR TĚŽKO POKRITELNĚ, SAMOTNĚ ZVĚŘENÍ, ŽE JE OS. BYTEM NA MĚSTĚ NEOSTAVUJE ⇒ TROUŠ KAUCI NECHÁPAT JAKO PROSTŘEDEK K ZAJIŠTĚNÍ SPR. ŘÍZENÍ, OSTATNĚ ZE ZÁKONA TOTO PŘEMĚNĚNÍ, ŽE ŠLO BYŤ K ODSTRANĚNÍ, PROTÁHU VE SPR. ŘÍZENÍ (SVAHA ÚČASTNÍKŮ O PROMĚNĚ RP) A SPR. ORGÁNŮ MA' VĚDY MOŽNOST KAUCI VRAŤIT.

Je dostatečně využíván institut kauce podle zákona 361/2000 Sb.? Pokud ne, uveďte prosím, jaké jsou hlavní důvody.

- SPOUŠI HRANICE JE USTAVĚNA PŘÍLIŠ VYSOKO, BĚŽNĚ TŘI - NĚKDY PŘEBĚHOVĚNÍ RYCHLOSTI, STANÍ NA ŽALUŽNÍCH APOD. NELZE TADĚTO PŘESIT.
 - ČÁSTI TŘO, EDY U SEBE VARNEC NEMÁ RP - JE EDE PŘEDVĚZEN, ŽE NEVLASTNÍ TŘO, ALE NELZE OVĚŘIT, TEDY ORMAHŮME SPR. ORGÁNŮM, ALE NEJSME SCHOPNI ULOŽIT KAUCI (SP. ORGÁNŮM SE VYDÁVĚ NEVĚŘÍ, ŽE TOTO KAUCI UVRÁTÍ).
- Poslední změnou zákona bylo mimo jiné upraven boční odstup při předjíždění cyklisty. Jaký problém spatřujete ve vymahatelnosti tohoto konkrétního ustanovení?
- ZÁKON STANOVUJE MIN. BOČNÍ ODSŮP, NEDOVĚRA SI PŘEDPRAVIT, JAKÝM ZPŮSOBEM TOTO POKRATĚLNĚ DOKUMENTOVAT TRO PŘEDSÍ ZOBRAZENÍ. SOUČASNĚ TĚCH. PŘOSTŘEDKY (KAMERY, FOTOAPARÁTŮV) VĚŘÍ, ŽE ŠLO O DOM, ŽE BYL BOČNÍ ODSŮP NĚŠÍ.

U řidiče je zjištěna hodnota ovlivnění alkoholem do 0,24 ‰ a ten vypoví, že před třemi hodinami vypil jedno pivo. Jaký je prosím Váš odborný názor na věc a měl by zde být řidič sankcionován za jízdu pod vlivem alkoholu?

- SANKCIONOVÁN VŘÍTE ANO. HŮDINA ALKO V ČR JE STANOVĚNA NA 0 ‰, BĚŽNÍ PŮSTUP SPR. ORGÁNŮ I SODUŮ JR, ŽE SE OD ZAJIŠTĚNÍ HODNOTY ALKO OČEČITĚ TĚV. BIOLOGICKĚA HŮDINA 0,24 ‰. JEŠI ŽIVŠNĚ OČEČITĚ, JE NESMÝSL, ŽE PŮVŮ ČLOVĚĚ MA' NULOVOU HŮDINU ALKOHOLU, TEDY JE POTŘEBA DŮVO PŘESIT INDIVIDUÁLNĚ PŘÍPAD O PŘÍPAD.

Příloha 2 – Řízený rozhovor, Mgr. Martin Jajčišin

Řízený rozhovor

k diplomové práci na téma „Vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky“

zpracovatel práce: Bc. Kamil Bartoň

jméno a příjmení dotazovaného: Martin Jajčišin

Jak v obecné rovině hodnotíte celkovou efektivitu vymáhání dopravního dopravního práva v České republice?

Efektivita vymáhání dopravního práva závisí na více faktorech, celá řada faktorů, zejména pak se specifickými a precizními zpracováními přestupků, zejména celá řada se částečně týká a musí se vypracovávat s ohledem na obecního jednatel se stejnými úkoly a jejich zkoordinací.

Jak hodnotíte efektivitu vymáhání dopravního práva v českém právním prostředí?

Je to velmi vysoká, zejména pak v oblasti postavení zákonů a jejich aplikací na praxi.

Jaké oblasti nejsou z pohledu ČR dostatečně využívány při přeshraničním vymáhání přestupků případně proč?

Je málo možností je nezúčastní se dotací j.c.

Existují dle Vás dopravní přestupky v rámci celé Evropské unie, kde není přeshraniční vymáhání realizováno, ač by být mělo?

Dle mého názoru, kde nejsou přestupky v rámci států s odlišnými orientacemi, například a celkové ležícího nepřehlednosti s celkem, kde a řízení není, bez žádného specifického.

Jednou z podstatných částí přeshraničního vymáhání přestupků je systém Eucaris. Obsahuje tento systém dostatek informací k efektivnímu šetření dopravních přestupků spáchaných zejména cizinci?

Jednou z hlavních výhod je možnost měření, takže se k této otázce nemohu vyjádřit.

Jedním z nástrojů vymáhání dopravního práva je možnost uložení kauce, a to podle zákona 111/1994 Sb. nebo 361/2000 Sb. Jaké atributy (výše, možný postup) kaucí by se měly více přizpůsobit současným trendům v dopravě?

Doplním, že systém možnosti ukládat kauci, zejména její výši upravem v průběhu řízení se zlepšuje.

Je dostatečně využíván institut kauce podle zákona 361/2000 Sb.? Pokud ne, uveďte prosím, jaké jsou hlavní důvody.

Dle mého názoru není policejním orgánem využíván dostatečně a to hlavně z důvodu jeho neúčinnosti nebo neochoty s jeho využitím.

Poslední změnou zákona bylo mimo jiné upraven boční odstup při předjíždění cyklisty. Jaký problém spatřujete ve vymahatelnosti tohoto konkrétního ustanovení?

Problém spatřuji především v profesorní době přeškrtnutí a to je bezpochybně pro zjištění, že měřiče v předním zrcátku.

U řidiče je zjištěna hodnota ovlivnění alkoholem do 0,24 ‰ a ten vypoví, že před třemi hodinami vypil jedno pivo. Jaký je prosím Váš odborný názor na věc a měl by zde být řidič sankcionován za jízdu pod vlivem alkoholu?

Pokud jsou při měření hodnoty do 0,24 ‰ a není k dispozici žádný jiný důkaz, mimo výsledek naměřeného řidiče o předtím pití, pak by měl být sankcionován dle mého názoru neměl.

Příloha 3 – Řízený rozhovor, npor. Bc. Rostislav Sůva

Řízený rozhovor

k diplomové práci na téma „Vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky“
zpracovatel práce: Bc. Kamil Bartoň

jméno a příjmení dotazovaného:

Bc. ROSTISLAV SŮVA

Jak v obecné rovině hodnotíte celkovou efektivitu vymáhání dopravního dopravního práva v České republice?

CELKOVÁ EFEKTIVITA VYMAHÁNÍ DOPRAVNÍHO PRÁVA V ČR JE NEJEDNĚRNĚ
HODNĚ MEŽ V ZÁPADNÍCH ZEMÍCH. DŮVODEM JE SLOŽITOST A ČASOVÁ
NÁROČNOST PRAVEDNÁNÍ PŘESTUPKŮ PŘED SPRÁVNÍMI ORGÁNY MĚST
A OBCÍ, KTERÉ V MNOHA PŘÍPADECH KONÁ DANKOU TAD ÚROVNĚ
MOŽNOSTI K UPŘÍZENÍ PŘESTUPKU NA MÍSTĚ POLICISTOU.

Jak hodnotíte efektivitu vymáhání dopravního práva v českém právním prostředí?

Z PŮHLEDU POLICISTY, JAKO SPRÁVNÍHO ORGÁNU 1. STUPNĚ,
JE EFEKTIVITA VYMAHÁNÍ DOPRAVNÍHO PRÁVA V ČR DOBRÁ.
V HORIZONTU OKA 10 LET NÁROČNĚ POKLESL POČET PODNĚTŮ
K PŘEDKUMNĚMU ŘÍZENÍ A OBNOVĚ ŘÍZENÍ.

Jaké oblasti nejsou z pohledu ČR dostatečně využívány při přeshraničním vymáhání přestupků případně proč?

VZHLADEM K TOMU, ŽE VĚTŠINA PŘESTUPKŮ S CIZINCI JE
ŘEŠENA PŘÍMO NA MÍSTĚ, NEDOKÁŽI TUTO OBLAST OBJEKTIVNĚ
ZHODNOTIT. NÁSLEDNĚ VYMAHÁNÍ PŘESTUPKŮ CIZINCŮ JE
NA SPRÁVNÍCH ORGÁNECH OBCÍ A MĚST.

Existují dle Vás dopravní přestupky v rámci celé Evropské unie, kde není přeshraniční vymáhání realizováno, ač by být mělo?

ANO. JE TO ŠETŘENÍ VE VĚCI PŘESTUPKŮ VEDOUcí KE ZJIŠTĚNÍ
ZACHÁTELE NAPŘ. U DOPRAVNÍ NEHODY. TO ZNAČENÁ PROVEDENÍ
VÝPOVĚDÍ ZODPĚŘELÝCH A POŠKOZENÝCH OSOB A SUBJEKTŮ.

Jednou z podstatných částí přeshraničního vymáhání přestupků je systém Eucaris. Obsahuje tento systém dostatek informací k efektivnímu šetření dopravních přestupků spáchaných zejména cizinci?

S FUNKCÍ A MOŽNOSTMI VYUŽITÍ SYSTÉMU JSOU POLICISTÉ
KÁDMĚ SEZNÁMENI. MOHMĚ S OHLEDEM NA UZRACÍ
ÚTVARU NEMÍ PŘILÍŠ VYUŽÍVANÍ.

Jedním z nástrojů vymáhání dopravního práva je možnost uložení kauce, a to podle zákona 111/1994 Sb. nebo 361/2000 Sb. Jaké atributy (výše, možný postup) kaucí by se měly více přizpůsobit současným trendům v dopravě?

SYSTÉM KAUCÍ JE DOBRÝ A DLE MÉHO NÁZORU VHODNĚ
VYUŽÍVANÝ POLICISTY.

Je dostatečně využíván institut kauce podle zákona 361/2000 Sb.? Pokud ne, uveďte prosím, jaké jsou hlavní důvody.

NE, V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ. ZÁKON V MNOHA PŘÍPÁDECH
STANOVÍ PŘILÍŠ NÍZKÉ SANKCE, KTERÉ NEVMOŽŇUJÍ
VYUŽÍT INSTITUT KAUCÍ V PLNĚM ROZSAHU. KAUCE, TOLEDO JE
JI MOŽNĚ ULOŽIT, EZELA STRÁCI SVŮJ ÚČEL.

Poslední změnou zákona bylo mimo jiné upraven boční odstup při předjíždění cyklisty. Jaký problém spatřujete ve vymahatelnosti tohoto konkrétního ustanovení?

TATO NOVELIZACE JE PRAKTICKY NEVMAHATELNÁ. O JISTĚ
FORMĚ VMAHATELNOSTI LZE UVÁŽOVAT PŘI POKUMENTACI
DOPRAVNÍCH NEHOD, KDY JE MOŽNĚ POKUMENTOVAT STOPY,
PODPORUJÍCÍ NEBO VYLUCUJÍCÍ PŮRŠENÍ TOHOTO USTANOVENÍ.

U řidiče je zjištěna hodnota ovlivnění alkoholem do 0,24 ‰ a ten vypoví, že před třemi hodinami vypil jedno pivo. Jaký je prosím Váš odborný názor na věc a měl by zde být řidič sankcionován za jízdu pod vlivem alkoholu?

NE, V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ. POLICISTA BY MĚL MÍT
V RÁMCU SPRÁVNÍHO UVÁŽENÍ MOŽNOST ZAKÁZAT JÍZDU
V ŘÁDU HODIN, BEZ NUTNOSTI OZNÁMIT VĚC SPRÁVNÍMU
ORGÁNU.

Příloha 4 - Řízený rozhovor, npor. Mgr. Oldřich Rataj

Řízený rozhovor

k diplomové práci na téma „Vymáhání dopravního práva – dopravní přestupky“
zpracovatel práce: Bc. Kamil Bartoň

jméno a příjmení dotazovaného: OLDŘICH RATAJ

Jak v obecné rovině hodnotíte celkovou efektivitu vymáhání dopravního dopravního práva v České republice?

Vymáhání dopravního práva je v ČR problematické. Na jedné straně nejednotné řízení, nerozšíření se na nové postupy, úřední osoby špatně placené a málo povinnosti a dlouhé soudní řízení, často i s opakovanými soudy. Na druhé straně vidím aspekty částečně úspěšné a pokud se týká řízení a dohledu, nastupuje jako je například například například například například PŘE a CS a v neposlední řadě i "málo lidí" kteří se mají postarat o vymáhání.

Jak hodnotíte efektivitu vymáhání dopravního práva v českém právním prostředí?

Celková efektivita je na úrovni nízké, jelikož z celkového množství vyšetřovaných přestupků je jen malá část postavena. Bohužel vidím v rámci řízení a soudního řízení, kde je dostatečně široce cílený přístup, pokud se má řízení "klidit", aby se postupy zlepšily a aby se tímto způsobem přes nějaký minimální nedostatek postaven. Bohužel vidím se jedná o některé oblasti vyšetřování v rámci dopravního práva.

Jaké oblasti nejsou z pohledu ČR dostatečně využívány při přeshraničním vymáhání přestupků případně proč?

z hlediska problematiky má minimální znalosti a zkušenosti, proto mi snad nepohodě jen kvůli nějakému vyšetřování jedním a možná nějakým způsobem neúspěšně jedním. Bohužel, například, agresivní chování některých lidí. Co se týká formy vyšetřování, tak vidím nedostatek v některých postupech a vyšetřování v rámci a celkově stále na úrovni řízení.

Existují dle Vás dopravní přestupky v rámci celé Evropské unie, kde není přeshraniční vymáhání realizováno, ač by být mělo?

Odpověď viz. výše.

