

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

JIŘÍ ŠPAČEK

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Automatizované technické prostředky
v České republice a zahraničí**

Bakalářská práce

Automated Technical Instruments in the Czech Republic and Abroad

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE
pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

AUTOR PRÁCE
Jiří Špaček

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 Třebíči, dne 07.03.2022

.....
Jiří Špaček

Poděkování

Děkuji panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D. za cenné konzultace, pomoc, připomínky, rady a vedení mé bakalářské práce. Dále bych chtěl vyjádřit vděčnost mé rodině, přátelům a kolegům za podporu během studia.

ANOTACE

Tématem bakalářské práce jsou Automatizované technické prostředky v České republice a zahraničí. Ze zahraničních zemí jsou uvedeny všechny čtyři státy sousedící s Českou republikou. U každé země je proveden výklad základních pojmů dle jejich vnitrostátních právních předpisů. Dále je proveden rozbor jednotlivých automatizovaných technických prostředků a řešení případného protiprávního jednání, které zaznamenávají. Kromě toho jsou v bakalářské práci uvedeny informační systémy, které se při vyhodnocování záznamů používají. V poslední kapitole jsou vyhodnoceny výsledky z dotazníku, který byl vyplněn správními orgány a návrh na další automatizované technické prostředky, které by se mohly používat na území České republiky.

KLÍČOVÁ SLOVA

automatizovaný technický prostředek * vozidlo * řidič * provozovatel vozidla
* rychlost * přestupek * sankce

ANNOTATION

The topic of the bachelor's thesis is The Automated Technical Systems in the Czech Republic and Abroad. From foreign countries, all four countries neighbouring the Czech Republic are listed. For each country, basic terms are interpreted according to their domestic legislation. Furthermore, the analysis of individual automated technical systems and the solution of possible illegal actions, that they record, are performed. Moreover, the bachelor's thesis lists the information systems that are used to evaluate records. The last chapters evaluate the results of the questionnaire, which was filled-in by administrative authorities, and the proposal of other automated technical systems that could be used in the Czech Republic.

KEYWORDS

Automated Technical Systems * vehicle * driver * holder of the vehicle * speed
* offense * sanction

OBSAH

Úvod.....	6
1 Česká republika.....	8
1.1 Vymezení základních pojmů	8
2 Automatizovaný technický prostředek v České republice.....	16
2.1 Odpovědnost plynoucí z automatizovaných technický prostředků	17
2.2 Druhy automatizovaných technických prostředků	18
2.2.1 Automatizované technické prostředky sloužící k měření rychlosti vozidel.....	18
2.2.2 Automatizované technické prostředky sloužící k detekci jízdy na červenou.....	24
2.2.3 Automatické technické prostředky sloužící k vážení vozidel	26
3 Rakouská republika	31
3.1 Vymezení základních pojmů	31
4 Automatizované technické prostředky v Rakouské republice	34
5 Polská republika	38
5.1 Vymezení základních pojmů	38
6 Automatizované technické prostředky v Polské republice	41
7 Slovenská republika	44
7.1 Vymezení základních pojmů	44
8 Automatizované technické prostředky na Slovensku.....	47
9 Spolková republika Německo	50
10 Automatizované technické prostředky ve Spolkové republice Německo..	52
11 Vymáhání pokut z automatizovaných technických prostředků	56
11.1 EUCARIS	57
11.1.1 Modul CBE	59
12 Dotazník v rámci automatizovaných technických prostředků	62
13 Vymáhání nezaplacených pokut.....	67
14 Možné další varianty automatizovaných technických prostředků	69
ZÁVĚR	72
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	74
SEZNAM OBRÁZKŮ	81
SEZNAM PŘÍLOH.....	82

Úvod

Zajišťování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je celosvětové téma. Především jde o snížení počtu dopravních nehod, zranění při dopravních nehodách, ať už lehkých nebo těžkých, a především o snížení počtu obětí dopravních nehod. Naději ve snížení těchto počtů představuje VISION ZERO – Vize nula. Švédská Vize Nula byla uvedena v roce 1995. Smyslem této vize je snížit počet obětí dopravních nehod a počet vážně zraněných na hodnotu nula. Konkrétně by se tak mělo stát k roku 2050. O tomto tématu pojednává také tzv. Bílá kniha Komise evropských společenství vydaná v roce 2001. Po vstupu České republiky do Evropské unie byl přijat plán Bílé knihy, která se stala základem především pro Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro roky 2004-2010. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu jsou vydávány na období 10 let. K ukázněnému účastníkovi silničního provozu, především řidičů motorových vozidel, byl v roce 2006 zaveden v České republice bodový systém. Cílem zavedení bodového systému bylo postihnout zejména recidivisty při páchání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Primárním úkolem bylo zaměřit se na řidiče, které neodradí výše sankce. Od roku 2011 rozvíjí Centrum dopravního výzkumu tzv. Hlubkovou analýzu dopravních nehod (HADN). Jedná se o nástroj, který pomáhá v rámci nehod k detailnímu poznání mechanismu jejich vzniku, celému průběhu a následkům. Hlavní funkcí HADN je zjistit příčinu dopravních nehod a zajistit případnou prevenci před dalším vznikem. České republice se daří počet obětí dopravních nehod v rámci let snižovat. Za posledních 10 let klesl počet úmrtí při dopravních nehodách skoro o 250 osob. Přesto je počet stále vysoký. V roce 2021 na českých silnicích zemřelo 470 lidí. Lepší je to u počtu osob, které v rámci dopravní nehody utrpěli těžká zranění. Za 10 let se povedlo snížit tento počet osob téměř o 50 %.¹

¹ *Centrum dopravního výzkumu: VIZE NULA* [online]. 2021. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

Národní strategie BESIP 2021-2030 uvádí cíl, při kterém by v roce 2030 mělo při dopravních nehodách být usmrceno nebo těžce zraněno o 50 % méně osob než v roce 2020. Jako jeden z pilířů, na kterém by se mohl postavit předpoklad k dosažení daného cíle je rychlost. Rychlost má ve většině případů vliv na způsobené následky při dopravní nehodě. To, jakou rychlostí se na pozemních komunikacích pohybujeme ovlivňuje řada faktorů a okolností, jako je např. nepozornost, stres či neustálý spěch.²

Bakalářská práce je věnována zaznamenávání přestupků pomocí automatizovaných technických prostředků, jak v České republice, tak v jejich sousedních zemích a poté následnému vymáhání pokut. Jedná se o systémy, které dohlíží na dodržování pravidel silničního provozu a působí preventivně i represivně.

Cílem práce je analyzovat problematiku automatizovaných technických prostředků v České republice a v zahraničí a jejich význam pro bezpečnost silničního provozu. Uvést komplikace, které se v dané problematice nachází či nikoli, popřípadě poukázat na možnost jejich právního nebo jiného řešení.

² *BESIP: Národní strategie BESIP 2021-2030 ČR* [online]. 2021. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

1 Česká republika

V následující podkapitole jsou popsány důležité pojmy z oboru dopravy a provozu na pozemních komunikacích v České republice – pozemní komunikace, účastník provozu na pozemních komunikacích, provozovatel vozidla, řidič a vozidlo. S těmito pojmy je možné se setkat při provozování automatizovaných technických prostředků.

1.1 Vymezení základních pojmů

Pojem **pozemní komunikace** definuje v § 2 zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích), jako: „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“³ Pozemní komunikace se v České republice dle výše uvedeného zákona rozdělují na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Dálnice je dle § 4 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, definovaná jako: „*pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úroňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*“⁴ Oproti tomu zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční provozu“), v ustanovení § 2 písm. r) vysvětluje pojem dálnice jako: „*pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice“.*“⁵ Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů se jedná o dopravní značku „IZ 1a“. Na dálnici je řidič motorového vozidla, které nepřesáhne maximální přípustnou hmotnost 3500 kg a autobusu, povinen jet maximální rychlostí 130 km/h, dle ustanovení § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu. Pokud dálnice prochází územím obce, je zde dle

³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁴ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, povolena maximální rychlost 80 km/h. Pro řidiče motorových vozidel, které převyšují nejvyšší přípustnou hmotnost 3500 kg, je nejvyšší dovolená rychlost všeobecně stanovena na 80 km/h. Dálnice je určena pouze pro silniční motorová vozidla, jejichž konstrukční rychlost umožňuje dosáhnout alespoň 80 km/h. Dálnice se dělí na dálnice I. třídy a na dálnice II. třídy. Dálnicemi II. třídy se převážně staly pozemní komunikace, které byly před rokem 2016 označovány jako silnice pro motorová vozidla, a platila na nich stejná maximální dovolená rychlost jako na dálnicích. To ale neznamenalo konec silnic pro motorová vozidla. Od roku 2016 byla nově vytvořena kategorie silnic pro motorová vozidla, s novou dopravní značkou „IZ 2a“ a nově nejvyšší dovolenou rychlostí 110 km/h. Na rozdíl od dálnic, užití těchto pozemních komunikací není zpoplatněno, pokud z příslušné dodatkové tabulky („E 11b“) nevyplývá jinak.⁶

Pojem silnice je dle ustanovení § 5 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, definovaná jako: „*Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.*“⁷ Silnice se rozděluje na silnice I. třídy, silnice II. třídy a silnice III. třídy. Silnice I. a II. třídy jsou v České republice označovány číselně, a to dopravní značkou „IS 16b“. Tato čísla se vyskytují i na informativních značkách směrových v rámečku na levé či pravé straně. Silnice I. třídy mají čísla od 1 do 99. Silnice II. třídy jsou označovány trojciferným číslem. Označení silnic III. třídy se nepoužívá. Silnice I. třídy jsou převážně určeny pro mezistátní a dálkovou dopravu. U této třídy se můžeme setkat i s dopravní značkou „IS 17“, která označuje číslo silnice pro mezinárodní provoz. Silnice II. třídy slouží k dopravě mezi okresy. Silnice III. třídy jsou určeny zejména ke spojení jednotlivých obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.⁸

⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Místní komunikace je dle ustanovení § 6 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, definována jako: „*veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.*“⁹ Místní komunikace se podobně jako silnice dělí do různých tříd na základě stavebně technického vybavení, dopravního významu a určení. Prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. k zákonu o pozemních komunikacích, blíže specifikuje a vymezuje znaky rozdělení místních komunikací. Místními komunikacemi I. třídy jsou tedy označovány pozemní komunikace, které jsou dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městě. Za místní komunikace II. třídy jsou označeny sběrné komunikace, které napojují města nebo spojují jejich části navzájem, případně jejich části na pozemní komunikace vyšší třídy nebo kategorie. Místní komunikace III. třídy jsou obslužné místní komunikace v obcích a městech, které umožňují přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů, pod podmínkou jsou-li přístupné běžnému provozu motorových vozidel. Poslední kategorií jsou místní komunikace IV. třídy. Jedná se o samostatné chodníky, cyklistické stezky, stezky pro pěší, cesty v chatových oblastech, lávky, schody, podchody, pěšiny, obytné a pěší zóny, zklidněné komunikace apod. Místní komunikace se v České republice pro evidenční účely označují arabskými číslicemi, vždy počínaje číslem 1. Pro označení jednotlivých tříd místních komunikací se používá alfabertický znak. Místní komunikace I. třídy mají písmeno a, místní komunikace II. třídy písmeno b, místní komunikace III. třídy písmeno c, a místní komunikace IV. třídy písmeno d. Potom takové označení místní komunikace vypadá např. jako 1a, 4c, 8d, atd.¹⁰

Poslední kategorií pozemních komunikací v České republice jsou účelové komunikace, definované v ustanovení § 7 odst. 1 zákon o pozemních komunikacích, jako: „*pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování*“

⁹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 104/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

*zemědělských a lesních pozemků.*¹¹ O účelovou komunikaci se jedná i v případě, že se pozemní komunikace nachází v uzavřeném prostoru či objektu a slouží k potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Dále není přístupná veřejně, ale způsobem a v rozsahu, který stanoví provozovatel nebo vlastník uzavřeného prostoru nebo objektu.¹²

Zákon o silničním provozu v ustanovení § 2 písm. a) definuje pojem **účastník provozu na pozemních komunikacích** jako: „*účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“¹³ Podle definice se jedná hlavně o osobu, která řídí motorové, ale i nemotorové vozidlo či tramvaj. Dále se jedná o spolujezdce, jezdce na zvířeti, vozku, chodce, průvodce vedených nebo hnaných zvířat apod. Jedná se také o osobu, která byla přibrána k zajištění provozu na pozemních komunikacích.¹⁴

Provozovatelem vozidla dle ustanovení § 2 písm. b) zákona o silničním provozu, se rozumí: „*vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel vozidla zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu.*“¹⁵ Zvláštním předpisem se v tomto ustanovení myslí zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu vozidel“). Tento zákon v ustanovení § 2 odst. 15 přímo definuje pojem provozovatel silničního vozidla, jako: „*osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.*“¹⁶

¹¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁴ BESIP: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s komentářem, platný od 1. října 2018 [online]. 2022. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Pravidla-silnicniho-provozu/361_01_10_2018.pdf

¹⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶ Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Od 1. ledna 2015 začala být definice tohoto pojmu založena primárně na evidenčním principu, pokud se jedná o vozidla podléhající evidenci. Platí to pro vnitrostátní vozidla i pro vozidla, která jsou registrovaná (evidovaná) v zahraničí. Může se jednat o členský stát Evropské unie, ale i o jiný stát. Předmětem úpravy této definice je mj. i vztah s objektivní odpovědností provozovatele vozidla. Ten je upraven v zákoně o silničním provozu, v ustanovení § 125f až § 125h. Dále je upraven na mezinárodní úrovni ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (dále jen „směrnice CBE“). Ve směrnici nenalezneme pojem „provozovatel vozidla“, ale je zde uveden pojem „držitel vozidla“, která je definován jako: „osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno, jak vymezují právní předpisy členského státu registrace.“¹⁷ Výměna informací s jinými členskými státy je přenesena také do zákona o silničním provozu, v ustanovení § 122d a § 125j.¹⁸

Provozovatelem vozidla je taktéž osoba, která si vozidlo zakoupila na leasing a to od chvíle předání vozidla, pokud z leasingové smlouvy nevyplývá něco jiného. Tedy, že leasingový nájemce je zároveň provozovatel vozidla. Takto rozhodl Nejvyšší soud ČR v rozsudku sp. Zn. 23 Cdo 1766/2012, ze dne 26. 9. 2013.¹⁹

Pojem **řidič** je dle ustanovení § 2 písm. d) zákona o silničním provozu definován jako: „účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“²⁰ Řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která vlastní řidičský průkaz s oprávněním na danou skupinu motorových vozidel. U řidičů tramvají se jedná o průkaz řidiče kolejového vozidla. V ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silničním provozu jsou mj. uvedeny výjimky, kdy osoba může řídit motorové

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

¹⁸ BESIP: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s komentářem, platný od 1. října 2018 [online]. 2022. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Pravidla-silnicniho-provozu/361_01_10_2018.pdf

¹⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26.09.2013, č. j. 23 Cdo 1766/2012, č. 31/2014 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vozidlo, aniž by vlastnila řidičské oprávnění. Jedná se převážně o osoby, které jezdí s vozidlem autoškoly. Konkrétně o osoby, které buďto žádají o řidičské oprávnění, ať už se jedná o výcvik nebo o skládání zkoušky, anebo o osoby, které se připravují k přezkoušení z odborné způsobilosti nebo skládají zkoušku v rámci přezkoušení. Pokud osoba řídí nemotorové vozidlo nebo jede na zvířeti, nepotřebuje žádný řidičský průkaz.²¹

Vozidlo je dle ustanovení § 2 písm. f) zákona o silničním provozu, definováno jako: „*motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.*“²² O motorové vozidlo se jedná, dle ustanovení § 2 písm. g) zákona o silničním provozu, pokud to je: „*nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*“²³ Z této definice vyplývá, že se jedná o vozidla, která jsou poháněná na základě síly některého druhu motorů, ať už se jedná např. o zážehový, vznětový nebo elektrický motor. Oproti tomu nemotorové vozidlo dle ustanovení § 2 písm. h) zákona o silničním provozu je: „*přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.*“²⁴ Z těchto dvou pojmů se následně skládá definice pojmu jízdní souprava, a to v ustanovení § 2 písm. i) zákona o silničním provozu. Je to: „*souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel.*“²⁵

V zákoně o provozu vozidel, nalezneme v ustanovení § 2 odst. 1 definici pojmu silniční vozidlo. Jedná se o: „*motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.*“²⁶ Dále v odst. 3 je definice pojmu přípojně vozidla, která zní: „*Přípojně vozidlo je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno*

²¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

²⁶ Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

do soupravy.²⁷ Přípojně vozidlo může být taženo motorovým i nemotorovým vozidlem. V případě tažení nemotorovým vozidlem se jedná např. o jízdní soupravu se dvěma přívěsy. Zákon o provozu vozidel uvádí v ustanovení § 2 odst. 2 pojem „Zvláštní vozidlo“. Jedná se o: „vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno.“²⁸ Silniční vozidla se rozdělují do sedmi základních druhů. Jedná se o motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla. Zvláštní vozidla se rozdělují do pěti základních druhů. Jsou to zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla, pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje přípojně a výměnně tažené stroje, nemotorové pracovní stroje nebo nemotorová vozidla tažená nebo tlačena pěšky jdoucí osobou, vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje 1,4 m, jejich konstrukční rychlost převyšuje 15 km/h nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg. Dále se silniční a zvláštní vozidla rozdělují celkem do devíti kategorií. Jsou to kategorie L, M, N, O, T, C, R, S a Z. V kategorii L jsou zařazeny mopedy, motocykly, motorové tříkolky a čtyřkolky, ale i motokola. Bližší zařazení definuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. V kategorii M se nacházejí motorová vozidla, která jsou konstruována a vyrobená především za účelem dopravy osob a zavazadel. Do kategorie N jsou zařazena motorová vozidla, která jsou oproti motorovým vozidlům v kategorii M, konstruována a vyrobena především pro účely dopravy nákladu. Kategorie O se týká přípojných vozidel konstruovaných a vyrobených pro dopravu nákladu nebo osob, ale i pro ubytování osob. Kategorie T, C, R a S upravuje Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 167/2013, o schvalování

²⁷ Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

²⁸ Zákon č. 56/2001 Sb., Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Dle této směrnice do kategorie T se zařazují traktory kolové, do kategorie C traktory pásové. V kategorii R se nachází přípojná vozidla za traktory. Do kategorie S spadají tzv. výměnné tažené zařízení. Jedná se např. o pluhy nebo kultivátory, které se připojují za traktory. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, rozlišuje navíc vozidla kategorie SS a SN. V případě kategorie SS se jedná o tzv. pracovní stroje samojízdné, které mají vlastní zdroj pohonu. Jde např. o rypadla, válce, frézy nebo vysokozdvížné vozíky. Do kategorie SN se řadí pracovní stroje nesené, které jsou určeny pro vykonávání určitých pracovních činností. Jedná se např. o secí stroje. Do kategorie Z se zařazují všechny ostatní vozidla, která nelze zařadit do žádné z uvedených kategorií.²⁹

²⁹ Zákon č. 56/2001 Sb., *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů*
NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013, *o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly*
NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 *o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly*
Vyhláška č. 341/2014 Sb., *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*

2 Automatizovaný technický prostředek v České republice

Automatizovaný technický prostředek je pojem, který v českém vnitrostátním právu zmiňuje pouze jediný zákon, a to zákon o silničním provozu. Za pomoci těchto prostředků, které jsou používány bez obsluhy, se zjišťují přestupky provozovatele vozidla. Mezi nejčastější se řadí přestupky dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 až 4 zákona o silničním provozu. Jedná se o přestupky, které se vztahují k překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Dále se automatizovanými technickými prostředky zjišťují přestupky dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu. Jsou to přestupky vztahující se k porušení, kdy řidič nezastaví na signál nebo pokyn „Stůj“.³⁰

Při zjišťování přestupku pomocí automatizovaného technického prostředku je hlavní podmínkou jeho používání bez obsluhy, jak se uvádí v ustanovení § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. *„Předně to jsou především (až na výjimky) technické prostředky trvale nainstalované, projektované a zabudované v určeném prostoru. Dovětek „používaného bez obsluhy“ je nezbytné chápat tak, že vlastní spuštění nebo spánkový režim zařízení je činěn automaticky či dálkovým nebo manuálním způsobem, avšak jakákoliv průběžná či operativní obsluha takového zařízení je v daném čase a místě vyloučena, a do vlastního výběru měřených vozidel nikterak nezasahuje.“*³¹ Dříve se za automatizovaný technický prostředek dle stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013 č. j.: 102/2013-160-OST/4, považovaly pouze technické prostředky, které byly trvale nainstalované, projektované a zabudované v určeném prostoru. V tomto místě technický prostředek vyhodnocoval rychlost jízdy všech vozidel a případná oznámení vozidel pro porušení nejvyšší dovolené rychlosti tvořily nepřerušovanou řadu ve stanoveném čase. V situaci, kdy byl policista na technický prostředek připojen

³⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

³¹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7. s. 229-230

a na kontrolním stanovišti, nacházejícím se v blízkosti daného prostředku, zastavoval vozidla, která překročila nejvyšší dovolenou rychlost, tak se v tomto konkrétním případě nejednalo o automatizovaný technický prostředek. A to z důvodu, že by mohlo dojít k nerovnocennému postavení řidičů či provozovatelů. Např. v situaci, kdy je realizační skupina (hlídka PČR, hlídka městské policie) vytížena a nemůže zastavovat další silniční vozidla. Nelze v tomto případě některé řidiče řešit v příkazním řízení a na druhé straně provozovatele vozidel, které se nepovede z různých důvodů zastavit, oznamovat ke správnímu orgánu na obec s rozšířenou působností. Dříve se za automatizovaný technický prostředek v určitých případech dalo považovat i mobilní zařízení, které používala Policie ČR nebo obecní policie. Avšak v tomto případě musela být mezi policií a obcí uzavřena koordinační dohoda v rámci dopravně bezpečnostní akce. Při této akci bylo po předem stanovenou dobu měřící zařízení nastaveno v automatizovaném režimu a řidiči silničních vozidel nebyli během této akce zastavováni.³²

2.1 Odpovědnost plynoucí z automatizovaných technických prostředků

Institut objektivní odpovědnosti vznikl v roce 2013 na základě pokusu eliminace nežádoucího stavu, velká část přestupků zůstávala neobjasněna. Pojem objektivní odpovědnosti se vztahuje k ustanovením týkajících se přestupků provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu. V odst. 2 písm. a) se uvádí: „*Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání.*“³³ Tato odpovědnost zaniká v případě, kdy provozovatel vozidla

³² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4 MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7

³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

prokáže, že v době před tím, než došlo k porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích bylo dané vozidlo odcizeno nebo byla odcizena tabulka se státní poznávací značkou, která byla tomuto vozidlu přidělena. Nebo v situaci, kdy jako provozovatel vozidla podal žádost o zápis změny v registru silničních vozidel ohledně provozovatele vozidla.³⁴

2.2 Druhy automatizovaných technických prostředků

Na území České republiky se vyskytuje celá řada automatizovaných technických prostředků sloužících k zaznamenávání páchaní přestupků, které mají převážně na svědomí řidiči motorových vozidel při provozu na pozemních komunikacích. V následujících kapitolách se práce zabývá prostředky používanými na území České republiky. Jsou zde zařazeny radary pro měření rychlosti nacházející se v obci i mimo obec. Dalším používaným automatizovaným technickým prostředkem jsou kamery zachycující nerespektování příkazu k zastavení vozidla na signál s červeným světlem „Stůj“ v rámci světelného signalizačního zařízení. V neposlední řadě nalezneme v České republice automatizovaný technický prostředek, který se týká porušení nejvyšších povolených hmotností. Jedná se o prostředek sloužící k vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení.³⁵

2.2.1 Automatizované technické prostředky sloužící k měření rychlosti vozidel

Automatizované technické prostředky sloužící k měření rychlosti, zkráceně radary nebo rychloměry, jsou nejvíce se vyskytujícím typem automatizovaného technického prostředku v České republice. Rozhodně nesporným důvodem, proč se na českých silnicích vyskytují je, že nepřiměřená rychlost patří mezi nejčastější a zároveň nejtragičtější příčiny dopravních nehod. *„Vyšší rychlost vede s větší pravděpodobností ke vzniku dopravních nehod. Podílí se na tom vyšší*

³⁴ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7. s. 225-226

³⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

*nároky na soustředěnost řidičů, na technický stav vozidel a na stav pozemní komunikace.*³⁶ Z Tiskové zprávy České asociace pojišťoven ze dne 5. srpna 2021 vyplývá, že i když nehodovost dle průběžných statistik je na historickém minimu, tak podíl usmrčených osob při dopravní nehodě z důvodu nepřiměřené rychlosti neklesá a je stále kolem 40 %. Téměř 86 % všech řidičů pravidelně jezdí nepřiměřenou rychlostí, jedná se o většinu řidičů.³⁷

Může se jednat o situace v rámci provozu na pozemních komunikacích. *„Vytváření kolon, čekání, popojíždění – má návaznost na časový stres, zejména u řidičů jedoucím za povinnostmi omezenými časově, po obnovení provozu řidič dohání zameškaný čas, nerespektuje pravidla provozu, vytváří kolizní situace, které mohou být nejen pro něj, ale i pro ostatní nebezpečné.*³⁸ Bohužel se tak často děje na nejméně vhodném místě. Na místě, kde jakákoliv chyba nebo nepozornost může mít tragické následky, primárně za volantem.

Dle mého názoru, dalším důvodem může být nedostatečná výše sankcí za spáchání přestupku. V České republice je přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti, ať v obci tak mimo obec, klasifikován do čtyř kategorií. První kategorií je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 5 km/h a mimo obec o méně než 10 km/h. V daném případě je sankce do 1000 Kč a řidiči nejsou do karty řidiče připsány žádné body. Druhou kategorií je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h a mimo obec o méně než 30 km/h. V této situaci je sankce do 1000 Kč a řidiči jsou do karty řidiče připsány 2 body. Třetí kategorií je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, a mimo obec o 30 km/h a více. Zde je sankce do 2500 Kč a řidiči jsou do karty připsány 3 body. Dále se jedná o tzv. sledovaný přestupek. To znamená, že pokud tento samý přestupek spáchá dvakrát a vícekrát ve dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsících, nelze přestupek řešit

³⁶ ANDRES, Josef et al. *Hlubková analýza dopravních nehod*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. ISBN 978-80-88074-26-7. s. 41

³⁷ *Česká asociace pojišťoven: Tisková zpráva – policejní akce: Zpomal, dokud není skutečně pozdě* [online]. 2021. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: https://www.13minut.cz/docs/TZ_Bezpecnost%20na%20silnicich_CAP-BESIP-PCR_srpen-05.pdf

³⁸ ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3, s. 20

v příkazním řízení na místě kontroly. V takovém případě je řidič oznámen ke správnímu orgánu do obce s rozšířenou působností dle místa spáchání přestupku, kde je sankce v rozmezí od 2500 Kč do 5000 Kč, a dále zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Poslední kategorií je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, a mimo obec o 50 km/h a více. V této konkrétní situaci nelze řešit přestupek řidiče v příkazním řízení. Řidič je oznámen ke správnímu orgánu do obce s rozšířenou působností dle místa spáchání přestupku. Sankce se za přestupek pohybuje od 5000 Kč do 10000 Kč, a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.³⁹

V průzkumu 80 % řidičů uvedlo, že strach ze ztráty řidičského oprávnění je pro ně dostatečným důvodem, aby zpomalili. Dále u 60 % řidičů je důvodem sundání nohy z plynu obava z pokuty. Přesto bylo v roce 2020 řešeno více než 97500 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h. Dalších více než 33000 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více. Ministerstvo dopravy eviduje za rok 2020 přes 330000 přestupků. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci a zároveň mimo obec činí z tohoto celkového počtu přes 50 %.⁴⁰

V České republice se z hlediska typu měření obvykle používají dva druhy automatizovaných technických prostředků sloužících k měření rychlosti. Jedná se o stacionární radary a úsekové radary. Třetím typem jsou tzv. miniúsekové radary, které se v České republice vyskytují.

Stacionární radary (obrázek č. 1) jsou pevně umístěná zařízení u pozemní komunikace, která měří rychlost vozidel při průjezdu konkrétním místem. Většinou se jedná o radary značky TraffiStar/TraffiPax nebo typu RAMER. TraffiStar/TraffiPax radar se skládá z odolné skřínky, ve které je umístěno

³⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 125c

⁴⁰ Česká asociace pojišťoven: *Tisková zpráva – policejní akce: Zpomal, dokud není skutečně pozdě* [online]. 2021. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: https://www.13minut.cz/docs/TZ_Bezpecnost%20na%20silnicich_CAP-BESIP-PCR_srpen-05.pdf
MDČR: *Přestupky a trestné činy* [online]. 2020. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

samotné zařízení, kamera s bleskem a dále ze tří indukčních smyček, které jsou umístěny v 2,5 cm hluboké drážce pod povrchem pozemní komunikace ve vzdálenosti 1 m od sebe. Pokud řidič tímto úsekem projede rychleji, než je stanovený limit, radar toto vozidlo vyfotí. Tento typ radaru dokáže zachytit motorové vozidlo až do 400 km/h a měří oba směry jízdy. Naměřená rychlost je vždy zaokrouhlena na celé číslo. Obsahem zachyceného snímku je fotografie vozidla s čitelnou registrační značkou, datum a čas spáchání přestupku, informace o dosažené rychlosti. Z naměřené rychlosti se při rychlosti do 100 km/h včetně odečítají 3 km/h. Při naměřené rychlosti od 100 km/h se odečítají 3 %. Traffistar/TraffiPax radar má oproti radarům RAMER výhodu. Při měření nevysílá žádné mikrovlny, tudíž je nemožné jej detekovat pomocí radarových detektorů. Nevýhodou obou radarů je, že jsou umístěny v nedostatečné výšce a může dojít k jejich fyzickému poškození (vandalismus). Stejně jako každé měřicí zařízení musí být i tyto radary ověřovány a kalibrovány. V České republice je k těmto pravomocím místně a věcně příslušný Český metrologický institut. Kalibrace a ověření platí po dobu 10 let. Výsledný snímek zařízení odesílá na příslušný správní orgán.⁴¹



Obrázek č. 1 Stacionární měření rychlosti (zdroj: vlastní)

⁴¹ Stacionární měření: Traffistar/TraffiPax a RAMER [online]. 2021. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.antiradary.net/mereni-rychlosti-v-cr-ramer/>

Úsekové radary (obrázek č. 2) se v České republice vyskytují na pozemních komunikacích stále častěji. Nejvíce se využívaly při rekonstrukci dálnice v opravovaných úsecích k zajištění bezpečnosti pracujících osob a plynulost silničního provozu. V České republice většinu úsekového měření zajišťuje firma CAMEA Technology, a.s. s radary UnicamVELOCITY. Oproti stacionárním radarům se při úsekovém měření rychlosti používají dva radary, resp. kamery, které jsou od sebe umístěny na libovolnou vzdálenost dle místa použití. Vzdálenost mezi kamerami by se měla pohybovat od 100 m do 100 km. Začátek a konec měřeného úseku je na pozemní komunikaci vyznačen bílou příčnou čarou. Měření funguje na principu vypočítání průměrné rychlosti. V okamžiku, kdy vozidlo vjíždí do měřeného úseku je zaznamenán datum a čas vjezdu, místo měření, registrační značka motorového vozidla. Po projetí vozidla měřeným úsekem jsou zaznamenány totožné údaje. Jelikož zařízení zná celkovou délku měřeného úseku a čas vjezdu a výjezdu motorového vozidla, spočítá průměrnou rychlost motorového vozidla v měřeném úseku. Pokud je průměrná rychlost vyšší než nastavený limit radaru, je pořízen snímek vozidla, na kterém je uveden datum a čas výjezdu, místo měření, vypočtená průměrná rychlost v úseku, maximální povolená rychlost, celková délka měřeného úseku, časový interval průjezdu motorového vozidla měřeným úsekem, typ a výrobní číslo rychloměru. Na snímku je zachyceno motorové vozidlo s čitelnou registrační značkou a dále je na snímku vidět konec měřeného úseku označen bílou příčnou čarou. Výsledný snímek zařízení posílá na uložení, které spravují místně a věcně příslušné správní orgány. Stejně jako u stacionárních radarů platí odečítání 3 km/h při naměřené rychlosti do 100 km/h včetně a 3 % při naměřené rychlosti nad 100 km/h. Rovněž podléhají pravidelnému ověření a kalibraci, která se provádí každých 10 let.⁴²

⁴² Český metrologický institut: *Certifikát o schválení typu měřidla UnicamVELOCITY 4* [online]. 2015. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicamVELOCITY4.pdf>



Obrázek č. 2 Úsekové měření rychlosti (zdroj: vlastní)

V poslední době se začíná vyskytovat kombinace stacionárního a úsekového měření. Jde o případy, kdy při úsekovém měření je na začátku a konci úseku umístěna stejná kamera jako při normálním úsekovém měření. Avšak kromě vypočítání průměrné rychlosti za celý úsek, je zde navíc měřena rychlost na začátku a konci měřeného úseku. Např. dochází ke kombinaci UnicomVELOCITY pro úsekové měření rychlosti s UnicomSPEED či UnicomSPEED-R pro měření okamžité rychlosti (stacionární měření).⁴³

Na základě kombinace těchto dvou typů zařízení dle mého názoru lze usoudit, že v praxi by mohlo docházet k eliminaci případů, kdy řidiči motorových vozidel buď najížděli do měřeného úseku daleko vyšší rychlostí, než byla povolená a následným průjezdem zpomalovali anebo naopak až v druhé polovině úseku začali postupně zrychlovat.

Miniúsekové radary se v České republice vyskytují od roku 2012. Nejsou tak rozšířené jako dva předešlé typy radarů. Měření zajišťuje rovněž firma

⁴³ CAMEA: *Kombinace zařízení*. [online]. 2022. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/mereni-rychlosti/>

CAMEA Technology, a.s. pomocí radarů UnicomSPEED. Jedná se o pevně zabudované zařízení. Miniúsekové radary mají stejně jako stacionární radar typu TraffixPax pod povrchem pozemní komunikace zabudované indukční smyčky. U tohoto typu měření jsou pouze dvě smyčky, ale vzdálenost mezi nimi se může pohybovat od 2 m do 6 m. Systém změří čas přejezdu mezi dvěma smyčkami a následně vypočítá rychlost motorového vozidla. Pokud vozidlo jede rychleji, než je nastavený limit, kamera (stejný typ jako u úsekového měření) pořídí snímek vozidla. Na snímku se nachází fotografie vozidla s čitelnou registrační značkou, pořadové číslo snímku, výrobní číslo rychloměru, typ rychloměru, datum a čas měření, místo měření, změřená rychlost, délka měřicího úseku, maximální povolená rychlost a doba průjezdu měřeným úsekem. Tento systém se využívá i pro klasifikaci hustoty provozu, průzkum a sběr dopravních dat. V poslední době se začíná využívat pro zachycení přestupku jízdy na červenou.⁴⁴

2.2.2 Automatizované technické prostředky sloužící k detekci jízdy na červenou

Je obecně známo, že pokud svítí na semaforu červená, musíme zůstat stát. To platí jak pro chodce, tak pro řidiče motorových i nemotorových vozidel. Zákon o silničním provozu, v ustanovení § 70 odst. 2 písm. a) uvádí: „*signál s červeným světlem "Stůj!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.*“⁴⁵ Sankce za tento přestupek je dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, v příkazním řízení do 2500 Kč a do karty řidiče přibude 5 bodů. Jedná se o tzv. sledovaný přestupek. V případě, že řidič daný přestupek spáchá podruhé ve dvanácti po sobě jdoucích měsících, hrozí mu u správního orgánu pokuta od 4000 Kč do 7500 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Jízda na červenou je nebezpečná, riskantní a zcela zbytečná.

⁴⁴ Český metrologický institut: *Certifikát o schválení typu měřidla UnicomSPEED* [online]. 2018. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicomSPEED.pdf>

⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Za rok 2020 Ministerstvo dopravy eviduje 7120 přestupků. Jedná se o osmý nejčastější dopravní přestupek.⁴⁶

Důvodů, proč řidiči nerespektují červený signál na semaforu, může být dle mého názoru několik. Prvním důvodem je stejný případ jako u překročení rychlosti, kdy řidiči pospíchají a nechce se jim pár desítek vteřin čekat na chvíli, kdy budou moci pokračovat. Druhým důvodem může být situace, kdy se na semaforu rozsvítí signál se žlutým světlem a řidič, který se přibližuje k semaforu, shledá situaci ještě časově přijatelnou a rozhodne se projet. Ale ve většině případů při vjetí do křižovatky už svítí na semaforu červený signál. Rozdílnou situací je, kdy se řidič nachází v blízkosti semaforu, např. 15 m až 20 m, a na semaforu se rozsvítí žlutý signál. V takové situaci, kdy se řidič pohybuje rychlostí 50 km/h (cca 14 m/s), je bezpečnějším jednáním křižovatkou projet. Prudkým brzděním by vznikaly nebezpečné situace a mohlo by dojít ke kolizím. Toto počínání, v rámci dopravních situací, dovoluje zákon o silničním provozu, v ustanovení § 70 odst. 2 písm. d), kde se uvádí: „*je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě.*“⁴⁷

Z tohoto důvodu je dle mého názoru lepší zvolit defenzivní způsob jízdy a při přibližování se ke křižovatce řízené světelnými signály počítat se situací, že bude potřeba zastavit vozidlo. Dalším důvodem může být nepozornost řidiče nebo nedostatečné věnování se řízení a okolním situacím. Je proto zcela pochopitelné, že převážně na vysoce frekventovaných křižovatkách roste počet kamer, které zaznamenávají toto přestupkové jednání. Jedná se o podobnou technologii jako např. u měření rychlosti stacionárním radarem. Z praxe je známo, že kamery (obrázek č. 3) jsou umístěny na obou stranách hlídaného směru jízdy. Zařízení snímá příčnou čáru souvislou. Pokud řidič po rozsvícení červeného signálu na semaforu toto dopravní značení přeje, postačí přejet pouze přední nápravou vozidla, zařízení pořídí snímek, respektive dva snímky ve stejný čas.

⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů MDČR: Přestupky a trestné činy [online]. 2020. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

⁴⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Některá zařízení pořizují i videozáznam průjezdu vozidla přes příčnou čáru souvislou v délce několika sekund. První snímek je přední pohled na vozidlo, kde je zachyceno přejetí příčné čáry. Na druhém snímku je zadní pohled na vozidlo, kde je jasně vidět, že na světelném zařízení svítí červený signál. Snímky a videozáznamy jsou odesílány na místně a věcně příslušný správní orgán.⁴⁸



Obrázek č. 3 Kamery detekující jízdu na červenou (zdroj: vlastní)

2.2.3 Automatické technické prostředky sloužící k vážení vozidel

Automatické technické prostředky sloužící k vážení vozidel se na pozemních komunikacích v České republice nevyskytují příliš často. Přitom vozidel, které překračují nejvyšší povolenou hmotnost, jezdí každý den po českých silnicích velké množství. Jasným důkazem jsou případy, kdy se postaví zcela nová pozemní komunikace nebo se opraví stará a do několika měsíců po otevření se začnou objevovat vyjeté koleje nebo boule vyhrnutého asfaltu na krajnici.

⁴⁸ CAMEA: *Kamerový detekční systém* [online]. 2022. [cit. 14.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/kamerovy-detekcni-system/?fbclid=IwAR0L8EZxWyx5V6pxfFwp29fNQZ5naSoxugBGgWXiJlp2pMZnMhyuYWWKPC>
GEMOS CZ spol. s r.o.: *Detekce jízdy na červenou - SYDO Traffic Redlight* [online]. 2022. [cit. 14.2.2022]. Dostupné z: https://www.gemos.cz/red.php?fbclid=IwAR2ib6fASD1RnmbL-VNftER6J_ZVvKouMc-oDprUplYP9UBveNHjruDkwEE

Kromě poškozování pozemních komunikací je jízda s přetíženým vozidlem nebo jízdní soupravou nebezpečná a jednoznačně ohrožuje silniční provoz. Přetížení vozidla nebo jízdní soupravy má za následek změnu ovladatelnosti a nedostatečné dosáhnutí brzdného účinku, a tudíž i prodloužení brzdné dráhy.⁴⁹

Pro stanovení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdních souprav, ale i rozměrů a spojitelnosti vozidel, je v českém vnitrostátním právu vydána vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. V této vyhlášce se v § 5 uvádí největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy. V § 7 pak uvádí největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav.

V České republice se kontrolní vážení dělí na dva typy. Prvním z nich je vysokorychlostní kontrolní vážení (dále jen „VKV“). Dle ustanovení § 38a odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je VKV definováno jako: „kontrolní vážení vozidla nebo jízdní soupravy nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu.“⁵⁰ V tomto případě se jedná o automatizovaný technický prostředek, jelikož tento druh vážení probíhá bez obsluhy a nelze změnit jeho umístění. VKV (obrázek č. 4) zajišťuje kraj ve svém územním obvodu, pokud se jedná o silnice I. třídy. Potřebuje k tomu souhlas vlastníka pozemní komunikace, což je v tomto případě stát. Vážení na silnici I. třídy může dále provádět osoba pověřená vlastníkem pozemní komunikace. VKV na ostatních pozemních komunikacích zajišťuje vlastník pozemní komunikace anebo jím pověřená osoba.⁵¹

VKV probíhá na principu ohýbání desek. Desky, v podobě ocelových plošin, jsou zabudovány pevně do asfaltu pozemní komunikace a jsou opatřeny drátkovými tenzometry. Vážení probíhá pomocí dvou druhů desek. Zpravidla bývají jako první umístěny dvě desky o šířce jízdního pruhu ve vzdálenosti od 2 m do 10 m. Tyto desky rozpoznávají druh motorového vozidla, tzv. snímače pro rozlišení vozidla. Zařízení při průjezdu zjistí počet náprav a jejich

⁴⁹ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7

⁵⁰ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵¹ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

konfiguraci. Za každou z těchto desek se nachází dvojice tzv. snímačů zatížení instalovaných ve vozovce, vzdálených od sebe 1,5 m až 10 m, avšak záleží na zvolené konfiguraci. Mohou se použít dvě nebo tři řady těchto snímačů. Při instalaci se nastaví limity hmotnosti snímačů. Samotné měření probíhá tak, že při průjezdu je prvně zjištěno, o jakou kategorii vozidla se jedná, je zjištěn počet náprav a jejich maximální povolené zatížení. Poté jsou zváženy jednotlivé nápravy. Vážení zpravidla probíhá při plné rychlosti, bez jakéhokoliv jejího snížení. Většinou ani řidič motorového vozidla netuší, že přes toto zařízení přejíždí. Kamery zachycující porušení právních předpisů jsou stejné jako u úsekového měření umístěny nad vozovkou. V případě překročení největších povolených hmotností, kamera pořídí záznam při průjezdu přes vážící zařízení. Na snímku se nachází vozidlo s čitelnou registrační značkou, pořadové číslo dokumentu, výrobní čísla vah, typ senzoru, datum a čas záznamu, název místa, počet náprav, celková hmotnost a povolený limit, hmotnosti náprav a povolené limity, další hmotnost vycházející z hodnot náprav (např. skupiny náprav) a přestupky a také změřená rychlost průjezdu. Při průjezdu vozidla přes snímače zatížení je měřena posloupnost časových odezev. Na základě tohoto měření je poté vypočítána rychlost průjezdu přes zařízení. V rámci VKV je možné měřit i rozměry vozidel a jízdních souprav. Vedle kamer, které pořizují snímky, jsou umístěny 3D lasery. Ty během průjezdu vozidla nebo jízdní soupravy dokážou změřit aktuální rozměry vozidla (výšku, šířku, délku) a porovnat je s největšími povolenými rozměry dle ustanovení § 7 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.⁵²

U VKV je stanovena tolerance měření 10 až 15 %, aby byla řešena jen zdánlivě přetížená vozidla nebo jízdní soupravy, a bylo tak zajištěno efektivní vymáhání. Pořízený záznam vozidla nebo jízdní soupravy je zaslán do agendy městského informačního systému dle místní příslušnosti, kde jsou zpracovány.⁵³

⁵² Český metrologický institut: *Certifikát o schválení typu měřidla UnicamWIM* [online]. 2016. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicamWIM.pdf>

⁵³ CAMEA: *Vysokorychlostní vážení vozidel*. [online]. 2022. Copyright © [cit. 11.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/vazeni-za-jizdy-wim/>



Obrázek č. 4 Vysokorychlostní kontrolní vážení (zdroj: vlastní)

Při překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy se jedná o přestupek dle ustanovení § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích. Sankce je zde určena jinak než např. u překročení rychlosti. Pokud je překročena největší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy, činí zde sankce 9000 Kč za každou započatou tunu. V případě, že vozidlo nebo jízdní souprava překročí největší povolenou hmotnost do 500 kg, činí zde sankce 5000 Kč. Sankce se ukládá dle největšího překročení. Při překročení největší povolené hmotnosti pouze na nápravu vozidla, nikoli vozidla nebo jízdní soupravy, je možné uložit pokutu do 500000 Kč. Pokuta se rozděluje mezi vlastníka pozemní komunikace, kterému náleží 40 % z vybrané částky. Dále 45 % náleží kraji, na jehož území bylo vážení provedeno. Zbýlých 15 % jde do rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který uložil danou pokutu.⁵⁴

Provozovatel vozidla může mít pro vozidlo nebo jízdní soupravu vydané tzv. Povolení ke zvláštnímu užívání. Toto povolení např. dovoluje zvýšení hodnoty největší povolené hmotnosti jízdní soupravy ze 48 t na 52 t, pokud to dovoluje

⁵⁴ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

největší technicky přípustná hmotnost motorového vozidla v případě soupravy. Dále může povolit zvětšení největších povolených rozměrů (výška, šířka, délka). V případě porušení hodnot, které jsou uvedeny na povolení ke zvláštnímu užívání, se jedná o porušení ustanovení § 42b odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích. Za tento přestupek lze uložit sankci do 500000 Kč.⁵⁵

Druhým typem kontrolního vážení v České republice je nízkorychlostní kontrolní vážení (dále jen „NKV“). Je definováno v ustanovení § 38a odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích jako: *„kontrolní vážení vozidla nebo jízdní soupravy všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu.“*⁵⁶ NKV provádí Policie ČR nebo celní úřady. Dále jej také na silnicích I. třídy v součinnosti s Policií ČR nebo s celními úřady může provádět kraj v rámci svého území pouze se souhlasem vlastníka pozemní komunikace, anebo osoba pověřená vlastníkem pozemní komunikace. Na zbylých pozemních komunikacích zajišťuje NKV v součinnosti s Policií ČR nebo s celními úřady vlastník pozemní komunikace či osoba jím pověřená. NKV se provádí na dvou přenosných váhách (deskách). Vozidla nebo jízdní soupravy jsou na váhy naváděny obsluhou a při každém najetí jsou na desce zastaveny. Vážení probíhá v okamžiku, kdy vozidlo nebo jízdní souprava stojí nápravou na obou deskách a je v nezabzděném stavu. Při vážení se používají zakládací klíny, aby se zamezilo pohybu vozidla nebo jízdní soupravy. Jelikož se tyto váhy používají s obsluhou, jsou přenosné, každý den na jiném místě a vážení na nich probíhá v různých časových intervalech, nemůže se jednat o automatizovaný technický prostředek.⁵⁷

⁵⁵ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁶ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁷ Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

3 Rakouská republika

V další podkapitole jsou rozebrány základní pojmy z hlediska dopravního vnitrostátního práva Rakouské republiky – pozemní komunikace (silnice), vozidlo, řídit vozidlo, držitel registrace.

3.1 Vymezení základních pojmů

Pozemní komunikace nebo také **silnice** („Straße“) je definována v ustanovení § 2 odst. 1 bod 1 federálního zákona č. 159/1960, Straßenverkehrsordnung (dále jen „zákon StVO“), jako plocha pozemku určená pro pohyb chodců nebo provoz vozidel, včetně staveb v jejím průběhu a využívaná pro tento provoz. Je zde velká podobnost s definicí pozemní komunikace v českém vnitrostátním právu. Jedná se např. o chodník či vozovku. K pozemní komunikaci se dále přiřazují i stavby nebo pevné objekty nacházející se v průběhu pozemní komunikace.⁵⁸

V Rakousku je vozovka („Fahrbahn“) definována jako část pozemní komunikace vyhrazená pro automobilový provoz. Oproti České republice má Rakousko striktně stanoveno, že vozovka je vyhrazena pro automobilový provoz. Jsou ale místa, kde je vozovka sdílená a můžou se na ní nacházet jak vozidla, tak chodci. Musí být ovšem označena příslušnou dopravní značkou a rychlost je zde omezena, nejedná se ale o „Obytnou zónu“, resp. „Obytnou ulici“, která je v Rakousku definovaná zvlášť.⁵⁹

Rakousko navíc rozděluje oblasti na městské a mimoměstské. V zákoně StVO, se nachází pojem „Ortsgebiet“ neboli Obecní území. Tento pojem

⁵⁸ Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁵⁹ Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

je definován jako silniční síť ležící mezi značkami začátek obce („Ortstafel“), a konec obce („Ortsende“). Druhým pojmem je „Freilandstraße“, neboli venkovní silnice. Ta je definována jako silnice mimo městské (zastavěné) oblasti.⁶⁰

Vozidlo („Fahrzeug“) je v zákoně StVO, v ustanovení § 2 odst. 1 bod 19 definováno v překladu jako dopravní prostředek určený k provozu na pozemních komunikacích nebo používaný na pozemních komunikacích nebo mobilní pracovní stroj, s výjimkou invalidních vozíků, kočárků, trakařů a podobných, malých vozidel určených primárně k použití mimo pozemní komunikace, dále i dětských hraček podobných vozidlům (např. jako dětská jízdní kola s vnějším průměrem ráfku nejvýše 300 mm a dosažitelnou rychlostí jízdy nejvýše 5 km/h) a vybavení pro zimní sporty. Tato definice je oproti českému vnitrostátnímu výkladu pojmu „Vozidlo“ poměrně obsáhlá. Z výkladu je zřejmé, že o vozidlo se jedná v případě, kdy se osoba pohybuje pomocí nějakého stroje, avšak nezáleží na tom, jestli se vozidlo pohybuje např. za pomoci fyzické síly nebo motoru.⁶¹

Jednotlivé druhy motorových vozidel definuje federální zákon č. 267/1967, Kraftfahrgesetz (dále jen „zákon KFG“). Obecně motorové vozidlo je v tomto zákoně v ustanovení § 2 bod 1 definováno jako vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích nebo používané na pozemních komunikacích, které je poháněno technicky uvolněnou energií a není vázáno na koleje, i když je jeho hnací energie odebírána z trolejového vedení. Při porovnání výkladu pojmu „Motorové vozidlo“ je zřejmé, že rakouské i české právní normy daný pojem vysvětlují totožně, avšak české vnitrostátní právo stručněji.⁶²

⁶⁰ Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶¹ Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶² Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 267/1967 – Kraftfahrgesetz (KFG) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Bližší zařazení motorových vozidel do kategorií upravuje stejně jako v České republice Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly a dále Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 167/2013, o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Řídit vozidlo („Lenker von Fahrzeugen“) dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona StVO může, aniž by bylo dotčeno ustanovení § 5 odst. 1, pouze ten, kdo je ve fyzickém a duševním stavu, ve kterém může ovládat vozidlo a dodržuje zákonná ustanovení, která je třeba při řízení vozidla dodržovat. Nejsou-li tyto předpoklady zjevně splněny, použije se přiměřeně ustanovení § 5b. Ustanovení § 5 odst. 1 zákona StVO se týká řízení pod vlivem alkoholu. V tomto odstavci je uvedeno, že ten, kdo je pod vlivem alkoholu nebo omamných látek nesmí řídit ani uvést do provozu vozidlo. V Rakousku je tolerance alkoholu v krvi nastavena pro cyklisty na 0,8 ‰, pro řidiče motorových vozidel na hodnotu 0,5 ‰. V případě, že policejní orgán zjistí při kontrole hodnotu, která překračuje povolenou hranici, je oprávněn použít různé donucovací opatření. Např. se jedná o odebrání klíčů od vozidla, jeho zamknutí nebo zadržení, přiložení technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla apod.⁶³

V rakouském právu se nachází pojem „Zulassungsbesitzer“, přeloženo jako **držitel registrace**. Jedná se o osobu, která je uvedena v osvědčení o registraci vozidla, a dále je vedena v centrálním systému registrovaných majitelů (vlastníků) vozidel. Dále jde o osobu, která provozuje dané vozidlo, odpovídá za jeho provoz na pozemních komunikacích a zajišťuje, aby vozidlo odpovídalo všem ustanovením zákona KFG a nařízením vydaná na základě tohoto zákona.⁶⁴

⁶³ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁶⁴ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 267/1967 – Kraftfahrzeuggesetz (KFG)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

4 Automatizované technické prostředky v Rakouské republice

Automatizované technické prostředky používané v Rakouské republice v rámci silničního provozu jsou uvedeny v zákoně StVO. Jde o Oddíl XIII ustanovení § 98a až § 98d. Jedná se o prostředky, které měří rychlost na silnicích úsekově nebo stacionárně, vzdálenost mezi vozidly na silnici a respektování světelných signálů.

Ustanovení § 98a ve výše uvedeném zákoně se týká **úsekového měření rychlosti** („Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung“). V odstavci 1 je popsáno, za jakých situací lze použít úsekové měření na silnicích. Jedná se např. o zvýšení bezpečnosti silničního provozu, obtěžování obyvatelstva zápachem nebo hlukem anebo k ochraně životního prostředí. V těchto a dalších případech může úřad nainstalovat a používat automatizovaný technický prostředek, který spočívá v měření průměrné rychlosti v daném úseku. Pokud se úřad chystá zavést úsekové měření rychlosti, musí učinit o této skutečnosti oznámení na krajské policejní ředitelství dle místní příslušnosti, a to nejpozději 7 dnů před zahájením měření. Jakýkoliv měřený úsek je v Rakousku stanoven vlastní vyhláškou. Úsek, ve kterém dochází k měření rychlosti, musí být ze zákona označen začátkem a koncem měření. K tomu se používají svislé dopravní značení s nápisem „Section Control“ spolu s vyobrazen kamerou.⁶⁵

Měření probíhá stejně jako v České republice. Kontrolní body jsou vybaveny detekčními zařízeními v podobě kamer a dalšími detekčními přístroji, jako jsou infračervené záblesky, světelné senzory, lasery nebo indukční smyčky integrované do povrchu silnice. Vozidlu, které projíždí měřeným úsekem je zaznamenán čas vjezdu a výjezdu. Z těchto časů je následně spočítána průměrná rychlost. Pokud je vyšší než stanovený limit, je pořízen snímek. Tento záznam údajů o přestupku je trvale uložen a pravidelně se skládá ze snímků vjezdu

⁶⁵ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

a výjezdu vozidla, jeho registrační značky, místa, data a času záznamu, tj. času porušení nejvyšší povolené rychlosti, jakož i zjištěné průměrné rychlosti. Záznam o přestupku slouží jako podklad pro potrestání a sankcionování přestupku překročení rychlosti v následném řízení o uložení pokuty.⁶⁶

V ustanovení § 98b zákona StVO se uvádí automatizovaný technický prostředek sloužící k bodovému měření rychlosti („Punktueller Geschwindigkeitsmessung“) neboli **stacionární měření rychlosti**. Stejně jako v případě úsekového měření rychlosti je v odstavci 1 uvedeno, že stacionární měření rychlosti má zajistit a zvýšit bezpečnost silničního provozu, omezit hluk a zápach, zejména pro ochranu obyvatelstva a životního prostředí. Stacionární měření rychlosti v Rakousku probíhá stejně jako v České republice. Vedle silnice je nainstalován prostředek, který měří rychlost v daném bodě na silnici. Při překročení nejvyšší povolené rychlosti vyfotí projíždějící vozidlo a odešle snímek na místně příslušný úřad.⁶⁷

Dalším automatizovaným technickým prostředkem používaným v Rakousku je dle ustanovení § 98c zákona StVO **měření vzdálenosti mezi vozidly** („Abstandsmessung“). Jedná se o prostředek, který zaznamenává nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Dodržování bezpečné vzdálenosti se věnuje ustanovení § 18 výše uvedeného zákona, které zmiňuje, že řidič vozidla musí vždy dodržovat takovou vzdálenost od dalšího vozidla jedoucího před ním, aby mohl včas zastavit, i když vozidlo jedoucí před ním náhle zabrzdí. Řidiči dlouhých vozidel, např. jízdní soupravy, nákladních vozidel nebo autobusů, mají povinnost dodržovat minimální vzdálenost 50 m při jízdě za sebou mimo zastavěnou oblast. Měření tímto prostředkem probíhá ve většině případů na dálnicích. Systém se skládá ze tří kamer a vozidla vybaveného potřebnou technikou na vyhodnocování měření. Kamery jsou nainstalovány na mostě nad dálnicí. Při měření je každá

⁶⁶ KEUTHEN, Jens Christian. *Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung und ihre verfassungsrechtliche Bewertung* [online]. 1. vyd. Wiesbaden: Springer Vieweg, 2016. [cit. 12.2.2022]. ISBN 978-3-658-11849-5. s. 47-48. Dostupné z: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-11849-5?noAccess=true>

⁶⁷ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

kamera zaměřena na svůj referenční bod, který je vyznačen na vozovce v podobě bílých půlkruhů nebo bílé čáry. Na obou krajích vozovky se nachází tři referenční body, které jsou od sebe vzdáleny 75 m. Měření dodržování bezpečné vzdálenosti probíhá na úseku 150 m. Zároveň dokážou měřit i rychlost vozidel. Při zjištěném porušení kamery pořídí snímek, který je zaslán na místně příslušný úřad.⁶⁸

Zákon StVO stanoví, že za přestupek nedodržení vzdálenosti mezi vozidly se považuje časový rozestup menší než 0,4 s. Např. při rychlosti 130 km/h se jedná o vzdálenost cca 14,5 m. V případě, že se časový rozestup pohybuje mezi 0,2 s a 0,4 s, hrozí řidiči pokuta na místě ve výši od 72 € do 2180 € (cca od 1800 Kč do 54500 Kč). V případě, že řidič pokutu nezaplatí, hrozí mu trest odnětí svobody od 24 hodin do 6 týdnů. Pokud bude časový rozestup menší než 0,2 s, hrozí řidiči pokuta na místě ve výši od 36 € do 2180 € (cca od 900 Kč do 54500 Kč) a zákaz řízení minimálně na 6 měsíců. V případě, že řidič nezaplatí, hrozí mu trest odnětí svobody až na 6 týdnů.⁶⁹

Posledním automatizovaným technickým prostředkem, který zákon StVO uvádí v ustanovení § 98d, je zařízení sloužící ke **kontrole dodržování světelné signalizace** („Überwachung der Beachtung von Lichtzeichen“). Tento prostředek zaznamenává nerespektování červeného světelného signálu „Stůj“. Význam světelných signálů je uveden v ustanovení § 38 výše uvedeného zákona. Je zde uvedeno, jak se má řidič na pozemních komunikacích při rozsvícení jednotlivých signálů chovat. V Rakousku je v daných případech povoleno odbočovat vpravo, i když na semaforu svítí červený signál „Stůj“. Aby řidič mohl využít tohoto pravidla, musí být vedle semaforu umístěna dodatková tabulka

⁶⁸ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Kurier.at: *Verkehr - Die Ausreden der Drängler* [online]. 2016. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/die-ausreden-der-draengler/179.260.441>

⁶⁹ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. I Nr. 120/1997 - Führerscheingesez (FSG)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

se zelenou šipkou směřující vpravo. Dále musí řidič zastavit na hranici křižovatky nebo v místě před příčnou čarou souvislou a nesmí omezit ani ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Jestliže řidič řídí nákladní vozidlo nebo autobus, jejíž celková přípustná hmotnost převyšuje 7,5 t, tak se jich toto pravidlo netýká.⁷⁰

Zachycování přestupků tímto zařízením probíhá především na křižovatkách, které jsou řízeny světelnými signály. Jakmile se na semaforu rozsvítí červený signál „Stůj“ začne odpočet 2 s. Po tomto časovém intervalu se zapne záznamové zařízení. V případě, že projede vozidlo na výše uvedený světelný signál, jsou pořízeny dvě fotografie, kde je vidět, jaký signál svítí na semaforu a v jakých místech se vozidlo nachází. Zadokumentovaný přestupek je pak odeslán na místě příslušný úřad.⁷¹

Po zjištění přestupku automatizovanými technickými prostředky je vozidlo lustrováno v rakouském národním registru vozidel. V případě vozidla registrovaného v jednom z členských států EU je vozidlo lustrováno v systému EUCARIS. Z těchto systémů je zjištěn provozovatel/vlastník vozidla, kterému je odeslán tzv. anonymní příkaz („Anonymverfügung“). Dále je pak odeslána žádost o určení totožnosti řidiče („LenkerInnen-Erhebung“). Provozovatel/vlastník má na uhrazení anonymního příkazu čtyři týdny. Pokud v této době provozovatel/vlastník neuhradí anonymní příkaz, je řidič zjišťován dle výše uvedené žádosti, avšak už v rámci řízení o vydání trestního příkazu („Strafverfügung“). Proti této osobě může být vydán trestní příkaz nebo může být zahájeno běžné správní trestní řízení.⁷²

⁷⁰ *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 - Straßenverkehrsordnung (StVO)* [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

⁷¹ *Kaernten.orf.at: Verkehr - Rotlichtblitzer überwachen Kreuzungen* [online]. 2020. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://kaernten.orf.at/stories/3044339/>

⁷² *Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 52/1991 – Verwaltungsstrafgesetz (VStG)* [online]. 2022. [cit. 2.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770>

5 Polská republika

V podkapitole jsou uvedeny základní pojmy z vnitrostátního dopravního práva Polské republiky – pozemní komunikace, vozidlo, účastník silničního provozu, řidič, majitel (vlastník) vozidla.

5.1 Vymezení základních pojmů

Pozemní komunikace („droga“) definují dva polské zákony. Prvním je zákon č. 98/1997, Prawo o ruchu drogowym (dále jen „zákon o ruchu drogowym“). Tento zákon v ustanovení § 2 bod 1 definuje pozemní komunikaci jako samostatný pás terénu tvořený silnicí, krajnicí, chodníkem, stezkou pro chodce nebo cyklisty, včetně kolejí pro drážní vozidla umístěných v tomto jízdním pruhu, určený pro provoz nebo stání vozidel, pěší provoz, pohyb osob pohybujících se za použití pomocné zařízení, jízdě nebo vedení zvířat.⁷³

Výše uvedený zákon zmiňuje rozdělení pozemních komunikací na veřejné komunikace („droga publiczna“) a na vnitřní komunikace („droga wewnętrzna“). Výklad těchto pojmů odkazuje na druhý zákon, kterým je zákon č. 14/1985, Ustawa o drogach publicznych (dále jen „zákon o drogach publicznych“). V zákoně je pojem „droga“ v ustanovení § 4 bod 2 definován jako stavba se silničními inženýrskými stavbami, zařízeními a instalacemi tvořící technicko-provozní celek, určená pro silniční provoz, umístěná v silničním pruhu. Veřejná komunikace je pozemní komunikace, kterou smí užívat kdokoliv v souladu s jejím určením, omezeními či výjimkami uvedených v zákoně o drogach publicznych, nebo v jiných právních předpisech. Tento typ komunikace se dělí do čtyř kategorií, na základě její funkce v silniční síti, a to na státní silnice („drogi krajowe“), krajské silnice („drogi wojewódzkie“), okresní silnice („drogi powiatowe“) a na obecní silnice („drogi gminne“). Státní silnice jsou majetkem Státní pokladny, zbylé tři jsou majetkem příslušného samosprávného celku (kraj, okres, obec).

⁷³ LexLege: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

Veřejné komunikace se z hlediska dostupnosti rozdělují na volně přístupné komunikace („drogi ogólnodostępne“) a na komunikace s omezeným přístupem („drogi o ograniczonej dostępności“), včetně dálnic a rychlostních silnic. Vnitřní komunikace jsou komunikace, parkoviště, cyklostezky a plochy pro provoz vozidel, které nelze zařadit do žádné z kategorií veřejných komunikací a nejsou součástí jízdního pruhu veřejné komunikace. Za výstavbu a veškerou údržbu, včetně ochrany a značení, odpovídá správce území, na kterém se komunikace nachází, nebo v případě jeho nepřítomnosti vlastník pozemku.⁷⁴

Pojem **vozidlo** („pojazd“) je definován v zákoně o ruchu drogowym jako dopravní prostředek určený k pohybu po silnici i stroj nebo zařízení k tomu přizpůsobené, s výjimkou zařízení podporujícího pohyb. Dle definice se jedná o jakýkoliv prostředek, jehož pomocí se lze pohybovat po silnici, vyjma zařízení pro podporu pohybu. O motorové vozidlo („pojazd silnikowy“) se jedná v případě, že je vozidlo vybaveno motorem. Avšak nejedná se o moped, jízdní kolo, cyklovozik, zařízení pro přepravu osob, železniční vozidlo, elektrokoloběžku a invalidní vozík. Tyto pojmy jsou definovány v jednotlivých ustanoveních. Polský zákon o ruchu drogowym umožňuje vybavit jízdní kolo nebo cyklovozik pomocným elektrickým pohonem. Za podmínky, že napájení nepřekročí 48 V a trvalý výkon nepřesáhne 250 W. Podmínkou také je, že výkon pomocného motoru postupně klesá až k 0 W, při překročení 25 km/h. Kategorie vozidel („kategorie pojazdów“) jsou uvedeny v příloze č. 2 zákona o ruchu drogowym. Stejně jako v jiných členských zemích Evropské Unie i zde kategorie vozidel odpovídají Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 a č. 168/2013.⁷⁵

Účastníkem silničního provozu („uczestnik ruchu“) je, dle ustanovení § 2 bod 17 zákona o ruchu drogowym, chodec, osoba pohybující se prostřednictvím pomocného dopravního zařízení, řidič, jakož i další osoby ve vozidle nebo na vozidle na pozemní komunikaci. Dle definice se jedná

⁷⁴ LexLege: *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/ustawa-o-drogach-publicznych/>

⁷⁵ LexLege: *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

o kohokoliv, kdo se jakýmkoliv způsobem podílí na účasti v silničním provozu na pozemní komunikaci.⁷⁶

V zákoně o ruchu drogowym je pojem **řidič** vysvětlován dvěma ustanoveními. V prvním případě je řidič („kierujący“) osoba, která řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, dále osoba, která vede útvar chodců, jede na koni nebo vede zvířata jednotlivě nebo ve stádě. V druhém případě je řidič („kierowca“) osoba oprávněná k řízení motorového vozidla nebo mopedu. Je to osoba, která vlastní řidičské oprávnění k řízení mopedu, motorového vozidla nebo jízdní soupravy, tedy řidičský průkaz („prawo jazdy“).⁷⁷

Pojem **majitel vozidla**, resp. **vlastník vozidla** („właściciel pojazdu“), polské vnitrostátní právo přímo neuvádí. Vlastníkem vozidla bude určitě osoba, která je vedena v technickém průkaze jako majitel (vlastník). Definice vlastníka vozidla by mohla vycházet z polského občanského zákoníku (Ustawa z dnia 23. kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny), kdy vlastníkem je v tomto případě držitel věci. Na tuto skutečnost odkazují polské kanceláře pojistitelů. Polský občanský zákoník uvádí, že držitelem věci je jak ten, kdo má věc ve faktické držbě jako vlastník (spontánní držitel), tak ten, kdo má věc ve faktické držbě jako uživatel, zástavce, nájemce, pachtýř nebo má jiné právo, které zahrnuje zvláštní oprávnění k cizí věci (závislý držitel). Lze, dle výše uvedených skutečností soudit, že vlastníkem vozidla je osoba, která je uvedena v technickém průkaze vozidla jako majitel (vlastník), dále osoba, která je uvedena na poslední kupní smlouvě k vozidlu jako kupující, nájemce anebo i dědic, který vozidlo používá po smrti vlastníka.⁷⁸

⁷⁶ LexLege: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

⁷⁷ LexLege: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

⁷⁸ LexLege: Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/kodeks-cywilny/>

6 Automatizované technické prostředky v Polské republice

Na základě konverzace s ředitelem CANARD prostřednictvím styčného důstojníkem Policie ČR v Polské republice bylo zjištěno, že o automatizovaný dohled v silničním provozu se za pomoci automatizovaných technických prostředků stará úřad CANARD (Centrum automatického dohledu nad silničním provozem). Tento úřad je organizačním článkem GITD (Generální inspektorát silniční dopravy). V Polsku se jako automatické technické prostředky používají stacionární radary na měření rychlosti, radary na úsekové měření rychlosti a kamery zaznamenávající nerespektování červeného signálu „Stůj“ na světelném zařízení. V roce 2020 se na území Polska vyskytovalo 434 stacionárních radarů na měření rychlosti, 30 úsekových měřičů rychlosti a 20 záznamových zařízení hlídajících nerespektování světelných signálů.⁷⁹

Automatizované technické prostředky jsou stanoveny v ustanovení § 129g zákoně o ruchu drogowym. Zde je uvedeno, že k odhalování přestupků slouží stacionární záznamové zařízení umístěná v silničním pruhu pozemní komunikace. Jak již bylo uvedeno, v povrchu vozovky jsou zabudovány senzory (smyčky), které detekují průjezd vozidla. V tomto ustanovení jsou uvedeny dva přestupky, které jsou pomocí záznamových zařízení detekovány. Jedná se o překročení nejvyšší dovolené rychlosti a o nerespektování světelných signálů. Přestupky zjištěné pomocí automatických technických prostředků, spadají do kompetence GITD, které následně řeší CANARD. Všechny automatizované technické prostředky fungují na stejném principu jako v České republice, rozdíl bývá v jejich vzhledu. Provoz automatizovaných technických prostředků vede na sledovaných úsecích silnic ke snížení počtu dopravních nehod a k dodržování platných dopravních předpisů řidiči vozidel. Automatizované technické prostředky lze nastavovat vzdáleně. Velkou výhodou je online přenos snímků do IT systému, což má pozitivní dopad na úsporu nákladů

⁷⁹ CANARD BEZPIECZNIE NA DROGACH: *Funkcjonowanie sytemu automatycznego nadzoru w 2020 roku* [online]. 2021. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/dla-mediow/materialy-do-pobrania#>

a času. GITD provádí dohled nad danými úseky pomocí automatizovaných technických prostředků 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce bez ohledu na denní dobu nebo nepříznivé povětrnostní podmínky.⁸⁰

Na základě komunikace s ředitelem CANARD bylo zjištěno, že úřad CANARD odhaluje porušování zákona, pokud jde o řidiče překračující stanovené rychlostní limity a nerespektují světelná signalizační zařízení. Jedním z dalších úkolů tohoto úřadu je objasňování přestupků spojené se zjištěním a potrestáním dané osoby. Po zaznamenání přestupku jsou informace o vlastníkovi vozidla automaticky staženy z centrálního registru vozidel. Vlastníkovi, který je v registru identifikován, pošle CANARD formulář s výzvou, ve kterém je osoba povinna vyplnit jedno ze tří prohlášení. První prohlášení se týká situace, kdy v době spáchání přestupku je vlastník a řidič jedna a ta samá osoba. V takovém případě se vlastník přiznává, bude souhlasit s pokutou a zaplatí ji nebo v opačném případě odmítne pokutu zaplatit. Druhé prohlášení se týká situace, kdy v době spáchání přestupku vlastník svěřil vozidlo jiné osobě. V tomto případě vlastník uvede kontaktní údaje k dané osobě. Třetí prohlášení se týká situace, kdy vlastník v době spáchání přestupku svěřil vozidlo jiné osobě, ale neuvede nebo odmítne uvést kontaktní údaje na danou osobu. V této situaci vyplní prohlášení č. 3, ve kterém souhlasí nebo odmítá zaplatit pokutu za neposkytnutí údajů. Pokud vlastník vozidla souhlasí se zaplacením pokuty, pracovník CANARD uloží pokutu v systému a zašle ji doporučeně na adresu vlastníka vozidla. Uložená pokuta musí být zaplacená do 7 dnů od jejího obdržení. Není-li pokuta ve stanovené lhůtě uhrazena, je vymáhána v souladu se zákonem o správním řízení v rámci exekučního řízení. Vymáhacím orgánem je finanční úřad. Osoba, která je podezřelá ze spáchání přestupku (ať už řídila vozidlo nebo neuvedla, komu vozidlo bylo svěřeno) má vždy právo odmítnout pokutu. V takovém případě je věc postoupena soudu. Soud stanoví odpovědnost za přestupek nebo trestný čin a uloží dané osobě trest.

⁸⁰ LexLege: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

Vymahatelnost uložených pokut v Polsku za přestupky zaznamenané automatizovanými technickými prostředky byla v roce 2020 cca 95 %. Jelikož je Polská republika členem Evropské unie, tak u přestupků spáchaných vozidly ze zahraničí je stejně jako v České republice využíván modul CBE v rámci směrnice CBE. Řidiči vozidel zemí mimo Evropskou unii, u kterých nebylo možné dohledat adresu pro potřeby doručení pokuty, jsou v případě zjištění pobytu na území Polska nebo při silničních kontrolách prováděných inspektory CANARD trestáni pokutami placenými na místě, kartou nebo jiným platebním prostředkem.⁸¹

⁸¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

7 Slovenská republika

V další podkapitole jsou rozebrány základní pojmy z vnitrostátního dopravního práva Slovenské republiky – pozemní komunikace, vozidlo, účastník silničního provozu, řidič, provozovatel, držitel, vlastník vozidla.

7.1 Vymezení základních pojmů

Pozemní komunikace („pozemná komunikácia“) se dle zákona č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách, dělí do čtyř typů: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace, stejně jako v České republice. Je tvořena ze dvou částí, a to ze silničního tělesa a její součástí. Silniční těleso je ohraničeno vnějšími hranami příkopů, rigolů, násypů a zářezů svahů, zárubních a obkladových zdí, patou opěrných zdí a při místních cestách 0,5 m za zvýšenými obrubami chodníků nebo zelených pásů. Součástími pozemních komunikací jsou všechna zařízení, stavby, objekty a díla, která jsou nutná pro úplnost, k zajištění a ochraně dálnic, silnic a místních silnic a k zajištění bezpečného, rychlého, plynulého a hospodárneho provozu na nich. Nejedná se ovšem o zařízení, která jsou určena pro elektronický výběr mýtného nebo pro jeho kontrolu.⁸²

Vozidlem („vozidlom“) je, dle ustanovení § 2 odst. 2 písm. w) zákona č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (dále jen „o cestnej premávke“), motorové vozidlo, nemotorové vozidlo a tramvaj. Tato definice je stejná jako v českém právu. Vozidlo je dále definováno i v zákoně č. 106/2018 Z. z., o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (dále jen „zákon o prevádzke vozidel v cestnej premávke“), kdy dle ustanovení § 2 odst. 2 písm. a) je vozidlem motorové vozidlo nebo nemotorové vozidlo navržené a vyrobené pro provoz v silničním provozu; vozidlem je i zvláštní vozidlo podle § 3 odst. 3. Tento zákon rozděluje vozidla

⁸² *Zákony pre ľudí: Zákon č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1961-135>

na silniční a zvláštní. Motorové vozidlo je v zákoně o cestnej premávke definováno jako nekolejové vozidlo poháněné vlastním motorem s výjimkou případu podle písmene f) a trolejbus. V písmeni f) se uvádí např. elektrické vozíky pro osoby se zdravotním postižením, v tomto případě se jedná o chodce. Zákon o prevádzke vozidel v cestnej premávke definuje motorové vozidlo jako vozidlo, které se pohybuje vlastními prostředky na základě vlastního pohonu. Naopak nemotorové vozidlo je stejně jako motorové vozidlo definováno ve dvou zákonech. Zákon o prevádzke vozidel v cestnej premávke stručně definuje nemotorové vozidlo jako vozidlo bez vlastního pohonu. Na druhé straně zákon o cestnej premávke má definici nemotorového vozidla značně rozsáhlejší. Nemotorovým vozidlem se rozumí přípojně vozidlo, vozidlo pohybující se pomocí lidské síly nebo zvířecí síly s výjimkou případů podle písmene f), samovyvažovací vozidlo, koloběžka s pomocným motorkem a kolo vybavené pomocným motorkem o zdvihovém objemu válců nepřesahujícím 50 cm³ s konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h nebo kolo vybavené pomocným elektrickým motorkem s trvalým jmenovitým výkonem do 0,25 kW, jehož výkon se progresivně snižuje a nakonec se přeruší, když vozidlo dosáhne rychlosti 25 km/h nebo když řidič přestane šlapat do pedálů. Je daleko obsáhlejší než výklad tohoto pojmu v českém právu. Obsahuje výčet výkonnostních a rychlostních parametrů na stále zvětšující se počet kol s vlastní pohonem na silnicích.⁸³

Účastníkem silničního provozu („účastníkom cestnej premávky“) je, dle ustanovení § 2 odst. 2 písm. u) zákona o cestnej premávke, osoba, která se přímo účastní silničního provozu. Může to být kdokoli, např. chodec, cyklista, řidič motorového vozidla nebo tramvaje.⁸⁴

Řidič („vodič“) je definován v ustanovení § 2 odst. 2 písm. u) zákona o cestnej premávke jako osoba, která řídí vozidlo. Jedná se o osobu, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo či tramvaj. Při řízení motorového vozidla musí řidič

⁸³ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>
Zákony pre ľudí: Zákon č. 106/2018 Z. z., o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2018-106>

⁸⁴ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

vlastnit řidičský průkaz („vodičský preukaz“) s příslušným řidičským oprávněním na dané motorové vozidlo.⁸⁵

Slovenské vnitrostátní právo pracuje se třemi pojmy v rámci provozu vozidla na pozemních komunikacích. Jedná se o **provozovatele** („prevádzkovateľ“), **držitele** („držiteľ“) a **vlastníka**. Provozovatelem vozidla je, dle ustanovení § 2 odst. 23 zákona o prevádzke vozidel v cestnej premávke, vlastník vozidla nebo jím určený držitel vozidla. Provozovatel vozidla, dle zákona o cestnej premávke, odpovídá, že vozidlo neužije neoprávněná osoba, která např. nevlastní řidičské oprávnění, je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo nezná její totožnost. Dále odpovídá za to, že vozidlo splňuje při provozu na pozemních komunikacích stanovené podmínky, a to včetně nákladu a jeho upevnění. Lze se domnívat, že provozovatel vozidla zajišťuje provoz vozidla v rámci bezpečnosti silničního provozu. Naopak vlastníkem vozidla je osoba, která vlastní vozidlo, má k němu majetková práva. Je zapsaná v osvědčení o evidenci vozidla, konkrétně v kolonce C4. Vlastníkem může být jak fyzická, tak i právnická osoba. Vlastníkem je např. při koupi vozu leasingová společnost, do doby jeho splacení. Osoba, která splácí leasing a jezdí daným vozidlem je držitelem. Držitel vozidla je definován ve dvou zákonech. První definice je v zákona o cestnej premávke, konkrétně v ustanovení § 2 odst. 2 písm. c), kde se uvádí, že držitelem vozidla je osoba zapsaná v osvědčení o evidenci část I a část II jako držitel osvědčení, nebo taková osoba zapsaná v osvědčení o evidenci vydaném v cizině. Druhým zákonem je zákon o prevádzke vozidel v cestnej premávke, kde v ustanovení § 2 odst. 24 je držitel vozidla definován jako osoba, na kterou je vozidlo přihlášeno v evidenci vozidel a která je zapsána v dokladech vozidla. Držitel vozidla je v osvědčení o evidenci vozidla uveden v kolonce C.1.1.⁸⁶

⁸⁵ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

⁸⁶ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>
Zákony pre ľudí: Zákon č. 106/2018 Z. z., o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2018-106>

8 Automatizované technické prostředky na Slovensku

Na základě komunikace s Prezidiem Policejního sboru Slovenské republiky, konkrétně s odborem dopravní policie, bylo zjištěno, že Slovenská republika neprovozuje žádný automatizovaný technický prostředek sloužící k zachycování dopravních přestupků v rámci provozu na pozemních komunikacích. Odbor dopravní policie Prezidia Policejního sboru uvedl, že ve Slovenské republice probíhá dohled nad silničním provozem automatizovaným způsobem, avšak ten je v současnosti realizován jen ve zvláštním režimu, poloautomatizovaně. Porušení pravidel silničního provozu je zadokumentováno manuálně pomocí mobilních technických prostředků za aktivní účasti obsluhy. Po manuálním zadokumentování porušení pravidel silničního provozu je následně možné řešit porušení dvěma způsoby. Prvním je, že se jedná o přestupek a odpovědnost za jeho spáchání jde přímo k řidiči vozidla. Vozidlo je zastaveno okamžitě po zjištění porušení. Druhým způsobem je, že porušení bude řešeno jako správní delikt a odpovědnost za jeho spáchání jde k držiteli vozidla. V tomto případě není vozidlo zastaveno okamžitě po zjištění porušení. Tento způsob měření lze provádět i v České republice, např. u vozidel Policie ČR, konkrétně u vozidel v civilním provedení, která jsou vybavená technikou pro měření rychlosti. V rámci práce s touto technikou, lze nastavit zařízení do tzv. automatizovaného režimu, kdy v případě zjištění přestupku není vozidlo kontrolováno a řidič vyřešen např. pokutou v příkazním řízení, ale provozovatel vozidla je oznámen na obec s rozšířenou působností.⁸⁷

V případě situace, kdy je vozidlo zastaveno a přestupek je řešen s řidičem vozidla, lze přestupek vyřešit dvěma způsoby. Buď v blokovém řízení, kdy je řidiči uložena pokuta anebo v případech závažnějšího porušení nebo nesouhlasu řidiče s přestupkem, je řidič oznámen ke správnímu orgánu, kterým je místně příslušný okresní dopravní inspektorát Okresního ředitelství Policejního sboru.

⁸⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Ve Slovenské republice jsou přestupky řidičů, na rozdíl od České republiky, uvedeny v zákoně Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb., o priestupkoch, konkrétně v ustanovení § 22, nikoliv v zákoně o cestnej premávke.⁸⁸

V případě řešení porušení pravidel silničního provozu jako správního deliktu je postup následující. Manuálně zadokumentované porušení pravidel silničního provozu obsluhující osoba uloží z technického prostředku do počítače a archivuje. Následně je manuálně vykonána lustrace v národním nebo mezinárodní evidenci vozidel, kde je zjištěn držitel vozidla a tomu je zaslán rozkaz o uložení pokuty. Správní delikty držitelů vozidel jsou definovány v ustanovení § 139a až § 139h zákona o cestnej premávke. Správní delikty držitelů vozidel primárně řeší příslušníci Policejního sboru. Od 1. května 2021 jsou oprávněni řešit správní delikty i obce dle místní příslušnosti, avšak jen v rozsahu porušení zákazu zastavení a stání. Zasílání rozkazu o uložení pokuty držitelům vozidel do států Evropské unie se ve Slovenské republice probíhá od listopadu roku 2018. V případě Slovenské republiky se jedná pouze o dva přestupky, které uvádí směrnice CBE. Jedná se o překročení rychlosti a nezastavení na červený signál. Odbor dopravní policie Prezidia Policejního sboru uvádí, že zasílání rozkazů do zahraničí je momentálně v prvotní fázi a na využívání rozesílání rozkazů ve větším rozsahu se předpokládá existence informačního systému. Za rok 2021 bylo do ciziny odesláno 618 rozkazů o uložení pokuty z celkového počtu 22327 vydaných rozkazů.⁸⁹

V prosinci 2019 proběhla ve Slovenské republice novela zákona o cestnej premávke, která kromě jiného měla za cíl zlepšit vymahatelnost sankcí uložených v rámci objektivní odpovědnosti. Jednalo se o případy, při kterých nedošlo k dobrovolnému zaplacení pokuty ve stanovené lhůtě a dále o případy, kdy postih za porušení pravidel silničního provozu, které bylo spáchané v minulosti, ale pro technické anebo právní skutečnosti nebylo možné zjistit držitele vozidla. Při následném zastavení policejní hlídkou a zjištění jednoho z výše uvedených

⁸⁸ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 372/1990 Zb., o priestupkoch* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1990-372>

⁸⁹ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

případů, bylo novelou zavedena možnost vymáhání pokuty zadržením dokladů od vozidla a tabulek registračních značek, bez kterých nebylo možné pokračovat dál v jízdě.⁹⁰

Dle informací Odboru dopravní policie Prezidia Policejního sboru v současnosti probíhá příprava podkladů pro projekt Automatizovaného systému odhalování porušení pravidel silničního provozu. Tento projekt je zařazen do Plánu obnovy a odolnosti Slovenska s vizí odevzdání do řádného úplného užívání do roku 2026. Cílem projektu je vybudování nového transakčního informačního systému pro automatizovaný proces objektivní odpovědnosti, který přispěje k zjednodušení celé řady procesů v rámci agendy. Také přispěje ke zvýšení efektivity zpracovávané agendy, ke zkrácení času na zpracování agendy a úpravě stávajících systémů za účelem zavedení automatizovaného procesu. V neposlední řadě přispěje integrací obcí a městských policií do systému a výraznému posílení a zvýšení možností kontroly na základě zavedení komplexního monitoringu procesů a činností (auditní monitorovací systém). Zároveň v rámci projektu se předpokládá nákup 70 technických prostředků pro dokumentování průjezdu na červenou a 209 měřičů rychlosti, které budou fungovat jako automatizované technické prostředky pro automatizovaný sběr údajů o porušení pravidel silničního provozu, ze kterých bude vyvozována objektivní odpovědnost držitele vozidla.

⁹⁰ *Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov* [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

9 Spolková republika Německo

V následující podkapitole jsou uvedeny základní pojmy z vnitrostátního dopravního práva Spolkové republiky Německo.

Majitelem, nebo také **držitelem vozidla** („Fahrzeughalter“, zkráceně „Halter“) je ten, kdo odpovídá za vozidla v rámci provozu na pozemních komunikacích. Dále odpovídá za to, že bude vozidlo řídit osoba způsobilá. Dle ustanovení § 7 zákona Straßenverkehrsgesetz (dále jen „zákon StVG“) se uvádí, dojde-li při provozu motorového vozidla k usmrcení osoby, ke zranění těla nebo zdraví osoby nebo k poškození věci, je držitel povinen poškozenému nahradit vzniklou škodu. Majitel/držitel vozidla je zapsán v dokladech od vozidla i v registru vozidel. Tyto údaje jsou pak poskytovány, dle ustanovení § 37 zákona StVG, např. pro stíhání za porušení právních předpisů na úseku silničního provozu nebo pro stíhání trestných činů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. Ve výše uvedeném zákoně se také nachází ustanovení § 37b, které zmiňuje předávání údajů o vozidle a majiteli v souladu se směrnicí CBE.⁹¹

Vozidlo („Fahrzeuge“) jsou definováno v ustanovení § 2 bod 2 vyhlášky Fahrzeug-Zulassungsverordnung (zkráceně FZV) jako motorová vozidla a jejich přípojná vozidla. Samotná motorová vozidla jsou v bodě 1 stejného ustanovení definována jako pozemní vozidla, která nejsou trvale vedena po kolejích a pohybují se pomocí strojní síly. Výše zmíněná vyhláška hovoří pouze o motorových a přípojných vozidlech. Zákon Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (zkráceně StVZO) uvádí, že vozidla nejsou dětské kočárky a vozítka, sánky, dětské kočárky, koloběžky, dětská jízdní kola a podobné nemotorové nebo samohybné dopravní prostředky, jejichž maximální konstrukční rychlost nepřesahuje 6 km/h. Zároveň v ustanovení § 63a uvádí definici jízdního kola jako vozidlo s nejméně dvěma koly, které je poháněno pouze fyzickou silou osob

⁹¹ Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrsgesetz (StVG) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG000101308>

na něm jedoucích pomocí pedálů nebo klik. Zde je dále uvedeno, co se považuje za jízdní kola v případě jízdních kol s pomocným motorem.⁹²

Řidičem je osoba, která vozidlo řídí. V zákoně Straßenverkehrs-Ordnung (zkráceně StVO) jsou v ustanovení § 23 uvedeny další povinnosti řidičů vozidel. Řidič především odpovídá za to, že jeho zrak a sluch není omezen osobami ve vozidle, zvířaty nebo např. nákladem a stavem vozidla. Musí zajistit, aby cestujícími a nákladem nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu. A dále odpovídá za předepsané a funkční osvětlení vozidla a jeho přípojných vozidel i během dne.⁹³

⁹² Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

⁹³ Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html#BJNR036710013BJNG000100000

10 Automatizované technické prostředky ve Spolkové republice Německo

Ve Spolkové republice Německo se používají automatizované technické prostředky sloužící k zachycování dopravních přestupků jako je překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nerespektování červeného signálu na světelném signalizačním zařízení a dále nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Všechny tyto prostředky fungují na stejném principu jako v České republice. Právní základ používání automatizovaných technických prostředků tvoří tři základní právní předpisy. Jedná se o „das Eichgesetz“ (neboli zákon o ověřování či kalibrační zákon), poté „die Eichordnung“ (vyhláška o ověřování) a nakonec „die Zulassungsvorschriften der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt“ (schvalovací předpis fyzikálně technického úřadu, zkráceně PTB). Na základě těchto předpisu je např. dána povinnost jednou za rok měřící zařízení kalibrovat. PTB definuje tolerance v rámci možné chybovosti měření. Pro zajištění správného měření a následného využití naměřených výsledků jako důkazní prostředek, musí být při používání automatizovaných technických prostředků dodržováno spousta specifikací. Jelikož je Německo složené ze spolkových zemí, jsou specifikace v každé zemi rozdílné. Bohužel jsou ve většině případů specifikace upravovány interními směrnici, a nejsou tak zveřejňovány. Avšak existují obecné zásady, které jsou v rámci všech spolkových zemí stejné. Např. zachycování přestupku pomocí automatizovaných technických prostředků a jejich vyhodnocování náleží do kompetence policie nebo v některých spolkových zemích obecním úřadům. Objektivní odpovědnost provozovatele (majitele, držitele) vozidla v rámci přestupků zachycených pomocí automatizovaných technických prostředků je ve Spolkové republice Německo řešena obdobně jako v Rakouské republice.⁹⁴

Měření rychlosti ve Spolkové republice Německo probíhá obdobně jako v ostatních zemích zpracovaných v této práci. Provádí se zde převážně

⁹⁴ *Bußgeldkatalog: Blitzer und Radarfallen – Diese Messgeräte gibt es in Deutschland* [online]. 2022. [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>

stacionární měření. Cílem měření rychlosti je kontrolovat řidiče vozidel, zda dodržují nejvyšší dovolenou rychlost. Při jejich nerespektování zákonných ustanovení je sankcionovat a zajišťovat tak bezpečnost provozu a zároveň snižovat nebezpečí způsobené zvýšenou rychlostí. Na základě analýzy dat z příslušných zdrojů bylo zjištěno, že za rok 2020 bylo v Německu spácháno cca 2800000 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Ve většině spolkových zemí tvoří z celkového počtu přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti cca 50 %. Měření rychlosti probíhá jak v obcích, tak i mimo obec. Spolkové země používají radary od různých výrobců, a proto v některých zemích vypadají radary odlišně. Převážně se jedná radary, ve tvaru krychlí se dvěma čočkami postavených vedle silnice. Ve Spolkové republice Německo může být prováděno měření čelně, zezadu nebo v kombinaci obou variant. Ve většině případů se jedná o čelní měření. Lze tak při kvalitní fotce zaznamenat i další dopravní přestupky jako např. telefonování při řízení nebo nepřipoutání se při řízení bezpečnostním pásem. Princip měření je trochu odlišný od zařízení používaných v České republice. Zdejší radary vysílají radarové paprsky, které dopadají na projíždějící vozidlo a následně se od něj odrážejí. Jedná se o princip Dopplerova jevu. Odražené paprsky jsou zachyceny radarovou jednotkou. Zařízení na základě odražených paprsků vypočítá rychlost. V případě překročení nastaveného limitu je pořízena fotografie vozidla.⁹⁵

Nerespektování červeného signálu „Stůj“ na světelném signalizačním zařízení je další porušení, které je v Německu sledováno automatizovanými technickými prostředky. Dle analýzy dat bylo v roce 2020 v Německu zjištěno cca 309000 přestupků nerespektování červeného signálu. Ve spolkových zemích Hamburg a Berlín tvoří tento přestupek přibližně 25 % ze všech zjištěných přestupků. Jedná se o velmi nebezpečné situace, a proto je zcela namístě zaznamenávat nerespektování tohoto dopravního značení. Automatizované technické prostředky, které zaznamenávají výše uvedený

⁹⁵ *Bußgeldkatalog: Blitzer und Radarfallen – Diese Messgeräte gibt es in Deutschland* [online]. 2022. [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>
Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Kraftfahrt-Atlas Kraftfahrer [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: https://www.kba.de/DE/Statistik/Atlas/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/atlas_verkehrsauffaelligkeiten_node.html

přestupek, se používají především na nebezpečných křižovatkách, kde statisticky docházelo k častým dopravním nehodám. Kamery jsou umístěny za sledovanou křižovatkou. Zaznamenávání probíhá čelně. Ke zjištění, zda skutečně řidič nerespektoval červený signál, jsou pod povrchem vozovky umístěny dvě indukční smyčky. Jedna se nachází přímo za vodorovným značením příčnou čarou souvislou („Haltelinie“) a druhá se nachází na hranici chráněné prostoru světelnou signalizací. Snímací kamera je propojena se smyčkami ve vozovce a zároveň se světelnou signalizací, aby se aktivovala v momentě rozsvícení červeného signálu. Pokud vozidlo přejeđe alespoň jednu ze dvou smyček po rozsvícení červeného signálu, kamera pořídí snímek. K zachycenému snímku je přiložen i čas, který uplynul od rozsvícení žlutého a červeného signálu. Ve Spolkové republice Německo je stejně jako v Rakousku povoleno za situace, že je tak u světelného signalizačního zařízení vyznačeno, odbočování vpravo v případě rozsvícení červeného signálu. Platí zde stejná pravidla, v již zmíněném Rakousku (viz kapitola č. 5 Automatizované technické prostředky v Rakouské republice).⁹⁶

Nedodržování bezpečné vzdálenosti je další přestupek, který se ve Spolkové republice Německo kontroluje pomocí automatizovaných technických systémů. Jedná se o velmi nebezpečné situace, které mohou vést k tragickým nehodám, obzvláště při vyšších rychlostech, zejména na dálnici. Cílem prováděných kontroly je udržet pozornost řidičů a potrestat závažná porušení tohoto pravidla. V rámci kontrol dodržování bezpečné vzdálenosti se používá ve většině případů kontrola kamerovým systémem z dálničních mostů. Podobně jako v Rakousku jsou na dálničních mostě umístěny tři kamery, které sledují provoz na dálnici vedoucí pod tímto mostem a zachycují případné přestupky. V jízdnicích pruzích je vyznačeno příslušné vodorovné dopravní značení v podobě příčných čar. Měřený úsek může měřit až 700 m. K systému měření jsou často připojeny stopky. Pomocí poměru vzdálenosti a času lze vypočítat rychlost projíždějících vozidel. Ve Spolkové republice Německo na rozdíl od Rakouska

⁹⁶ *Bußgeldkatalog: Rote Ampel überfahren: Welches Bußgeld droht?* [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/rote-ampel/>
Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Kraftfahrt-Atlas Kraftfahrer [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: https://www.kba.de/DE/Statistik/Atlas/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/atlas_verkehrsauffaelligkeiten_node.html

platí pravidlo poloviny rychlosti v metrech. Pokud se vozidlo pohybuje po dálnici rychlostí 130 km/h, musí za vozidlem jedoucím před ním mít vzdálenost alespoň 65 m. Platí zde výjimky, jako je např. předjíždění. Pomůckou můžou být sloupky na okraji silnice, které jsou zpravidla od sebe vzdáleny 50 m a poskytují řidičům orientační body. Bezpečnou vzdálenost je také potřeba dodržovat při předjíždění jednotlivých vozidel. Při předjíždění osobních a nákladních automobilů je třeba dodržet vzdálenost alespoň 1 m od boku. V případě motocyklu se jedná o odstup alespoň 1,5 m od boku. Pro školní autobusy nebo autobusy veřejné dopravy stojící na autobusové zastávce je stanoven odstup minimálně 2 m. V novele zákona StVO z dubna roku 2020 bylo zavedeno, že při předjíždění chodců, cyklistů nebo malých elektrických vozidel, jako jsou např. elektrokoloběžky, jsou řidiči motorových vozidel povinni dodržovat boční odstup v zastavěné oblasti minimálně 1,5 m. Mimo zastavěnou oblast je stanoven boční odstup alespoň na 2 m. Pro vozidla nad 3,5 t platí, že při rychlosti nad 50 km/h musí dodržovat mezi sebou minimálně 50 m. Minimální pokuta za tento přestupek je 25 € (cca 650 Kč). Jedná se o porušení nedodržení bezpečné vzdálenosti při rychlosti menší než 80 km/h. Maximální pokuta je stanovena za přestupek, pokud vozidlo jede více než 130 km/h a vzdálenost za vozidlem jedoucím před ním je menší než 1/10 poloviční hodnoty rychloměru. Vozidlo např. jede 140 km/h, správný rozestup je minimálně 70 m a naměřená vzdálenost mezi vozidly činí méně než 7 m. Za tento přestupek hrozí řidiči pokuta ve výši 400 € (cca 10000 Kč), 2 trestné body do karty řidiče a zákaz řízení na 3 měsíce. Nutno podotknout, že na rozdíl od České republiky, kde nesmí řidiči nasbírat 12 trestných bodů, nesmí řidiči ve Spolkové republice Německo dosáhnout pouze 8 bodů. Kontrolu dodržování bezpečné vzdálenosti mohou i bez automatizovaných technických prostředků provádět policisté v rámci výkonu služby. K zachycení přestupků postačí videozáznam. Ve Spolkové republice Německo jsou pevně dané rozměry vodorovného dopravního značení v oblasti pruhů. Např. na dálnici jsou rozměry dělící čáry mezi pruhy následující. Bílá čára měří 6 m a vzdálenosti mezi nimi je stanovena na 12 m.⁹⁷

⁹⁷ *Bußgeldkatalog: Abstandskontrolle auf der Autobahn: Welche Sanktionen drohen bei Verstößen?* [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/abstandskontrolle/>

11 Vymáhání pokut z automatizovaných technických prostředků

Při spáchání jakéhokoliv přestupku, zaznamenaného automatizovanými technickými prostředky, hrozí sankce. Ty mohou být v podobě pokuty nebo zákazu činnosti, popřípadě kombinace obou možností. Obě varianty jsou stanoveny zákonem buď striktně nebo v rozmezí od do. Pokud je pořízený záznam přestupku kvalitní, místně příslušný správní orgán zahájí úkony ke zjištění, kdo daný přestupek spáchal. Na základě pořízeného záznamu je viditelná registrační značka vozidla, jehož řidič přestupek spáchal.⁹⁸

Vozidlo, resp. registrační značka, která je zaregistrována ve stejné zemi, kde byl spáchán přestupek, se prověří v rámci vnitrostátního informačního systému. Obvykle se jedná o registr vozidel, zde je zjištěn provozovatel vozidla. Může jím být fyzická osoba, fyzická podnikající osoba, nebo právnická osoba. V systému se nachází adresa, na které se provozovatel vyskytuje. Na tuto adresu je odeslán dopis, kde jsou uvedeny všechny údaje ohledně přestupku, tzn. místo, datum a čas spáchání přestupku, právní kvalifikace přestupku, hodnoty daného porušení (např. naměřená rychlost, toleranční srážka). Dále je v dopise uvedena výše pokuty, možnost, kde a jak sankci uhradit a také lhůta, do které musí být pokuta zaplacená. V případě, že provozovatel pokutu uhradí ve lhůtě 30 dnů, správní orgán věc odloží. V druhém případě má provozovatel možnost místo zaplacení pokuty sdělit správnímu orgánu údaje k řidiči, který v daný moment, kdy došlo ke spáchání přestupku, vozidlo řídil (15 dnů od doručení). Poslední možností je, že provozovatel nezaplatí pokutu a neuvede, kdo v dané době řídil motorové vozidlo. V takové situaci správní orgán pokračuje v šetření přestupku. Pokud se správnímu orgánu nepodaří přestupek projednat nebo pokud nepochybně nezjistí totožnost řidiče (pachatele přestupku), může uložit osobě, která byla v době spáchání přestupku provozovatelem, pokutu. Tato pokuta je uložena za porušení ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Zde nastávají podmínky

⁹⁸ Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). 23. vyd. Praha: Armex Publishing, 2021. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-76-2

objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Pokutu lze uložit až do výše 10000 Kč.⁹⁹

Zjišťování provozovatele vozidla zaregistrovaného ve stejné zemi, ve které došlo ke spáchání přestupku zjištěného automatizovanými technickými prostředky, není žádný problém. Jak již bylo uvedeno, jedná se o centrální registr vozidel, kde jsou k nalezení všechny potřebné údaje k vozidlu i k provozovateli. Problém může nastat u vozidel registrovaných v zahraničí. Pro tyto účely je využíván systém EUCARIS („EUropean CAr Registration and driving licence Information Systém“).¹⁰⁰

11.1 EUCARIS

Jedná se o celoevropský informační systém, který byl původně určen pro výměnu informací týkající se vozidel a řidičských průkazů zaevidovaných v národních registrech členských zemí Evropské unie. Postupem času se stal, na základě unijních dokumentů, informačním systémem Evropské unie sloužícím k výměně informací z národních registrů. Jde o registry vozidel, řidičů a podnikatelů v silniční dopravě. Systém EUCARIS je rozdělen do různých modulů nebo webových služeb, které se vztahují k jednotlivým registrům. Modulů je celá řada, v současné době jich EUCARIS využívá devatenáct. V České republice se jich používá pouze šest. Jedná se o PRÜM, CBE, RESPER, ERRU, eCALL a VAT.¹⁰¹

Modul **PRÜM** je využíván pro výměnu informací, které se týkají vozidel, vlastníků a provozovatelů. Některé státy sdílejí i informace o pojištění vozidel. Modul vychází z Prümské mnohostranné smlouvy podepsané ve městě Prüm (Spolková republika Německo). Dnes vychází ze dvou rozhodnutí Rady. Jedná se o rozhodnutí Rady 2008/615/SVV ze dne 23. června 2008 a rozhodnutí Rady

⁹⁹ Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). 23. vyd. Praha: Armex Publishing, 2021. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-76-2

¹⁰⁰ EUCARIS: Home [online]. 2019. [cit. 14.2.2022]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/>

¹⁰¹ MVČR: Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

2008/616/SVV ze dne 23. června 2008. Vyhledávání vozidel v tomto modulu probíhá podle registrační značky anebo podle identifikačního čísla vozidla (VIN). Účelem modulu je zachování veřejné bezpečnosti předcházení trestné činnosti, pomoc při vyšetřování trestných činů nebo při projednávání jiných protiprávních činů, které řeší státní zastupitelství nebo soudy v členském státě.¹⁰²

Modul **RESPER** („Réseau permis de conduire“, síť pro řidičská oprávnění) se používá pro sdílenou výměnu informací ohledně řidičů, řidičských oprávnění a řidičských průkazech. Usnadňuje kontrolu u řidičských průkazů. V modulu je evidováno, který členský stát vydal, vyměnil, nahradil, prodloužil nebo zrušil daný řidičský průkaz. Účelem je, aby usnadnil práci při vydání, výměně nebo ověření řidičského průkazu. Dalším účelem je zabránění potírání podvodů a padělání dokladů, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadnění kontroly řidičských průkazů.¹⁰³

Modul **ERRU** („European register of road transport undertakings“) slouží k výměně informací z národních registrů o podnikatelích v silniční dopravě. Evidují se zde jednotliví podnikatelé, vydané eurolicence, odpovědní zástupci, porušení v rámci sociálních předpisů jednotlivých dopravců a jejich dobrá pověst. Členské státy se mohou připojit k modulu dvěma způsoby. Buď přes systém EUCARIS nebo přes systém EU Hub. Oba systémy jsou propojeny, takže všechny členské státy mohou mezi sebou sdílet informace bez ohledu na zvolený systém. Účelem ERRU je kontrola nad dodržováním předpisů Evropské unie, zajištění rovného přístupu na trh a usnadnění kontrol.¹⁰⁴

¹⁰² MVČR: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

EUCARIS: *Prům* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/services/prum/>

¹⁰³ MVČR: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

¹⁰⁴ MVČR: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

Modul **eCALL** je projektem Evropské unie. Jedná se o systém, který v případě dopravní nehody poskytuje základní informace k místu dopravní nehody k samotnému vozidlu. V rámci vozidel jsou převážně poskytovány technické údaje, aby byly složky integrovaného záchranného systému dostatečně informovány, o jaké vozidlo se jedná (druh, palivo atd.). Od 1. května 2018 je systém eCALL povinný ve všech nových vozech. Dotaz do systému probíhá přes identifikační číslo vozidla (VIN) nebo registrační značku. Účelem je poskytnout včasnou a efektivní pomoc integrovanému záchrannému systému při dopravních nehodách.¹⁰⁵

Modul **VAT** slouží jako systém pro výměnu informací v rámci registrů vozidel členských států. Jedná se o modul, ve kterém je evidováno placení daně z přidané hodnoty. Skládá se ze čtyř služeb (VATVHOH, VATVHOHLifecycle, VATAIIVHOH a VATHitNoHit). VATVHOH poskytuje informace o vlastníkovvi nebo provozovateli v daný okamžik. VATVHOHLifecycle uvádí informace o všech vlastnících nebo provozovatelích v rámci celého provozního cyklu vozidla. VATAIIVHOH eviduje informace o vozidlech, která fyzická osoba nebo právnická osoba provozuje nebo vlastní. VATHitNoHit poskytuje informace o tom, zda je nebo není konkrétní vozidlo registrováno v daném členském státě. Účelem systému je kontrola, zda byla uhrazena daň z přidané hodnoty.¹⁰⁶

11.1.1 Modul CBE

Modul CBE (Cross Border Exchange) je jedním z několika modulů systému EUCARIS. Slouží k automatizované výměně informací o vozidle, kterým byl spáchán dopravní přešupek na území jiného členského státu, než je vozidlo zaregistrováno. Poskytované informace vedou zejména ke zjištění provozovatele nebo vlastníka vozidla. Právním základem výměny informací prostřednictvím tohoto modulu je směrnice CBE. Účelem modulu CBE je zlepšení výměny informací o provozovatelích a vlastnících vozidel jiných členských států,

¹⁰⁵ MVČR: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

¹⁰⁶ EUCARIS: *Vat* [online]. 2019. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/services/vat/>

kterými byl spáchán dopravní přestupek. Dále usnadnění řízení v rámci spáchaného dopravního přestupku. V neposlední řadě jde i o zefektivnění vymáhání sankci vyplývajících za spáchání daného přestupku.¹⁰⁷

„Tato směrnice se vztahuje na tyto dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu: překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostního pásu, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem drog, nepoužití ochranné přilby, použití zakázaného jízdního pruhu, nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.“¹⁰⁸

Pokud je vozidlem spáchán dopravní přestupek v jiném členském státě, než je stát registrace vozidla, a tento přestupek je spolehlivě zjištěn, zahájí příslušný orgán (policejní nebo správní) řízení o přestupku. Díky modulu CBE nemusí daný orgán žádat členský stát, ve kterém je vozidlo zaregistrováno, o poskytnutí informací ohledně provozovatele nebo vlastníka. Ze systému si zjistí potřebné informace a odešle informační dopis přímo provozovateli nebo vlastníkovi vozidla. Informační dopis je odeslán ve stejném jazyce, jako jsou vystavené doklady o registraci vozidla nebo případně v některém z úředních jazyků příslušného členského státu registrace. Vzor informačního dopisu je stanoven v příloze č. II výše uvedené směrnice. V dopise jsou uvedeny všechny potřebné informace k době a místu přestupku, charakter spáchaného přestupku, jeho právní kvalifikace v rámci vnitrostátního právního předpisu státu, kde došlo ke spáchání přestupku. Poté výše sankce za přestupek a datum splatnosti, popřípadě údaje o zařízení, kterým byl zachycen přestupek. Následně je uveden orgán, který řízení ve věci vede a jeho kontaktní údaje. V neposlední řadě je zde uvedeno poučení o opravných prostředcích, kam a do kdy je možné opravný prostředek podat. Současně s informačním dopisem je odeslána i příloha tzv. formulář odpovědi, která se týká případného nesouhlasu provozovatele nebo vlastníka vozidla s odpovědností za přestupek. Lze ho využít pro případy,

¹⁰⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

¹⁰⁸ PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5. s. 86

kdy např. bylo vozidlo v době spáchání přestupku nahlášeno jako odcizené, nebo pokud vozidlo v této době řídila jiná osoba. Tento formulář provozovatel nebo vlastník vozidla musí odeslat zpět do 60 dnů s uvedením důvodu. V České republice se modul CBE používá v obou směrech. Jednak poskytuje informace o vozidlech, které jsou zaregistrovány na našem území, jiným členským státům, na jejichž území byl spáchán vybraný dopravní přestupek tímto vozidlem a dále o jejich provozovatelích a vlastnících. Na druhé straně mají obce s rozšířenou působností na našem území přístup do tohoto modulu v rámci řešení vybraných dopravních přestupků spáchaných vozidlem registrovaným v jiném členském státě. Informace k vozidlu a jeho provozovateli jinému členskému státu nejsou poskytnuty v případě, že vozidlo nebo registrační značka byly nahlášeny jako odcizené na Policii ČR anebo v případě, že je systému registru silničních vozidel uveden záznam o likvidaci daného vozidla.¹⁰⁹

¹⁰⁹ MVČR: *Bezpečnostní politika – Bezpečnost silničního provozu: CBE* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

12 Dotazník v rámci automatizovaných technických prostředků

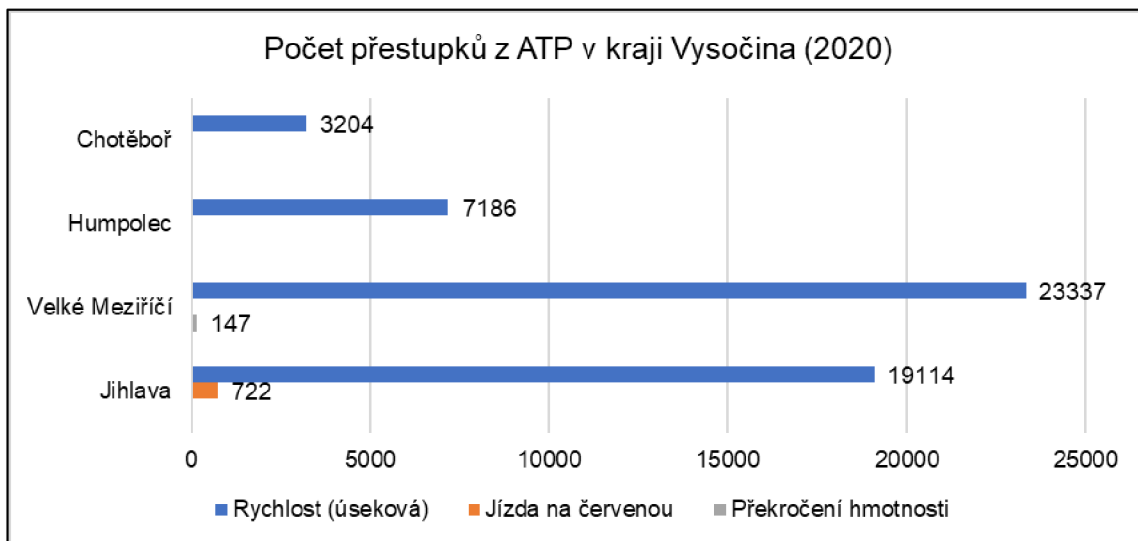
V rámci bakalářské práce byl vytvořen dotazník, který byl odeslán na obce s rozšířenou působností v kraji Vysočina, které řeší přestupky zaznamenané automatizovanými technickými prostředky. Odpovědi od jednotlivých respondentů byly vyhodnoceny a následně byla provedena analýza dat, která byla zpracována v programu MS Office Excel v podobě grafů.

Dotazník se skládá z dvanácti položek. Nejprve je zjištěno, jaké automatizované technické prostředky jsou v rámci správního obvodu používány. Druhá a třetí položka dotazníku se zabývá počtem zjištěných přestupků, a to jednak z pohled jednotlivých automatizovaných technických prostředků a na druhé straně, zda byly spáchány vozidlem registrovaným v dané zemi nebo v zahraničí. Čtvrtá až sedmá položka se týká úspěšnosti vymahatelnosti sankcí za spáchané přestupky a dále důvodem, proč se nepodařilo vymáhání na 100 %. Osmá až dvanáctá položka zjišťují spokojenost z automatizovanými technickými prostředky a případné návrhy na zlepšení jak samotných systémů, tak vymáhání pokut. Dotazník se nachází v příloze č.1 této bakalářské práce.

V kraji Vysočina se automatizované technické prostředky vyskytují zřídka. Velký rozvoj nastal při rekonstrukci dálnice D1, kde byly v prostoru stavebních prací umístěny úseková měření rychlosti. Na území celého kraje se nachází jedny vysokorychlostní kontrolní váhy, konkrétně na sil. II/602 u Velkého Meziříčí. Dále se na dvou vysoce frekventovaných křižovatkách v Jihlavě nachází kamery sloužící k zachycení přestupku nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení. Dříve se nacházel stacionární radar na měření rychlosti v obci Moravské Budějovice na ulice Znojemská. Ten byl vlivem poškození (vandalismus) odstraněn. V posledním roce roste v kraji Vysočina počet především úsekových měření rychlosti. Jsou zřizovány na frekventovaných místech silnic I. a II. třídy. Od začátku letošního roku jsou spuštěny vysokorychlostní váhy na dálnici D1 na 123 km ve směru na Prahu. Dále se chystá

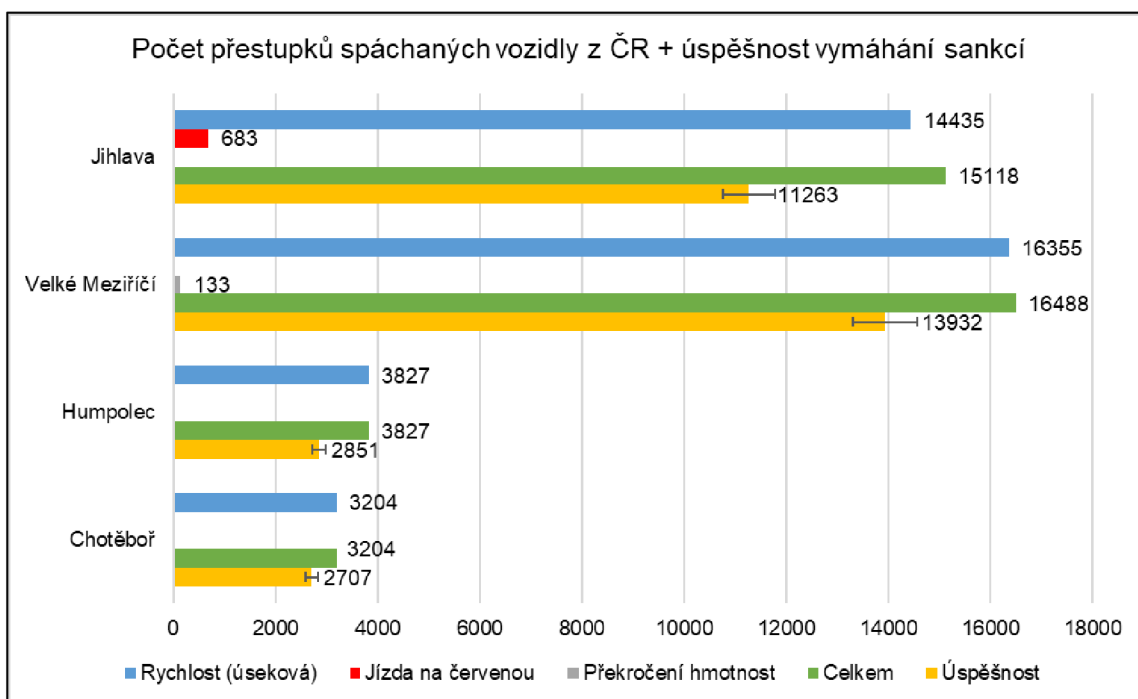
spuštění kamer hlídající nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení v Třebíči v centru města.

Dotazník byl odeslán obcím, které již v roce 2020 měli ve svém správním obvodu automatizovaný technický prostředek. Jednalo se o obce Velké Meziříčí, Jihlava, Humpolec a Chotěboř.



Obrázek č. 5 Počet přestupků z ATP v kraji Vysočina v roce 2020 (zdroj: vlastní)

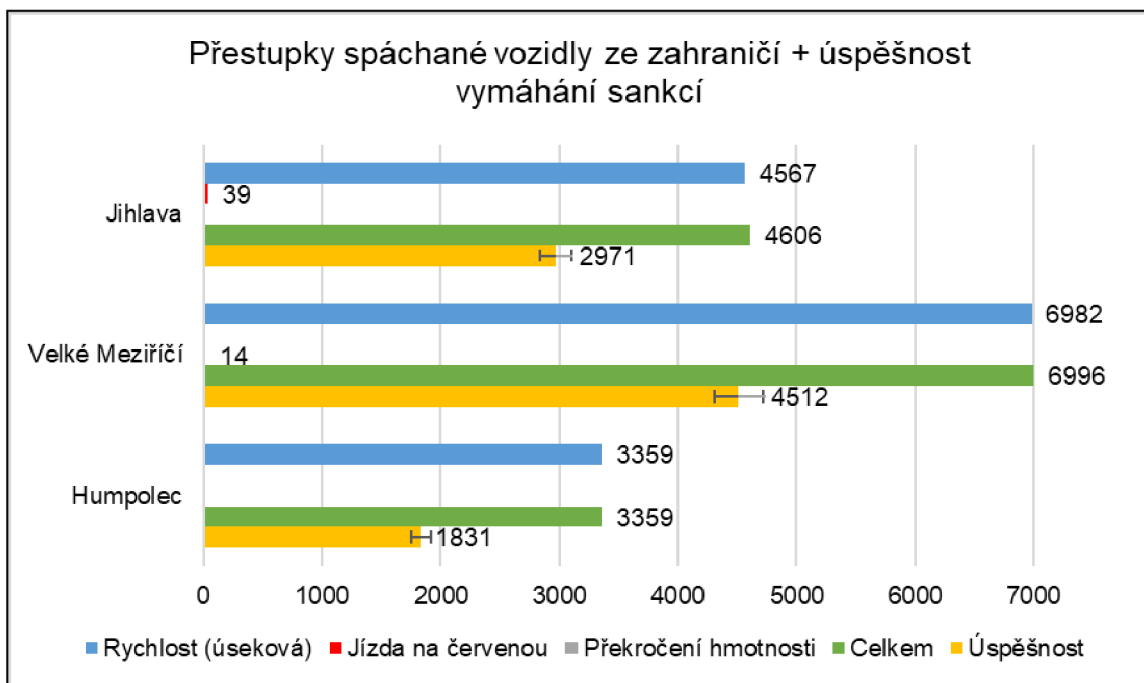
V grafu (obrázek č. 5) je znázorněn celkový počet jednotlivých přestupků, ve kterých dané obce s rozšířenou působností v roce 2020 zahájili řízení o přestupku. Vysoký počet přestupků u Jihlavy, Velkého Meziříčí, ale i Humpolce je zapříčiněn úsekovým měřením rychlosti, které probíhalo na dálnici D1 v opravovaných úsecích. V součtu se jedná o skoro 50000 přestupků, to je cca 137 přestupků denně. V rámci opravovaných úseků na dálnici docházelo k častým dopravním nehodám. Ve většině případů se jednalo o nehody, kdy došlo k menším škodám na vozidle, např. uražená vnější zpětná zrcátká apod. Hlavní příčinou byla rychlost, kdy řidiči nerespektovali rychlost omezenou v těchto úsecích na 80 km/h a dále rozměry vozidla, kdy levý pruh byl určen pouze pro vozidla, jejíž okamžitá šířka nepřesahovala 2,2 m.



Obrázek č. 6 Počet přestupků spáchaných vozidly z ČR a úspěšnost vymáhání sankcí v roce 2020 (zdroj: vlastní)

Druhý graf (obrázek č. 6) znázorňuje počet zavinění, které mají z celkového počtu jednotlivých dopravních přestupků za rok 2020 na svědomí vozidla zaregistrovaná v České republice. Dále je uveden celkový počet přestupků spáchaný vozidly registrovanými v České republice, ve kterých obce s rozšířenou působností zahájily řízení o přestupku. Žlutě je vyznačena úspěšnost vymáhání sankcí od provozovatelů nebo jimi uvedených řidičů, kteří v době spáchání přestupku řídili dané vozidlo. Jelikož v dotazníku správní orgány obcí vyplňovaly políčka, která byla vždy v rozmezí 10 % (např. úspěšnost vymáhání je 70-79 %), byla pro účely grafu vytvořena průměrná hodnota. Úsečkou je v grafu znázorněna možná odchylka v počtu pokut, jejichž vymáhání bylo úspěšné. Důvodů, proč se nedaří úspěšně vymáhat všechny pokuty, uvádí správní orgány hned několik. Jedním z nejčastějších je, že se nedaří zastihnout příjemce, kterému je adresován dopis o zaplacení pokuty. Může se jednat o různé spolky, které nemají ustanoveny své zástupce a poštu si nepřebírají. Nebo také provozovatel nemá v registru obyvatel uvedenou adresu, nelze tedy dopis doručit ani fikcí. Dalšími případy jsou

provozovatelé, kteří jsou v likvidaci nebo dokonce jako právnické osoby neexistují (zanikli). V neposlední řadě se jedná o případy osob, které mají exekuce a nejsou schopny zaplatit pokuty.



Obrázek č. 7 Přestupky spáchané vozidly ze zahraničí a úspěšnost vymáhání sankcí v roce 2020 (zdroj: vlastní)

Třetí graf (obrázek č. 7) znázorňuje z celkového počtu dopravních přestupků jednotlivé přestupky spáchané vozidly registrovanými v zahraničí. A poté jejich celkový počet v dané obci s rozšířenou působností. Žlutě je opět vyznačena úspěšnost vymahatelnosti sankcí za dopravní přestupky. Z dat poskytnutých od správních orgánů vyplynulo, že úspěšná vymahatelnost u zahraničních vozidel je o cca 20 % nižší než u vozidel registrovaných v České republice pohybující se kolem 60 %. Hlavním důvodem je, že v zahraničí se pošta těžko doručuje a obzvláště do vlastních rukou. Často se nevrací potvrzení o doručení dopisu nebo se vrátí celý dopis zpět nedoručený. Dále správní orgány uvádějí, že výkon rozhodnutí přestupku lze uskutečnit pouze na území České republiky, a to vzhledem územní působnosti vnitrostátních předpisů upravujících kompetence orgánů veřejné moci. Naději ve zlepšení vymahatelnosti uložených pokut za spáchání dopravního přestupku, dle jejich názoru dává zákon

č. 418/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

V dotazníku byla dále zjišťována spokojenost správních orgánů s automatizovanými technickými prostředky, popřípadě, kde vidí nedostatky a jaké navrhuje zlepšení. Co se týče spokojenosti, odpovědi správních orgánů byly kladné. Se systémy jsou spokojeni, avšak nedostatky vidí v kvalitě pořízených fotografií, kde by uvítali větší rozlišovací schopnosti a ostřejší fotografie při zhoršených světelných a povětrnostních podmínkách. Uvítali by i více kamer, které by zachycovaly vozidla z více úhlů. A v neposlední řadě sjednocení do jednoho programu, který by provozoval a zpracovával výstupy ze všech automatizovaných technických prostředků v rámci jejich místní působnosti. Návrhy na zlepšení se týkaly výhradně vymáhání přestupků, jelikož dle názoru správního orgánu v automatizovaných technických prostředcích nevidí žádné velké problémy. Správní orgány vidí problém např. u situace, kdy provozovatel označí osobu, která řídila vozidla v době spáchání přestupku. Tato osoba následně se správními orgány nekomunikuje. Velkým problémem dle odpovědi správních orgánů je samotné vymáhání pokut. Soudy nechtějí schvalovat nezaplacené pokuty do exekucí, a tak se stává, že se nezaplacení pokuty promlčí. V tomto případě by správní orgány uvítaly databázi nezaplacených pokut a oprávnění, zejména pro Policii ČR, zabavit vozidlo na místě při zjištění, že není zaplacená pokuta na registrační značku daného vozidla. Dalším úskalí při řízení o přestupku jsou zápisy v registrech vozidel. Zde občas nejsou aktualizované údaje k provozovateli a stává se, že provozovatel není k zastížení na adrese, která je uvedena v registru. Někdy už ani, v případě např. právnické osoby, provozovatel neexistuje.

13 Vymáhání nezaplacených pokut

Změnu ve vymáhání nezaplacených pokut by měl přinést zákon č. 418/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon o Policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a zákony související. Tento zákon se stal od 1. ledna 2022 účinným. Jedná se o rozšíření oprávnění příslušníků Policie ČR a Celní správy ČR a strážníků obecní policie. Nově budou moci tito příslušníci při kontrole vyžadovat zaplacení pravomocné pokuty uložené za dopravní přestupek, která nebyla dosud uhrazena. Týká se to pokut uložených dle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích, a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Jde o pokuty za dopravní přestupky, které uložil celní úřad, nebo které byly předány k vymáhání celnímu úřadu. Zde se jedná o pokuty, které byly uloženy policistou a nebyly uhrazeny na místě, ani ve lhůtě 15 dnů. Dále se jedná o pokuty uložené obecním úřadem obce s rozšířenou působností anebo pokuty uložené strážníkem obecní policie neuhrazené na místě a ani ve stanovené lhůtě. Pro zjištění, zda má řidič nebo provozovatel neuhrazenou pravomocně uloženou pokutu, která je po datu splatnosti, slouží centrální evidence přeplatků a nedoplatků (CEPAN). V případě zjištění, že má řidič nebo provozovatel neuhrazenou pokutu, která je po datu splatnosti, je policista, celník nebo strážník obecní policie oprávněn požadovat zaplacení této pokuty. Pokutu lze zaplatit v hotovosti nebo bezhotovostní platbou pomocí platebního terminálu.¹¹⁰

V okamžiku, že je požadavek na zaplacení nezaplacené pokuty odmítnut nebo osoba nemá u sebe hotovost ani platební kartu, přikáže policista, celník nebo strážník obecní policie řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z důvodu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zde je pak řidič vyzván, aby vydal registrační značky od vozidla. Pokud odmítne, je policista, celník nebo strážník obecní policie oprávněn registrační značky odmontovat sám. Kromě odebrání registračních značek je druhou možností přiložení technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, obecně známá jako botička. Registrační značky jsou po odejmutí z vozidla

¹¹⁰ *Policie České republiky: ŘSDP – Nezaplatit se nevyplácí.* [online]. 2022. [cit. 9.2.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nezaplatit-se-nevyplaci.aspx>

uloženy na služebně Policie ČR. Adresa příslušné služebny Policie ČR je uvedena na úředním záznamu, který policista sepíše při odebrání registračních značek. Řidič obdrží stejnopis tohoto úředního záznamu. Pokud do 12 měsíců od data odebrání registračních značek nejsou tyto značky vyzvednu, tedy, že nebyla uhrazena pokuta, jsou odeslány, v případě značek registrovaných v České republice, na registrační místo obecního úřadu obce s rozšířenou působností podle adresy trvalého bydliště nebo sídla provozovatele. V případě registračních značek, které jsou registrovány v cizím státě, jsou tyto značky odeslány cestou zastupitelských úřadů státu poslední registrace vozidla nacházejícím se v České republice. Pokud zastupitelský stát nemá zastupitelský úřad v České republice, jsou registrační značky odeslány na zastupitelský úřad České republiky ve státě poslední registrace vozidla. Nastane-li situace, že nelze využít předchozí možnost, jsou registrační značky odeslány cestou zastupitelského úřadu České republiky do země, kde má svůj zastupitelský úřad i země poslední registrace vozidla. V situaci, že není možné zjistit stát poslední registrace vozidla nebo odevzdat registrační značky podle předchozích případů, je nakládáno s registračními značkami jako s věcí opuštěnou.¹¹¹

¹¹¹ *Policie České republiky: ŘSDP – Nezaplatit se nevyplácí.* [online]. 2022. [cit. 9.2.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nezaplatit-se-nevyplaci.aspx>

14 Možné další varianty automatizovaných technických prostředků

Na základě literární rešerše uvádím možné návrhy na automatizované technické prostředky, které by se v budoucnu mohly v České republice používat a zachycovat dopravní přestupku v rámci provozu na pozemních komunikacích.

Prvním dopravním přestupkem, který by automatizované technické prostředky mohly zaznamenávat, by bylo hlídání nerespektování červeného střídavě přerušovaného světelného signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Na železničních přejezdech v České republice se v roce 2020, dle centra dopravního výzkumu, stalo 123 srážek s vlakem. Z toho jen 1 nehoda nebyla zaviněna řidičem motorového vozidla. V důsledku těchto srážek zemřelo 17 lidí, dalších 17 bylo těžce zraněno a 74 osob bylo lehce zraněno. Ministerstvo dopravy eviduje v roce 2020 celkem 198 dopravních přestupků, kdy řidič při řízení vozidla vjel na železniční přejezd, a to v případech, kdy to bylo podle zvláštního právního předpisu zakázáno. Dle mého názoru ale není pochyb o tom, že situací, kdy řidiči nerespektují signály na přejezdových zabezpečovacích zařízeních, se na českých silnicích vyskytuje každý den mnoho. Jedná se o velmi nebezpečné situace, které mohou mít tragické následky. Proto si myslím, že zavedení automatizovaných technických prostředků, které by hlídaly tento druh dopravního přestupku by bylo smysluplné. Nemusel by se vymýšlet žádný nový systém, který by fungoval na novém principu. Jedná se o stejnou situaci, kdy řidič vozidla nerespektuje červený signál „Stůj“ na světelném signalizačním zařízení při jízdě křižovatkou. Umístění kamer by bylo stejné jako v případě křižovatky řízené světelnými signály. Jedna kamera by snímala vozidla zepředu, kde by bylo jasně viditelné, že vozidlo vjíždí na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno. Především u železničních přejezdů, které se nacházejí na silnicích I. a II. tříd, a jsou vybaveny zabezpečovacím zařízením, je na silnici vodorovným dopravním značením vyobrazena příčná čára souvislá „V 5“ dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Úplně stejně jako při vodorovném dopravním

značení u křižovatek řízených světelnými signály. Systém by zachycoval dopravní přestupek po přejetí výše uvedeného vodorovného dopravního značení. Druhá kamera by snímala vozidlo zezadu, kdy by bylo zřetelně viditelné, jaký světelný signál svítí na přejezdovém zabezpečovacím zařízení a v jaké pozici se vozidlo v daný moment nachází. Kamery by nezachycovaly dopravní přestupky okamžitě po rozsvícení červeného střídavě přerušovaného světelného signálu. Byla by zde stejná časová rezerva podobně jako u kamer v rámci křižovatek. Jediný problém by mohl nastat v případě zachycení vozidla, které je registrováno v cizím státě. U tohoto přestupku nelze využít systém EUCARIS, konkrétně modul CBE, jelikož tento přestupek není uveden ve výčtu přestupků, při jejichž spáchání lze modul CBE využít. Zde by se musela provést novela směrnice CBE, do které by byl přidán tento přestupek.¹¹²

Druhým dopravním přestupkem, který dle mého názoru lze zachycovat pomocí automatizovaných technických prostředků, je dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Tento systém již funguje v některých ze sousedních zemí, jak je uvedeno v literární rešerši. Centrum dopravního výzkumu eviduje 5667 dopravních nehod způsobených nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem v roce 2020. Z celkového počtu dopravních nehod se obešlo bez zranění celkem v 4438 případech. „*Na nedodržení bezpečné vzdálenosti má vliv přecenění vlastních schopností i schopností vozidla.*“¹¹³ Ačkoli se jedná o dopravní nehody, při kterých nedochází ve velkých počtech ke zranění, ovšem frekvence těchto nehod je velká. Jedná se o přestupek, který se řadí mezi nejčastější příčiny dopravních nehod. V České republice bylo v roce 2020 evidováno skoro 95000 dopravních nehod. Z celkového počtu dopravních nehod

¹¹² Vyhláška č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

MDČR: Přestupky a trestné činy [online]. 2020. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

Centrum dopravního výzkumu: Přehled nehod v silničním provozu [online]. 2020. [cit. 3.2.2022]. Dostupné z:

https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20220203170223_cfee560416deceb0a3628d6997c2f7d.pdf

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

¹¹³ ANDRES, Josef. *Hlubková analýza dopravních nehod: (In-depth analysis of road accidents)*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. ISBN 978-80-88074-26-7. s. 44

jako příčina nedodržení bezpečné vzdálenosti figuruje jen v cca 6 %. V průběhu let se daří tento typ dopravních nehod snižovat. Přesto by dle mého názoru mělo zavedení automatizovaného technického prostředku hlídajícího dodržování bezpečné vzdálenosti smysl. Zavedení tohoto prostředku by vyžadovalo řadu změn. V první řadě by v zákoně o silničním provozu, muselo být definováno, jaký rozestup, ať už časový nebo vzdálenostní, se považuje za bezpečnou vzdálenost nebo resp. jaký rozestup je nebezpečný a hrozí za něj sankce. Po vzoru Rakouska by se mohlo jednat o zavedení časového rozestupu. Zde by se jednalo pouze o zařazení přestupku do § 125c zákona o silničním provozu, kde by bylo uvedeno, za jaký časový rozestup hrozí sankce. Nebo po vzoru Slovenské republiky, kde je přímo uvedena povinnost dodržovat daný časový rozestup v příslušném ustanovení a při jeho porušení je uvedena sankce v ustanovení o přestupcích. Myslím si, že nejjednodušší řešení by bylo jít cestou Rakouské republiky. Dále by se musel zřídit nový systém, který by přestupek vyhodnocoval a dokumentoval. Umístění prostředku by mohlo být např. na mýtných branách. Bohužel i zde by bylo problémové zjišťování provozovatele v případě, že by se jednalo o vozidlo registrované v cizím státě. Ani v tomto případě směrnice CBE, neuvádí přestupek nedodržení bezpečné vzdálenosti, při jehož zjištění by mohl být využit modul CBE.¹¹⁴

¹¹⁴ Vyhláška č. 294/2015 Sb., *Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů* Centrum dopravního výzkumu: *Přehled nehod v silničním provozu* [online]. 2021. [cit. 3.2.2022]. Dostupné z: https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20220203170223_cfee560416deceb0a3628d6997c2f7d.pdf Centrum dopravního výzkumu: *Dopravní nehody v ČR* [online]. 2020. [cit. 3.2.2022]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

ZÁVĚR

Stejně jako jdou veškeré technologie, které používáme denně, dopředu, tak se zvyšuje i kvalita, výkonnost a kompatibilita automatizovaných technických prostředků. Automatizované technické prostředky jsou v současnosti na velmi vysoké úrovni a téměř ve většině případů jsou záznamy pořízených přestupků velice kvalitní. Jejich existence v rámci provozu na pozemních komunikacích je naprosto zásadní. Jsou umístěovány na místa, kde často dochází k dopravním nehodám nebo protiprávnímu jednání v silničním provozu. Působí preventivně, a odrazují většinu řidičů od páčání přestupků. Na druhé straně působí i represivně, a zaznamenávají nerespektování pravidel silničního provozu. Tím výrazně pomáhají Policii ČR, která může zaměřit své síly a prostředky na další potřebná místa. Na funkčnosti a kvalitě automatizovaných technických prostředků není potřeba provádět žádné výrazné změny. Automatizované technické prostředky napomáhají ke snížení nehodovosti. Proto by se jejich počet v silničním provozu měl i nadále zvyšovat.

Literární rešerše se zabývá automatizovanými technickými prostředky nejen v České republice, ale i v zahraničí. Bylo provedeno srovnání (komparace) informací o využití těchto prostředků v Německu, Rakousku, Slovensku a Polsku. Princip fungování těchto prostředků v rámci jednotlivých zemí, kromě Slovenska, které neprovozuje žádný automatizovaný technický prostředek, je totožný. Informace z cizích zemí byly zjištěny na základě dotazování se styčnými důstojníky Policie ČR v zahraničí. Současně práce uvádí postup při ukládání a následném vymáhání pokut za přestupky zaznamenané pomocí automatizovaných technických prostředků. Při zpracování teoretické části práce byl využit výklad problematiky pomocí pojmů z oblasti silničního provozu. Byly využity informace z odborných monografií a internetových zdrojů.

V rámci bakalářské práce byl zpracován dotazník, týkající se problematiky ohledně automatizovaných technických prostředků a vymáhání pokut. Byla analyzována data od správních orgánů z kraje Vysočina. Výsledky byly vyhodnoceny v podobě grafů, které jsou součástí bakalářské práce.

Prostřednictvím syntézy jsou v závěrečné práci navrhována i další možná využití automatizovaných technických prostředků. Tyto prostředky by mohly najít uplatnění i v rámci jiných protiprávních jednání, než pro které sloužily doposud. Jednalo by se např. o nerespektování červeného signálu na přejezdových zabezpečovacích zařízeních. Dále by se mohlo jednat o sledování dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, např. po vzoru Rakouska.

Případná zlepšení a zkvalitnění by si ale zasloužil i systém vymáhání pokut uložených za přestupky zaznamenané pomocí automatizovaných technických prostředků. Novela zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, která se stala účinnou od 1. ledna 2022 by měla přinést zvýšení počtu zaplacených pokut uložených za tyto přestupky. O kolik % se zvýší počet zaplacených pokut nelze zatím říct, ale je velmi pravděpodobné, že novela přinese výrazné zlepšení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

ANDRES, Josef et al. *Hlubková analýza dopravních nehod*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2015. ISBN 978-80-88074-26-7

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7

PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5

ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3

Zákonná úprava a IAŘ (interní akty řízení)

BESIP: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s komentářem, platný od 1. října 2018 [online]. 2022. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Pravidla-silnicniho-provozu/361_01_10_2018.pdf

Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrsgesetz (StVG) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG000101308>

Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html#BJNR036710013BJNG000100000

Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) [online]. 2021. [cit. 26.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

LexLege: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/>

LexLege: Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/ustawa-o-drogach-publicznych/>

LexLege: Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny [online]. 2022. [cit. 9.1.2022]. Dostupné z: <https://lexlege.pl/kodeks-cywilny/>

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013, o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 52/1991 – Verwaltungsstrafgesetz (VStG) [online]. 2022. [cit. 2.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10005770>

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. I Nr. 120/1997 – Führerscheingesetz (FSG) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 159/1960 – Straßenverkehrsordnung (StVO) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS): BGBl. Nr. 267/1967 – Kraftfahrgesetz (KFG) [online]. 2022. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26.09.2013, č. j. 23 Cdo 1766/2012, č. 31/2014 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek

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

Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013, č. j.: 102/2013-160-OST/4

Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. 23. vyd. Praha: Armex Publishing, 2021. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-76-2

Vyhláška č. 104/1997 Sb., *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 294/2015 Sb., *Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 341/2014 Sb., *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 56/2001 Sb., *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)*, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů

Zákony pre ľudí: Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

Zákony pre ľudí: Zákon č. 106/2018 Z. z., o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2018-106>

Zákony pre ľudí: Zákon č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1961-135>

Zákony pre ľudí: Zákon č. 372/1990 Zb., o priestupkoch [online]. 2022. [cit. 15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1990-372>

Webové stránky a elektronické zdroje

BESIP: Národní strategie BESIP 2021-2030 ČR [online]. 2021. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

Bußgeldkatalog: Blitzer und Radarfallen – Diese Messgeräte gibt es in Deutschland [online]. 2022. [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>

Bußgeldkatalog: Abstandskontrolle auf der Autobahn: Welche Sanktionen drohen bei Verstößen? [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/abstandskontrolle/>

CAMEA: Kamerový detekční systém [online]. 2022. [cit. 14.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/kamerovy-detekcni-system/?fbclid=IwAR0L8EZxWyx5V6pxfFwp29fNQZ5naSoxugBGgWXiJlp2pMZnMhyuYWWKPQc>

CAMEA: Kombinace zařízení. [online]. 2022. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/mereni-rychlosti/>

CAMEA: Vysokorychlostní vážení vozidel. [online]. 2022. Copyright © [cit. 11.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/cz/doprava/vazeni-za-jizdy-wim/>

CANARD BEZPIECZNIE NA DROGACH: Funkcjonowanie sytemu automatycznego nadzoru w 2020 roku [online]. 2021. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/web/portal/dla-mediow/materialy-do-pobrania#>

Centrum dopravního výzkumu: Dopravní nehody v ČR [online]. 2020. [cit. 3.2.2022]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

Centrum dopravního výzkumu: Přehled nehod v silničním provozu [online]. 2020. [cit. 3.2.2022]. Dostupné z: https://nehody.cdv.cz/temp/prehled_20220203170223_cffee560416deceb0a3628d6997c2f7d.pdf

Centrum dopravního výzkumu: VIZE NULA [online]. 2021. [cit. 6.2.2022]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

Česká asociace pojišťoven: Tisková zpráva – policejní akce: Zpomal, dokud není skutečně pozdě [online]. 2021. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: https://www.13minut.cz/docs/TZ_Bezpecnost%20na%20silnicich_CAP-BESIP-PCR_srpen-05.pdf

Český metrologický institut: Certifikát o schválení typu měřidla UnicamSPEED [online]. 2018. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicamSPEED.pdf>

Český metrologický institut: Certifikát o schválení typu měřidla UnicamVELOCITY 4 [online]. 2015. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicamVELOCITY4.pdf>

Český metrologický institut: Certifikát o schválení typu měřidla UnicamWIM [online]. 2016. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.camea.cz/data/files/UnicamWIM.pdf>

EUCARIS: Prum [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.eucaris.net/services/prum/>

GEMOS CZ spol. s r.o.: Detekce jízdy na červenou - SYDO Traffic Redlight [online]. 2022. [cit.14.2.2022].

Dostupné z: https://www.gemos.cz/red.php?fbclid=IwAR2ib6fASD1RnmbL-VNftER6J_ZVvKouMc-oDprUpIYP9UBveNHjruDkwEE

Kaernten.orf.at: Verkehr - Rotlichtblitzer überwachen Kreuzungen [online]. 2020. [cit. 12.2.2022]. Dostupné z: <https://kaernten.orf.at/stories/3044339/>

KEUTHEN, Jens Christian. *Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung und ihre verfassungsrechtliche Bewertung* [online]. 1. vyd. Wiesbaden: Springer Vieweg, 2016. [cit. 12.2.2022]. ISBN 978-3-658-11849-5. Dostupné z: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-11849-5?noAccess=true>

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): *Kraftfahrt-Atlas Kraftfahrer* [online]. 2021 [cit. 5.2.2022]. Dostupné z: https://www.kba.de/DE/Statistik/Atlas/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/atlas_verkehrsauffaelligkeiten_node.html

MDČR: *Přestupky a trestné činy* [online]. 2020. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx)

MVČR: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita: EUCARIS* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

MVČR: *Bezpečnostní politika – Bezpečnost silničního provozu: CBE* [online]. 2021. [cit. 13.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Policie České republiky: *ŘSDP – Nezaplatit se nevyplácí.* [online]. 2022. [cit. 9.2.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nezaplatit-se-nevyplaci.aspx>

Stacionární měření: *TraffiStar/TraffiPax a RAMER* [online]. 2021. Copyright © [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.antiradary.net/mereni-rychlosti-v-cr-ramer/>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 Stacionární měření rychlosti (zdroj: vlastní)	21
Obrázek č. 2 Úsekové měření rychlosti (zdroj: vlastní)	23
Obrázek č. 3 Kamery detekující jízdu na červenou (zdroj: vlastní).....	26
Obrázek č. 4 Vysokorychlostní kontrolní vážení (zdroj: vlastní)	29
Obrázek č. 5 Počet přestupků z ATP v kraji Vysočina v roce 2020 (zdroj: vlastní)	63
Obrázek č. 6 Počet přestupků spáchaných vozidly z ČR a úspěšnost vymáhání sankcí v roce 2020 (zdroj: vlastní).....	64
Obrázek č. 7 Přestupky spáchané vozidly ze zahraničí a úspěšnost vymáhání sankcí v roce 2020 (zdroj: vlastní).....	65

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Dotazník k bakalářské práci	83
--	----

Příloha č. 1 Dotazník k bakalářské práci

Místo pracoviště (adresa):

Datum:

1. Z jakých automatizovaných technických prostředků zpracováváte přestupky?
(v případě více prostředků zaškrtněte všechny, ze kterých zpracováváte přestupky)
 - Měření rychlosti (úsekové) Měření rychlosti (stacionární) Jízda na červenou
 - Vážení vozidel Vzdálenost mezi vozidly
 - Ostatní (prosím, vypište):
2. Kolik přestupků jste v období mezi 1.1.2020 až 31.12.2020 zaznamenali?
 - Rychlost (úsekové měření):
 - Rychlosti (stacionární měření):
 - Jízda na červenou:
 - Vážení vozidel:
 - Vzdálenost mezi vozidly:
 - Ostatní:
3. Kolik z nich tvořili vozidla registrovaná v ČR a kolik v zahraničí? (Prosím, vyplňte číslo)
 - Vozidla v ČR:
 - Rychlost (úsekové měření):
 - Rychlost (stacionární měření):
 - Jízda na červenou:
 - Vážení vozidel:
 - Vzdálenost mezi vozidly:
 - Ostatní:
 - V zahraničí:
 - Rychlost (úsekové měření):
 - Rychlost (stacionární měření):
 - Jízda na červenou:
 - Vážení vozidel:
 - Vzdálenost mezi vozidly:
 - Ostatní:
4. Jaká je úspěšnost vymáhání pokut u provozovatelů vozidel registrovaných v ČR?
(ze všech automatizovaných technických prostředků dohromady)
 - 100% 90% – 99% 80% - 89% 70% - 79%
 - 60% - 69% 50% - 59% 40% - 49% 30% - 39%
 - 20% - 29% 10% - 19% 0% - 9%
5. Pokud není 100 %, uveďte, z jakého důvodu se nepodařilo vymáhání?
 -

6. Jaká je úspěšnost vymáhání pokut u provozovatelů vozidel registrovaných v cizích zemích?
(ze všech automatizovaných technických prostředků dohromady)

- 100% 90% – 99% 80% - 89% 70% - 79%
 60% - 69% 50% - 59% 40% - 49% 30% - 39%
 20% - 29% 10% - 19% 0% - 9%

7. Pokud není 100 %, uveďte, z jakého důvodu se nepodařilo vymáhání?

•

8. Jak jste spokojeni s automatizovanými technickými prostředky?

- Velmi spokojen Spíše spokojen Spíše nespokojen Velmi nespokojen

9. Pokud jste zaškrtnli „Spíše nespokojen“ nebo „Velmi nespokojen“, napište proč?

•

10. V čem by podle Vás měli být tyto prostředky lepší, resp. kde mají své nedostatky?

•

11. Bylo by podle Vás potřeba zlepšit systém zaznamenávání přestupků automatizovaných technických prostředků a následné vymáhání pokut v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele?

- Ano Ne

12. Pokud ano, napište v čem:

•