

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Bakalářská práce

Provozní náklady služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje

Ondřej Kubeš

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Ondřej Kubeš

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Provozní náklady služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje

Název anglicky

The operating costs of official vehicles of the Czech Republic Police in the framework of the regional police headquarters in the Pilsen region

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je zjistit náklady na provoz služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství Plzeňského kraje.

Metodika

V teoretické části bude popsán rozpočet Policie ČR se zaměřením na výdajovou stranu rozpočtu. V teoretické části bude převážně použita metoda popisná.

V praktické části bude řešena problematika příjmů a výdajů rozpočtu v rámci Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje. Současně budou zjišťovány náklady na provoz služebních vozidel ve sledovaném období. V praktické části bude použita metoda popisná a srovnávací.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

Policie ČR, rozpočet, příjmy, výdaje, náklady na provoz, služební vozidla

Doporučené zdroje informací

ČESKO. ZÁKONY ATD. *Rozpočet a financování : obce, kraje, hl. město Praha, organizační složky státu, příspěvkové organizace, svazky obcí ; Majetek státu ; Podpora regionálního rozvoje : podle stavu k 10.2.2014.* Ostrava: Sagit, 2014. ISBN 978-80-7488-043-8.

MAAYTOVÁ, A. – HAMERNÍKOVÁ, B. *Veřejné finance.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-497-0.

OCHRANA, F. *Nákladově užitkové metody ve veřejném sektoru.* Praha: Ekopress, 2005. ISBN 80-86119-96-3.

OCHRANA, F. *Veřejný sektor a efektivní rozhodování.* Praha: Management Press, 2001. ISBN 80-7261-018-.

OCHRANA, F. – VÍTEK, L. – PAVEL, J. *Veřejný sektor a veřejné finance : financování nepodnikatelských a podnikatelských aktivit.* Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3228-2.

Předběžný termín obhajoby

2015/16 ZS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. František Hřebík, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 6. 11. 2015

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 10. 11. 2015

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 03. 03. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci " Provozní náklady služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14.03.2016

Ondřej Kubeš

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Františku Hřebíkovi, Ph.D. za odborné vedení celé práce. Dále bych chtěl poděkovat rozpočtáři KŘP panu Bc. Ladislavu Rychetskému, který mi poskytl potřebné podklady z oblasti rozpočtových příjmů a výdajů KŘP PK a v neposlední řadě panu Miroslavu Věbrovi, který mi poskytl podklady v oblasti provozních nákladů služebních dopravních prostředků.

Provozní náklady služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje

Souhrn

Tato práce se v teoretické části zabývá problematikou příjmů a především výdajů státního rozpočtu, rozpočtu Policie České republiky a nákladů vynaložených na provoz služebních dopravních prostředků. Vysvětlené jsou zde pojmy týkající se veřejného sektoru, veřejných financí a rozebrána je zde soustava veřejných rozpočtů. Jsou zde vymezeny pojmy a definice automobilu, základních druhů vozidel a provozu na pozemních komunikacích. Praktická část je zaměřena na hospodaření Policie České republiky, vynaložených nákladů na spotřebované pohonné hmoty, počet projetých kilometrů a nehodovosti služebních dopravních prostředků. Je zde popsáno tankování a druhy služebních dopravních prostředků, jejich počty a nehodovost a počty řidičů, neboli referentů, kteří je řídí. Na závěr je vyhodnoceno hospodaření Policie ČR a rozbor sledovaných ukazatelů v daném období a jejich předpokládaný vývoj do budoucna.

Klíčová slova: Policie České republiky, rozpočet, příjmy, výdaje, náklady na provoz, služební dopravní prostředky, pohonné hmoty, nehodovost

The operating costs of official vehicles of the Czech Republic Police in the framework of the regional police headquarters in the Pilsen region

Summary

This work is theoretical part deals with revenues and expenditures, state budget, the Police of the Czech Republic and the cost of operating business vehicles. There are explained terms relating to the public sector, public finances and discussed herein system of public budgets. There are concepts and definitions car, the basic kinds of vehicles and road traffic. The practical part is focused on the management of the Police of the Czech Republic, the costs of the fuel consumed, the number of kilometers traveled and accidents official vehicles. There is described refueling and types of service vehicles, their numbers and the numbers of accidents and drivers who operates them. Finally, we evaluated the management of the Police and analysis of monitored indicators in the period and the expected development in the future.

Keywords: Police of the Czech Republic, budget, revenues, expenses, costs of operation, service vehicles, fuel, accidents

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika	13
3 Ekonomika veřejného sektoru.....	14
3.1 Veřejný sektor	14
3.2 Veřejné finance	15
3.3 Soustava veřejných rozpočtů.....	17
3.3.1 Státní rozpočet	18
3.4 Policie České republiky.....	19
3.4.1 Vymezení a definice automobilu	22
3.4.2 Základní druhy vozidel	23
3.4.3 Provoz na pozemních komunikacích	26
4 Výdaje státního rozpočtu	27
4.1. Dělení státních výdajů.....	27
5 Hospodaření Policie České republiky	31
5.1 Rozpočet policie České Republiky	31
5.2 Provoz služebních vozidel Policie ČR	33
5.3 Tankování PHM do služebních vozidel	33
5.4 Rozdělování dopravních prostředků	34
5.4.1 Druhy služebních vozidel	35
5.4.2 Počty služebních dopravních prostředků	36
5.4.3 Proběh kilometrů u služebních dopravních prostředků	37
5.5 Spotřeba PHM.....	38
5.5.1 Spotřeba PHM v litrech	38
5.5.2 Spotřeba PHM v Kč.....	39
5.6 Teritoriální územní celek KŘP PK	41
5.7 Počty řidičů SDP	42
5.8 Dopravní nehodovost	43
6 Závěr	46
7 Seznam použitých zdrojů	49

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Soustava veřejných rozpočtů ČR

Obrázek č. 2: Organizační struktura Policie ČR

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Přehled čerpání rozpočtu KŘ

Tabulka č. 2: Počet služebních dopravních prostředků

Tabulka č. 3: Proběh km u služebních dopravních prostředků

Tabulka č. 4: Nárůst/pokles spotřeby PHM v litrech

Tabulka č. 5: Nárůst/pokles spotřeby PHM v Kč

Tabulka č. 6: Čerpání PHM v roce 2014 v rámci KŘPPK

Tabulka č. 7: Řidiči – referenti

Tabulka č. 8: Dopravní nehodovost

Seznam grafů

Graf č. 1: Příjmy/výdaje/PHM

Graf č. 2: Nárůst/pokles SDP

Graf č. 3: Nárůst/pokles proběhu km

Graf č. 4: Nárůst/pokles spotřeby PHM v litrech

Graf č. 5: Nárůst/pokles spotřeby PHM v Kč

Graf č. 6: Spotřeba PHM v roce 2014 v rámci KŘPPK

Graf č. 7: Nárůst/pokles počtu řidičů referentů

Graf č. 8: Nárůst/pokles dopravních nehod

Seznam použitých zkratk

PHM - pohonné hmoty

SDP - služební dopravné prostředky

PČR – Policie České republiky
ČNB – Česká národní banka
DPH – daň z přidané hodnoty
BČS – benzinová čerpací stanice
STK – státní technická kontrola
DN – dopravní nehoda
KM - kilometr
KŘP PK – Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje
AO – automobilní oddělení
SKPV – služby kriminální policie a vyšetřování

1 Úvod

Tato bakalářská práce je zaměřena na provoz a náklady služebních vozidel v rámci Policie ČR a na finanční toky spojené s nimi se zaměřením na spotřebu pohonných hmot. Především se bude zabývat rozbořením nákladů a výdajů souvisejících s užíváním a provozem automobilů v rámci Krajského ředitelství police Plzeňského kraje. Automobil, ať už osobní či nákladní, je v současné době jedním z nejdůležitějších prostředků a nepostradatelným členem všech společností, ať už právnických nebo fyzických. Díky automobilu jsme schopni pohodlně a hlavně rychle dopravit téměř cokoli z místa „A“ do místa „B“. Nepostradatelným pomocníkem je automobil jak ve veřejném, tak v soukromém sektoru. Automobil slouží jak pro přemístění osob tak i nákladu. Snadno se s ním dá dostat do míst, kam veřejná doprava nezasahuje. A to hlavně v potřebném časovém horizontu. Vzhledem k tomu, že přeprava automobilem je časově úsporná a flexibilní, lze ušetřený čas vkládat do jiných a potřebnějších činností. Potřeba je ovšem podotknout, že provoz a náklady spojené s automobilovou dopravou také něco stojí a neustále se náklady a výdaje na provoz zvyšují. Proto je potřeba se tímto problémem zabývat, aby společnost byla schopna využívat prostředky s tímto spojené co nejefektivněji a sledovat jejich dlouhodobý vývoj, aby zbytečně neutrácela. Je nutné, aby společnost s náklady předem předpokládala a zahrnula je proto do předběžného rozpočtu.

Všeobecnou a prvotní otázkou nově vznikajících společností nebo společností, které budou obnovovat či úplně měnit vozový park je ta, jak je možné pořídit automobil, jaké jsou podmínky jeho provozu a způsob jeho užívání ve společnosti. V souhrnu se jedná o to, co všechno bude stát společnost takový provoz automobilu. Odpovědi na tyto otázky samozřejmě nejsou jednoduché a záleží na tom, jak bude automobil využíván, jaké budou dostupné finanční prostředky na pořízení a provoz automobilu, kolik automobilů bude potřeba, k jakému účelu budou sloužit apod.

Všeobecně provozní náklady se prolínají běžným životem každého z nás, ať již jde o domácnost, firmu nebo právě o vozidlo, které využíváme každým dnem do zaměstnání, na nákupy, za službami či zábavou. Provozními náklady se zabývá každý z nás, ať už jsou spojené s čímkoli. V širším měřítku se jedná o veškerý finanční tok mezi minimálně dvěma subjekty, který je využíván na vše, co k životu potřebujeme. K jakémukoli toku financí je potřeba rozpočet. Například v užším měřítku se jedná o rodinný rozpočet v domácnosti, v širším měřítku rozpočet daného státu nebo v globálním měřítku rozpočet např. evropské

unie. Ale samozřejmě se jedná i o rozpočet např. stavby, podniku, nebo služeb. Cílem práce je porovnat a vyhodnotit náklady za poslední období, dále stanovit jaké výhody a nevýhody byly v daném období, a jak by náklady mohly směřovat do budoucna.

Toto téma jsem si vybral z důvodu, že ve vozidle trávím většinu času jak v zaměstnání, tak i v soukromém životě, mám velký zájem o automobily, jejich provoz a údržbu.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je zjistit náklady na provoz služebních vozidel Policie České republiky v rámci Krajského ředitelství Plzeňského kraje.

2.2 Metodika

V teoretické části bude popsán rozpočet Policie ČR se zaměřením na výdajovou stranu rozpočtu, problematika příjmů a především výdajů státního rozpočtu, rozpočtu policie České republiky a nákladů vynaložených na provoz služebních dopravních prostředků. Vysvětlené jsou zde pojmy týkající se veřejného sektoru, veřejných financí a rozebrána je zde soustava veřejných rozpočtů. Jsou zde vymezeny pojmy a definice automobilu, základních druhů vozidel a provozu na pozemních komunikacích. V teoretické části bude převážně použita metoda popisná.

V praktické části bude řešena problematika příjmů a výdajů rozpočtu v rámci Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje a jeho hospodaření. Současně budou zjišťovány náklady na provoz služebních vozidel ve sledovaném období, jako jsou vynaložené náklady na spotřebované pohonné hmoty, počet projetých kilometrů a nehodovosti služebních dopravních prostředků. Je zde popsáno tankování a druhy služebních dopravních prostředků, jejich počty, rozdělování, nehodovost a počty řidičů, neboli referentů, kteří je řídí. V praktické části bude použita metoda popisná a srovnávací.

3 Ekonomika veřejného sektoru

„Ekonomika veřejného sektoru vychází z principů veřejné ekonomie a zjišťuje například, proč existuje veřejný sektor, jaké jsou příčiny selhání trhu, proč vláda zastává v daném období určité funkce, proč veřejný sektor tenduje k neefektivnosti.“¹

3.1 Veřejný sektor

Veřejný sektor je oblast společenské reality, která se nachází ve veřejném vlastnictví, v níž se z politického hlediska rozhoduje veřejnou volbou a uplatňuje se v ní veřejná kontrola, přičemž účelem fungování veřejného sektoru je naplňování veřejného zájmu a správa věcí veřejných. Rozhodovací činnost ve veřejném sektoru sleduje dvě určující kritéria – efektivnost a spravedlnost.

Veřejně poskytované statky jsou ty statky, které jsou poskytovány veřejným sektorem, což je v tomto případě stát a jedná se o poskytované zboží nebo služby. Mezi čistě veřejné a zároveň netržní statky, patří právě služby policie. Tyto jsou nedělitelné jak v kvalitě, tak v kvantitě a nepřinášejí žádný zisk. Tímto je řečeno, že tyto statky užívají všichni spotřebitelé najednou, tedy, že užívání jednoho spotřebitele nesnižuje užívanou část druhému spotřebiteli. Všichni užívají daný statek jako celek a tento se nedělí na části jako je tomu u dělitelného statku, u kterého užívá určitou část pouze daný spotřebitel.

Veřejný sektor má za úkol nápravu a odstranění tržního selhání a zabezpečuje statky, které jsou prospěšné ostatním občanům. Pomáhá vytvářet podmínky, aby mohl fungovat soukromý sektor, a přispívá k jeho ekonomickému růstu. Zabezpečuje spravedlnost a bohatství občanů a celé společnosti. Zároveň zkvalitňuje život občanů a zvyšuje jejich potenciál.

Funkce Veřejného sektoru

- Sociální – rozvoj potenciálu a péče obyvatelům
- Politická – propojení veřejného a soukromého sektoru

¹ REKTOŘIK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3

- Etická – vzájemné chování lidí ve společnosti
- Ekonomická – zabránění selhání trhu
- Alokační – rozdělování finančních prostředků mezi sektory
- Redistribuční – spravedlnost v rozdělování důchodů
- Stabilizační – dosažení vyrovnané ekonomiky
- Regulační – omezování negativních faktorů
- Stimulační – podporování pozitivních faktorů
- Kontrolní – na základě stanovených zákonů

3.2 Veřejné finance

Ekonomické disciplíny se snaží řešit vztahy mezi potřebami a zdroji, a to zejména prostřednictvím trhu, prostřednictvím plánovaného hospodářství nebo prostřednictvím trhu i plánu. Do ekonomických subjektů spadají domácnosti, firmy a státní instituce, které bojují o zdroje financování. Tyto se dělí na soukromý sektor (trh) a veřejný sektor (stát). Veřejné finance analyzují finanční vztahy mezi ekonomickými subjekty, kdy jedním ze subjektů je stát. Mezi charakteristiky veřejných financí patří nedobrovolnost, neekvivalence, nenávratnost. Nedobrovolnost má oporou v legislativě a je stanovena na základě zákonů. Při porušení zákona o státním rozpočtu chybí sankce. Neekvivalence znamená, že neexistuje uzákoněna rovnost mezi příjmy a odvody, solidarita bohatých s chudými, mladých se starými, zaměstnaných s nezaměstnanými, zdravých s nemocnými. Nenávratnost představují vztahy na základě zákona, jsou definitivní, konečné a nelze je reklamovat.²

Veřejné výdaje

Veřejné výdaje jsou finanční prostředky uvolňované prostřednictvím veřejných rozpočtů na plnění základních funkcí: alokační (dotace), redistribuční (transfery), stabilizační (dávky v nezaměstnanosti, investice). Veřejné výdaje se skládají se ze dvou složek, a to jsou vládní spotřeba a transferové platby. Ukazatele veřejných výdajů se

² MAAJTOVÁ, A. – HAMERNÍKOVÁ, B. *Veřejné finance*. Praha: Ekopress, 2005. ISBN 978-80-7357-497-0

používají pro mezinárodní komparaci a patří mezi ně: absolutní ukazatele (nutno je doprovázet komentářem a musí být řečeno v jakých cenách) a podílové ukazatele (VV/HDP, elasticita VV, elasticita dílčích výdajů, marginální sklon VV). Faktory ovlivňující veřejné výdaje: inflace, demografický faktor, politický faktor, úroveň a nastavení sociální politiky, demonstrační efekt, vědecký/aplikovaný výzkum, infrastruktura. U veřejných výdajů je nejdůležitější vybrat ten nejlepší výdajový program, aby docházelo co k nejeftivnějšímu a nejúčinnějšímu přerozdělování veřejných výdajů.³

Veřejné příjmy

Veřejné příjmy jsou finanční prostředky, které jsou vybírány prostřednictvím rozpočtové soustavy a jsou určené k naplňování a realizaci základních funkcí veřejných financí (alokační, stabilizační - progresivní způsob zdanění a redistribuční - lineární/progresivní zdanění). Mezi charakteristiky veřejných příjmů obecně platí neekvivalence příjmů, ale u poplatků to neplatí (ekvivalence v podobě získané služby), nenávratnost: platí ve většině případů, ale ne u úvěrů a půjček, nedobrovolnost. Do ukazatelů VP patří ukazatel elasticity veřejných příjmů, ukazatel daňové kvóty (jednoduchá a složená), doplnění (stanovení dne daňové svobody). Klasifikace VP se stanovuje podle úrovně realizace VP, podle charakteru, podle návratnosti. Do veřejných příjmů spadají rovněž daňové příjmy. Hlavními body daňových příjmů jsou daně + kvazi daně (zdravotní a sociální), daňový subjekt (plátce a poplatník), daňový objekt (předmět daně, z čeho je vybírána - důchod, spotřeba, majetek), daňová sazba: algoritmus zjištění daňové povinnosti, daňová částka: daňová částka odváděná jedincem vypočtená dle daňové sazby, daňový výnos: suma vybraných daňových částek. Daňové principy by měly být respektovány při tvorbě daňových soustav. Jedná se o principy daňové efektivity, daňové spravedlnosti, stálosti, daňové koordinace a harmonizace, daňové kánony. Mikroekonomické důsledky zdanění: důchodový efekt, substituční efekt, daňová incidence a daňový přesun.⁴

³ MAAYTOVÁ, A. – HAMERNÍKOVÁ, B. *Veřejné finance*. Praha: Ekopress, 2005. ISBN 978-80-7357-497-0

⁴ MAAYTOVÁ, A. – HAMERNÍKOVÁ, B. *Veřejné finance*. Praha: Ekopress, 2005. ISBN 978-80-7357-497-0

3.3 Soustava veřejných rozpočtů

Každý stát má své příjmy a výdaje, což se promítá ve státním rozpočtu. Příjmy státního rozpočtu tvoří daně, poplatky, pojistné na sociální zabezpečení, státní dluh. Výdaje státního rozpočtu jsou vynaloženy na sociální účely, zdravotnictví, školství, kulturu, armádu, splátky státního dluhu, státní správu. Příjmy a výdaje nemá jen stát, ale také kraje a obce. Proto vzniká soustava veřejných rozpočtů. Svůj rozpočet má i Evropská unie a rovněž jako každý jiný se dělí na příjmy a výdaje. Do příjmů rozpočtu EU spadá podíl DPH vybrané v každém členském státu, příspěvek čl. státu podle GDP, cla na dovážené zboží ze zemí mimo EU, dávky ze zemědělských produktů ze států mimo EU. Do výdajů jsou zahrnuty výdaje na zemědělství, zmenšování rozdílů mezi regiony EU, opatření proti nezaměstnanosti, věda a technika, pomoc rozvojovým zemím. Prostředky jsou rozdělovány pomocí strukturálních fondů (Evropský sociální fond, Evropský zemědělský podpůrný a garanční fond). Pokud jsou příjmy a výdaje státního rozpočtu ve stejné výši, rozpočet je nazýván jako vyrovnaný. Jsou-li příjmy větší než výdaje, jedná se o přebytkový rozpočet a naopak jsou-li příjmy nižší než výdaje, jedná se o deficitní rozpočet. Deficit je krytý půjčkami, kdy roste státní dluh (veřejný dluh zahrnuje dluhy celé soustavy veřejných rozpočtů), zvyšováním daní, emisí nových peněz, což způsobuje inflaci. Celkově deficit působí negativně na ekonomiku a narůstá o úroky.

Veřejné rozpočty neboli finanční nástroje, kterými se zabezpečují úkoly a činnosti veřejné správy, jejichž nástrojem je alokace a redistribuce zdrojů.

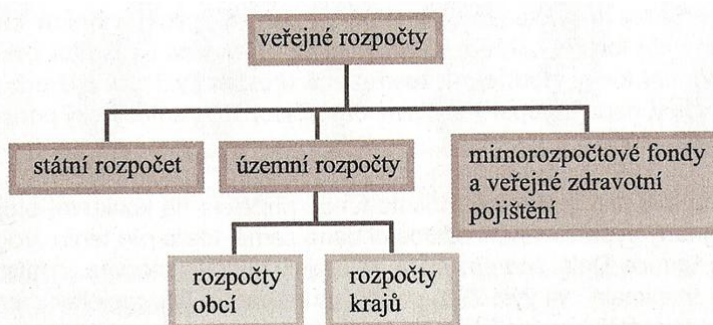
Rozpočtová soustava se skládá z peněžních fondů, orgánů, institucí a rozpočtových vztahů, které se účastní na skládání a užívání veřejných rozpočtů. Jedná se o veřejné rozpočty, mezi které spadají nadnárodní, ústřední, územní samosprávy, veřejných podniků, veřejnoprávních neziskových organizací ve veřejném sektoru a mimorozpočtové fondy, do kterých spadají státní, svěřenecké, na podporu podnikání, privatizační a účelové fondy.⁵

Veřejný sektor je oblast společenské reality, která se nachází ve veřejném vlastnictví, v níž se z politického hlediska rozhoduje veřejnou volbou a uplatňuje se v ní veřejná kontrola, přičemž účelem fungování veřejného sektoru je naplňování veřejného zájmu a správa věcí veřejných. Rozhodovací činnost ve veřejném sektoru sleduje dvě určující

⁵ ČERVENKA, M. *Soustava veřejných rozpočtů*. Praha: Leges, 2009, ISBN: 978-80-87212-11-0

kritéria – efektivnost a spravedlnost.⁶ „Veřejný sektor je podsystém smíšené ekonomiky“.⁷ „Smíšená ekonomika je charakteristická koexistencí soukromého a veřejného sektoru, veřejného a soukromého vlastnictví a koordinací ekonomických aktivit soukromými iniciativami (tržním mechanismem) i veřejnými institucemi v rámci fungování pluralitní společnosti“⁸

Obrázek č. 1: Soustava veřejných rozpočtů ČR



Zdroj: ČERVENKA, M. *Soustava veřejných rozpočtů*. Praha: Leges, 2009, ISBN: 978-80-87212-11-0

3.3.1 Státní rozpočet

Státní rozpočet je centralizovaný peněžní fond, tvořený z bilance příjmů a výdajů, a je členěn do kapitol. Základem je tvorba finančního plánu na rozpočtové období, ekonomické vztahy, finanční zákony a nástroje rozpočtové a fiskální politiky. Mezi rozpočtové zásady patří zejména zásady: úplnosti, jednotnosti, reálnosti, pravdivosti, každoročního sestavování a schvalování, vyrovnanosti, přehlednosti a publicity. Jedná se především o přehledné rozdělení příjmů a výdajů, s čímž je spjata agregace, sumarizace, analýza a kontrola. Základní pravidla jsou: vymezení rozpočtového roku, vypracované střednědobého výhledu, vymezení příjmů a výdajů, institucionálního určení navrhovatele, schvalování rozpočtu, závazného členění a rozpočtového provizoria. V České republice se rozpočet řídí zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 250/2000 Sb., o odpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve

⁶ OCHRANA, F. *Veřejný sektor a efektivní rozhodování*. Praha: Management Press, 2001, ISBN: 80-7261-018-X.

⁷ OCHRANA, F., PAVEL, J., VITEK, L. a kol. *Veřejný sektor a veřejné finance. Financování nepodnikatelských a podnikatelských aktivit*. Praha: Grada Publishing, 2010. 261 s. ISBN 978-80-247-3228-2

⁸ SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D. *Ekonomie*. Praha: Svoboda, 2008. 800 s. ISBN 80-205-0590-3

znění pozdějších předpisů. V České republice je statní rozpočet sestavován ze strany Ministerstva financí, schvalován je Poslaneckou sněmovnou, a to na jednoleté období.⁹

3.4 Policie České republiky

Policie České republiky je ozbrojený bezpečnostní sbor České republiky, státní policie s působností na celém území republiky. Vznikla dne 15. července 1991 přeměnou české části československé Veřejné bezpečnosti Sboru národní bezpečnosti, a to dnem vyhlášení zákona ČNR č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky. S účinností od 1. ledna 2009 je činnost Policie České republiky upravena novým zákonem č. 273/2008 Sb., který realizuje reformu policie navrženou ministrem vnitra Ivanem Langrem. Jejím záměrem je především policii soustředit na úkoly při zajištění bezpečnosti a odbřemenit ji od dalších působností, které s tímto hlavním úkolem úzce nesouvisí.

Policisté jsou ve služebním poměru. Služební poměr upravuje zákon č. 361/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů (upravuje i služební poměr v ostatních bezpečnostních sborech ČR – Celní správa, Vězeňská služba, Hasičský záchranný sbor ČR, GIBS, zpravodajské služby). Vedle Policie České republiky existují také městské, resp. obecní policie řízené jednotlivými městy a obcemi (činnost obecní policie upravuje zákon č. 553/1991 Sb.), které mají poněkud odlišnou působnost, pravomoci a územně je jejich činnost omezena na příslušnou obec a jejich příslušníci nejsou ve služebním poměru. V dalším textu se policií rozumí jen Policie České republiky. Celkově má policie České republiky 39 500 příslušníků.

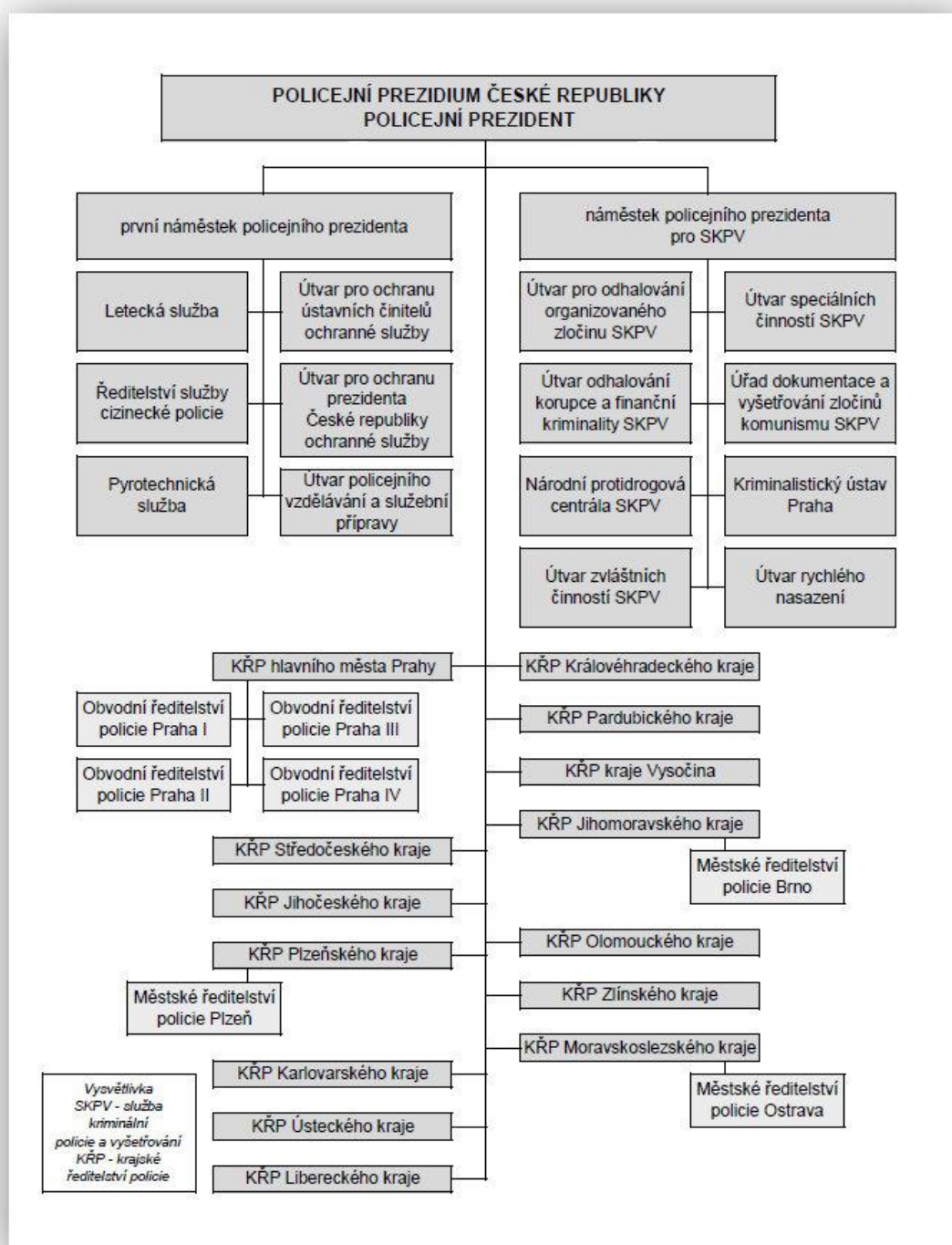
Policejním prezidentem je od 12. dubna 2014 Tomáš Tuhý, jenž byl jmenován ministrem vnitra Milanem Chovancem. Policie je podřízena Ministerstvu vnitra, Policii tvoří Policejní prezidium, útvary s celostátní působností a útvary s územně vymezenou působností. Činnost policie řídí Policejní prezidium, v jeho čele stojí policejní prezident, který je představeným všech policistů a kterého jmenuje ministr vnitra (způsob jeho odvolání není současnou právní úpravou řešen). V čele jednotlivých služeb stojí ředitelé, které jmenuje a odvolává policejní prezident. Ředitele Útvaru pro ochranu prezidenta ČR policejní prezident jmenuje a odvolává se souhlasem prezidenta České republiky.

⁹ ČERVENKA, M. *Soustava veřejných rozpočtů*. Praha: Leges, 2009, ISBN: 978-80-87212-11-0

Policisté realizují úkoly policie prováděním služebních zákroků a úkonů. Přitom jsou povinni dbát cti, vážnosti a důstojnosti osob i své vlastní a nepřipustit, aby osobám v souvislosti s jejich činností vznikla bezdůvodná újma a případný zásah do jejich práv a svobod překročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem nebo služebním úkonem. Policista je při provádění služebního zákroku povinen, pokud to povaha a okolnosti služebního zákroku dovolují, použít odpovídající výzvy, na jejímž začátku jsou slova: „Jménem zákona!“. Každý je povinen uposlechnout výzvy zakročujícího policisty. Policista při výkonu své pravomoci musí prokázat svou příslušnost k policii, pokud to povaha a okolnosti služebního zákroku nebo služebního úkonu dovolují, a to služebním stejnokrojem s identifikačním číslem, služebním průkazem, odznakem služby kriminální policie nebo ústním prohlášením „policie“. Takovým ústním prohlášením prokazuje policista svou příslušnost k policii pouze ve výjimečných případech, kdy okolnosti služebního zákroku neumožňují tuto příslušnost prokázat jinak. Služebním stejnokrojem, služebním průkazem nebo odznakem služby kriminální policie se policista prokáže ihned, jakmile to okolnosti služebního zákroku nebo služebního úkonu dovolí.¹⁰

¹⁰ Zdroj: www.policie.cz

Obrázek č. 2: Organizační struktura Policie ČR



Zdroj: www.policie.cz

Zákon zřizuje 14 krajských ředitelství policie. Jejich územní obvody se shodují s územními obvody 14 krajů České republiky.

Útvary s územně vymezenou působností

- Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy
- Krajské ředitelství policie Středočeského kraje
- Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
- Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje
- Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje
- Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje
- Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
- Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje
- Krajské ředitelství policie Pardubického kraje
- Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
- Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje
- Krajské ředitelství policie Zlínského kraje
- Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje
- Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje¹¹

3.4.1 Vymezení a definice automobilu

Automobil je možné definovat jako silniční motorové vozidlo, které je vyrobeno za účelem provozu na pozemních komunikacích, především pro dopravu osob, zvířat nebo věcí. Každý automobil provozovaný na pozemní komunikaci musí být registrováno v registru silničních vozidel. Registr vozidel je veden obecním úřadem s rozšířenou působností v daném regionu. Každý, kdo chce provozovat silniční motorové vozidlo nebo přípojné vozidlo na pozemní komunikaci na území ČR, je povinen přihlásit toto do registru vozidel.¹²

¹¹ Zdroj: www.policie.cz

¹² Ministerstvo vnitra, Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, 2012

3.4.2 Základní druhy vozidel

Silniční i zvláštní vozidla jsou rozdělena podle druhu a kategorie, a jsou dána přesná pravidla jejich provozu, technické způsobilosti a podmínky pro jejich provoz na pozemních komunikacích. Podle druhu se na: motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla, ostatní silniční vozidla. Další dělení je podle kategorie, které se označují velkými písmeny abecedy: L, M, N, O, T, S, R.

Kategorie vozidel L:

- motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly
- mopedy
- motocykly
- motorové tříkolky
- motokolo

Mopedy jsou dvoukolová vozidla s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu, tříkolové mopedy jsou tříkolová vozidla s jakýmkoli uspořádáním kol, s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu, lehké čtyřkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu je menší než 350 kg , do čehož se nezapočítává hmotnost baterií v případě elektrických vozidel, dále, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřesahuje 45 km/h a jejichž zdvihový objem motoru nepřesahuje 50 cm^3 u zážehových motorů nebo pro jiné druhy motorů maximální čistý výkon nepřesahuje 4 kW .

Motocykly jsou dvoukolová vozidla s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu, motocykly s postranním vozíkem jsou vozidla s třemi koly uspořádanými nesouměrně vzhledem k střední podélné rovině, s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu, motorové tříkolky jsou vozidla s třemi koly uspořádanými souměrně vzhledem ke střední podélné rovině s objemem válců

motoru přesahujícím 50 cm³ v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu, čtyřkolky jiné než lehké tříkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu nepřesahuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě nákladů, do čehož se nezapočítává hmotnost baterií v případě elektrických vozidel a dále, u nichž maximální čistý výkon motoru nepřesahuje 15 kW, motokolo jízdní kolo s trvale zabudovaným motorem s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm³ v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 25 km/h při jakémkoli druhu pohonu. Vozidla zařazená podle EHK - OSN v kategoriích L1 a L2 s maximální konstrukční rychlostí 50 km/h se považují za mopedy, vozidla kategorií L3 a L4 se považují za motocykly a vozidla kategorie L5 se považují za motorové tříkolky.¹³

Kategorie vozidel M:

- motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob
- M1
- M2
- M3

Označení M1 mají vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla, M2 jsou označovány vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg a na označení M3 se vztahují vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

Kategorie vozidel N:

- motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů
- N1
- N2
- N3

¹³ Ministerstvo vnitra, Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, 2012

Označení N1 mají vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, N2 jsou označovány vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg a na označení N3 se vztahují vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg.

Kategorie vozidel O:

- přípojná vozidla
- O1
- O2
- O3
- O4
- OT1
- OT2
- OT3
- OT4

Označení O1 mají přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, O2 jsou označovány přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg, O3 jsou označena přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 10 000 kg a na označení O4 se vztahují přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg. OT1 je označení přípojných vozidel traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 1 500 kg, OT2 jsou přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 1 500 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg, označením OT3 jsou přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 6 000 kg a na označení OT4 se vztahují přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 6 000 kg.¹⁴

Kategorie vozidel T:

- traktory zemědělské nebo lesnické

¹⁴ Ministerstvo vnitra, Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, 2012

Kategorie vozidel S:

- pracovní stroje
- Ss
- Sp
- Sp2
- Sp3

Označení Ss má pracovní stroj samojízdný, který je zvláštní vozidlo s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj samojízdný není určený zpravidla pro přepravní činnost, Sp je označen pracovní stroj přípojný, neboli zvláštní vozidlo bez vlastního zdroje pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj přípojný se připojuje k tažnému motorovému vozidlu, které je přizpůsobené pro jeho připojení. Pracovní stroj přípojný není určený zpravidla pro přepravní činnost. Pracovní stroje přípojné se dělí. Sp1 pracovní stroj přípojný s největší technicky přípustnou hmotností nepřevyšující 3 000 kg, do označení Sp2 spadá pracovní stroj přípojný s technicky přípustnou hmotností převyšující 3 000 kg, avšak nepřevyšující 6 000 kg a na označení Sp3 se vztahuje pracovní stroj s technicky přípustnou hmotností převyšující 6 000 kg.

Kategorie vozidel R:

- ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií¹⁵

3.4.3 Provoz na pozemních komunikacích

Provozem nejen služebních vozidel se zabývá zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, podle kterého se řídí veškerý provoz vozidel a jiných účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Určuje druhy komunikací a především povinnosti všech účastníků silničního provozu a pravidla, jak se má jednotlivý účastník chovat v silničním provozu na pozemní komunikaci.

¹⁵ Ministerstvo vnitra, Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, 2012

4 Výdaje státního rozpočtu

K vysvětlení pojmu rozpočtových výdajů je vhodné se podívat do historie. Stát jako celek měl vždy velké množství vydání, tato vydání vznikala postupně, jako výsledek určitých změn v sociálních podmínkách. Jak v minulosti, tak dnes, je stále velké množství oblastí, které jsou brány jako povinné k zabezpečení ze strany státu, tudíž tvoří nedílnou část rozpočtových výdajů. Jsou to oblasti jako například obrana státu, výkon státní správy a oblast spravedlnosti.

4.1. Dělení státních výdajů

V prvotním dělení byly tyto potřeby děleny na řádné a mimořádné státu a panovníka, v této souvislosti na ně navazoval i způsob jejich uhrazení. Za řádné potřeby se považovaly takové, které stát, jakožto fungující celek, byl povinen zajistit. Za takové pokládáme již zmíněnou obranu státu před vniknutím nepřítele, ale řadily se sem například i náklady panovnického dvora, mezi toto se ovšem řadily i panovnickovy dluhy. Ve druhé skupině se nacházejí mimořádné potřeby. Tyto potřeby nebylo možné uhradit nějakým vzniklým nárokem, ale bylo o toto nutné požádat, tzn., panovník požádal například stavu. Dále se tyto potřeby daly nahradit i například z konfiskací, válečné kořisti, apod. Později docházelo k tomu, že úhrada veřejných částí výdajů se mnohem více spoléhala na daně, které se postupně stávaly hlavním příjmem. S tímto nárůstem využití daní ve státním sektoru se daně staly pravidelným příjmem státu, ke kterým postupně přibýly různé dávky a úhrady.

Rozdělení výdajů dle Smitha

Postupem času se třídění potřeb na řádné a mimořádné poněkud vytratilo, ale ne úplně. Výdaje státu se začaly členit z více pohledů, např. z hlediska zákonného podkladu, souladu se životem státu, souladu s finančním a hospodářským plánem, atd. Jako řádné potřeby se braly např. platy zaměstnanců. Adam Smith rozdělil výdaje státu na produktivní a neproduktivní. Produktivní výdaje zahrnovala tu část výdajů, která poskytla určitý výnos ve formě hmotných statků, přičemž tento výdaj se rozuměl jako ten, který mohl být podpořen i za cenu půjčky. Tato skupina se mohla dělit ještě na výdaje na nákup něčeho, co má určitou hodnotu, ale nepřinese to bezprostředně po koupi žádný výnos, ovšem

v budoucnu toto může přinést určitý výnos. Druhá skupina zahrnovala nákup takového majetku, který bude fungovat díky vlastním příjmům a zároveň bude přinášet i určitý výnos. Neproduktivní výdaje mohou být například ty, které státu nepřinášejí žádný příjem. Potom záleží na státu, zda tento výdaj považuje za nutný, i když tento nevykazuje žádnou protihodnotu.

Dělení výdajů v současnosti

V současné době je množství různých teorií na členění výdajů. Jedním z nich je i členění dle prospěchu, a to v závislosti na tom, jaké skupině tento prospěch přináší, např. všeobecný prospěch, obecný, individuální. Další může být dělení výdajů na ochranné, obchodní a rozvojové, jiné mohou být členěny na vydání bez výnosu, vydání nepřímo užitečné pro důchody, vydání s částečně přímým výnosem a vydání s plným výnosem nebo se ziskem. I v dnešní době se rozdělení výdajů a názory na něj různí. Objevují se i názory, že dělení je zbytečné a výdaje se rozdělí vždy dle potřeby. Někde se naopak výdaje člení i do nejmenších detailů podle přesně definovaných kritérií. V rámci rozvoje státu se postupně rozšířilo pole působnosti i pro úkoly, které vyžadovaly podporu od správy státu, tzn., mnohem více výdajů muselo směřovat i na pokrytí výdajů, které souvisí s potřebným chodem úřadů. V současnosti je předpoklad, že výdaje na tuto činnost neustále porostou, spolu s výdaji do ostatních oblastí, jako je například i sociální správa. Jedna z dalších oblastí je například i vzdělávání nebo církev, kultura, apod. Tyto výdaje mohou být označovány jako quasi mandatorní. Záleží na daném státu, jak jsou jednotlivé oblasti podporovány a zda pokládá za nutné, aby některou z těchto oblastí přidalo své prostředky i obyvatelstvo. Tyto výdaje většinou nebývají označovány jako mandatorní (kromě těch, které jsou hrazeny z veřejných prostředků). Jedna z neopomenutelných součástí jsou potřeby, které mají souvislost s fungováním státního aparátu, centrálních orgánů, jedná se o výdaje mandatorního charakteru a musí se s nimi počítat v rozpočtu státu. Většina států zahrnuje do těchto výdajů položku nákladů, které jsou spojeny se státním dluhem.

Výdaje bezpečnostních složek

Obrana státu, udržování bezpečnosti a oblast spravedlnosti včetně vězeňství jsou už od minulosti jednou z nezpochybnitelných částí veřejných výdajů. Množství finančních

prostředků, které jsou vynakládány pro tuto oblast, se samozřejmě může v různých dobách lišit, toto bude záležet na vnitřní situaci v zemi, na její stabilitě a na okolních zahraničních vlivech. Na úvaze každého státu je, jak do financování této skupiny zapojí obyvatelstvo jako celek, nebo zda budou přispívat jednotlivé osoby, což může být například formou daní nebo poplatků.

Struktura výdajů

„Na veřejné výdaje se lze dívat jako na tok finančních prostředků, které jsou v rámci veřejné rozpočtové soustavy alokovány na realizaci fiskálních funkcí státu na principu nenávratnosti a neekvivalence.“¹⁶ Dle velkého množství názorů je struktura výdajů u státu determinována vývojem každého konkrétního státu v minulosti, prioritami volených představitelů a ekonomickou silou, pak také velikostí celku obce, tzn., čím větší obec (město), tím větší rozmanitější výdaje. Jednou z dalších možností, která popisuje veřejné výdaje, je označit tyto za vztahy rozdělování a užití veřejných rozpočtů a účelových mimorozpočtových fondů v rozpočtové soustavě a připojuje omezení, že „veřejné výdaje jsou částí HDP, která je spotřebována kolektivně na základě veřejné volby.“¹⁷ V souvislosti s financováním konkrétních veřejných projektů a výdajových programů (např. u sociální péče, vzdělávání, apod.), se začaly objevovat i termíny jako jsou veřejné projekty, výdajové programy, výdajové rámce. Velmi důležitou roli hraje také čas, jelikož výdaje rozpočtu jsou většinou vztaženy k určitému rozpočtovému období, ale projekty nebo programy mohou být realizovány během delšího časového úseku. Veřejnými výdaji lze například označit finanční prostředky v určitém objemu a struktuře, které mají nějaké zásady pro přidělení, následné čerpání a v konečné fázi také kontroly plnění. Veřejné výdajové projekty a programy pak zahrnují věcné ekonomické procesy, produkce nebo účelové transfery prostředků u různých subjektů, které se řídí danými zásadami.

Vládní výdaje a transfery

V souvislosti s veřejnými výdaji se můžeme v ekonomické praxi setkat se dvěma skupinami těchto výdajů. Hovoříme o vládních výdajích a transferech. Vládními výdaji rozumíme takové výdaje, které mají spotřební nebo investiční povahu. Lze si pod tímto

¹⁶ www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/.../Markova_Hana.pdf

¹⁷ www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/.../Markova_Hana.pdf

představit například spotřebování daného množství surovin, práce lidí, apod. Jedná se o „realizaci alokační funkce financí cestou výdajů na nákup služeb či zboží“¹⁸. Jako transfery označujeme specifické veřejné výdaje, většinou tyto bývají poskytovány různým subjektům za sledování nějakého cíle. U transferů nevzniká protiplnění, nemusí tedy existovat žádná produkce. Jedná se o jeden z projevů neekvivalence ve veřejných financích, pokud o tomto hovoříme, můžeme si lépe souvislosti představit například u daní. Transfery mají tu výhodu, že zvyšují důchody, poskytují větší možnosti v nákupu služeb nebo zboží, ovšem mají i tu vlastnost, že snižují motivaci k práci. K tomuto můžeme přirovnat i slevy na daních, i když se zde nejedná o veřejný výdaj, ale spíše o výdaj daňový. Výdaje státního rozpočtu České republiky (měst, obcí, krajů) jsou vymezeny právními normami, kterými jsou hlavně zákony o rozpočtových pravidlech. Velikost těchto výdajů se vždy odvozuje od předpokládaných příjmů rozpočtu. Lze tedy shrnout, že výdaje se vždy budou odvozovat od velikosti příjmů a případně rezerv nashromážděných z minulosti a také podle možností a schopností zajištění zvýšení příjmů.¹⁹

¹⁸ www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/.../Markova_Hana.pdf

¹⁹ www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/.../Markova_Hana.pdf

5 Hospodaření Policie České republiky

Praktická část práce se bude zabývat rozpočtem Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, se zaměřením na výši příjmů a výdajů a jejich srovnáním. Dále provozem služebních dopravních prostředků, jejich tankováním, rozdělováním, druhy a konkrétními údaji spočívajícími v počtu SDP, počtu referentů užívajících SDP, spotřeby PHM, čerpání PHM a plnění limitů, ceny PHM, projetych kilometrů a dopravní nehodovosti v jednotlivých letech v období od vzniku Policie ČR do současnosti.

5.1 Rozpočet policie České Republiky

Rozpočet Policie ČR je jako každý jiný rozpočet dělen na příjmovou a výdajovou část. Jelikož tato práce sleduje náklady a výdaje, je proto zaměřena právě na výdajovou část rozpočtu. Tato se dále dělí na movitou a nemovitou část. Do movité části spadají právě předmětné služební dopravní prostředky, u kterých jsou hlavní položky výdajů: provoz, údržba a oprava. Provozem je na mysli udržovat vozidlo jízdy schopné a dbát bezpečného dlouhodobého používání. Tedy doplňování všech potřebných kapalin, opatřování a výměny pneumatik a nepochybně udržování jejich čistoty. Do údržby spadají drobné opravy částí vozidel, výměny poškozených či nefunkčních součástí vlivem provozu a opravy po událostech, při kterých dochází ke způsobené škodě na SDP např. po DN, vnějšími vlivy (počasí) nebo úmyslným poškozením ze strany třetí osoby. To vše probíhá v rámci provozu schopnosti vozidel a v rámci přípravy na pravidelnou STK, kdy SDP PČR musí splňovat minimálně stejné podmínky, dokonce v určitých faktorech přísnější podmínky, jako u STK všech jiných dopravních prostředků a vozidel mimo PČR. Každé Krajské ředitelství policie je vlastní účetní jednotka a tím pádem má každý kraj svůj rozpočet, který je schvalován na 1 rok, a výdaje mají přednost před příjmy, jako je to u státního rozpočtu.

V následující tabulce je vyobrazena část rozpočtu KŘP PK se zaměřením na nejdůležitější jeho položky pro tuto bakalářskou práci s rozdělením na příjmy a výdaje v období roku 2008 až roku 2014.

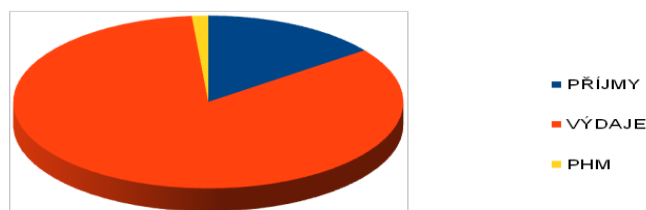
Tabulka č. 1: Přehled čerpání rozpočtu KŘP

RPP	2010	2011	2012	2013	2014
Daňové příjmy	285 687 450	254 202 407	239 652 737	239 541 196	249 464 561
Nedaňové příjmy	9 630 144	8 965 723	6 005 417	9 842 799	6 449 253
Kapitálové příjmy	7 789 080	15 389 927	24 219 075	21 236 134	15 228 194
Přijaté transfery	3 808 574	3 628 750	4 236 861	4 279 524	4 006 871
Příjmy	306 915 247	282 186 807	274 114 090	274 899 653	311 198 879
Výdaje	1 738 969 199	1 561 744 742	1 447 070 653	1 495 211 872	1 542 009 093
Příjmy- Výdaje	-1 432 053 952	-1 279 557 936	-1 172 956 564	-1 220 312 219	-1 230 810 213
PHM	28 211 074	22 568 784	24 411 847	27 845 591	31 273 058

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Uvedená tabulka uvádí hodnoty příjmů, výdajů a jejich rozdíl. Zaměření je dále na pohonné hmoty, kde jsou uvedeny jejich celkové hodnoty v rámci KŘP PK a dále jsou v praktické části rozvedeny na počty proběhnutých kilometrů, projetých litrů a kolik bylo v daných letech utraceno v Kč za PHM. Tabulka je rozdělena na jednotlivé roky v období od roku 2008 do roku 2014 a v těchto jsou dále rozděleny příjmy daňové, nedaňové, kapitálové, přijaté transfery a jejich součet. Tyto jsou postaveny oproti výdajům, kde je zřejmý jejich rozdíl a je dané že se jedná o schodkový rozpočet, jelikož výdaje jsou větší než příjmy. V posledním řádku jsou dále vynaložené náklady čistě na PHM, aby je bylo možné porovnat s celkovými výdaji.

Graf č. 1: Příjmy/výdaje/PHM



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tento graf vyobrazuje celkový součet výši příjmů rozpočtu - modrá, celkový součet výdajů rozpočtu – červená a celkový součet výdajů pouze na PHM – žlutá, dle výše uvedené tabulky.

5.2 Provoz služebních vozidel Policie ČR

Ve služebním poměru užívají policisté služební dopravní prostředky doslova neustále a je to hlavním prostředkem k dopravě na běžný výkon služby v ulicích, zákrok, úkon, služební přípravu nebo k ostatním služebním záležitostem. Bez vozidel by se služba v současné době nedala naplnit. Každé služební vozidlo má kromě přidělené klasické registrační značky, jako má každé jiné vozidlo, také evidenční číslo, které je často pracovním nazýváno jako „Béčko vozidla“. Jedná se o 6místný údaj, složený z počátečního písmena „B“ a 5místného čísla. Každému služebnímu vozidlu náleží také kniha jízd, do které se zaznamenávají jednotlivé jízdy. Vyjma mimořádné události, jízdu předem schvaluje nadřízený pracovník, podpisem do schvalovací kolonky. V jednotlivé jízdě se před každou jízdou vypisují údaje: pořadové číslo jízdy v daném měsíci, jméno řidiče, směr jízdy (odkud/kam), datum a čas začátku jízdy, útvar a podpis schvalujícího pracovníka. Po ukončení jízdy se dopisují do stejného řádku údaje: datum a čas ukončení jízdy, podpis řidiče, ujeté km a celkový stav tachometru. V případě tankování je v řádku také kolonka tankováno litrů pohonných hmot (dále jen PHM). Další kolonky slouží pro případné dolití olejů a jiných provozních kapalin, k čemuž běžně v rámci výkonu služby běžně nedochází. Jako poslední jsou kolonky s poznámkami a jinými údaji, kde se uvádí místo a forma tankování nebo mimořádná změna řidiče v průběhu dané jízdy.

5.3 Tankování PHM do služebních vozidel

V tomto odstavci bude popsána problematika tankování PHM do služebních vozidel, k čemuž jsou využívány za prvé služební benzinové čerpací stanice, ale ve většině případů dochází k tankování u veřejných benzinových čerpacích stanic. Právě na veřejné BČS dochází k nejčastějšímu tankování PHM, jelikož jsou nejdostupnějším tankovacím místem na celém území České republiky. Tankování probíhá stejně jako u ostatních vozidel sloužících soukromým nebo podnikatelským účelům. Z praxe je dáno, že tankování probíhá

zaokrouhlením na celé litry, z důvodu tzv. uzávěrky - ukončení knihy jízd na konci každého kalendářního měsíce. Způsob placení za tankování PHM probíhá formou platební karty CCS, kterou má každé motorové vozidlo přiděleno. Karta je rovněž opatřena PIN kódem, který se zadává při každé transakci, stejně jako u běžných platebních karet. Kromě zadávání PIN kódu při placení za tankování PHM se rovněž udává skutečný stav kilometrů najetých v době tankování. Ke každému tankování se dokládá daňový doklad, který obdržíme po tankování od obsluhy BČS. Po ukončení celé transakce spojené s tankováním řidič dopíše na daňový doklad pořadové číslo tankování s lomítkem pořadového čísla daného měsíce kalendářního roku. Současně se na doklad dopíše evidenční číslo dotankovaného vozidla. K tomuto dochází proto, aby při měsíční uzávěře knihy jízd nedošlo k záměně pokladních dokladů o tankování jiných služebních vozidel. Následně se po tankování do knihy jízd uvede počet natankovaných litrů PHM, pořadové číslo tankování v daném měsíci, místo tankování a forma úhrady za tankování (CCS kartou).

5.4 Rozdělování dopravních prostředků

Z pohledu obvodního oddělení se každý policista, v rámci běžného výkonu služby, po příchodu do zaměstnání elektronicky seznámí s instruktáží sestavené od nadřízeného pracovníka, dle které je řízen běžný výkon služby. Z instruktáží je patrné složení a označení jednotlivých hlídek, určení velitele hlídky, řidiče a v případě vícečlenné hlídky vyjmenování jejích členů.

Každý útvar má od krajského ředitelství policie, což je v osvědčení o registraci vozidla uvedeno jako provozovatel, přidělen určitý počet vozidel, který záleží na velikosti útvaru. Například u obvodních oddělení jsou dány čtyři typy, podle počtu policistů, které jsou označovány římskými písmeny: oddělení I. typu, II. typu, III. typu a IV. typu. Přiřazovaný počet vozidel závisí na velikosti neboli typu oddělení.

- oddělení I. typu - čtyři služební vozidla
- oddělení II. typu – tři až čtyři služební vozidla
- oddělení III. typu – dvě až tři služební vozidla
- oddělení IV. typu – dvě služební vozidla

5.4.1 Druhy služebních vozidel

Do vozidlového parku policie patří vozidla v civilním provedení a vozidla v barevném provedení policie. Nejčastější značkou vozidel je Škoda, ale nalezneme zde i další značky jako Volkswagen, Hyundai, BMV, Audi, Mitsubishi, Ford, Tatra a jiné. K dopravním prostředkům policie patří rovněž motocykly, a to zejména značek Honda a Yamaha, které jsou v současné době výhradně u útvarů dopravní policie. V dnešní době nejčastěji spatříme na ulicích vozidla Škoda Octavia II v barevném provedení policie. S příchodem roku 1993 v České republice vznikl bezpečnostní sbor s označením Policie České republiky. K tomuto také patřila nová éra spojená s pořízením nových služebních vozidel. Z počátku se jednalo o civilní provedení Škoda Favorit a Škoda Forman, které postupně nahrazovaly vozidla v barevném provedení policie. Od roku 1996 přišla na řadu Škoda Felicie a poté i Škoda Octavie řady I. Tyto vozidla byly v barevném provedení Bílá se zeleným pruhem a černým nápisem POLICIE. Příchodem nové generace vozidel Škoda Octavia druhé řady, byly tyto z počátku rovněž v bílo zeleném provedení. V roce 2008 bylo změněno barevné provedení označení police, kdy byla zelená nahrazena modrou, a společně s tímto bylo změněno barevné provedení služebních vozidel na stříbrnou s reflexními prvky, černým nápisem POLICIE a doplněno bílým nápisem – heslem: „POMÁHAT A CHRÁNIT“. Stříbrná barva na služebních vozidlech je specifická tím, že ji nenajdeme na běžně prodávaných civilních vozech, jelikož byla vyrobena pouze pro vozidla policie. V této podobě jsou služební vozidla vyráběna dodnes, kdy již na řadu přichází Škoda Octavia řady třetí. V tomto provedení můžeme kromě Škody Octavie dále spatřit vozidla s označením SUV, jako jsou Škoda Yeti či Hyundai ix35, která se nachází zejména v horských oblastech Plzeňského kraje, např. Obvodní oddělení Železná ruda. K pořádkovým a speciálním jednotkám bez pochyby patří dopravní prostředky, jako jsou autobusy sloužící pro přepravu vícečlenných družstev, vodní stříkač v provedení zn. Tatra – Kopřivnice, Ford Transit nebo Volkswagen Transporter k přesunu jednotlivých družstev. Volkswagen Transporter, v provedení jako pojízdná kancelář, je využívána Službou dopravní policie - oddělením dopravních nehod k vyšetřování a evidování dopravních nehod na pozemních komunikacích.

5.4.2 Počty služebních dopravních prostředků

V níže uvedené tabulce je vyobrazen počet evidovaných služebních dopravních prostředků v teritoriálním území KŘP PK, za období roku 2008 až roku 2014.

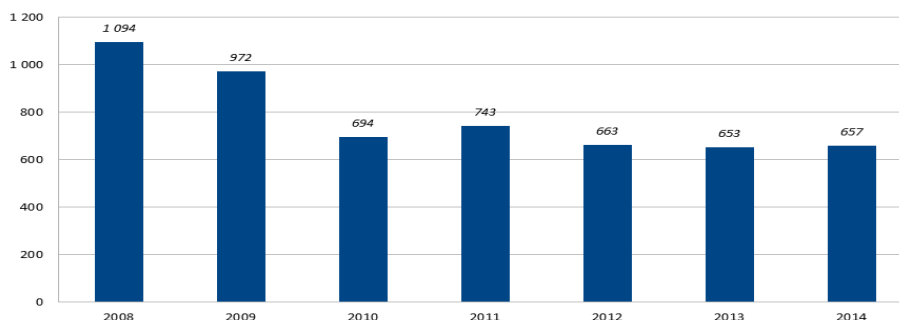
Tabulka č. 2: Počet služebních dopravních prostředků

Limitní roky (1.1. – 31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počty SDP evidenčně	1 094	972	694	743	663	653	657
[%] k r. 2008	100	88,85	63,44	67,92	60,60	59,69	60,05

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

V roce 2008 bylo evidováno 1094 služebních dopravních prostředků v rámci KŘP PK, v roce 2009 se počet SDP snížil na 972 ks, což byl pokles o 11,15%. S rokem 2010 přišla radikální úsporná opatření ze strany tehdejší vlády, což se promítlo i do počtu SDP a klesl razantně jejich počet oproti roku 2008 o 36,56% na 694 kusů vozidel. V dalších letech byl počet SDP poměrně vyrovnaný a větší skok již v jejich počtu nebyl. Tedy v roce 2011 bylo 743 SDP, v roce 2012 byl počet 663 SDP, v roce 2013 byl počet 653 SDP a v roce 2014 bylo evidováno 657 služebních dopravních prostředků. Pro zajímavost v roce 1994 bylo evidováno nejvíce SDP v období od vzniku Policie ČR do současnosti v rámci KŘP PK, tehdy ještě Správy západočeského kraje, a jednalo se o počet 1385 kusů.²⁰

Graf č. 2: Nárůst/pokles SDP



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

²⁰ Zdroj: interní databáze Policie ČR

Grafem je vyobrazen počet evidovaných služebních dopravních prostředků dle výše uvedené tabulky.

5.4.3 Proběh kilometrů u služebních dopravních prostředků

V níže uvedené tabulce je vymezen proběh kilometrů SDP v teritoriálním území KŘP PK, za období roku 2008 až roku 2014.

Tabulka č. 3: Proběh km u služebních dopravních prostředků

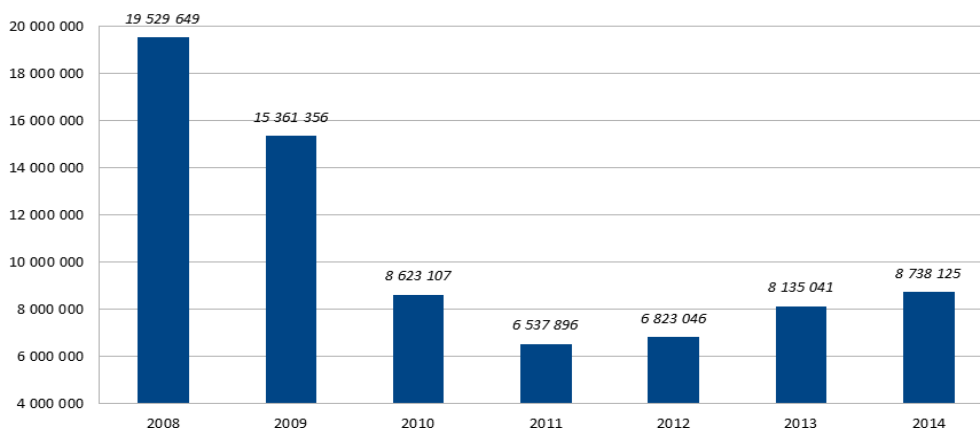
Limitní roky (1.1. – 31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Proběh u vozidel (km)	19 529 649	15 361 356	8 623 107	6 537 896	6 823 046	8 135 041	8 738 125
[%] k r. 2008	100	78,66	44,15	33,48	34,94	41,65	44,74

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Počet najetých kilometrů všech evidovaných SDP v rámci KŘP PK v roce 2008 činil 19.529.649 km a dále se vyvíjel rovnoměrně k počtu SDP k jednotlivým rokům. V roce 2009 došlo k poklesu najetých km o 21,34% na 15.361.356 km a největší pokles přišel opět s rokem 2010, jako tomu bylo u počtu SDP, konkrétně oproti roku 2008 došlo k poklesu o 55,85% na 8.623.107 km. V roce 2011 došlo k dalšímu poklesu najetých kilometrů a oproti roku 2008 k nejvýraznějšímu poklesu o 66,52% a najelo se 6.537.896 km. V roce 2012 proběhlo 6.823.046 km a v letech 2013 a 2014 došlo k nárůstu projetých km, tedy srovnatelným hodnotám s rokem 2010. Průběh tedy činil 8.135.041 km v roce 2013 a 8.738.125 km v roce 2014. Pro zajímavost v roce 1994 bylo evidováno nejvíce SDP v období od vzniku Policie ČR do současnosti a to se promítlo také do průběhu kilometrů, který za uvedený rok činil 24.355.319 km.²¹

²¹ Zdroj: interní databáze Policie ČR

Graf č. 3: Nárůst/pokles proběhu kilometrů



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tímto grafem je vyobrazen proběh kilometrů služebních dopravních prostředků dle výše uvedené tabulky.

5.5 Spotřeba PHM

5.5.1 Spotřeba PHM v litrech

V níže uvedené tabulce je vymezena spotřeba pohonných hmot v teritoriálním území KŘP PK, kde je znázorněné, kolik bylo spotřebováno litrů benzínu a nafty v období od roku 2008 do roku 2014.

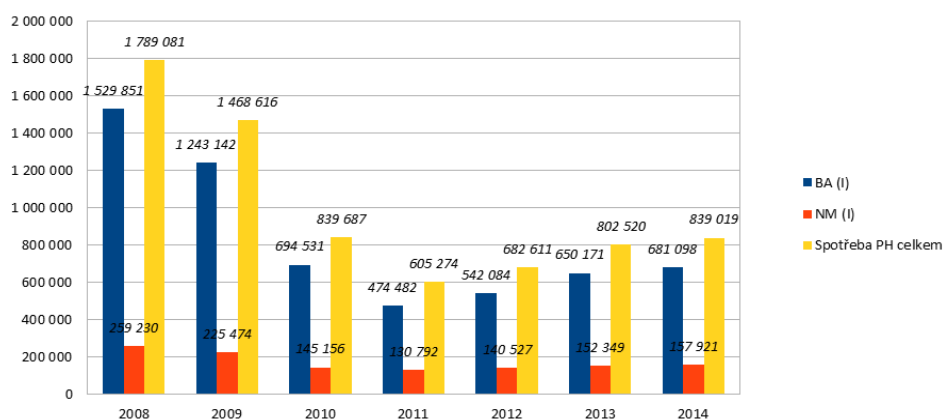
Tabulka č. 4: Nárůst/pokles spotřeby PHM v litrech

Limitní roky (1.1. – 31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
BA (I)	1 529 851	1 243 142	694 531	474 482	542 084	650 171	68 098
NM (I)	259 230	225 474	145 156	130 792	140 527	152 349	157 921
Spotřeba PH celkem	1 789 081	1 468 616	839 687	605 274	682 611	802 520	839 019
[%] k r. 2008	100,00	82,09	46,93	33,83	38,15	44,86	46,90

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Celková spotřeba PHM v roce 2008 činila 1.789.081 litrů, z čehož se jednalo o 1.529.851 litrů benzínu. V roce 2009 poklesla spotřeba na 1.468.616 litrů a opět největší skok byl v následujícím roce 2010, kdy spotřeba klesla na 839.687 litrů. Největší pokles byl v roce 2011, kdy spotřeba oproti roku 2008 klesla o více než 60% a činila výši 605.274 litrů, z čehož 474.482 litrů bylo benzínu. V roce 2012 bylo projeto 682.611 litrů PHM. V letech 2013 a 2014 došlo k nárůstu spotřeby oproti předchozímu roku na spotřebovaných 802.520 litrů v roce 2013 a 839.019 litrů v roce 2014. Nejvyšší spotřeba PHM byla v roce 1994, což je úměrné k předchozímu uvedenému počtu SDP a počtu proběhu kilometrů od vzniku Policie ČR do současnosti a činila 2.498.896 litrů.²²

Graf č. 4: Nárůst/pokles spotřeby PHM v litrech



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tímto grafem je vyobrazen nárůst a pokles spotřeby pohonných hmot služebních dopravních prostředků v litrech dle výše uvedené tabulky.

5.5.2 Spotřeba PHM v Kč

V níže uvedené tabulce je vymezena spotřeba pohonných hmot v teritoriálním území KŘP PK, kde je znázorněno, kolik stála spotřeba PHM v období od roku 2008 do roku 2014.

²² Zdroj: interní databáze Policie ČR

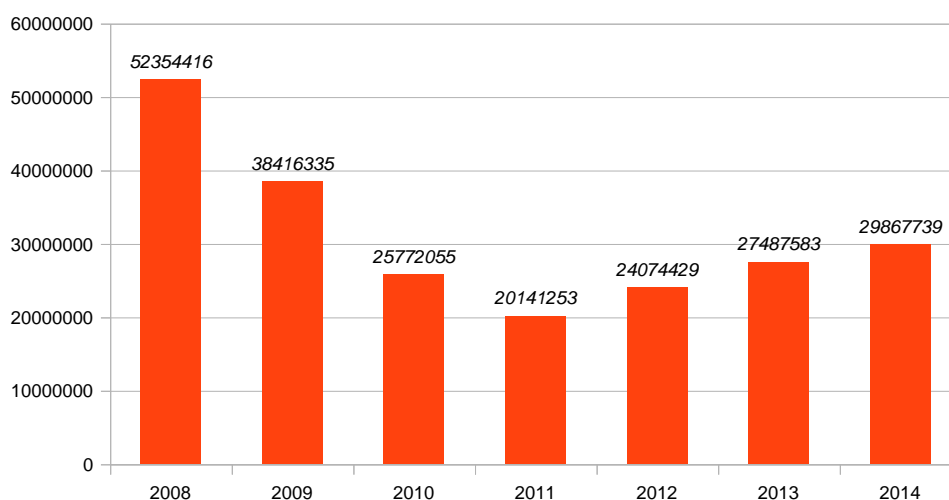
Tabulka č. 5: Nárůst/pokles spotřeby PHM v Kč

Limitní roky (1.1.-31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Spotřeba PHM (Kč)	52 354 416	38 416 335	25 772 055	20 141 253	24 074 429	27 487 583	29 867 739
[%] k r. 2008	100	73,38	49,13	38,47	45,98	52,5	57,05

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Celková spotřeba PHM v roce 2008 činila 52.354.416,- Kč. V roce 2009 poklesla spotřeba na 38.416.335,- Kč a v následujícím roce 2010 spotřeba klesla na 25.772.055,- Kč. Největší pokles byl v roce 2011, kdy spotřeba oproti roku 2008 klesla o více než 60% a činila výši 20.141.253,- Kč, což byla nejnižší hodnota ve sledovaném období 2008 - 2014. V roce 2012 došlo ke zvýšení spotřeby PHM na hodnotu 24.074.429,- Kč a v letech 2013 a 2014 došlo k dalšímu nárůstu spotřeby na 27.487.583,- Kč v roce 2013 a 29.867.739,- Kč v roce 2014.²³

Graf č. 5: Nárůst/pokles spotřeby PHM v Kč



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

²³ Zdroj: interní databáze Policie ČR

Tímto grafem je vyobrazeno, kolik stála spotřeba pohonných hmot v rámci KŘP PK, dle předchozí tabulky.

5.6 Teritoriální územní celek KŘP PK

Další tabulkou je vymezeno teritoriální území v rámci KŘP PK, kde je znázorněno, kolik je projeto kilometrů a jaká je spotřeba PHM v litrech za dané území, které je evidováno v období od roku 2008 do roku 2014.

Tabulka č. 6: Čerpání PHM v roce 2014 v rámci KŘPPK

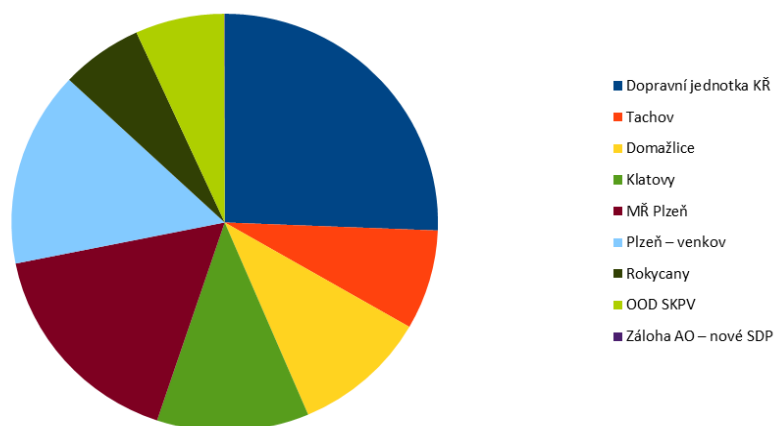
Teritoriální územní celek KŘPPK	Spotřeba celkem (v Kč)	km
Dopravní jednotka KŘ	7 650 063	2 152 731
Tachov	2 305 736	715 526
Domažlice	3 067 103	930 550
Klatovy	3 446 314	1 139 840
MŘ Plzeň	4 989 746	1 259 416
Plzeň – venkov	4 521 352	1 382 848
Rokycany	1 858 888	627 454
OOD SKPV	2 018 436	527 922
Záloha AO – nové SDP	10 101	1 838
Celkem	29 867 739	8 738 125

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Teritoriální rozdělení služebních dopravních prostředků v rámci KŘP PK je na 9 základních článků - útvarů. Jedná se o Dopravní jednotku KŘ, ÚO Tachov, ÚO Domažlice, ÚO Klatovy, Městské ředitelství Plzeň, ÚO Plzeň – venkov, ÚO Rokycany, OOD SKPV a Záloha AO – nové SDP. Nejvíce evidovaných SDP a průměrných počtů SDP v provozu má ve všech sledovaných období Dopravní jednotka KŘ, kdy se jedná cca o 1/3 počtu všech dopravních prostředků KŘP PK, od čehož se odvíjí počty projetych km a spotřeby PHM. Na druhém místě má největší spotřebu Městské

ředitelství Plzeň, naopak nejmenší spotřeba PHM je u záložních a nových vozidel, které nejsou v běžném užívání.²⁴

Graf č. 6: Spotřeba PHM v roce 2014 v rámci KŘPPK



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tímto grafem je vyobrazena spotřeba pohonných hmot v rámci KŘP PK, kde je znázorněno, kolik bylo spotřebováno PHM danými útvary v roce 2014.

5.7 Počty řidičů SDP

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny počty řidičů, neboli referentů, které jsou evidovány v období od roku 2008 do roku 2014.

Tabulka č. 7: Řidiči – referenti

Limitní roky (1.1. – 31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počty řidičů evidenčně	4 396	4 068	4 536	4 103	4 042	3 877	3 981
[%] k r. 2008	100	92,54	103,18	93,33	91,95	88,19	90,56

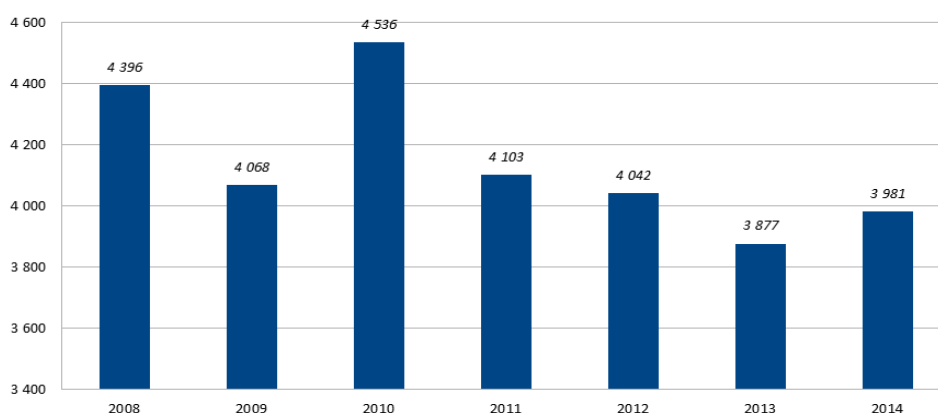
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Počty referentů řídících SDP ve srovnání s počtem SDP nejsou přímo úměrné, jelikož nedocházelo k tak velkým rozdílům jako u jiných sledovaných ukazatelů a počty

²⁴ Zdroj: interní databáze Policie ČR

řidičů se pohybují kolem 4 tisíc. Například v roce 2008 byly služební dopravní prostředky v rámci KŘP PK řízeny počtem 4.396 referentů. V roce 2011, kdy v předchozích ukazatelích docházelo k nejvyšším rozdílům, bylo referentů sice méně, ale jen o necelých 7 procent oproti roku 2008. V současné době, tedy v roce 2014, SDP užívá 3.981 referentů, což je o necelých 10% méně oproti roku 2008, ale ve srovnání s rokem 1994, kdy SDP řídilo 3.995 referentů, jde pouze o rozdíl čtrnácti referentů. K největšímu nárůstu počtu řidičů došlo v letech 1992 a 1994, kdy se počet 2730 referentů zvýšil na 3995 referentů.²⁵

Graf č. 7: Nárůst/pokles počtu řidičů referentů



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tímto grafem je vyobrazen nárůst a pokles počtu řidičů – referentů, řídících služební dopravní prostředky.

5.8 Dopravní nehodovost

V tabulce č. 8 je zachycena nehodovost, neboli dopravní nehody, které jsou rozděleny na vlastní a zaviněné, a to od roku 2008 až do současnosti, tedy roku 2014.

²⁵ Zdroj: interní databáze Policie ČR

Tabulka č. 8: Dopravní nehodovost

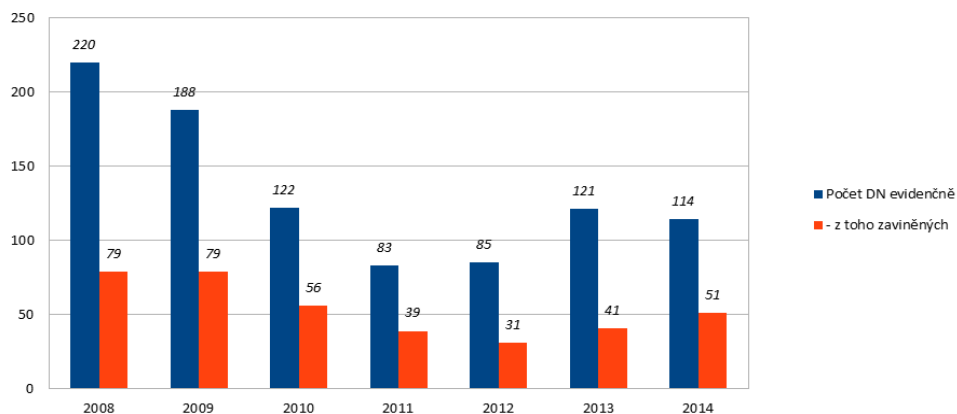
Limitní roky (1.1. – 31.12.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet DN evidenčně	220	188	122	83	85	121	114
- z toho zaviněných	79	79	56	39	31	41	51
- škoda vlastní	3 631 200	3 262 660	2 669 500	1 544 870	1 817 410	2 418 420	2 170 000
[%] k r. 2008	100	85,45	55,45	37,73	38,64	55,00	51,82

Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Hlavním sledovaným ukazatelem u dopravní nehodovosti v souvislosti SDP KŘP PK je celkový počet způsobených dopravních nehod za předemtný rok, dále počet zaviněných DN, které způsobí referenti řídicí SDP a výše vlastní škody způsobené na SDP. V roce 2008 bylo evidováno 220 dopravních nehod, z čehož bylo zaviněných 79 a vlastní škoda činila částku 3.631.200,- Kč. V roce 2009 došlo k poklesu všech nehod na hodnotu 188, přes to, že zaviněných DN bylo stejně jako předchozí rok, částka za způsobenou škodu klesla o 368.540,- Kč. V roce 2010 již došlo k poklesu všech sledovaných údajů. Nejnižší dopravní nehodovost byla v letech 2011 a 2012, kdy bylo celkem nehod 83 a 85, z toho zaviněných 39 v roce 2011 a 31 v roce 2012. I způsobené škody vlastní byly v těchto letech nejnižší, konkrétně v roce 2011 činila 1.544.870,- Kč a v roce 2012 částku 1.817.410,- Kč. V následujícím roce 2013 došlo k nárůstu všech ukazatelů, ale stále zůstaly hodnoty nižší než v letech 2008, 2009, 2010. V roce 2014 bylo evidováno celkem 114 DN, z toho zaviněných 51, za způsobenou škodu 2.170.000,- Kč. Nejvíce dopravních nehod s účastí SDP i zaviněných za období vzniku Policie ČR bylo evidováno v roce 1998, kdy byla jejich celková výše 356 DN, z toho zaviněných 111 DN. Nejvyšší způsobená škoda za dopravní nehody způsobenými SDP byla v roce 2000 a činila částku 5.001.100,- Kč.²⁶

²⁶ Zdroj: interní databáze Policie ČR

Graf č. 8: Nárůst/pokles dopravních nehod



Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat z interní databáze Policie ČR

Tento graf znázorňuje vyobrazení nárůstu a poklesu počtu dopravních nehod služebních dopravních prostředků v teritoriálním území KŘP PK, za období od roku 2008 do roku 2014.

6 Závěr

Bakalářská práce se snažila zhodnotit hospodaření Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje a rozebrat sledované ukazatele v daném období a jejich předpokládaný vývoj do budoucna.

V práci byly srovnány a vyhodnoceny celkové příjmy a výdaje rozpočtu Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje v současné době v roce 2014 oproti roku 2010. V roce 2014 celkové příjmy rozpočtu činily částku 311.198.879,- Kč a výdaje částku 1.542.009.093,- Kč, kdy rozdíl mezi těmito činí zápornou částku -1.230.810.213,- Kč. Toto je ovšem nižší částka oproti roku 2010, kdy rozdíl činil -1.432.053.952,- Kč a tudíž v současné době je schodek rozpočtu nižší oproti roku 2010 o částku 201.243.739,- Kč. Viditelné je to na první pohled i ve srovnání celkových příjmů a výdajů za rok 2010, kdy celkové příjmy byly ve srovnání se současností nižší o částku 4.283.632,- Kč a výdaje naopak vyšší o 196.960.106,- Kč. Tímto je dáno, že schodek rozpočtu má klesající tendenci.

Další část se zaměří na počty služebních dopravních prostředků, jejichž počet v roce 2008 činil 1094 vozidel a v současné době je jejich počet na hodnotě 657. Zde je viditelné razantní snížení vozidel o bezmála 40 procent. Ke snížení počtu došlo především vyřazováním starých a nepotřebných vozidel z vozového parku policie a obměně za nová vozidla, kterých už takový počet není. Přes uvedené se tento jev neprojevil v běžném výkonu služby, kdy na základních útvarech Policie ČR je stále dostatek vozidel, které jsou neustále připraveny na výjezd, a tím v žádném případě nedojde k omezení bezpečnosti obyvatelstva.

Největší pokles je zřetelný na proběhu kilometrů, kdy v roce 2008 bylo najeto 19.529.649 km služebními vozidly a v roce 2014 je to o 10.791.524 km méně a je došlo tedy k projetí 8.738.125, což je razantní rozdíl. Toto snížení je zejména důsledkem úsporného opatření tehdejší vlády, která byla přijata v roce 2010, kdy byl proběh kilometrů takřka totožný se současnou dobou. Tohle se již dotklo základních článků policie a běžného výkonu služby, jelikož byly hlídky veleny zejména na pěší a obchůzkovou činnost, kdy vozidla sloužila především pouze k přesunu z jednoho místa na druhé. I přes tato opatření však nedošlo ke snížení bezpečnosti v ulicích, jelikož na naléhavé a neodkladné případy bylo vždy vozidlo k dispozici.

Následující odstavec se bude zabývat celkovou spotřebu PHM jak v litrech, tak i v Kč. Celková spotřeba PHM v roce 2008 činila 1.789.081 litrů a v porovnání s rokem 2014 jde o spotřebu 839.019 litrů, což je rozdíl o 950.062 litrů, což je pokles o více než 50 procent. Toto bylo způsobeno opět především úsporným opatřením tehdejší vlády, ale částečně i pořízením nového vozového parku s úspornějšími vozidly. Rozdíl mezi spotřebou benzínu či nafty v roce 2008 a současností není tak markantní a je přímo úměrný celkovému poklesu, jelikož vozový park policie je stále z většiny tvořen benzinovými vozidly. Srovnáním ceny pohonných hmot je pouze orientační, jelikož jejich cena je neustále v pohybu a v rozmezí sledovaného období několikrát klesla a naopak stoupla. Dále je také podstatné sdělit, že každý útvar v rámci KŘP PK, tankuje na různých BČS za rozdílnou cenu PHM. Pro příklad uvedeme dva největší rozdíly, kdy dálniční oddělení tankuje v rámci svého teritoria, tedy pouze na BČS přilehlých k dálnicím, kde je PHM výrazně dražší oproti například oddělení policie ve větším městě, kde je několik konkurenčních stanic a tím je zde i cena PHM nižší. Jen pro zajímavost tedy uvádím, že PHM v roce 2008 bylo spotřebováno za celkovou částku 52.354.416,- Kč a v roce 2014 tomu bylo za částku 29.867.739,- Kč.

Nejvíce evidovaných SDP a průměrných počtů SDP v provozu má ve všech sledovaných období Dopravní jednotka KŘ, kdy se jedná cca o 1/3 počtu všech dopravních prostředků KŘP PK, od čehož se odvíjí počty projetých km a spotřeby PHM, naopak nejmenší spotřeba PHM je u záložních a nových vozidel, které nejsou v běžném užívání.

Předposledním sledovaným ukazatelem jsou počty řidičů - referentů. Počty referentů řídících SDP ve srovnání s počtem SDP nejsou přímo úměrné, jelikož nedocházelo k tak velkým rozdílům jako u jiných sledovaných ukazatelů a počty řidičů se pohybují kolem 4 tisíc. Například v roce 2008 byly služební dopravní prostředky v rámci KŘP PK řízeny počtem 4.396 referentů a v roce 2014 jich je 3.981.

V práci byl zjišťován jeden z nejvíce sledovaných ukazatelů a tou je dopravní nehodovost SDP. V roce 2008 bylo evidováno 220 dopravních nehod s účastí služebního vozidla, z čehož bylo 79 nehod zaviněných právě služebním vozidlem a vlastní škoda činila částku 3.631.200,- Kč, ve srovnání s rokem 2014, kdy bylo evidováno celkem 114 DN, z toho zaviněných 51, za způsobenou škodu 2.170.000,- Kč. V tomto případě klesly všechny tři položky nejsledovanějšího ukazatele a to je tím nejdůležitějším pro vás

všechny, jelikož čím méně nehod, tím méně zraněných a tím menší škoda a hlavně je policie včas na místě, kde jí je potřeba.

Jak je z celé praktické části a podkladů v ní uvedených zřejmé, vývoj hospodaření v rámci Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje za celou éru Policie ČR jde směrem ke snižování provozních nákladů a zejména k efektivnímu vynakládání nákladů na předmětné prostředky s jasným cílem a nedochází k plýtvání vynaložených peněžních prostředků.

Navrhnul bych tímto několik úsporných opatření, která by mohla vést k dalším snížení celkových provozních nákladů, aniž by se to dotklo běžného výkonu služby a nemělo by to vliv na bezpečnost obyvatelstva. Zde je několik navrhovaných zdrojů:

- pořizování nových motorových vozidel s úspornými, ale potřebně výkonnými motory,
- efektivní plánování jízd,
- ekonomicky úsporné varianty jízdy,
- praktické školení řidičů s nácvikem úsporní jízdy,
- vyjednávání se společnostmi o nižších cenách PHM,
- vyjednávání s automobilkami o nižších cenách nových vozidel.

Uvedené body by mohly zefektivnit vynakládání prostředků na daný záměr za účelem snižování celkových nákladů, což je vždy hlavním požadavkem u všech rozpočtů, nejen v Policii ČR.

7 Seznam použitých zdrojů

ČERVENKA, M. *Soustava veřejných rozpočtů*. Praha: Leges, 2009, ISBN: 978-80-87212-11-0

MAAYTOVÁ, A. – HAMERNÍKOVÁ, B. *Veřejné finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-497-0.

Ministerstvo vnitra, Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, 2012

OCHRANA, F. *Veřejný sektor a efektivní rozhodování*. Praha: Management Press, 2001. ISBN 80-7261-018-X.

OCHRANA, F. – VÍTEK, L. – PAVEL, J. *Veřejný sektor a veřejné finance: financování nepodnikatelských a podnikatelských aktivit*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3228-2.

REKTOŘÍK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D. *Ekonomie*. Praha: Svoboda, 2008. 800 s. ISBN 80-205-0590-3

Internetový zdroj:

www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/.../Markova_Hana.pdf

www.policie.cz