

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú.

Žižkova 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Leoš Franc, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Role dopravní policie ČR v bezpečnostním systému státu

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The role of the Traffic Police of the Czech Republic in the security system of the state

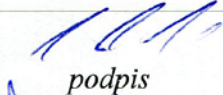

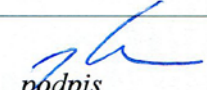
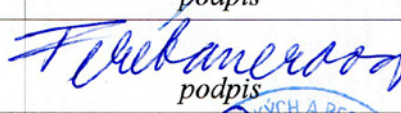

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Václav Valenta, Ph.D.,

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2019

CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE:

Cílem bakalářské práce je popsat systém Policie ČR dle její kompetence, spolupráce dopravní policie se státní správou a samosprávou jako její zařazená do struktury Policie ČR, spolupráci s ostatními složkami a útvary policie, zákonnou úpravu jejích kompetencí, preventivní činnost, spolupráci s orgány samosprávy a orgány činnými v trestním řízení a integrovaném záchranném systému. Následně bakalářské práce zjistí místa s největší dopravní nehodovostí na území České republiky, porovná příčiny vzniku dopravních nehod u účastníků silničního provozu. Vyhodnotí vhodnost opatření, vedoucí ke snížení počtu mimořádných událostí na pozemních komunikacích. Zváží možnosti legislativních opatření zákonodárců ve spolupráci s vládou a obcemi.

Student: Leoš Franc, DiS.	25. 10. 2019 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Václav Valenta, Ph. D.,	02. 12. 2019 datum	 podpis
Schvaluji zadání bakalářské práce:		
Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11. 11. 19 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	19. 11. 19 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	13. 11. 2019 datum	 podpis



**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ROLE DOPRAVNÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
V BEZPEČNOSTNÍM SYSTÉMU STÁTU**

Autor práce: Leoš Franc, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Václav Valenta, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2020

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce – v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS a v tištěné podobě knihovnou VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....
Leoš Franc, DiS.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Václavu Valentovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

FRANC, L. *Role dopravní policie České republiky v bezpečnostním systému státu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 88 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Václav Valenta, Ph.D.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, bezpečnostní systém, dopravní nehoda, dopravní policie, integrovaný záchranný systém, veřejná správa

Bakalářská práce vyhodnocuje, jak důležitou roli vykonává dopravní Policie České republiky v bezpečnostním systému státu. Vysvětluje pojem bezpečnost, zaměřuje se na Policii ČR v obecném slova smyslu a následně na dopravní policii a její pozici v samotné struktuře Policie ČR, neboť zastává velmi důležitou roli v bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen „BESIP“). Hlavním cílem práce je analýza vzniku dopravních nehod na základě statistik dopravní policie, jejich příčiny a možné legislativní řešení dle kazuistiky a existující judikatury s návrhem na legislativní změny *de lege ferenda*, aby k okolnostem vzniku dopravních nehod nedocházelo, anebo je co nejvíce eliminovalo. Dalším důležitým cílem je nastínění součinnosti s ostatními složkami policie a útvary Policie ČR, zákonné úpravy jejich kompetencí, preventivní činnosti, a dále spolupráce s veřejnou správou a integrovaným záchranným systémem. Vzhledem k tomu, že policie jako taková, bude v očích veřejnosti vždy represivní složkou, je dalším z cílů práce poskytnout laické veřejnosti veškeré validní informace o činnosti dopravní policie a nastínit, jak náročnou a specifickou práci dopravní policisté vykonávají.

ABSTRACT

FRANC, L. The Role of the Traffic Police of the Czech Republic in the Security System of the State: Bachelor Thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2020. 88 p. Supervisor: Mgr. Václav Valenta, Ph.D

Key words: integrated rescue system, public administration, security system, traffic accident, traffic police, traffic Safety,

The bachelor thesis evaluates the important role of the traffic police of the Czech Republic in the state security system. It explains the term safety, focuses on the Police of the Czech Republic in general and subsequently on the traffic police and its position in the very structure of the Police of the Czech Republic, as it plays a very important role in road safety and fluency (BESIP). The main goal of the thesis is to analyse traffic accidents based on traffic police statistics, their causes and a possible legislative solution according to case reports and existing case law with a proposal for legislative changes *de lege ferenda* to avoid or eliminate circumstances of traffic accidents. Another important objective is to outline synergies with other police units and units of the Police of the Czech Republic, legal regulations of its competencies, preventive activities, and cooperation with public administration and an integrated rescue system. As the police will always be a repressive component in the eyes of the public, the last but not least objective of the work is to provide the lay public with all valid information on traffic police activities and to outline how demanding and specific the work is.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíle a metodika bakalářské práce	9
2 Bezpečnostní systém státu.....	11
2.1 Pojem bezpečnostní systém státu.....	11
2.2 Legislativní vymezení bezpečnostního systému státu	12
2.3 Zajištění bezpečnostního systému státu	14
2.4 Bezpečnostní hrozby ohrožující ČR v současné době	14
3 Systém IZS a jeho složky	18
3.1 Základní složky IZS	18
3.2 Ostatní složky IZS.....	19
4 Policie ČR.....	22
4.1 Organizace a struktura Policie ČR.....	22
4.1.1 Policejní prezidium České republiky.....	23
4.1.2 Útvary Policie s celostátní působností.....	23
4.1.3 Krajská ředitelství Policie ČR	24
4.1.4 Útvary zřízené v rámci krajského ředitelství.....	24
5 Služba Dopravní policie	25
5.1 Historie Dopravní policie.....	26
5.1.1 Uniformovaná stráž bezpečnosti Dopravní stráž.....	26
5.1.2 Dopravní policie v protektorátu.....	27
5.1.3 Dopravní policie v letech 1945 - 1989	27
5.1.4 Dopravní policie po roce 1989 do současnosti.....	30
5.2 Oddělení silničního dohledu	31
5.2.1 Formy dohledu na silniční provoz	31
5.2.2 Technické prostředky dohledu nad silničním provozem	31
5.3 Oddělení dálniční policie	32
5.4 Oddělení dopravních nehod	32
5.4.1 Pojem dopravní nehoda	33

5.4.2	Dokumentace dopravních nehod	33
5.4.3	Úkoly PČR na místě dopravní nehody	34
5.5	Oddělení dopravního inženýrství	35
5.6	Preventivní činnost.....	36
6	Spolupráce dopravní policie s veřejnou správou.....	38
6.1	Pojem veřejné správy	38
6.2	Organizace veřejné správy	38
6.2.1	Subjekty ve veřejné správě	39
6.2.2	System organizace veřejné správy v ČR	41
6.3	Spolupráce Policie ČR s veřejnou správou.....	42
6.3.1	Spolupráce Policie ČR s obcemi	42
6.3.2	Součinnost správního orgánu s Policií ČR	43
7	Statistika dopravních nehod	45
7.1	Kazuistika.....	45
7.2	Vyhodnocení a návrhy k opatření.....	50
7.3	Činnost dopravní policie během krizového stavu.....	57
ZÁVĚR		79
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ		82
SEZNAM ZKRATEK		85
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ		86
PŘÍLOHY		87

Úvod

Téma bakalářské práce autorem bylo vybráno z těchto dvou důvodů. Jednak autor práce je příslušník ozbrojeného bezpečnostního sboru Policie České republiky u dopravní policie, a je zařazen na dopravním inspektorátu, obvodního ředitelství Praha II, Krajského ředitelství hl. m. Prahy, na pozici inspektor, kdy tento dopravní inspektorát je především zaměřen na silniční dohled, tedy na odhalování dopravních přestupků, či trestních činů na pozemních komunikacích, kdy se zde provádí i preventivní činnost. Dalším aspektem, který vedl autora k tomuto tématu, bylo, jeho minulé působení u dopravní policie a to konkrétně, když byl zařazen na dopravním inspektorátu v Karlových Varech, na oddělení dopravních nehod, kdy za jeho působení na tomto oddělení se setkal a posléze i vyšetřoval dopravní nehody. Těchto důvodů může subjektivně hodnotit, jak důležitá je práce dopravní policie v oblasti represe ze strany Policie ČR jakožto orgánu státní správy vykonávající dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Jelikož na pozemních komunikacích stále přibývá dopravních nehod, tak z pohledu autora je nutné se zaměřit v jeho pracovní náplni, zda-li je možné nějakým adekvátním způsobem, tyto čísla ve statistikách zmírnit, nebo co nejvíce eliminovat. Častým jevem je, že se vyskytují řidiči, kteří nerespektují své povinnosti vůči společnosti, kdy porušení právních norem může znamenat zranění či dokonce úmrtí a to nejen účastníkům silničního provozu. Kdy bude autorem navržena změna legislativy a dalších opatření. Rokem 2019 dopravní policie oslavila své stoleté výročí od svého vzniku, kdy procházela velkými změnami, kdy pro ni to nebylo lehké si vybudovat své postavení policie, aby se stala respektovanou složkou policie jako takové. Tímto tedy autor chce touto prací poukázat na aktuálnost tohoto tématu.

1 Cíle a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat příčiny vzniku dopravních nehod u účastníků silničního provozu. Dále je cílem popsat systém Policie ČR dle její kompetence, její zařazení do struktury Policie ČR, spolupráci s ostatními složkami a útvary policie, zákonnou úpravu jejích kompetencí, preventivní činnost, spolupráci dopravní policie se státní správou a samosprávou, integrovaným záchranným systémem a orgány činnými v trestním řízení. Následně bakalářská práce zanalyzuje místa s největší dopravní nehodovostí na území České republiky. Vyhodnotí vhodnost opatření vedoucí ke snížení počtu mimořádných událostí na pozemních komunikacích. Zváží možnosti legislativních opatření vybraných kazuistických příkladů „de lege lata“ a „de lege ferenda“ a podle těchto navrhne další opatření ve spolupráci zákonodárců s vládou a obcemi.

Bakalářská práce je rozdělena do několika kapitol a to:

první kapitola vysvětlí pojem bezpečnost systém státu jako takový;

ve druhé kapitole otevřeme problematiku bezpečnosti silničního provozu v rámci Integrovaného záchranného systému, jeho fungování, vazeb mezi státním aparátem a fyzickými či právníckými osobami;

ve třetí kapitole bude vymezen pojem Policie ČR, místo v jeho bezpečnostním systému, náhled do její organizace a struktury;

čtvrtá kapitola přibližuje organizaci a strukturu policie všeobecným pohledem, třídění její činnosti z pohledu vnitřní bezpečnosti státu;

pátá kapitola nám popíše historický vývoj dopravní policie a to od jejího vzniku až po současnost, jednotlivé složky v ní s jejich specifickými činnostmi;

šestá kapitola nám nastíní spolupráci s veřejnou správou;

v sedmé kapitole se budu zabývat statistikami dopravních nehod, jejím rozbořením a vyhodnocením mezi dekádami a následně výčtem opatření, aby nedocházelo tolika dopravním nehodám, uvedu zde kazuistiku;

závěrem shrnu dosavadní možnosti uplatnění dopravní policie z pohledu celého bezpečnostního systému státu v možnostech soudobých trendů a výhledem do budoucna dalším budoucím využitím ve všech legislativních a technických podmínkách a nalezneme odpověď na hypotézu, zda-li je dopravní policie schopná plnit v současné době, společností

očekávanou, roli v bezpečnostním systému ČR.

Praktická část práce zahrnuje analýzu vybraných kazuistik, na kterých jsou názorným způsobem demonstrovány podmínky, při jejichž splnění lze vést v dané věci při existenci subsidiarity správnětrestní represe, kdy nástroje přestupkového práva by měly nastupovat až v případě, že nelze věc řešit jiným způsobem.

Autor práce použil ke zpracování této bakalářské práce poznatky získané při studování dané literatury, metody sběru dat a informací z odborné literatury, právních předpisů České republiky, odborné a právní literatury, metodicko-vzdělávacích příruček Ministerstva vnitra ČR, internetových zdrojů, rovněž z vlastních poznatků a zkušeností.

2 Bezpečnostní systém státu

V této kapitole autor práce bude okrajově definovat prvky bezpečnostního systému České republiky (dále jen „bezpečnostní systém ČR“), jejich strukturu a budou zde vymezeny povinnosti, kompetence a odpovědnosti jednotlivých součástí systému.

2.1 Pojem bezpečnostní systém státu

Definici tohoto pojmu nalezneme v terminologickém slovníku pojmů, který ji definuje takto: *„Bezpečnostní systém státu je komplexní hierarchicky uspořádaný bezpečnostní systém, který je propojením roviny politické (domácí a zahraniční), vojenské, vnitřní bezpečnosti a ochrany obyvatel, hospodářské, finanční, legislativní, právní a sociální. Základ tohoto systému je především v legislativním vyjádření působností a vzájemných vazeb jednotlivých složek (zákonodárné, výkonné, soudní moci, územní samosprávy a právnických a fyzických osob) a jejich vazeb mimo bezpečnostní systém a ve stanovení jejich povinností. Bezpečnostní systém ČR plní funkci nástroje při tvorbě a realizaci bezpečnostní politiky.“¹*

Dále je nutné zmínit, co lze si představit pod pojem bezpečnost, jelikož v současném době není zakotven tento pojem v českém právu, ale pouze je zmíněn v odborné literatuře, nebo v terminologických slovnících. Tedy můžeme použít tento výraz z terminologického slovníku z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu, zpracovaný ústředními správními úřady a vydán Ministerstvem vnitra a ten uvádí bezpečnost takto: *„Stav, kdy je systém schopen odolávat známým a předvídatelným (i nenadálým) vnějším a vnitřním hrozbám, které mohou negativně působit proti jednotlivým prvkům (případně celému systému) tak, aby byla zachována struktura systému, jeho stabilita, spolehlivost a chování v souladu s cílovostí. Je to tedy míra stability systému a jeho primární a sekundární adaptace. Pro vymezení systému na podmínky státu je obsah bezpečnosti uveden v ústavním zákoně*

¹ Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu: odbor bezpečnostní politiky a prevence kriminality. MV ČR. PRAHA, 2016. s.9.

č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky. V tomto případě používáme pojem bezpečnost státu, viz *vnější bezpečnost státu, vnitřní bezpečnost státu*.“²

Obečně se pod pojmem „bezpečnost“ může rozumět společností (státem) stanovenou (garantovanou) schopnost zamezení toho, aby konkrétní riziko překročilo únosnou mez. Pro zajištění bezpečnosti (omezení stávajících i potenciálních hrozeb) se odpovědný subjekt, např. stát, popř. mezinárodní organizace, efektivně připravuje řešit možná ohrožení. Hrozby mohou směřovat např. vůči obyvatelstvu, svrchovanosti státu, vnitřnímu pořádku, majetku, životnímu prostředí, plnění mezinárodních bezpečnostních závazků dalším společenským zájmům. Zajištěním bezpečnosti se, v souvislosti s tím, co bylo uvedeno, zároveň chápe soubor opatření, metod jednání a forem konání směřujících k zajištění vnitřní, vnější a mezinárodní bezpečnosti, ať už jedince, státu či mezinárodního společenství v běžném stavu a za krizových situací.³

2.2 Legislativní vymezení bezpečnostního systému státu

Bezpečnostní systém státu České republiky je legislativně vymezen především v ústavním zákoně č. 1/1993 Sb., Ústava ČR a to v čl. 43. Dalším ústavním zákonem je č. 110/1998., o bezpečnosti ČR, který v čl. 1 hovoří o: „*Zajištění svrchovanosti a územní celistvosti České republiky, ochrana jejích demokratických základů a ochrana životů, zdraví a majetkových hodnot je základní povinností státu*.“⁴ Dále v čl. 2 téhož zákona je vymezeno že: „*Je-li bezprostředně ohrožena svrchovanost, územní celistvost, demokratické základy České republiky nebo ve značném rozsahu vnitřní pořádek a bezpečnost, životy a zdraví, majetkové hodnoty nebo životní prostředí anebo je-li třeba plnit mezinárodní závazky o společné obraně, může se vyhlásit podle intenzity, územního rozsahu a charakteru situace nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav*.“⁵ Jeho nedílnou součástí jsou také spojenecké a další mezinárodní závazky vycházející z členství České republiky (dále jen „ČR“) v organizaci Severoatlantické aliance (dále jen „NATO“), Evropské unii (dále jen

² Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu: odbor bezpečnostní politiky a prevence kriminality. MV ČR. PRAHA, 2016. s. 5.

³ SOUČEK, Vladimír, Eva STÁNOVÁ, Martin LINHART a kolektiv. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek: Krizové řízení*. Odbor bezpečnostní politiky MV ČR. PRAHA, 2005. s. 12.

⁴ Ust. čl. 1 zák. č. 110/1998 Sb., o zajišťování bezpečnosti ČR

⁵ Ust. čl. 2 odst. 1 zák. č. 110/1998 Sb., o zajišťování bezpečnosti ČR

„EU“), Organizaci spojených národů (dále jen „OSN“) a Organizaci pro bezpečnost a spolupráci v Evropě (dále jen „OBSE“)⁶.

Hlavními cíli bezpečnostního systému bylo zajišťování bezpečnosti ČR. Jde o zachování a ochranu obyvatelstva, svrchovanosti a územní celistvosti, demokratického zřízení a principu právního státu, vnitřního pořádku, majetku, životního prostředí, plnění mezinárodních bezpečnostních závazků. V současné době je jejím cílem zajistit systémový a koordinovaný rámec prosazování bezpečnostních zájmů ČR, přispět k efektivnímu využívání jednotlivých multilaterálních, bilaterálních i národních nástrojů a poskytnout vodítko pro odpovídající alokaci zdrojů pro účely bezpečnostní a obranné politiky⁷.

Struktura bezpečnostního systému zahrnuje zejména prezidenta republiky, Parlament ČR, vládu, Bezpečnostní radu státu a její pracovní orgány, ústřední správní úřady, krajské a obecní úřady, ozbrojené síly, ozbrojené bezpečnostní sbory, zpravodajské služby, záchranné sbory, záchranné služby a havarijní služby. Za zajišťování bezpečnosti státu a za řízení a funkčnost celého bezpečnostního systému ČR je odpovědná vláda jako vrcholný orgán výkonné moci.⁸

„Bezpečnostní systém je vytvořen jako komplexní systém zajišťující bezpečnost ve vzájemné propojenosti roviny politické, vojenské, vnitřní bezpečnosti a ochrany obyvatel, hospodářské, finanční, legislativní a sociální a právní, a to jak v rovině vnější, tak v rovině vnitřní bezpečnosti státu.“⁹

V oblasti vnější bezpečnosti je prvořadým strategickým zájmem ČR udržení spolehlivých spojeneckých svazků vycházejících z principů kolektivní obrany, prohlubování transatlantické vazby a posilování funkčnosti struktur kooperativní bezpečnosti. Strategickým zájmem jsou také přátelské a korektní vztahy se sousedními státy a s dalšími zeměmi v regionu.

Vnitřní rovina realizuje zásady směřující k ochraně demokratických základů státu,

⁶ *Bezpečnostní strategie České republiky*. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.5.

⁷ *Bezpečnostní strategie České republiky*. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.5.

⁸ *Bezpečnostní strategie České republiky*. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.23.

⁹ Kap. V., str. 20 *Bezpečnostní strategie ČR* schválené vládou v září 2011.

zajištění vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku v ČR. Prostřednictvím zákonem pověřených institucí vláda nepřetržitě analyzuje situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území ČR, identifikuje hrozby, posuzuje rizika a iniciuje návrhy na jejich účinnou eliminaci a usiluje o prosazování strategií a efektivních opatření nelegislativní i legislativní povahy. V oblasti vnitřní bezpečnosti je hlavní výkonnou složkou Policie ČR, která se řídí zákonem č. 273/2008 Sb., o PČR, ve znění pozdějších předpisů a plní úkoly na úseku bezpečnosti osob, majetku, vnitřního pořádku a bezpečnosti.¹⁰

2.3 Zajištění bezpečnostního systému státu

Klíčovou roli při zajišťování vnitřní bezpečnosti a ochrany obyvatelstva hrají bezpečnostní sbory, zejména pak Policie ČR a Hasičský záchranný sbor ČR. Na této roli se podílejí také obecní policie, které přispívají v rozsahu svých zákonných oprávnění k zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku, a Armáda ČR, jejíž síly a prostředky mohou být využity k posílení Policie ČR a integrovaného záchranného systému v případě, že se jejich síly ukážou jako nedostatečné.¹¹

Hlavním nástrojem realizace obranné politiky jsou ozbrojené síly, jejichž rozhodující částí je Armáda ČR. K nástrojům obranné politiky patří i Vojenské zpravodajství, další instituce státní správy a samosprávy a v zákonem vymezeném rozsahu i právnické a fyzické osoby. ČR systematicky vytváří podmínky pro účinnou koordinaci svých nástrojů obranné politiky jak na národní, tak i mezinárodní úrovni. Jedním z nástrojů realizace bezpečnostní a obranné politiky je rovněž příprava občanů na krizové situace a k obraně státu.¹²

2.4 Bezpečnostní hrozby ohrožující ČR v současné době

Na základě analýzy bezpečnostního prostředí, ve kterém se ČR nachází, lze identifikovat specifické hrozby pro její bezpečnost. ČR jako zodpovědný člen mezinárodních organizací zahrnuje mezi relevantní bezpečnostní hrozby i takové, které nemají přímý dopad

¹⁰ Ust. § 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

¹¹ *Bezpečnostní strategie České republiky*. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.22.

¹² *Bezpečnostní strategie České republiky*. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.22.

na její bezpečnost, ale ohrožují její spojence.¹³

Bezpečnost Evropy ohrožují i hrozby relativně nové související s informační válkou nebo organizovanými kybernetickými útoky. Tyto nepříznivé trendy představují pro Českou republiku potenciální ohrožení. Česká republika zajišťuje obranu své suverenity a územní celistvosti především v rámci společné obrany NATO podle článku 5 Severoatlantické smlouvy. Členství v mezinárodních organizacích však z České republiky nesnímá její prvotní odpovědnost za vlastní obranu. Česká republika podporuje posilování evropské bezpečnosti a obrany a proto aktivně přistupuje k prohlubování obranné spolupráce v rámci EU.¹⁴

Bezpečnostní hrozby uvádí nová bezpečnostní strategie ČR 2015 takto:¹⁵

- Oslabování mechanismu kooperativní bezpečnosti i politických a mezinárodněprávních závazků v oblasti bezpečnosti
- Nestabilita a regionální konflikty v euroatlantickém prostoru a jeho okolí;
- Terorismus;
- Šíření zbraní hromadného ničení a jejich nosičů;
- Kybernetické útoky;
- Negativní aspekty mezinárodní migrace
- Extremismus a nárůst interetnického a sociálního napětí;
- Organizovaný zločin, zejména závažná hospodářská a finanční kriminalita, korupce, obchodování s lidmi a drogová kriminalita;
- Ohrožení funkčnosti kritické infrastruktury;
- Přerušení dodávek strategických surovin nebo energie;
- Pohromy přírodního a antropogenního původu a jiné mimořádné události.

Lze konstatovat, že bezpečnostní hrozby pro ČR, by mohly být jak migrace, tak s tím spojený

¹³ Bezpečnostní strategie České republiky. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.11.

¹⁴ Obranná strategie České republiky: The defence strategy of the Czech Republic. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - VHU Praha, 2017. ISBN 978-80-7278-702-9. s. 7-8.

¹⁵ Bezpečnostní strategie České republiky. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5. s.11-12.

terorismus, jak uvádí v knize Mastný¹⁶ takto: „počátky migrační krize bylo možno sledovat již ve 20. století, kdy se ještě jako individuální migrace šířila směrem do západních částí Evropy. Nyní musíme čelit jedné z největších krizí, kterou jsme zaznamenali. Ve vlnách na náš kontinent přichází noví uprchlíci, kteří k nám míří s nadějí, že se o ně naše sociálně orientovaná Evropa postará. Ukazuje se však, že jde o velký omyl. Není dobré zjednodušovat okolnosti, ve které se současná Evropa nachází, a proto je nanejvýš nutné hledat řešení a najít společné hodnoty, na kterých můžeme stavět. Východiskem by měl být konsensus, a ne neustálá pře mezi čelními představiteli Evropské unie.“

Když skončila finanční a ekonomická krize let 2008-2009, nastala dlouhodobá krize do té doby relativně stabilních států eurozóny, jejíž nedávné vyvrcholení v Řecku vyvolávalo strach. V roce 2014 propukla dlouho pod povrchem bublající ukrajinská krize, často mylně či úmyslně chybně označovaná jako rusko-ukrajinský konflikt. A v létě roku 2015 naplno udeřila migrační krize, evropskými elitami značně podceňovaná, nebo možná nepodceňovaná, zato záměrně bagatelizovaná. Všechny tyto krize i přes svoje odlišnosti mají zároveň mnoho společného, a asi i proto jedna plynule střídal druhou. Dlouhodobě se tak prokazovala neschopnost politických, mediálních a intelektuálních elit Evropy a celého Západu. NATO a některé tajné služby mimo jiné spekulují o ruských snachách destabilizovat EU pomocí migrační krize. Naopak jiní vidí příčiny krize právě v počínání NATO, domnívají se, že k destabilizaci Blízkého východu a k následné migrační vlně přispěly vojenské intervence NATO a západních států v Lýbii a Iráku i podpora povstalců v Sýrii. Někteří vojenští odborníci kritizují státy NATO za destabilizaci severoafrického a blízkovýchodního regionu. Podle těchto kritiků nedosáhly tyto operace žádných úspěchů, které sice byly autoritativní a nedemokratické, ale udržovaly v oblasti klid a byly jistou hrází proti migraci.¹⁷

Teroristické útoky v Paříži, při nichž bylo 13. listopadu 2015 zabito 130 lidí a dalších více než 350 bylo zraněno, přinesly společně s březnovými útoky v Bruselu jasné důkazy o tom, že se na útocích podíleli lidé, kteří přišli jako migranti a jsou příznivci teroristických organizací, samozvaného Islámského státu. V současném světě není bezpečno nikde, natož

¹⁶ MASTNÝ Václav, Cyril SVOBODA a Jiří VÍŠEK. *Aktuální výzvy ve světle globálního bezpečnostního prostředí*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-479-3. s 29

¹⁷ MASTNÝ Václav, Cyril SVOBODA a Jiří VÍŠEK. *Aktuální výzvy ve světle globálního bezpečnostního prostředí*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-479-3. s 39-40

v Evropě zmítající se v uprchlické krizi. Celá řada politiků začala zdůrazňovat bezpečností rizika krize, nutnost masovou imigraci omezit a obnovit bezpečnost.¹⁸

Evropská komise 16. května 2017 pohrozila zemím, jež odmítají přijímat migranty v rámci programu přerozdělování podle kvot. Česká republika se chystá chránit své hranice, kdyby migrační vlna překročila bezpečnou mez. Z tohoto lze vyvodit závěr, že by Evropská unie měla vydat patřičná stanoviska, aby všechny státy byly v tomto za jedno a přijala patřičné kroky ke zvládnutí migrační krize.

¹⁸ MASTNÝ Václav, Cyril SVOBODA a Jiří VÍŠEK. *Aktuální výzvy ve světle globálního bezpečnostního prostředí*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-479-3. s 41

3 Systém IZS a jeho složky

Pojem integrovaný záchranný systém se dle zák. č. 239/2000 Sb., o IZS a o změně některých zákonů, se rozumí koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.¹⁹ IZS se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami IZS. Proto složky IZS rozdělujeme podle výše uvedeného zákona na základní a ostatní.

3.1 Základní složky IZS

Základními složkami IZS jsou Hasičský záchranný sbor České republiky, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie České republiky, o které bude pojednáváno v následujících kapitolách.²⁰

Hlavním koordinátorem a páteří integrovaného záchranného systému je Hasičský záchranný sbor ČR. V praxi to mj. znamená, že pokud zasahuje více složek IZS, na místě většinou velí příslušník Hasičského záchranného sboru ČR, který řídí součinnost složek a koordinuje záchranné a likvidační práce. Operační a informační středisko IZS (dále jen „OPIS“) povolává a nasazuje potřebné síly a prostředky jednotlivých složek IZS v konkrétních lokalitách.²¹ Na strategické úrovni je pak integrovaný záchranný systém koordinován krizovými orgány krajů a Ministerstva vnitra. Velitel zásahu má při provádění záchranných a likvidačních prací rozsáhlé pravomoci. Může mj. zakázat nebo omezit vstup osob na místo zásahu, nařídít evakuaci osob nebo stanovit jiná dočasná omezení k ochraně života, zdraví, majetku a životního prostředí, velitel zásahu je rovněž ze zákona oprávněn vyzvat právnické

¹⁹ Mezinárodní konference Služba dopravní policie na prahu 21. století: 15. 11. 2005 Praha, Česká republika. Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-30-4. s. 73

²⁰ Ust. § 4 odst. 1 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

²¹ Ust. § 5 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

a fyzické osoby k poskytnutí osobní nebo věcné pomoci. Firmy a občané mají ze zákona povinnost tuto žádost o pomoc při řešení mimořádné události vyslyšet.²²

Často se stává situace, že do příjezdu Hasičského záchranného systému v činnostech požární ochrany²³, je velitelem zásahu na místě policista.

3.2 Ostatní složky IZS

Definovat tyto složky můžeme dle ust. § 4 zák. č. 239/2000 Sb., takto: „*Ostatními složkami IZS jsou vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.*“²⁴

Abychom byli konkrétnější, tak mezi ostatní složky tedy patří vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, Obecní policie, Orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, Zařízení civilní ochrany, Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

Práva a povinnosti právnických, podnikajících fyzických osob a fyzických osob při mimořádných událostech jsou upraveny zákonem²⁵, kdy nejdůležitější pro samotného policistu, resp. dopravní policii, která je povolána na místo mimořádné události, či dopravní nehody jsou povinnosti fyzických osob²⁶, mezi nich patří:

- strpění omezení vyplývající policistou či velitelem zásahu jako takovým při mimořádné události, kdy mimořádnou událostí²⁷ rozumíme škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují

²² Ust. § 19 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

²³ zák. č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

²⁴ Ust. § 4 odst. 2 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

²⁵ Ust. § 23-25 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

²⁶ Ust. § 25 zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

²⁷ Ust. § 2 odst. b) zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací²⁸;

- poskytnout na výzvu starosty obce nebo velitele zásahu osobní²⁹ nebo věcnou³⁰ pomoc;
- strpět, pokud je to nutné k provádění záchranných a likvidačních prací a pokud je vlastníkem, uživatelem nebo správcem nemovitosti, vstup osob provádějících záchranné nebo likvidační práce na pozemky nebo do objektů, použití nezbytné techniky, provedení terénních úprav, budování ochranných staveb, vyklizení pozemku a odstranění staveb, jejich částí, zařízení a porostů;
- poskytnout veliteli zásahu informace o skutečnostech, které by mohly ohrozit životy nebo zdraví osob provádějících zásah nebo ostatního obyvatelstva, zejména informace o výbušninách, nebezpečných chemických látkách, zdrojích ionizujícího záření, dravých či nebezpečných zvířatech;
- strpět umístění zařízení systému varování a vyrozumění na nemovitostech, které má ve vlastnictví, a umožnit k nim přístup hasičskému záchrannému sboru kraje nebo jím zmocněným osobám za účelem používání, kontroly, údržby a oprav;
- pokud je vlastníkem stavby civilní ochrany nebo stavby dotčené požadavky civilní ochrany, dbát při užívání těchto nemovitostí a veškerých činnostech s tím spojených, aby nedošlo ke změně charakteru této stavby ve vztahu k jejímu účelu, a umožnit její využití pro potřeby civilní ochrany a přístup hasičskému záchrannému sboru kraje nebo jím zmocněným osobám do těchto staveb za účelem používání, kontroly, údržby a oprav.

²⁸ Ust. § 2 písm. c), d) zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů „záchrannými pracemi činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin, likvidačními pracemi činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí,

²⁹ Ust. § 2 písm. h) zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů činnost nebo služba při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce; osobní pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce.

³⁰ Ust. § 2 písm. g) zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů věcnou pomocí je poskytnutí věcných prostředků při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce; věcnou pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce,

Existuje zde výjimka při plnění povinností dle výše uvedeného, pokud by tím ohrozila život nebo zdraví vlastní nebo jiných osob anebo pokud ji v tom brání důležité okolnosti, které by zjevně způsobily závažnější následek než ohrožení, kterému se má předcházet.³¹

³¹ Ust. § 25 odst. 3) zák. č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů

4 Policie ČR

V této kapitole autor práce zmíní důležitost, co přesněji si máme představit a jaký má důležitý význam Policie České republiky, (dále jen „Policie ČR“). Musíme tedy začít její definicí, a podstatnými informacemi. Policie ČR je podle zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů, definována jako: „jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, sloužící veřejnosti, jejímž úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, kdy Policie ČR působí na území České republiky, nestanoví-li tento zákon nebo jiný právní předpis jinak.“³²

4.1 Organizace a struktura Policie ČR

Zde je nutné říci, že: „Policie je podřízena ministerstvu, vytváří podmínky pro plnění úkolů policie, policejní prezident, odpovídá za činnost policie ministři.“³³

Policii tvoří útvary, jimiž jsou:

- *Policejní prezidium České republiky;*
- *Útvary policie s celostátní působností;*
- *Krajská ředitelství policie;*
- *Útvary zřízené v rámci krajského ředitelství.*

Útvary policie s celostátní působností zřizuje na návrh policejního prezidenta ministr vnitra ČR a útvary zřízené v rámci krajského ředitelství zřizuje na návrh ředitele krajského ředitelství policejní prezident. Policejní prezidium ČR (dále jen „PP ČR“) řídí činnost Policie ČR.

³² Ust. § 1, 2 a 3 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

4.1.1 Policejní prezidium České republiky

Činnost Policie ČR řídí PP ČR v čele s policejním prezidentem, kdy v současné době je jím byl dnem 1. 12. 2018 jmenován plk. Mgr. Jan Švejdar, jenž vykonával ředitele Pardubického krajského ředitelství policie.

„Policejní prezident odpovídá za činnost policie ministrovi vnitra, tedy Janu Hamáčkovi.“³⁴ Policejnímu prezidiu, sídlícímu v hlavním městě České republiky, jsou podřízeny jednak útvary policie s celostátní působností a jednak krajská ředitelství policie, o kterých bude zmíněno později.

Policejní prezidium zejména určuje cíle rozvoje policie jako takové, řeší koncepci její organizace a řízení a stanoví úkoly jednotlivých služeb. Rovněž také analyzuje a kontroluje činnost policie, vytváří policejním útvarům podmínky pro plnění jejich úkolů a koordinuje jejich činnost při jejich plnění, které přesahují jejich územní nebo věcnou působnost.³⁵

4.1.2 Útvary Policie s celostátní působností

Útvary policie s celostátní působností zřizuje na návrh policejního prezidenta ministr vnitra a útvary zřízené v rámci krajského ředitelství zřizuje na návrh ředitele krajského ředitelství policejní prezident.³⁶ Nyní máme následující útvary:

- Kriminalistický ústav Praha;
- Letecká služba;
- Národní protidrogová centrála služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „SKPV“);
- Pyrotechnická služba;
- Ředitelství služby cizinecké policie;
- Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu SKPV;
- Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy;

³³ Ust. § 5 odst. 1,2,3 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

³⁴ Ust. § 5 odst. 3 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ Police of the Czech Republic. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-0664-9. s.8

³⁶ Ust. § 6 odst. 2 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

- Národní centrála proti organizovanému zločinu SKPV;
- Útvar pro ochranu prezidenta ČR;
- Ochranná služba Policie ČR;
- Útvar rychlého nasazení,
- Útvar speciálních činností SKPV;
- Útvar zvláštních činností SKPV.

Tyto vyjmenované útvary mají územně neomezenou působnost, tudíž operují po celém území ČR a může jich být v rámci ČR několik tzv. expozitury.

4.1.3 Krajská ředitelství Policie ČR

Útvary s územně vymezenou působností jsou útvary, které se dělí do jednotlivých krajských ředitelství policie (dále jen „KŘP“). Tyto KŘP jsou zřízena ve 14. krajských městech, dle uspořádání státní správy a jsou jich tedy celkově 14. Působnost jednotlivých složek zařazených v tomto systému je omezena daným krajem. V každém krajském ředitelství je organizační struktura téměř stejná, liší se pouze počtem tabulkových míst v jednotlivých odděleních, které si určuje krajský ředitel.

4.1.4 Útvary zřízené v rámci krajského ředitelství

Tyto útvary, jak již je výše zmíněno, jsou zřízené KŘP. Jedná se tedy o vnitřní organizační jednotky KŘP. Je logické, že při čtrnácti míst centralizovaných KŘP by nedošlo k řádnému teritoriálnímu pokrytí, a proto v Praze byly zřízeny Obvodní ředitelství policie³⁷, ale také územní odbory služby kriminální policie a vyšetřování a územní odbory vnější služby. Tyto útvary nahradily zrušená okresní ředitelství.

³⁷ Pro Prahu I až IV jsou Obvodní ředitelství. Pro města Plzeň, Brno, Ostrava se nazývají Městská ředitelství.

5 Služba Dopravní policie

V této kapitole bude poukázáno na významnou roli dopravní policie, jak z historického pohledu, až po současnost, tak i na jejím významu. Současným ředitelem dopravní služby je ustanoven plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, který působil od roku 2007 ve vedení dopravní policie Moravskoslezského kraje a po výběrovém řízení od 1. prosince 2019 se stal oficiálně ředitelem služby dopravní policie.

Na počátku 21. století lze vysledovat v dopravně bezpečnostní situaci změny charakteru jak v kontextu s EU, u nás, tak i s ostatními zahraničními státy. Dopravně bezpečnostní situace se v závěru 20. a na počátku 21. století výrazným způsobem mění taktéž svou funkci a ovlivňuje tak fungování celého systému bezpečnosti silničního provozu. Vyvolává tím společenský tlak na určité zásadní přehodnocení charakteristik jeho subsystémů, na jejichž obsahu dopravní služba policie ČR významným způsobem participuje, ovlivňuje jejich fungování a reguluje jejich vývoj. Celosvětově je dokonce již konstatováno, že bez aktivní a dynamické účasti dopravní policie by jakkoli nastavený systém bezpečnosti silničního provozu nemohl fungovat, tudíž i existovat.

Činnost dopravních policistů se každodenně dotýká všech účastníků silničního provozu. Dopravní policisté řeší nejenom aktuálně vzniklé problémy a komplikované dopravní situace, ale přímo přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to ať už formou viditelného nebo skrytého dohledu. Dalšími prioritními úkoly služby dopravní policie je kontrola dodržování předpisů v oblastech kontroly technického stavu vozidel, hmotnostních limitů vozidel, provozování silniční dopravy, přepravy nebezpečných věcí, šetření dopravních nehod nebo organizování a přímé řízení provozu na pozemních komunikacích. Úkoly plní příslušníci služby dopravní policie také na dopravně inženýrském úseku, což v praxi znamená, že se vyjadřují k dopravní infrastruktuře, aby byly dodržovány zákonné normy, ale také aby navrhovaná řešení v terénu

byla bezpečná a přínosná pro účastníky silničního provozu.³⁸

Svůj hlavní úkol, obecně definovaný jako zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, nebo také zajišťování dohledu na silniční provoz, zabezpečuje služba dopravní policie České republiky především prostřednictvím svých základních článků řízení-dopravních inspektorátů. Současně se však na zajištění bezpečnosti silničního provozu podílí svými specifiky vymezenými a dílčími úkoly i základní útvary policie České republiky, obecní a městské policie, vojenské policie, celní správy a centrum služeb pro silniční provoz.³⁹

5.1 Historie Dopravní policie

Po vzniku Československé republiky (dále jen „ČSR“), a vyřešení základních právních otázek nového státu vyhláší ČSR v roce 1921 pod. č. 505 ve Sbírce zákonů a nařízení (Sb.z.a.n.) Pařížskou konvencí. Nový stát tak přejímá zásady konvence i po stránce právní, neboť prakticky jsou uplatňovány na našem území již z období Rakouska-Uherska.⁴⁰

5.1.1 Uniformovaná stráž bezpečnosti Dopravní stráž

V souvislosti se změnami provázejícími zvrát poměrů ke konci I. Světové války a vznik nového státu, došlo i ke změně v postavení Prahy, jako hlavního města nového státu. To mělo výrazný vliv na zvýšení dopravního ruchu, takže se na příslušných místech začalo v létě 1919 uvažovat o řízení narůstajícího provozu na důležitých křižovatkách speciálně vycvičenými bezpečnostními orgány. V rozkazu ústředního inspektorátu č. 69 ze dne 15. 7. 1919 bylo uvedeno: „*Při deparmentu II se zřídí oddělení dopravní policie, jež bude dohlížet na uliční vozbu vůbec, zejména na provoz automobilový*“.⁴¹

³⁸ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

³⁹ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-86477-24-x. s. 25

⁴⁰ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s.75

⁴¹ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. *Teoreticko-metodologické základy řízení*

5.1.2 Dopravní policie v protektorátu

V období protektorátu vykonávaly dohled na silniční provoz všechny výše uvedené složky policie i četnictva. Kontrolu vozidel však prováděly vedle protektorátní policie a četnictva i okupační orgány. Lze říci, že stejným způsobem tyto složky fungovaly i ve Slovenském štátě.⁴² A v tomto období dochází k radikální změně směru a způsobu jízdy.

Už na počátku třicátých let se uvažovalo v ČSR o přeměně jízdy vpravo, neboť se tak jezdilo ve většině států Evropy. Teprve opatřením Stálého výboru ze dne 10. 11. 1938 č. 275 Sb. Bylo rozhodnuto, že změna směru jízdy bude provedena od 1. 5. 1939. Situace se však rychle změnila po okupaci ČSR a vzniku Protektorátu Čechy a Morava. Změna byla okupačními úřady nařízena původně již od šesté hodiny ranní dne 17. 3. 1939, aby směr jízdy byl co nejdříve sjednocen s Německem. I přes intenzivní práce bylo proto nezbytné termín provedení změny posunout. Pravostranný provoz byl proto zahájen až ve tři hodiny ráno v neděli 26. 3. 1939.⁴³

5.1.3 Dopravní policie v letech 1945 - 1989

V této podkapitole se budeme zabývat ještě válečnou dobou druhé světové války, která se pomalu chýlila ke konci a formování policejního sboru poválečné době. Jelikož ještě tak přesně nebyla přesně utvořená její koncepce.

Vytváření nových bezpečnostních složek probíhalo nejprve na postupně osvobozených územích Slovenska. Nařízením Předsednictva Slovenské národní rady č. 6 a 7 ze dne 23. 2. 1945 byly rozpuštěny četnické a policejní organizace a vytvořen organizační sbor pro bezpečnostní službu nazvaný Národní bezpečnost (dále jen „Nb“). Jeho příslušníky se mohli stát také příslušníci zrušené policie a četnictva, kteří se neprovinili spoluprací s Němci, Maďary a zrádci a nijak se nekompromitovali, zejména pokud se aktivně zúčastnili na boji

činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s.75

⁴² FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s.83

⁴³ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s. 83-84

slovenského národa proti fašismu.⁴⁴

Při definitivním ukončení druhé světové války dochází konečné formaci bezpečnostního sboru. Proto dne 30. 6. 1945 vydalo Ministerstvo vnitra výnos, kterým byly na celém území státu zrušeny sbory četnictva, uniformované státní policie a obecní výkonné policie a vytvořen jednotný Sbor národní bezpečnosti (dále jen „SNB“), jehož výkon se měl až na další řídit předpisy, které byly v platnosti u bývalých bezpečnostních složek ke dni 29. 9. 1938, pokud neodporovaly vydanému výnosu ministerstva vnitra a programovým zásadám vlády.⁴⁵

Nový bezpečnostní aparát se zabýval problematikou bezpečnosti silničního provozu pouze okrajově, v rámci péče o veřejný pořádek. Prvky specializace se projevovaly pouze v oblasti organizace SNB v působnosti IV. (dopravní) sekce u tehdejších zemských odborů bezpečnosti, zemských národních výborů a silničních kontrolních stanic (dále jen „SKS“), zřízené výnosem Hlavního velitelství SNB, prováděly správní dohled nad doržováním předpisů o silničním provozu, platných ještě z roku 1939. V roce 1951 působilo v Čechách a na Moravě 26 SKS, ve kterých bylo zařazeno 14 důstojníků a 343 gážistů, činnost těchto SKS ukončilo až zřízení dopravních inspektorátů v roce 1953.⁴⁶

Zákonným opatřením předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb. byla upravena zvláštní trestní pravomoc dopravních inspektorátů (dále jen „DI“), ve věcech trestání dopravních přestupků, které bylo vyjmuto z působnosti tehdy platného trestního zákona správního a trestního řádu správního. Např. Komise DI byly oprávněny ukládat pokuty do výše 3.000,- Kčs (i organizacím) a mohly ukládat trest výměnu kupónu k řidičskému průkazu za kupón s vyšším číslem i trest odnětí řidičského průkazu (oprávnění). DI byly příslušné k vyšetřování všech dopravních nehod bez ohledu na rozsah následků. Charakteristickým rysem činnosti DI, zejména ve věcech řidičů, motorových a jejich

⁴⁴ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s. 84-85

Kroupa V.: Historie SNB v dokumentech, Naše vojsko, Praha 1985.

⁴⁵ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s. 85 Kroupa V.: Historické předpoklady a podmínky budování nového SNB

⁴⁶ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s.85. Výnos Hlavního velitelství SNB č.j. I-1180/1946-Vz/3 z 31.1.1946

přípojných vozidel.

Při územní reorganizaci státu v 60. letech byla provedena výrazná decentralizace výkonných funkcí na DI OVB (okresní oddělení VB). DI tak mohly zdokonalovat dohled nad silničním provozem, byla zavedena statistika dopravních nehod pomocí děrných štítků, snížily se stavy řídicího aparátu a posílil přímý výkon služby o 400 míst, do výkonu služby byly zařazeny nové technické prostředky a v neposlední řadě byly novelizovány některé právní předpisy. Významné oslabení trestní pravomoci DI znamenal zákon č. 60/1961 Sb., který zrušil trestní pravomoc DI i jejich příslušné orgány. Nově zavedený systém opatření za přešupek vyloučil trest odnětí řidičského průkazu (dále jen „ŘP“), a podstatně snížil výši hlavního trestu - pokuty.⁴⁷

V roce 1963 se dopravní služba opět reorganizovala, přičemž byly rozkazem č. 30 ze dne 27. září zřízeny od 1. 10. 1963 správní odbory a správní skupiny, do jejich působnosti přešla z úseku dopravní služby veškerá agenda správního charakteru tj. Práce technických inspektorů, evidence řidičů s příslušnou agendou a evidence motorových vozidel. Dnem 1. 4. 1964 došlo současně s reorganizací Veřejné bezpečnosti (dále jen „VB“), zrušení okrskové služby a zřízení obvodních oddělení VB, k obnovení dopravní služby VB jako speciální služby.⁴⁸

Počátkem 70. let byly přijaty vládami obou republik tehdejší ČSSR programy bezpečnosti silničního provozu. Pro ČSR byl tento program rozpracován do plánů komplexních opatření. V praxi to znamenalo zavádění modernější techniky, rozvoj dopravně inženýrského úseku, přijetí opatření k zavedení výpočetní techniky v evidencích DI, zpracování projektů automatizovaného systému řízení městského silničního provozu, započalo se s ustavováním skupin dopravních nehod u DI OS SNB, zvýšily se kvalifikační požadavky na řídicí pracovníky DI atd.⁴⁹

⁴⁷ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0. s.85 Zákon č.60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického veřejného pořádku.

⁴⁸ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. Historie dopravní policie. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0. s. 59

⁴⁹ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN

Pro výkon dopravním inspektorátům v osmdesátých letech přidělovány postupně některé moderní technické prostředky. Jednalo se např. O diagnostické vozidla k provádění kontrol technického stavu, zařízení Traffiphot k dokumentaci průjezdu křižovatkou na signál červeného světla, první elektronické měřiče množství alkoholu v dechu, atd. Ve výkonu služby byly zavedeny kontroly s využití vozidel v civilním provedení, letecký dohled a v souvislosti s ním bylo od roku 1981 realizováno dopravně-bezpečnostní vysílání Českého rozhlasu „Zelená vlna“.⁵⁰

5.1.4 Dopravní policie po roce 1989 do současnosti

Dalším mezníkem v historii dopravní policie nastává po pádu tzv. Železné opony a přípravě k rozdělení tehdejšího Československa, kdy dochází vzniku prozatímní Česko-Slovenské Federativní republiky. V tomto období nebyl stanoven přesný koncept Policie tehdy ještě fungoval aparát SNB. Průlomový zlom nastává v okamžiku, kdy je vytvořen č. 283/ 1991 Sb. z 21. 6. 1991, o Policii České republiky byl zrušen Sbor národní bezpečnosti a zřízena Policie České republiky. V oblasti činnosti dopravních inspektorátů tento zákon nepřinesl zásadní změny, avšak v § 22 alespoň rámcově vymezil oprávnění policistů při dohledu nad BESIP a při jeho řízení.⁵¹

Aby tyto problémy byly do přípravy nového komplexního zákona eliminovány, byl jako nejschůdnější řešení vydán v roce 1997 zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento zákon především nahradil přežitá vládní nařízení č. 54/1953 Sb. a provedl některé nezbytné změny, avšak ponechal v platnosti většinu právních předpisů vydaných na jeho základě. Od počátku devadesátých let byla službě dopravní policie přidělována řada kvalitnějších vozidel, vybavených měřiči rychlosti Gesig. Činnost služby dopravní policie byla upravena řadou interních předpisů vydaných Policejním prezídiem ČR. Zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, byla příslušnost k projednání přestupků proti BESIP vyjmuta z kompetence DI PČR a svěřena okresním úřadům. Policie ČR nadále projednávala tyto přestupky pouze v rámci

80-86477-24-x. s. 137

⁵⁰ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-86477-24-x. s. 137-138

⁵¹ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-86477-24-x. s. 139

blokového řízení. Zákonem č. 320/2002 Sb., pak byly zrušeny okresní a zřízeny krajské úřady.⁵²

5.2 Oddělení silničního dohledu

Dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (dále jen „*dohled na silniční provoz*“) spočívá v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích¹ (dále jen „*pravidla silničního provozu*“), dohledu nad technickým stavem vozidel a jeho kontrolách přímo v silničním provozu, řízení městského provozu a dodržování právních předpisů⁵³

5.2.1 Formy dohledu na silniční provoz

V současné době je dohled na silniční provoz prováděn těmito formami⁵⁴:

- a) pěší hlídkování;
- b) hlídkování pomocí motorových vozidel, prováděné veřejně
skrytě
- c) hlídkování pomocí vrtulníků;
- d) hlídkování pomocí technických prostředků.

5.2.2 Technické prostředky dohledu nad silničním provozem

Tuto skupinu technických prostředků můžeme pro naše potřeby dále rozdělit na⁵⁵:

1. technické prostředky ke zjišťování dopravní prostředků
 - a) měřiče rychlosti;
 - b) prostředky ke zjišťování podnapilosti;

⁵² PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-86477-24-x. s. 139-140

⁵³ čl. 1 Závazného pokynu Policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

⁵⁴ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006. ISBN 8086477-32-0. s. 15

⁵⁵ Příbyl, Miloslav. *Technické prostředky používané službou dopravní policie*. 1. vyd. Brno: MV ČR, 2000, s. 3

- c) kolové váhy.
2. technické prostředky k dokumentaci dopravních přestupků
 - a) fotografické přístroje;
 - b) videokamery;
 3. technické prostředky ke kontrole technického stavu silničních vozidel .

5.3 Oddělení dálniční policie

Dálniční oddělení (dále jen „DO“), je přímo řízeno dopravním inspektorátem příslušné Krajské policie ČR a zaujímá v organizační skladbě služby dopravní policie zvláštní místo. Na území dálnice (popř. i přivaděčích) a v obslužných zařízeních dálnice (motely, čerpací stanice, odpočívadla-parkoviště) plní úkoly základního útvaru PČR se specificky vymezenou působností. Vyžaduje-li to bezpečnostní situace, může být v odůvodněných případech využito i k plnění úkolů jiných. Služební obvod DO tvoří dálnice, obvykle na úseku cca 50 km, její součástí a obslužná zařízení, podle určení příslušného služebního funkcionáře.⁵⁶

5.4 Oddělení dopravních nehod

Šetření dopravních nehod (dále jen „DN“) je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s DN.

„Pro zpracování spisové dokumentace k DN je využíván informační systém zpracování a evidenci DN (dále jen „ LOTUS NOTES “). Jiného zpracování lze využít pouze v případech poruchy techniky, poškození služebních vozidel nebo v případech, kdy dokumentaci zpracovává útvar policie, který nevyužívá LOTUS NOTES.“⁵⁷ Dále by zde autor zmínil, že výstup z tohoto informačního systému, vznikají statistiky dopravních nehod. Kdy jsou pro policii tyto informace velmi potřebné a za určité období, mohou podle těchto statistik přijmout patřičná opatření. Podle těchto statistik bude dále autor pracovat v kapitole 7, kdy budou tyto statistiky předestřeny k analýze.

⁵⁶ FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0.s. 49

Výjezd na místo DN je prováděn nejméně dvěma policisty. Na místě DN výjezdová služba získává základní údaje o příčinách vzniku DN, průběhu nehodového děje, následcích DN, zajišťuje a provádí ohledání a další prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony, informuje příslušné operační středisko policie o charakteru DN a o situaci na místě DN, včetně rozsahu omezení dopravy.

Zjistí-li výjezdová služba po příjezdu na místo DN, že jde o podezření z trestného činu příslušného vyšetřování, které koná služba kriminální policie a vyšetřování, ihned vyzoomí policistu pověřeného vyšetřováním. Do doby jeho příjezdu zajišťuje provádění prvotních, neodkladných a neopakovatelných úkonů. Po převzetí věci policistou pověřeným vyšetřováním se policisté výjezdové služby řídí jeho pokyny.⁵⁸

5.4.1 Pojem dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.⁵⁹

Pouze naplnění všech znaků znamená, že se jedná o DN a umožňuje správně rozhodnout, zda případ je možno řešit jako DN, nebo se jedná o jinou škodní událost (např. Porušení předpisů o bezpečnosti práce, provozní havárie, atd.). O DN se tedy nebude jednat, pokud k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby došlo bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří, např. poškození při opravě vozidla, při nakládce nebo vykládce apod.

5.4.2 Dokumentace dopravních nehod

V každé profesi je důležité zachovat vysoký stupeň odbornosti, tedy i při zpracování dopravních nehod, kdy pokud se nedodrží závazný pokyn policejního prezidenta (dále jen „ZP PP“), může být ohroženo kvalitní šetření dopravní nehody při jejím objasňování a šetření, kdy

⁵⁷ Základní učební dokument typu A. 1.vyd. Brno: MV ČR, 2015, s. 96

⁵⁸ Základní učební dokument typu A. 1.vyd. Brno: MV ČR, 2015, s. 97

⁵⁹ Ust. § 47 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

je důležité ustanovit jak viníka dopravní nehody tak i poškozeného. Jistě je mnoho faktorů, které by napomohly zlepšit celý proces, kdy se bohužel vyskytují i takové situace, které v celém průběhu šetření nepřinesly tíženou odpověď.

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů podle čl. 34 ZP PP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku BESIP se místo DN, věci, zúčastněné osoby a vozidla podrobně ohledají. Účelem ohledání je zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností DN, zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky DN.

Na místě DN se hodnotí dopravní situace, tj. významu jednotlivých komunikací, způsobu řízení provozu, povrchu, stavu a povaze vozovky, okolí místa DN, přehlednosti, umístění dopravních značek a zařízení, jejich viditelnosti, čitelnosti, maximální dovolené rychlosti apod., povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem (např. viditelnosti, denní době, stínům, oslnění, směru větru, dešti, sněžení), stopám na místě DN a v okolí (na vozovce, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech), poloze vozidel, předmětů, usmrcených osob apod., technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození apod.; jestliže je vozidlo vybaveno tachografem, zajistí se v případě potřeby tachografický kotouč popřípadě výpis záznamového zařízení z digitálního tachografu; při dopravních nehodách s účastí vlaku rychloměrný proužek, který bude vyjmut, pokud to okolnosti dovolí, pracovníkem generální inspekce drah, aby nedošlo k jeho znehodnocení; tento pracovník rychloměrný proužek vyhodnotí pro potřeby policie, stavu účastníků DN (zranění, zdravotní potíže, únava, známky po požití alkoholických nápojů, léků či jiných návykových látek apod.).⁶⁰

5.4.3 Úkoly PČR na místě dopravní nehody

Úkolem policistů, pokud se dostaví na místo dopravní nehody mimořádné události jako první, je v rámci IZS a součinnosti s jeho ostatními složkami především nezbytné⁶¹

⁶⁰ Čl. 1 Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod

⁶¹ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police History, 2006. ISBN 8086477-32-0. s. 309.

⁶¹ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. Historie dopravní policie. Praha: Milpo media 2009. ISBN 978-80-87040-14-0. s. 135.

- poskytnutí první pomoci a zajištění kvalifikované přednemocniční pomoci zraněným osobám;
- přivolání technické nebo jiné pomoci např. k vyproštění osob z havarovaných vozidel;
- zajištění odstranění hrozícího vzniklého nebezpečí (havarovaná vozidla na vozovce, únik plynu nebo vody z poškozeného potrubí, spadlé elektrické vedení, únik nebezpečných látek apod.);
- uzavření prostoru, případně odklon dopravy.

5.5 Oddělení dopravního inženýrství

V současnosti dopravně inženýrský úsek (dále jen „DIÚ“) působí v řadě oblastí, jako je rozhodování o komunikacích, o dopravním napojení, o dopravním značení, o tom, jestli se bude zřizovat autobusová zastávka nebo ne, o vedení linkové dopravy apod. Je jedním nejodbornějších odvětví v oblasti prevence, neboť kvalitní DIÚ může v místech, kde vznikají DN, a dobré DIÚ opatření opravdu může přispět k odstranění nehodových lokalit. Tato pracoviště se zřizují také proto, aby vyhodnocovala místa pro postavení nových objektů a komplexů a předem vyřešila vhodné dopravní napojení. DIÚ spolupracuje s dalšími obvody, městskými i krajskými orgány a institucemi.

V současné době je na každém dopravním inspektorátu zaměstnán jeden dopravní inženýr, v Praze je jich pochopitelně více, v Brně-městě jsou tři, v celé ČR jich pracuje celkem 100 inženýrů. Policie sleduje nehodová místa a v rámci vyhodnocení může podat podnět nebo žádost včetně grafického provedení DIÚ na nějakou úpravu. Jinou nezastupitelnou činností dopravního inženýra je projednávání signálních plánů, řízení křižovatek a posuzování dopravního provozu. Kvalitní dopravní inženýrské opatření tak může ovlivnit provoz až ze 70 %. V současnosti to jsou zejména prvky ke zklidnění dopravy, ochranné ostrůvky, přechody pro chodce a řešení celku dopravních systémů jednotlivých obcí.⁶² Na závěr k této podkapitole bude uvedeno, že i statistiky dopravních nehod, o kterých bylo zmíněno již v podkapitole 5.4 v informačním systému LOTUS NOTES, přispívají určitou měrou k bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích. Kdy dopravní inženýři

⁶² MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. Historie dopravní policie. Praha: Milpo media 2009. ISBN 978-80-87040-14-0. s. 135.

získané informace z tohoto systému, mohou nadále využívat, pracovat s nimi a vydávat různé opatření viz obr. 2.

5.6 Preventivní činnost

V této podkapitole by se autor rád zmínil o preventivní činnosti dopravní policie, neboť je dle jeho názoru velmi důležitá. Svým způsobem dokáže ovlivnit chování účastníků silničního provozu již její přítomností a viditelností u pozemních komunikacích. Preventivní činnost by měla začít již od školy, neboť děti by měli pochopit, jak by se měli chovat jako účastníci silničního provozu. Jelikož by nejen děti měli mít určitý vzor ve společnosti a získat morální kredit, je třeba na občany již od útlého věku působit. Tím je vychovávat, čehož se dle názoru autora dopravní policie zhostila velmi dobře, kdy jsou pořádány celodenní zaměstnání ve školských zařízeních. Zpětná vazba je velmi pozitivní jak od dětí, tak i od pedagogického sboru. Především tyto akce pořádají příslušníci oddělení tisku a prevence každého Krajského ředitelství policie, kdy toto oddělení požádá o součinnost dopravní policie v rámci představení i jiných složek Policie ČR. Zde budou nastíněny ukázky z těchto akcí.

Již každoročně probíhá na jaře v prostoru Slunečního náměstí v Praze 13 – Stodůlky akce pod názvem „Bezpečná 13 aneb Bezpečnost zajištěna 2017“, pořádaná Městskou částí Praha 13. Prezентují se zde všechny složky Integrovaného záchranného systému, mezi něž patří i Policie ČR. Největší zájem mezi návštěvníky byl o vrtulník Letecké služby Policie ČR, který celou akci zahájil svým přistáním na travnaté ploše. Dopravní policisté představili návštěvníkům policejní motocykly a vozidlo s radarem na měření rychlosti vozidel. Policisté ze Speciální pořádkové jednotky měli pro malé i velké diváky připravenou ukázkou výzbroje a výstroje. Policisté z Odboru cizinecké policie prezentovali vozidlo Schengenbus, které je plně vybaveno přístroji na odhalování padělaných dokladů. Pro návštěvníky byl na místě připraven i stánek preventivních Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy s preventivními brožurkami a testy zaměřené na zásady osobní bezpečnosti a bezpečného chování v dopravě. Akce Bezpečná 13 má za léta konání svou tradici, která se opět projevila velkou návštěvností.⁶³

⁶³ ČESKO. Policie České republiky, PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/bezpecna-13-aneb-bezpecnost-zajistena-2018.aspx>

Další preventivní cíl dopravní policie je nanejvýš důležitý, neboť je cíleno na ty nejmenší, kteří se stávají snadno poškozenými při dopravních nehodách. Cílem Dopravně preventivní akce „Zebra se za Tebe nerozhledne“ je působení na chodce a kontrola dodržování pravidel pro přecházení pozemních komunikací, zároveň odbourání mýtu o absolutní přednosti chodců na přechodech. Letošní jarní dopravně informativní akce proběhla 4. - 8. dubna, na Karlovarsku v městech a obcích Ostrov, Karlovy Vary, Dalovice, Kyselka, Pernink, Útvina, Chýše, Nová Role, Nejdek, Toužim, v Chebu u tří základních škol a v Sokolově u pěti základních škol. Vybraná stanoviště byla zvolena s ohledem na blízkost škol a frekventovanost přechodů.

V Karlovarském kraji pravidelně probíhá zvýšený dohled u základních škol a frekventovaných přechodech. Policisty mohli chodci spatřit ráno v čase od sedmi do osmi hodin a v odpoledních hodinách od dvanácti do dvou hodin. Tyto časy byly vyhodnocené jako rizikové. Kromě dopravních policistů se akce zúčastnili také pořádkoví policisté z obvodních oddělení. Přestože policisté stáli u přechodů, setkali se se stále neukázněnými chodci a také s neukázněnými řidiči - rodiči. Mnozí rodiče vozí své děti do školy autem, nejsou však kladným příkladem účastníka silničního provozu. K největším nešvarům patřilo vystupování dětí z aut, ne každý rodič použil zádržný systém – autosedačku pro dítě, mnoho řidičů nepoužilo ani bezpečnostní pásy. Neukázněné řidičky – maminky dokonce za jízdy telefonovaly. U některých škol jsou velmi špatné podmínky pro parkování, a proto rodiče porušují zákon, když své děti nechávají vystupovat z vozu směrem do vozovky nebo zastavují přímo v křižovatce.

Kladně je nutno hodnotit většinu dětí a mladých lidí, kteří dodržují pravidla na přechodech, našli se však i výjimky. Přestože policista stál u přechodu, chlapec přebíhal silnici za autobusem a málem skončil pod koly projíždějícího vozidla. Poznatky policistů svědčí o účelnosti této preventivní akce, která je naplánována i na začátek školního roku v září.⁶⁴ Dle těchto ukázek se dostává dopravní policie do většího povědomí a podle těchto poznatků můžeme pracovat i na dále, protože dochází ke zpětné vazbě, což je pro nás jako pro dopravní policisty jsou velkým přínosem. Vždy získáváme nové informace a podmínky na, které se můžeme zaměřit.

⁶⁴ ČESKO. Policie České republiky, PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:

6 Spolupráce dopravní policie s veřejnou správou

V této kapitole se autor práce zaměří na činnost veřejné správy ve spolupráci s dopravní policií a nejen s ní, ale i s jinými složkami Policie ČR. Kde má velkou a velmi významnou roli v rámci organizace veřejné správy.

6.1 Pojem veřejné správy

Pod tímto pojmem veřejná správa je důležité si uvědomit jaký význam má tento pojem, ačkoli tento význam má několik pohledů. *„Již v minulosti vznikaly při studiu veřejné správy a stále ještě vznikají pokusy o její definování. Žádná z definic však není všeobecně uznávána, právě s ohledem na dynamicky charakter veřejné správy.“*⁶⁵ Lze tedy pojem definovat takto: *„veřejná správa je správa vykonávána ve veřejném zájmu a je správou veřejných záležitostí. Pod pojmem veřejná správa rozumíme obstarávání, řízení, organizování a kontrolu veřejných záležitostí, jakož i plnění úkolů ve veřejném zájmu.“*⁶⁶

6.2 Organizace veřejné správy

Organizační uspořádání veřejné správy odráží historické, politické, ekonomické, kulturní, ale i jiné podmínky jednotlivých zemí v určitém období společenského vývoje. Tento vývoj obecně souvisí s dynamickým aspektem veřejné správy. Ve své konkrétní podobě však vždy koresponduje s ústavou daného státu tzv. *„princip rule of law“*. Organizační uspořádání veřejné správy tak má v každém státě svá vlastní specifika.⁶⁷

<https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-587899.aspx>

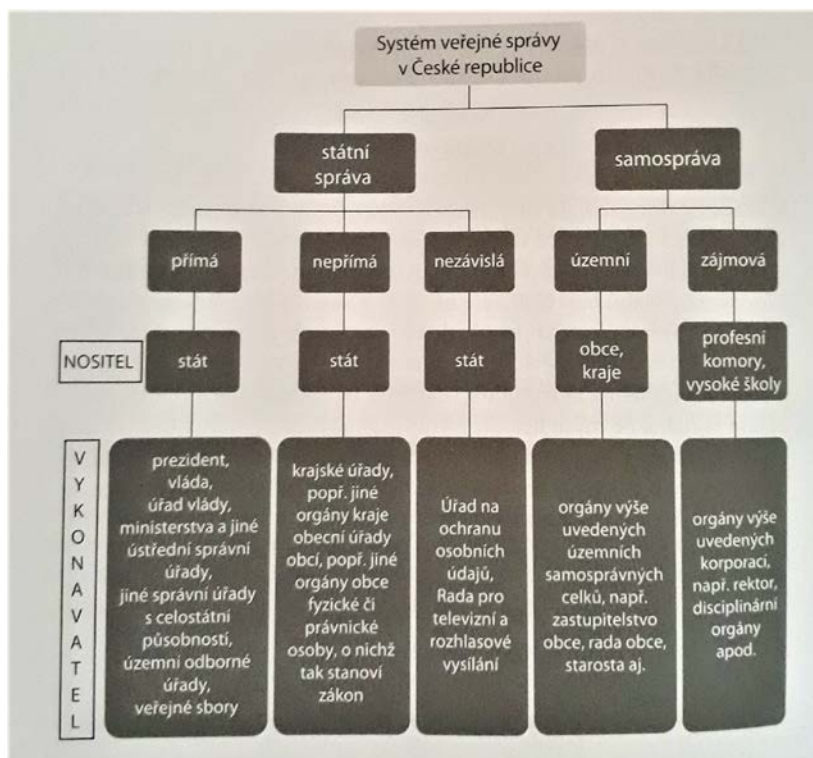
⁶⁵ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.11.

⁶⁶ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.12.

⁶⁷ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha:

Po-té k této organizaci pro lepší znázornění autor práce uvede tabulku, která bude uvedena níže, viz. tab. č.1.

Tab. 1: Grafické znázornění systému veřejné správy⁶⁸



6.2.1 Subjekty ve veřejné správě

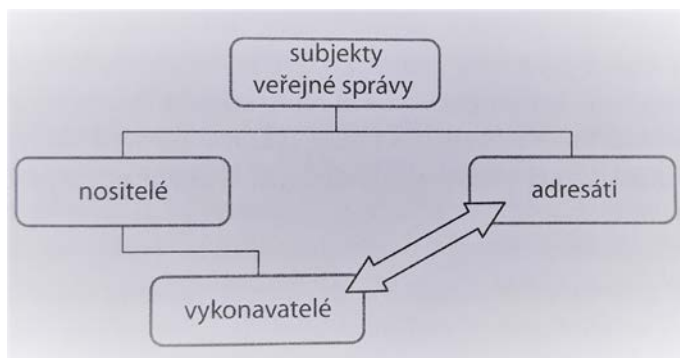
Při výkonu veřejné správy se lze setkat s celou řadou různých subjektů s rozdílným postavením, úkoly a cíli. V zásadě lze však rozeznávat dvě základní skupiny subjektů ve veřejné správě, a to tzv. nositele a adresáty veřejné správy.⁶⁹

Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.11.

⁶⁸ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.60.

⁶⁹ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.43.

Tab. 2: Subjekty veřejné správy⁷⁰



1) Nositelé veřejné správy:

Pod pojmem nositel veřejné správy rozumíme ty subjekty veřejné správy, kterým byly v rámci organizačního systému výstavby veřejné správy svěřeny (přiřazeny) určité činnosti a úkoly. Přiřazením jednotlivých činností či úkolů subjektu, se tento pak stává jejich nositelem a zároveň přebírá i odpovědnost za jejich řádné plnění. Nutno připomenout, že přiřazení jednotlivých úkolů nemůže být nahodilé, ale musí respektovat určité principy a musí být založeno na právu, tj. musí vycházet ze zákona.⁷¹

Za nositelé veřejné správy v ČR lze tedy označit:

- a) Stát;
- b) Veřejné korporace - územní (např. obec, kraj), zájmové (např. Česká advokátní komora) či věcné (dobrovolnický svazek obcí);
- c) Veřejné ústavy a podniky (např. Všeobecná zdravotní pojišťovna);
- d) Právnícké a fyzické osoby, o nichž tak stanoví zákon (např. STK).

Výkon státní správy byl v rámci organizace české veřejné správy svěřen výlučně státu. Fakticky však stát vykonává státní správu teprve prostřednictvím svých vykonavatelů, jimiž jsou např. organizační složka státu (např. ministerstva, ústřední orgán státní správy), či veřejné sbory (např. Policie ČR, HZS, AČR aj). Uváděné subjekty, pokud plní úkoly na úseku

⁷⁰ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.45.

⁷¹ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha:

státní správy, jednají jménem státu na jeho odpovědnost, tj. jménem nositele.⁷²

2) Adresáti veřejné správy

Pojem adresáti veřejné správy slouží v teorii správního práva k označení těch subjektů, vůči nimž nositelé veřejné správy prostřednictvím svých vykonavatelů uplatňují svěřené pravomoci v oblasti své působnosti. Pojem adresát veřejné správy je používán pro označení osob soukromého práva, ať už jde o osoby fyzické či právnické, o jejichž právech či povinnostech je při výkonu veřejné správy rozhodováno nositelem, resp. Vykonavatelem veřejné správy, nebo vůči nimž daná správní činnost směřuje.⁷³

6.2.2 Systém organizace veřejné správy v ČR

Veřejnou správu jako systém vymezujeme jako státní správu a samosprávu (územní samosprávu a zájmovou samosprávu), přičemž státní správa a samospráva nejsou systémy oddělené, ale naopak se doplňují a prolínají (není mezi nimi využit princip podřízenosti a nadřízenosti).⁷⁴

1) Státní správa

Státní správu můžeme tedy chápat jako systém výkonných orgánů státní moci. Je organizační a nařizovací činnosti mající výkonný, vrchnostenský a podzákoný charakter. Tato činnost je vymezena právními předpisy, které za její výkon činí odpovědné určité instituce. Je uskutečňována na základě a v mezích zákonů. Prostřednictvím státní správy se také realizuje státní politika na jednotlivých úsecích správy (např. bezpečnostní politika státu). Státní správa je jedním ze základních druhů činnosti státu a plní funkce státu.

2) Samospráva má od státu odvozuující právní subjektivitu veřejnoprávní korporace.

Veřejná správa uskutečňovaná veřejnoprávními subjekty nestátního charakteru se nazývá

Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.43-44.

⁷² HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.45.

⁷³ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.48.

⁷⁴ HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. Správní právo hmotné: obecná část. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7. s.50-54.

veřejná samospráva. Samospráva společně se státem zabezpečuje správu státu jako veřejnou správu. Samospráva je právo uspořádat a řídit část veřejných záležitostí ve vlastním zájmu a na vlastní odpovědnost. Svě úkoly plní samospráva vlastními silami a prostředky.

6.3 Spolupráce Policie ČR s veřejnou správou

Policejní při plnění svých úkolů spolupracuje s ozbrojenými silami, bezpečnostními sbory a dalšími orgány veřejné správy, jakož i s právníckými a fyzickými osobami. V rámci spolupráce policie zejména upozorňuje orgány a osoby uvedené v § 14 na skutečnosti, které se dotýkají jejich činnosti a mohou vést k ohrožení nebo porušení vnitřního pořádku a bezpečnosti, pokud tento zákon nebo jiný právní předpis nestanoví jinak.⁷⁵

6.3.1 Spolupráce Policie ČR s obcemi

Útvar policie určený policejním prezidentem může uzavřít písemnou koordinační dohodu s obcí nebo městskou částí hlavního města Prahy za účelem stanovení společenského postupu při zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku.

Místně příslušného krajského ředitelství může uzavřít písemnou koordinační dohodu s hlavním městem Prahou za účelem stanovení společného postupu při zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku.⁷⁶

Koordinační dohoda obsahuje zejména:

- a) formy a nástroje nepřetržité koordinace obce a útvaru policie při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku v obci;
- b) úkoly obce a útvaru policie v oblasti předcházení protiprávním jednáním porušujícím veřejný pořádek v obci;
- c) úkoly obce a útvaru policie při porušení veřejného pořádku v obci;
- d) podíl obce a útvaru policie na zajištění plnění úkolů podle písmen b) a c);
- e) formy a nástroje hodnocení plnění úkolů podle písmen b) a c) a odstranění případných zjištěných nedostatků;
- f) dobu, na kterou je uzavírána;

⁷⁵ Ust. § 14, 15 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

g) poskytování finančních prostředků.

6.3.2 Součinnost správního orgánu s Policií ČR

Toto upravuje § 135 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ten vysvětluje: „*Hrozí-li, že se někdo pokusí ztížit nebo zmařit provedení úkonu správního orgánu, nebo hrozí-li nebezpečí osobám nebo majetku, může správní orgán požádat Policii České republiky o součinnost jejích příslušníků při provádění svého úkonu.*“⁷⁷

Dále o tomto paragrafu hovoří ve své knize Horzinková, Novotný⁷⁸ takto: „*správní orgán musí v podání o poskytnutí součinnosti s Policií ČR uvést skutečnosti, podle kterých může Policie ČR postupovat efektivně a přizpůsobit tomu počty nasazených policistů i použitých prostředků je věci Policie ČR a ta také odpovídá za řádné provedení součinnostního úkolu. Správní úřad žádá o součinnost vždy nejbližší policejní součást, kterou je obvodní, resp. místní oddělení Policie ČR, na jehož území se má úkon provádět. V zákonem stanovených případech může písemnost doporučit správní orgán také prostřednictvím policejního orgánu příslušného podle místa doručení. Pokud nastane situace, že Policie ČR nebude schopná součinnost poskytnout, např. při zvládnutí mimořádných bezpečnostních opatření, nasazení při hromadném porušení veřejného pořádku, při vyhlášení krizové situace apod., zajistí pro splnění součinnostního úkolu vedoucí policejního útvaru kooperaci s dalšími složkami Policie ČR v rámci své působnosti.*“

K tomuto autor práce dodává, že během své praxe se setkal s několika případy, že jako příslušník jiné složky Policie ČR, byl vyzván k této součinnosti se správním orgánem.

Na závěr by autor také zmínil, že spolupráce Policie ČR s orgány veřejné správy hraje velmi významnou roli, jelikož je dosti agresivních řidičů, kteří záměrně chtějí řešit své přestupky ve správním řízení. Tudiž příslušník policie ČR, tento přestupek v rámci BESIP, musí postoupit do tohoto řízení dle, ustanovení § 74 odstavce 1) písm. f) zákona č. 250/2016

⁷⁶ Ust. § 16 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

⁷⁷ Ust. § 135 zák. č. 500/2004 Sb. správní řád

⁷⁸ HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-365-0. s. 133-134.

Sb., Po-té „o zjištěných skutečnostech sepíše orgán policie úřední záznam, který přiloží k oznámení. Orgán policie učiní oznámení příslušnému správnímu orgánu nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy se o přestupku dozví.“⁷⁹ Další paragrafové znění hovoří takto: „orgán policie nebo jiný správní orgán provede bez zbytečného odkladu na žádost příslušného správního orgánu úkony potřebné k prověřování oznámení o přestupku, k projednání přestupku a k výkonu rozhodnutí. Pokud orgán policie nebo jiný správní orgán není k provedení požadovaných úkonů příslušný, neprovede je a vyrozumí o tom příslušný správní orgán.“⁸⁰

⁷⁹ Ust. § 74 zák. č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

⁸⁰ Ust. § 75 zák. č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

7 Statistika dopravních nehod

V této kapitole bude zmíněno činnost dopravní policie statistikami za rok 2017, 2018, 2019 jak na celém území ČR, tak se zaměřit na určité kraje, kde je nejvíce dopravních nehod a také na kraje, kde naopak je nejméně dopravních nehod. Jelikož dle názoru autora, že v každém kraji jsou rozdílné činnosti jak na úseku silničního dohledu, tak i při řešení dopravních nehod. Po-té se zde pozastavíme nad tím, které přestupky jsou hlavními příčinami dopravních nehod, aby se v silničním provozu daly co nejvíce eliminovat, nebo alespoň především ty, kterým můžeme předcházet.

Je tedy nutné v začátku zmínit, které přestupky jsou hlavními příčinami těchto dopravních nehod a jakým způsobem je efektivním způsobem řešit. Zde použijí statické údaje v podobě grafů. Dále zde budou uvedeny kazuistické případy, u kterých bude provedena analýza a zároveň další opatření dle současné legislativy a navržena adekvátní opatření do budoucna.

7.1 Kazuistika

V následných případech autor práce uvede příklady ze své praxe, kdy se setkal z jeho pohledu nejzávažnější možných přestupků či trestních činů, které vedou k možným rizikovým chování účastníků silničního provozu. Tedy jedná se o nejčastěji páchané skutkové jednání, které způsobují dopravní nehody.

Případová studie č. 1

Prvním případ pojednává v trestně právní rovině, kdy se bude jednat o dva přečiny a to nejprve tím, že pachatel řídil na pozemní komunikaci osobní motorové vozidlo, a to ve stavu vylučujícím způsobilost, Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku, a následně další skutek Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, kdy tento skutek vyvstal při dopravní nehodě, kdy došlo škodě na majetku.

Dne 24. 01. 2016 byla velená hlídka dopravního inspektorátu Karlovy Vary ve složení nstržm. L. S a stržm. L. F. nad dodržováním nad BESIP v daném úseku a to ve služebním obvodu OOP Ostrov. Přibližně okolo 12:30 hodin, byla hlídka vyslána cestou operačního důstojníka IOS K. Vary k dopravní nehodě, které mělo dojít na silnici I/25 v Horním Žďáru u Ostrova mezi osobním vozidlem Škoda Fabia a Ford Fiesta. Dle prvotních informací vozidlo Škoda na místě dopravní nehody nestrvalo a z místa dále odjelo. Operační středisko vyhlásilo, po tomto vozidle pátrání. Naše hlídka na místo dorazila, zde se nacházelo pouze vozidlo Ford stříbrné barvy a zároveň se zde již byla hlídka OOP Ostrov, kdy tato hlídka zajistila místo dopravní nehody. S touto hlídkou jsme se domluvili, že na místě setrvá, zajistí neodkladné a neopakovatelné úkony. Naše hlídka bude nadále pátrat po uvedeném vozidle. Vydala tedy směrem, který na místě určil poškozený druhého vozidla, za viníkem dopravní nehody. Toto vozidlo hlídka vypátrala v obci Jáchymov v ul. Dvořákova s křižovatkou ul. Smetanova, kdy toto vozidlo opět způsobilo dopravní nehodu. Na místě byl řidič, který se nacházel ve vozidle, zpočátku byl zmatený a také byl z něho cítit silný zápach alkoholu. Hlídka vyzvala řidiče ke všem potřebným dokladům, aby mohla provést ztotožnění tohoto řidiče. Dle předložených dokladů pro řízení a provoz motorového vozidla, byl ztotožněn řidič jako: X, Y a vozidlo RZ 1K1111.

Hlídka řidiče vyzvala k provedení dechové zkoušky na zjištění alkoholu v dechu s poučením, že během těchto zkoušek nesmí pít, jíst ani kouřit. Této výzvě se podrobil. Celkem byly provedeny 2 dechové zkoušky přístrojem Dräger v. č. ARZN-1234 s výsledky: 1. dechová zkouška byla provedena v 13:00 hodin s výsledkem 2,33 promile alkoholu v dechu a 2. dechová zkouška byla provedena v 13:06 hodin s výsledkem 2,20 promile alkoholu v dechu. S těmito výsledky byl řidič neprodleně seznámen, jenž s nimi nesouhlasil. Záznamy o provedených dechových zkouškách byly na místě vytištěny a řidičem nebyly podepsány. Dále hlídka zjistala lustraci, přes stálou službu DI K. Vary, že tento uvedený řidič má platný zákaz řízení na všechny skupiny až do roku 2017/12, který mu udělil Magistrát města K. Vary. Následně se na místo dostavila hlídka služby dopravních nehod, která si místo dopravní nehody převzala. Ta si místo dopravní nehody od naší hlídky převzala a požádala nás o další součinnost, ta spočívala v tomto, že řidiče řádně poučila a vyzvala, aby se podrobil lékařskému vyšetření s následným odběrem biologického materiálu ke zjištění alkoholu

v krvi. Jelikož řidič na místě nepožadoval lékařské ošetření, nebyla tedy potřeba přivolat RZS. Dále hlídka řidiče zajistila a naložila do služebního vozidla a vydala se do KKN K. Vary, kde se řidič podrobil lékařskému vyšetření lékařem, ale odběr biologického materiálu (krve) odmítl. Po tomto lékařském vyšetření byl řidič převezen na stálou službu DI K. VARY, kde byl předán dozorčí službě k dalším úkonům.

Případová studie č. 2

Druhým studiovým případem je přestupkové jednání, kdy řidič osobního motorového vozidla překročil rychlost v obci dle § 18 odstavec 4. z. č. 361/2000 Sb., a poté svým jednáním si nebyl vědom, že by k takovému skutku mělo dojít a snažil ze svých povinností řidiče zprostit a nerespektovat zákon. Dále tímto svým jednáním, mohl způsobit dopravní nehodu, ohrozit život nebo zdraví lidí či způsobit značnou škodu na majetku.

Dne 05. 11. 2019 v době od 17:00 do 19:30 hodin vykonávala hlídka dopravní policie Praha-II ve složení prap. F. L a pprap. Č. P., dohled na BESIP (dodržování rychlostních limitů v obci) v ul. Jeremiášova SVO 506817 směrem z centra, Praha 5. V čase 19:13 hodin bylo v ul. Jeremiášova SVO 506817 směrem z centra, Praha 5, změřeno silničním radarovým rychloměrem RAMER 10C, vozidlo tov. zn. OA ŠKODA SUPERB, rz 1A1111, barva ČERNÁ. Tomuto vozidlu byla naměřena rychlost 82 km/h, po odečtení tolerance 79 km/h (číslo snímku 1234), kde je stanovený rychlostní limit 50 km/h. Hlídka uvedené vozidlo dojela a zezadu ho zastavila předepsaným způsobem za použití VRZ a nápisu STOP POLICIE, tak aby netvořilo překážku v silničním provozu. Řidič vozidla byla vyzván dle ust. § 124 odst. 12 písm. h) z. č. 361/2000 Sb., k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu na pozemní komunikaci a následně dle ust. § 63 odst. 2 písm. a) z. č. 273/2008 Sb., k prokázání totožnosti. Řidič předložil OP, ŘP, ORV a zelenou kartu. Dle předloženého OP a ŘP, byl řidič lustrací v IS PČR ztotožněn jako: X, Y

Výše jmenovanému bylo sděleno, že překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o více jak 20 km/h a tím porušil ust. § 18 odstavec 4. z. č. 361/2000 Sb., čímž je podezřelý ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod. 3 z. č. 361/2000 Sb.,

Výše jmenovanému řidiči za tento přestupek byla udělena pokuta v příkazní řízení na místě ve výši 800 Kč, poté se řidič X, Y zeptal hlídky, zda-li je tento přestupek bodovaný a kolik bodů je za tento přestupek, toto hlídka řidiči sdělila. Následně řidič X, Y oznámil

hlídce, že s tímto nesouhlasí a chce celou věc řešit ve správním řízení, jelikož má pojištění na pokuty. Z tohoto důvodu hlídka sepsala oznámení přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Řidič byl o celé věci řádně seznámen a poučen. Řidič oznámení o přestupku si přečetl, nepodepsal jej a k celé věci se nevyjádřil.

Od doby změření do doby úplného zastavení změřeného vozidla hlídka byla stále v očním kontaktu, aby nedošlo k záměně řidičů. Proto hlídka toto vozidlo neustále sledovala, vozidlo nikde nezastavilo ani nezměnilo směr jízdy. Dechová zkouška negativní. Řidič jel ve vozidle sám. Dále autor uvádí, že při náhledu do elektronické karty řidiče bylo zjištěno, že tento řidič, byl již v minulosti sankcionován pouze správním orgánem. Na základě stejně spáchaných přestupků, se vždy jednalo o recidivu ze strany řidiče. Současné době celkový počet přestupků na jeho kartě je třináct a to pouze za překročení rychlosti, jak v obci, tak mimo ni, vzhledem k tomuto, byl řidiči udělen dvakrát zákaz řízení za toto jednání.

Případová studie č. 3

Třetím případem je přestupkové jednání, ve které bylo prověřováno podezření ze spáchaní přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. (v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b), že řidič řídil na pozemní komunikaci osobní motorové vozidlo, a to v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky). Dále pak svým jednáním byl řidič podezřelý dle § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. (v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Čímž si tento stav přivodil vlivem užití návykové látky, a to konkrétně alkoholu, při tomto mohl ohrozit život nebo zdraví lidí či způsobit škodu na majetku.

Dne 23. 01. 2020 v době od 17:00 do 19:00 hodin vykonávala hlídka dopravní policie Praha-II ve složení prap. F. L a pprap. Č. P dohled v ul. Vrchlického č. p. 12 směrem do centra, Praha 5. V 18:00 hodin bylo v ul. Vrchlického čp. 12 směrem do centra, Praha 5, zastaveno vozidlo tov. zn. OSO VOLKSWAGEN SHARAN, rz 1A1111, barva ŠEDÁ. Zdůvodu, že řidič jel ve vyhrazeném jídním pruhu, kdy je to časově zakázáno. Hlídka uvedené vozidlo zastavila předepsaným způsobem za použití červeného světla, tak aby netvořilo překážku v silničním provozu. Řidič vozidla byla vyzván dle ust. § 124 odst. 12

písm. h) z. č. 361/2000 Sb., k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu na pozemní komunikaci a následně dle ust. § 63 odst. 2 písm. a) z. č. 273/2008 Sb., k prokázání totožnosti. Řidič nepředložil OP, ŘP, pouze ORV a zelenou kartu. Jelikož nepředložil z žádných požadovaných dokladů na ověření totožnosti, byl řidič lustrací v Informačním systému PČR ztotožněn dle porovnání fotografie v uvedených systémech s podobou řidiče. Na základě tohoto, byl řidič ustanoven jako: X, Y.

Výše jmenovanému bylo sděleno, že použil během jízdy vyhrazený jízdní pruh, kdy je to časově zakázáno, tím porušil ust. § 14 odstavec 1 z. č. 361/2000 Sb., čímž je podezřelý ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) z. č. 361/2000 Sb., Během kontroly byl z řidiče cítit alkohol, proto byl hlídkou vyzván k podrobení se orientační dechové zkoušce na přístroji Dräger 7510, výr.č. ARLH-1234, následně hlídce sdělil, že se odmítá podrobit dechové zkoušce na výzvu policisty.

Po-té byl řidič hlídkou vyzván, kdy došlo ke konzumaci alkoholu, na to řidič uvedl, že dne 23. 01. 2020 v době od 16:00 do 18:00 hodin požil tyto alkoholické nápoje: asi víno, ale počtem jsi nebyl zcela jist a tudíž nepředpokládal, že by mohl být pod vlivem alkoholu. Řidič X, Y byl vyzván k odběru lékařského vyšetření spojené s odběrem krve nebo moči ke zjištění ovlivnění alkoholem, toto také odmítl. Jelikož hlídka nebyla oprávněna toto na místě posoudit, do jaké míry je řidič ovlivněn. Proto se hlídka rozhodla a využila svého oprávnění a spolu s řidičem se vydala do zdravotnického zařízení na adrese: Na Bulovce, Budínova 67/2, Praha 8, kde se podrobil odbornému vyšetření, který provedl na místě službu konající lékař. Na místě bylo sepsáno oznámení přestupku řízení vozidla pod vlivem alkoholu/jiné návykové látky, řidič byl o celé věci řádně seznámen a poučen. Poté si řidič oznámení přestupku přečetl, k celé věci se nevyjádřil a podepsal jej, dále mu bylo sděleno, že tato věc bude oznámena příslušnému správnímu orgánu k dalšímu šetření. Jelikož na místě řidič nepředložil ŘP, nemohla tedy hlídka tento ŘP na místě zadržet. Dále byl řidič řádně poučen, že nesmí řídit motorová vozidla a byla mu zakázána další jízda. Řidič si zajistil vozidlo proti pohybu a odcizení. Řidič jel ve vozidle sám.

Tímto řidič X, Y porušil ust. § 5 odst. 1, písm. f) a g) z. č. 361/2000 Sb., čímž je podezřelý ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1, písm. d) z. č. 361/2000 Sb., kdy řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou byla ještě pod vlivem alkoholu. Dále řidič porušil ust. § 6

odstavec 7 písm a) z. č. 361/2000 Sb., čímž je podezřelý ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) z. č. 361/2000 Sb., Věc stále v šetření.

7.2 Vyhodnocení a návrhy k opatření

Případová studie č. 1

Na tomto příkladu je nutné podotknout tuto skutečnost, že řidič, který byl pod vlivem alkoholu a přes zákaz řízení řidič usedl do motorového vozidla a tímto jednáním způsobil dopravní nehodu. Již v minulosti v jeho kartě řidiče se ukázalo, že tento řidič již měl problémy ze zákonem v tomto směru, kdy požíval alkohol během řízení motorových vozidel. Proto by autor práce navrhoval opatření jak preventivní, tak i represivní, aby těmto excesům nadále nedocházelo. Byly tedy ušetřeny jak materiální škody na majetku, tak především možná rizika ublížení na životě a na zdraví. Jak dle názoru autora, tak i ze strany odborníků v oboru toxikologie, a to zejména u řidičů motocyklů, automobilů apod. při dané hladině alkoholu v krvi a to především více jak nad 1 promili jezdí rádi rychle, riskantně, ale na různé situační změny (zejména náhle vzniklé) reagují opožděně a nepřesně, a z tohoto důvodu dochází k dopravním nehodám. Preventivně je potřeba se zaměřit na dopravně-psychologické vyšetření a více teoretických hodin v autoškole při návratu řidičského oprávnění. Proto návrh je takový: **zpřísnění bodového hodnocení**, tak i změny trestního zákoníku, viz. návrh:

ad 1). prevence: cílit na autoškolu při návratu ŘP, poslat řidiče na veřejně prospěšné práce jakožto forma trestu, ovšem do rehabilitačních zařízení po úrazech po DN, nemocnice atd., dále intervence v rodinách, zdravotní způsobilost každé 2 roky, po dosažení 8 bodů vyšetření dopravně-psychologické na náklady řidiče, při nesplnění dojde k pozastavení ŘP.

ad 2). represe: změna trestního řádu § 274 odst. 1 se mění odnětím svody až na 3 léta, zákaz řízení taktéž až na 3 léta, finanční sankce až 150.000 Kč. Dle odst. 2 odnětím svody až na 5 let, zákaz řízení až na 5 let, finanční sankce až 200.000 Kč, viz. tab. č. 8:

domácí vězení, zadržení vozidla(při změně legaslativy), možnost na místě odebrat registrační značku, při DN s OPL-drogy, než se udělí znovu ŘP provede se test na návykové látky, popř. 1 za měsíc, nový test ověří se tím, zda-li řidič je dlouhodobý uživatel drog či není.

Na závěr k tomuto případu chce autor dodat, že statistiky dopravní nehod s přítomností na alkohol či drog hovoří jasně a mají na nehodovosti velký podíl, kde budeme poukazovat na tyto statisky názorně viz. Graf 3, Graf 10, Tab. 9.

Tab. 3: Návrh změny trestního zákoníku⁸¹

§ 274 tr.z.	hypotéza	Sankce - právní úprava současná	Sankce - Návrh
Odst. 1	Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.	odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.	odnětím svobody až na tři roky, peněžitým trestem až 150.000,- Kč nebo zákazem činnosti až na tři roky .
Odst. 2	způsobí-li činem uvedeným v v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.	odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti	odnětím svobody na šest měsíců až pět let , peněžitým trestem až 200.000,-Kč nebo zákazem činnosti až na 5 let

Případová studie č. 2

V této studii by autor chtěl poukázat na **rychlost v obci**, kdy za tento přestupek byla udělena řidiči sankce ve výši 3 500 Kč ve správním řízení téhož roku. Dále zde autor poukazuje na skutečnost, že řidič s touto naměřenou rychlostí nejdříve souhlasil. Po-té, kdy jsou mu sděleny body za tento přestupek, následně nesouhlasí a chtěl věc řešit ve správním řízení, kdy uvedl, že má pojištění na pokuty⁸². Z pohledu autora navrhuje takovéto změny, aby v tomto případě tento skutek řešil správní orgán razantněji a nekompromisně, s odkazem na výrok Nejvyššího správního soudu, sp. zn. 6 As 125/2018 - 32 ze dne 2. 8. 2018⁸³, který judikoval, že *"přijetí závěru o zneužívání práva je důvodem pro odklon od dosavadní rozhodovací praxe. Uzavření samotné „smlouvy o pojištění proti pokutám“ je nadto podle*

⁸¹ Vlastní zdroj

⁸² Např. <https://www.zakazrizeni.cz/>, www.ochranaridicu.cz, nehcipokutu.cz,

⁸³ institut zneužití práva není ze strany Nejvyššího správního soudu aplikován pouze ve vztahu k hmotnému právu, ale i ve vztahu k procesnímu právu – srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 9. 2012, č. j. 1 As 121/2012 – 22 nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2010, č. j. 8 As 22/2010 – 91

rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2017, č. j. 4 As 199/2017 – 30, možné považovat za přitěžující okolnost při ukládání sankce jako zjevný projev neúcty k pravidlům silničního provozu“. Skutečnost, že řidič je pojištěn proti pokutám v silniční dopravě proti BESIPu bude tedy okolnost pro řidiče přitěžující. Toto samé judikoval např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, sp. zn. 9 As 429/2018 - 35 ze dne 6. 2. 2019 „*O tom, že společnost FLEET Control, s.r.o. zastupuje v obdobných věcech účelově, s obstrukčními úmysly, nemá krajský soud pochyby. K zastoupení jmenovaným advokátem soud uvádí z judikatury NSS, podle které ‚není náhodou‘, že v obdobných věcech se stejnou procesní strategií účelového charakteru, sledující již zcela evidentně mimoprocesní cíle (srov. rozsudek NSS ze dne 4. 5. 2011, č. j. 1 As 27/2011-81)*“. Sankce navrhneme v tomto případě, asi takto. K prevenci uvedeme, toto: při zákazu řízení nebo vybodování těchto řidičů, se zaměříme na kurzy defenzivní jízdy, viz tabulka č. 9:

ad 1) *prevence*: 1 krát za 3 roky provést u řidiče preventivní školení v autoškole, systém hlídání přestupků v průběhu 5 let, jednalo by se o podmíněném upuštění trestu z předešlých let za spáchané přestupky v dopravě všeobecně, tedy ne jen za stejný přestupek. Pokud dojde k opakování přestupků proti BESIPu, pozastavit a odebrat ŘP, tzv. řidičák na zkušební dobu, jestli se řidič snaží napravit. Při první zadržení ŘP možnost si požádat o zkrácení trestu, při dalších žádost zamítnout, sice s možností opravných prostředků, nicméně bez odkladného účinku a s povinností odpykání si celého trestu bez možnosti zkrácení trestu jako v předešlé větě.

ad 2) *represe*: při prvním spáchání přestupce u správního orgánu uložit nejnižší finanční sankci v rámci zásady proporcionality, při opakování přestupků nejen stejné skutkové větě (všechny přestupky proti BESIPu) navýšit o 1.000 Kč automaticky až po max. možnou. Poté by tato represe také měla účinek preventivní. Návrat těchto přestupků k řešení dopravní policii i na místě spáchaní přestupků, tak i ve správním řízení.

V poslední řadě chce autor poukázat na skutečnost, že nepřiměřená rychlost všeobecně je příčinou, jak nejčastější, tak i nejtragičtějších dopravních nehod s odkazem na statistiku v roce 2017 viz. Graf. 2, taktéž v roce 2018 viz. Graf 6, a v minulém roce viz. Tab 8, Tab 12. Z tohoto důvodu bylo přikročeno k razantním represivním sankcím. Pokud by bylo od státu postaveno na rověň skutečnost, že pokud si řidič zaplatí pojištění proti pokutám, znamenalo by to zjevný projev neúcty k pravidlům silničního provozu s presumpcí viny, kdy by se i činnost těchto pojišťoven hlídala přes povinný dohled České národní banky (dále jen

„ČNB“), za které by následovaly vysoké pokuty. Tímto krokem by se eliminovali činnosti proti záměrnému porušování zákona a zároveň podvodům ze strany osob, kteří by vystupovali v pozici pojišťovatele pojistných událostí, neboť by nesplnili podmínky stanovené na provozování činnosti pojišťovnictví. Zároveň by napomohla edukace úředních osob, kdy by nedocházelo k procesním chybám během přestupkového řízení.

Tab. 4: Tabulka rychlosti při překročení rychlosti v obci⁸⁴

Překročení rychlosti v obci (km/h)	Pokuta (Kč)	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel (měsíce)
	PŘS na místě		
	PŘS ve správním řízení		
6–9	100- 1.000	0	
	1000–2 500		
10–19	500- 2 500	2	
	2 500–4 000		
20–29	500- 3 500	4	1–6 (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
	3 500–7 000		
nad 40	5 000–15 000	6	6 - 18

Případová studie č. 3

Při této studii se autor zmíní, že řidič, který je zastaven při silniční kontrole a je pod vlivem alkoholu nebo drog, **na místě neprodloží řidičský průkaz**, jako v tomto případě, není v opora v zákoně, kdy v souladu ust. § 118b zák. č. 361/2000 Sb., „Policista je oprávněn z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz. Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, u zahraničních řidičů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.“ Odstavec 2 uvádí: „Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel

⁸⁴ Vlastní zdroj

*řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.“⁸⁵ Z tohoto důvodu řidič dále může řídit motorové vozidlo, pouze jen na dobu, kdy mu policista zakáže další jízdu. Z praxe však vyvstává, že řidič, který zapře ŘP, neodevzdá jej a nadále vozidlo řídí do doby, než bude správním orgánem rozhodnuto, leckdy jejich další jízda končí další dopravní nehodou. Doposud není v ČR zaveden úkon policií ČR, a není zde legislativní opora v zákoně, aby mohla např. jet s přestupcem k němu domů a tam si ŘP vyzvednout, pokud by se přestupce vymlouval, že si jej zanechal doma. V tomto případě, aby Policie ČR apelovala na správní orgán, který by mohl využít předběžné opatření zadržení ŘP. Chybí zde zákonná přímá pravomoc, aby policista měl větší zákonnou možnost ŘP odejmout, nebo alespoň aby zadal do systému zadržení ŘP bez odevzdání s tím, že zákaz řízení platí již od doby 1. výzvy policisty na místě. Na trhu existují společnosti, které zneužívají nedostatky v našich zákonech. Na webových stránkách a sociálních sítích existují společnosti, které nabízejí řidičům placené služby, za které jim poskytují rady, jak “obejít zákon“ např. viz na www.obhajobaridicu.cz - „*Jediná možná obrana před tímto nezákonným zadržením řidičského průkazu je ho při silniční kontrole nepředkládat, prostě jste ho zapomněli doma. Dostanete za to maximálně pár stovek pokutu bez trestných bodů, ale nedojde k jeho zadržení a tedy můžete do výsledku krve normálně jezdit. Pokud budete DrugWipe pozitivní, dotlačte Policii ČR, aby s Vámi jela na krev, protože jinak to je odmítačka.*“⁸⁶*

Proto výše uvedené případy je nezbytné, aby Česká republika přijala legislativní opatření, kdy bude navržena úprava legislativní změny zák. č. 361/2000 Sb., o silničním zákonu, konkrétně v ust. § 118b by se za odstavec 5 vložil nový odstavec 6, který by zněl:

„(6) Postup podle odstavců 1 až 5 lze uplatnit, i pokud policistovi řidič řidičský průkaz nevydal. Řidičský průkaz se v takovém případě považuje za zadržený. Tuto skutečnost policista zaznamená v potvrzení a oznámení podle odstavců 3 až 5. Řidičský průkaz se k oznámení nepřikládá a jeho držitel má povinnost jej do 5 pracovních dnů ode dne zadržení odevzdat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa spáchání přestupku.“

Dosavadní odstavec 6 se označuje jako odstavec 7.

⁸⁵ Ust. § 118 odst. 1,2 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁸⁶ Zdroj: www.obhajobaridicu.cz

V návaznosti na tuto skutečnost by se zpřísnil i postih za nevydání ŘP, viz tab. 10.

Sankce: jízda po neodevzdání ŘP policistovi by řidiči hrozila pokuta ve výši 2.500 - 5.000,- Kč na místě příkazem a zákaz řízení na 6 měsíců. Dále po rozhodnutí správního orgánu za odmítnutí se řidiče podrobit odevzdání ŘP do 5 pracovních dnů by byla sankce 25 – 100 tis. Kč a současně zákaz řízení, při prvním skutku 1-2,5 roku, při druhém a dalším skutku zákaz řízení v rozpětí 2-5 let a k tomu 6 trestných bodů. Neposlední řadě, je potřeba vytvořit kolonku, v které by bylo zaznamenáno, že výše uvedený řidič neměl ŘP u sebe a vztahují se na něj povinnosti, které jsou nově navrhované, s odkazem na již používaném formulaři viz. Příloha II.

Tab. 5: Návrh změny zákona č. 361/2000 Sb.,⁸⁷

Zák. č. 361/2000 Sb.,	právní úprava	
§ 118b odst. 1	Policista je oprávněn z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz. Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, u zahraničních řidičů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.	Policista je oprávněn z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz. Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, u zahraničních řidičů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Informaci o odebrání ŘP policista ihned zapíše do systému PČR.
§ 118b odst. 2	Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.	Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo do doby, než mu bude ŘP navrácen.
§ 118b odst. 6	Vzor a náležitosti potvrzení o zadržení řidičského průkazu stanoví prováděcí právní předpis.	Postup podle odstavců 1 až 5 lze uplatnit, i pokud policistovi řidič řidičský průkaz nevydal. Řidičský průkaz se v takovém případě považuje za

⁸⁷ Vlastní zdroj

			zadržený. Tuto skutečnost policista zaznamená v potvrzení a oznámení podle odstavců 3 až 5. Řidičský průkaz se k oznámení nepřikládá a jeho držitel má povinnost jej do 5 pracovních dnů ode dne zadržení odevzdat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa spáchání přestupku.
§ 118b odst. 6		-	Vzor a náležitosti potvrzení o zadržení řidičského průkazu stanoví prováděcí právní předpis.
§ 125c, odst. 5 písm. d)	Za přestupek se uloží pokuta	d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,	d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,
§ 125c, odst. 5 písm. h)	Za přestupek se uloží pokuta	-	h) od 25 000 Kč do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. e) bodu 2. Zákaz řízení od 1 do 2,5 let, při opakování přestupku podle tohoto zákona od 2 do 5 let.
§ 125c, odst. 7, písm. d)	Příkazem na místě lze uložit pokutu do	-	h) od 2.500 Kč do 5.000 Kč na místě příkazem a zákaz řízení na 6 měsíců
§ 125c, odst. 8		Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě.	Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě, vyjma zadržení ŘP policistou dle ust. § 118b, kdy řidič ŘP na místě neodevzdá.

Dále by bylo potřeba zabezpečit administrativní propojení systému Policie ČR se správními orgány (pokud by se nevrátila činnost správního orgánu zpět na DI Policii ČR) ohledně neodevzdání ŘP přestupcem na místě, informaci o zabrání v jízdě řidiči.

7.3 Činnost dopravní policie během krizového stavu

Po vyhlášení krizového stavu na území ČR, se dopravní policie řídí, dle stávajících právních předpisů a nařízení vlády, které specifikuje konkrétní práva a povinnosti občanů. Dopravní policie tedy byla postavena do nelehké situace, s kterou se ještě nesešla od svého jejího vzniku a nejen ona, ale resp. celá Policie ČR.

Na našem území byl vládou ČR vyhlášen nouzový stav dne 12. března a to: „*podle čl. 5 a 6 odst. 2 ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, nouzový stav vyhlášený usnesením vlády ze dne 12. března 2020 č. 194 o vyhlášení nouzového stavu pro území České republiky z důvodu ohrožení zdraví v souvislosti s prokázáním výskytu koronaviru (označovaný jako SARS CoV-2) na území České republiky na dobu od 14.00 hodin dne 12. března 2020 na dobu 30 dnů, které bylo vyhlášeno pod č. 69/2020 Sb., a to na základě souhlasu Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky.*“⁸⁸

Zde by autor práce uvedl několik úkolů dopravní policie, které musela plnit v době nouzového stavu a v rámci těchto opatření s dalšími útvary policie. Jako velmi důležitou je pro Policii ČR zajišťování úkolů vyplývajících z usnesení vlády v podobě režimových opatření. Těmito opatřeními byly zejména kontroly na státní hranici, kdy na všech určených hraničních přechodech se všemi okolními státy, byly zavedeny hraniční kontroly z důvodu pohybu osob a vozidel. Z hlediska dopravy policisté zajistili také řádné dopravní značení, kdy kontrolují oprávněnost přejezdu z ČR a rovněž vstupy na území republiky. Jelikož personální obsazení Policie ČR, bylo nedostačující, tak došlo k rozhodnutí vlády ČR usnesením ze dne 15. března 2020 č. 212, nařízením vlády o povolání vojáků v činné službě a příslušníků Celní správy České republiky k plnění úkolů Policie České republiky v souvislosti s epidemií viru SARS-CoV-2.

Dále se podílela dopravní policie na kontrole dodržování krizových opatření návazných na vyhlášení nouzového stavu, zda-li občané ČR dodržovali všechna vydaná vládní nařízení i opatření Ministerstva zdravotnictví (dále jen „MZ“). Zpravidla se jednalo o pohyb osob na veřejnosti bez ochranných prostředků obličeje, či porušení karantény nebo shlukování se na veřejných místech, dále kontrola objektů tj. restaurací, obchodů, ubytovacích zařízení atd. Na těchto krizových, preventivních opatřeních se podílí dopravní policie

společně se všemi složkami státu s cílem eliminovat dopady šíření epidemie COVID – 19 a chránit tak život a zdraví obyvatel.

I přes vyhlášený nouzový stav a plnění úkolů s ním souvisejících, dohlíží dopravní policisté ve všech krajích na bezpečnost a plynulost v silničním provozu. Dopravní policisté zaznamenali, že někteří řidiči využívají prázdnější silnice k porušování předpisů, zejména k překračování rychlosti, proto se právě na dodržování rychlosti jízdy zaměřují policisté ve větším rozsahu. Zde bude uveden příklad ze strany některých řidičů.

V době, kdy musí Policie ČR plnit řadu úkolů plynoucích z vyhlášení nouzového stavu, se naplno projevila neukázněnost některých našich řidičů. Místo toho, aby se chovali v silničním provozu ukázněně a přispívali tak ke zlepšení celkové situace, počínají si přesně obráceně. Toto jednání se týká především porušování rychlostních limitů.!! □ Nedodržování rychlosti patří dlouhodobě mezi jednu z nejzávažnějších příčin dopravních nehod. Svou neohledupností takoví lidé riskují nejen své životy, ale i životy jiných. Uvedená situace donutila policisty přistoupit k represivním opatřením, od začátku měsíce dubna jsou na silnicích prováděny ve zvýšené míře kontroly rychlosti vozidel.⁸⁹

⁸⁸ Usnesení Vlády ČR ze dne 12. března 2020 č. 194

⁸⁹ Policie ČR. In Facebook [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z WWW: <https://www.facebook.com/PolicieCZ/videos/150341349688961>

STATISTIKA ZA ROK 2017

Graf 1: Základní údaje o nehodách za rok 2017⁹⁰

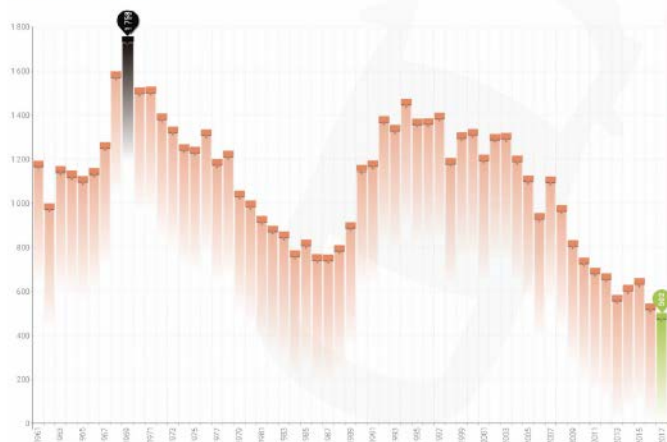
ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH



VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ OD ROKU 1961



USMRCENÉ OSOBY



POČET NEHOD

Počet nehod opět vzrostl, oproti roku 1961 byl zaznamenán nárůst o 189,7%. V roce 2017 každý den Policie ČR šetřila v průměru 284,44 nehod, jinými slovy byla dopravní nehoda šetřena každých 5,06 minuty.

Nehody a jejich následky: 1993 - 2017	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
1993	152 157	1 355	5 679	26 601
1994	156 242	1 473	6 222	29 590
1995	175 920	1 364	6 298	30 866
1996	201 697	1 385	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 532	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 090	1 222	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 889	24 776
2009	74 815	852	3 536	23 777
2010	75 822	753	2 823	21 616
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 580
2013	84 398	583	2 783	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	83 607	660	2 540	24 427
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 748

USMRCENÉ OSOBY

V roce 2017 byl zaznamenán nejnižší počet osob usmrcených následkem dopravních nehod v historii policejní statistiky. Přesto v průměru připadá na každý den 1,38 usmrcené osoby. Na pozemních komunikacích tedy vyhasí lidský život v průměru každých 17,45 hodin.

TĚŽCE ZRANĚNÉ OSOBY

Počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách je také nejnižší v historii. Oproti roku 2016 došlo k poklesu o 9,3 %. V průměru bylo denně těžce zraněno 6,4 osob.

LEHCE ZRANĚNÉ OSOBY

Počet lehce zraněných osob se mírně zvyšuje poslední čtyři roky. Nejvíce lehce zraněných osob při dopravních nehodách v období od roku 1961 bylo zaznamenáno v roce 1996.

⁹⁰ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
 ČESKO. Ministerstvo dopravy, [online]. MD © 2019 [cit. 2019-30-06]. Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok->

Graf 2: Nehody zaviněné řidiči OA za rok 2017⁹¹

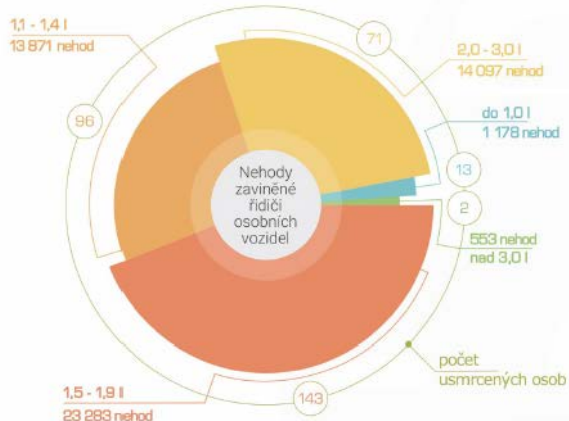
NEHODY ZAVINĚNÉ ŘIDIČI OSOBNÍCH VOZIDEL

52 982
325
1 430
16 873

813
-44
-138
100

ZAVINĚNO ŘIDIČEM OSOBNÍHO VOZIDLA

V roce 2017 nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči vozidel o objemu 1,5 – 1,9 l, tyto nehody byly také nejtragičtější. Z pohledu roku výroby zavinili nejčastěji nehodu řidiči vozidel vyrobených v období od roku 2005 do roku 2009. Nejtragičtější byly nehody zaviněné řidiči vozidel vyrobených v období od roku 2000 do roku 2004.



Osobní vozidla - objemová třída; 2017	počet nehod	%, %	rozdíl nehod	počet usmrcených	%, %	rozdíl usmrcených
do 1 l	1 178	2,2	149	13	4,0	-1
1,1 až 1,4 l	13 671	26,2	-379	96	29,5	-29
1,5 až 1,9 l	23 283	43,9	-20	143	44,0	-3
2,0 až 3,0 l	14 097	26,6	1 038	71	31,8	-6
nad 3,0 l	553	1,0	-26	2	0,6	-5
celkem OA	52 982	100,0	813	325	100,0	-44

51 %
65 %

ZAVINĚNO ŘIDIČEM OSOBNÍHO VOZIDLA

Řidiči osobních vozidel zavinili v roce 2017 více než polovinu všech dopravních nehod na pozemních komunikacích. Při těchto nehodách bylo usmrceno celkem 325 osob, což představuje 65 % všech fatálních následků.

NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD

- 8 472 řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- 6 600 nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- 5 651 nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- 4 762 nesprávné ovláčení nebo ovládnutí
- 3 616 nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!"
- 3 056 nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- 2 431 nevhodnutí řízení vozidla
- 1 795 nedání přednosti při odbočování vlevo
- 1 794 vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
- 1 738 jiný druh nesprávné jízdy

NEJTRAGIČTĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD

- 53 vjezd do protisměru
- 49 nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- 43 řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- 37 nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- 18 nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladů
- 16 nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"
- 16 nevhodnutí řízení vozidla
- 12 jiný druh nepřiměřené rychlosti
- 11 nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu
- 10 jiný druh nesprávné jízdy

PŘÍČINY NEHOD ZAVINĚNÝCH ŘIDIČI OSOBNÍCH VOZIDEL

Nejčastější příčinou nehod bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla. V řebříčku nejtragičtějších nehod se nevěnování se řízení umístilo na pomyslné třetí příčce. S pozorností při řízení vozidla souvisí i nejtragičtější příčina nehod zaviněných řidiči osobních vozidel, a to vjezd do protisměru, při kterém vyhaslo 53 lidských životů.



Graf 3: Nehody pod vlivem alkoholu za rok 2017⁹²

NEHODY POD VLIVEM ALKOHOLU

POD VLIVEM ALKOHOLU

	4 251	↓ -122
	48	↓ -4
	203	↓ -35
	1 750	↓ -97

VÝVOJ NEHOD POD VLIVEM ALKOHOLU

Z vývoje počtu nehod a následků dopravních nehod, kdy byl vinník pod vlivem alkoholu, je patrné, že v posledních letech dochází k poklesu u všech sledovaných ukazatelů. Počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu byl v roce 2017 nejnižší za posledních 30 let. Počet osob usmrcených při těchto nehodách byl nejnižší za posledních 5 let, počet osob těžce i lehce zraněných byl v roce 2017 nejnižší za posledních 36 let.

VÝVOJ NEHOD POD VLIVEM ALKOHOLU A JEJICH NÁSLEDKŮ



POD VLIVEM ALKOHOLU

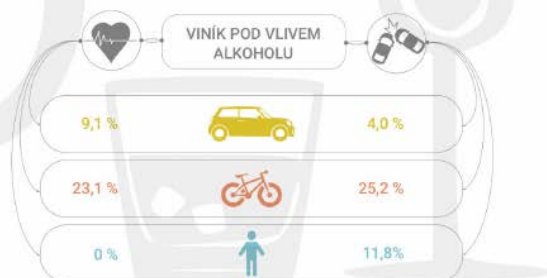
V roce 2017 bylo 4 251 dopravních nehod zaviněno pod vlivem alkoholu (oproti roku 2016 se jedná o pokles o 122 nehod). Při takto zaviněných nehodách zemřelo 48 osob, 203 osob bylo zraněno těžce a 1 750 bylo zraněno lehce.



ALKOHOL PODLE HODNOT

Nejvíce dopravních nehod způsobil vinník, kterému byla naměřena hodnota nad 1,5 promile (celkem 2 551 nehod, což je o 140 nehod méně než v roce 2016). Policie šetřila 3 215 nehod, kdy byl u vinníka zjištěn alkohol nad 1 promile. To představuje 75,6 % všech nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, 2017	počet nehod	+ / -	počet usmrcených	+ / -
Alkohol u vinníka do 0,24‰	187	5	3	-2
Alkohol u vinníka 0,24 až 0,5‰	290	-13	3	-1
Alkohol u vinníka 0,6 až 0,8‰	295	-35	0	-8
Alkohol u vinníka 0,8 až 1,0‰	198	-16	5	6
Alkohol u vinníka 1,0 až 1,5‰	664	38	13	6
Alkohol u vinníka 1,5‰ a více	2 551	-140	23	-5
Alkohol a drogy	66	7	1	1
Alkohol celkem	4 251	-122	48	-4
Drogy celkem	231	-20	4	-6



VINNÍK POD VLIVEM ALKOHOLU

Řidiči motorových vozidel způsobili 3 463 nehod pod vlivem alkoholu, to představuje 4 % jimi zaviněných nehod a 9,1 % osob usmrcených při nehodách z jejich viny. Řidiči nemotorových vozidel (např. cyklisté) zavinili pod vlivem 25,2 % zaviněných nehod (a při těchto nehodách bylo 23,1 % osob usmrceno). Chodci způsobili pod vlivem alkoholu 11,8 % jimi zaviněných nehod.

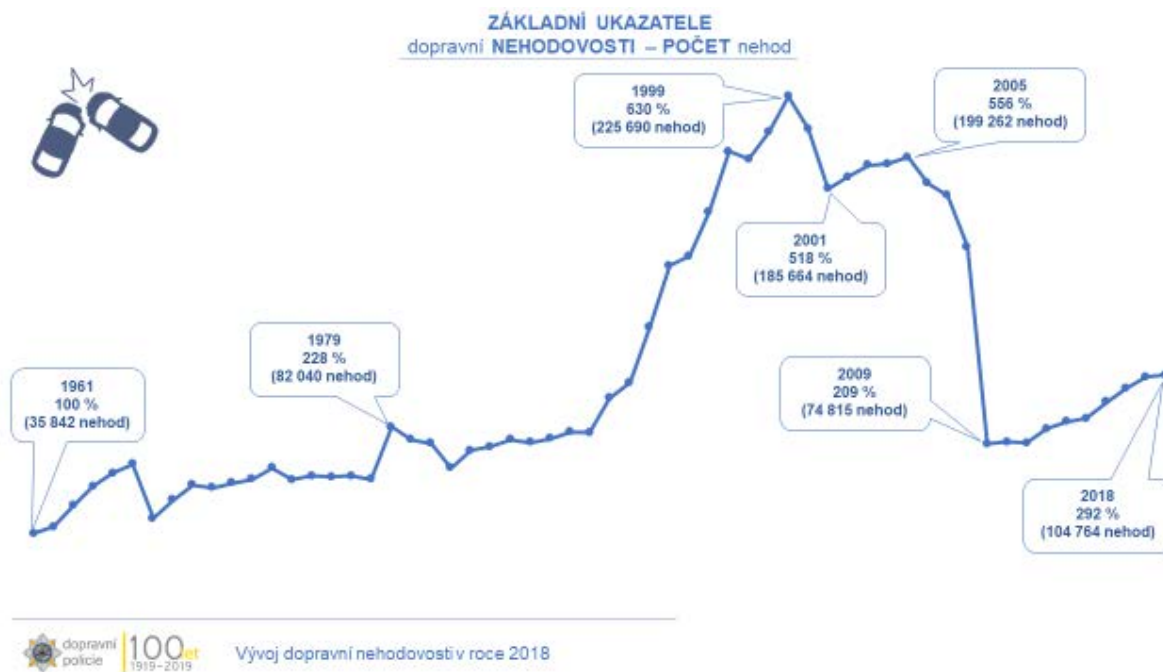
STATISTIKA ZA ROK 2018

Graf 4: Základní ukazatele dopravní nehodovosti za rok 2018⁹³

ZÁKLADNÍ UKAZATELE dopravní NEHODOVOSTI v roce 2018				
	104 764	↑	943	0,9 %
	565	↑	63	12,5 %
	2 465	↑	126	5,4 %
	25 215	↑	475	1,9 %
	6 547,9 mil.	↑	231,6 mil.	3,7 %

 dopravní policie | 100^{let} 1919-2019 | Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

⁹³ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>



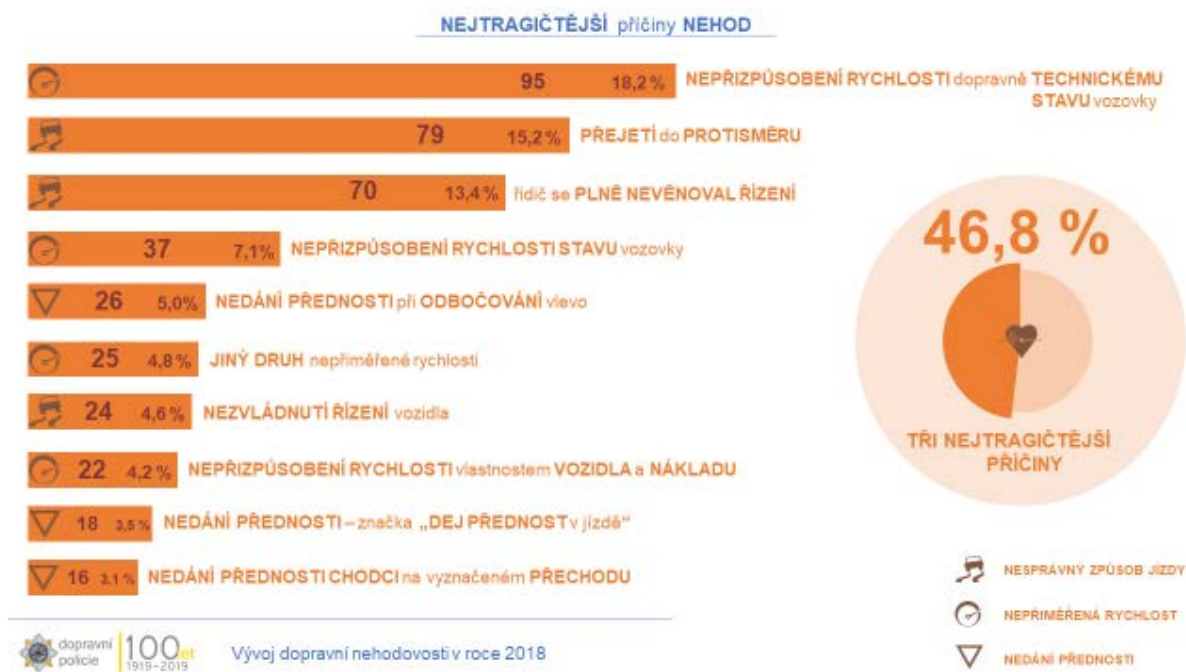
Graf 5: Faktory ovlivňující vývoj dopravní nehodovosti za rok 2018⁹⁴



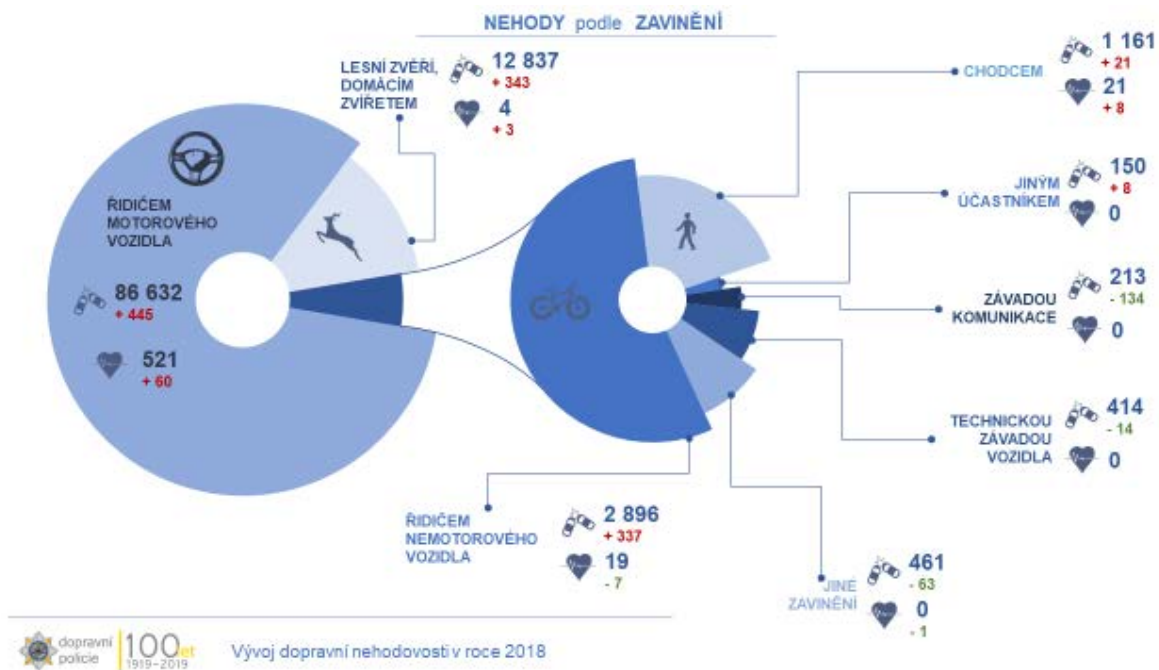
⁹⁴ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>



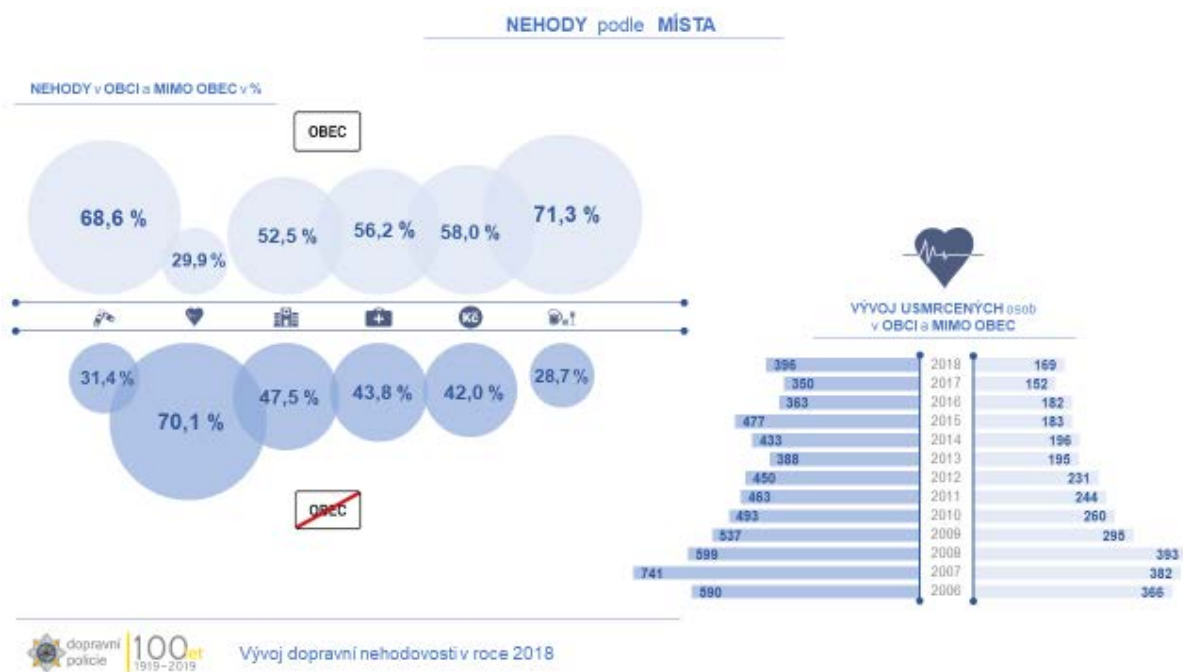
Graf 6: Nejtragičtější příčiny nehod za rok 2018⁹⁵



⁹⁵ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

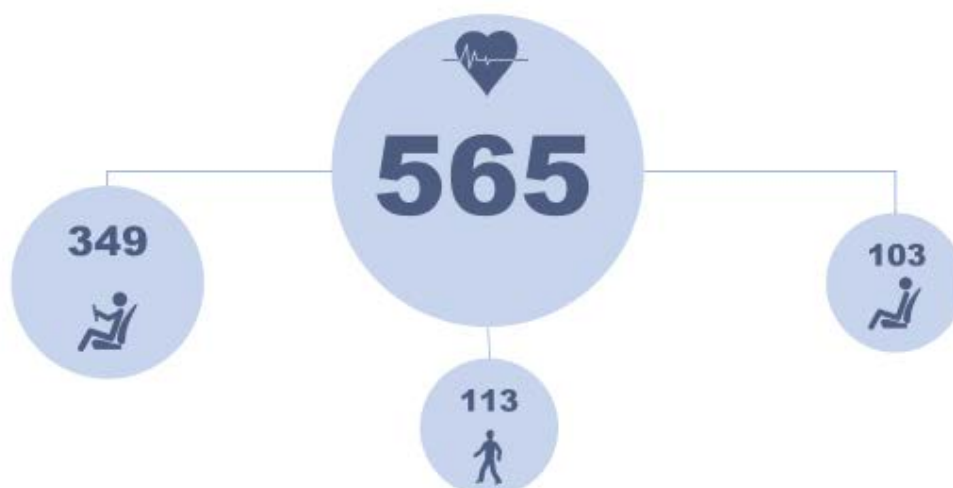


Graf 7: Nehody podle místa za rok 2018⁹⁶



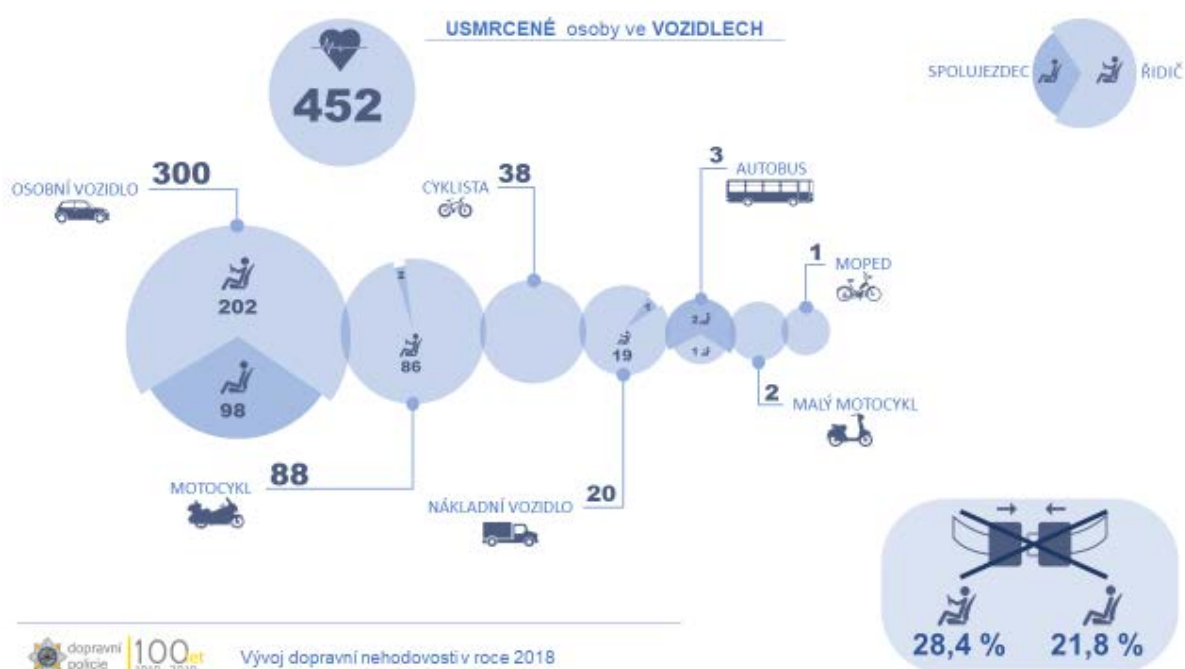
⁹⁶ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

USMRCENÉ osoby



dopravní policie 100 let 1919-2019 Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

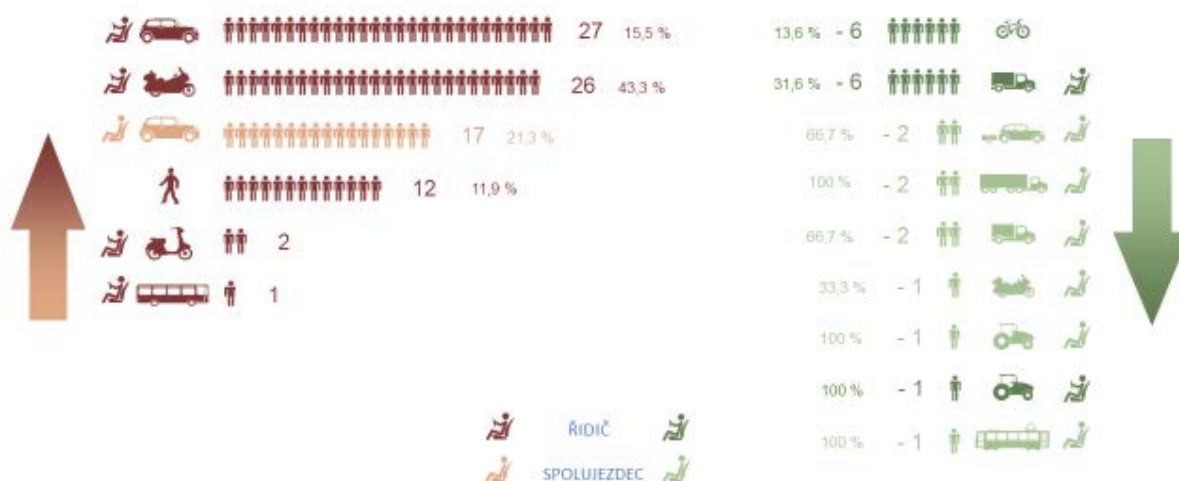
Graf 8: Nárůsty a poklesy usmrcených osob za rok 2018⁹⁷



dopravní policie 100 let 1919-2019 Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

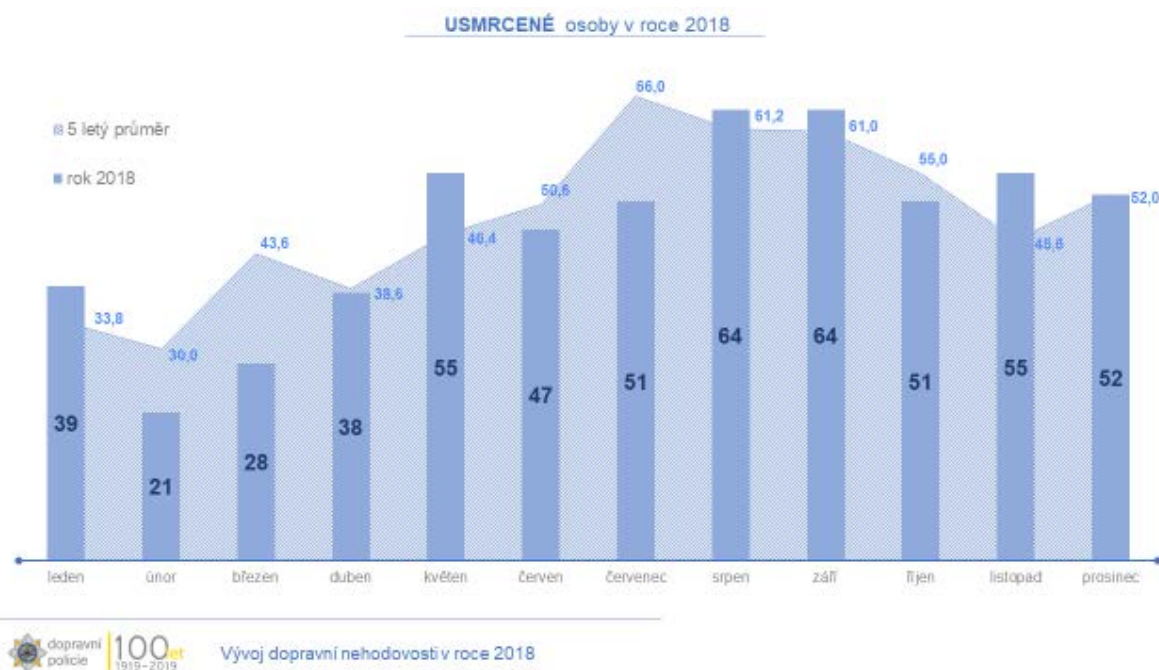
⁹⁷ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

NÁRÚSTY a POKLESY
USMRCENÝCH osob v roce 2018



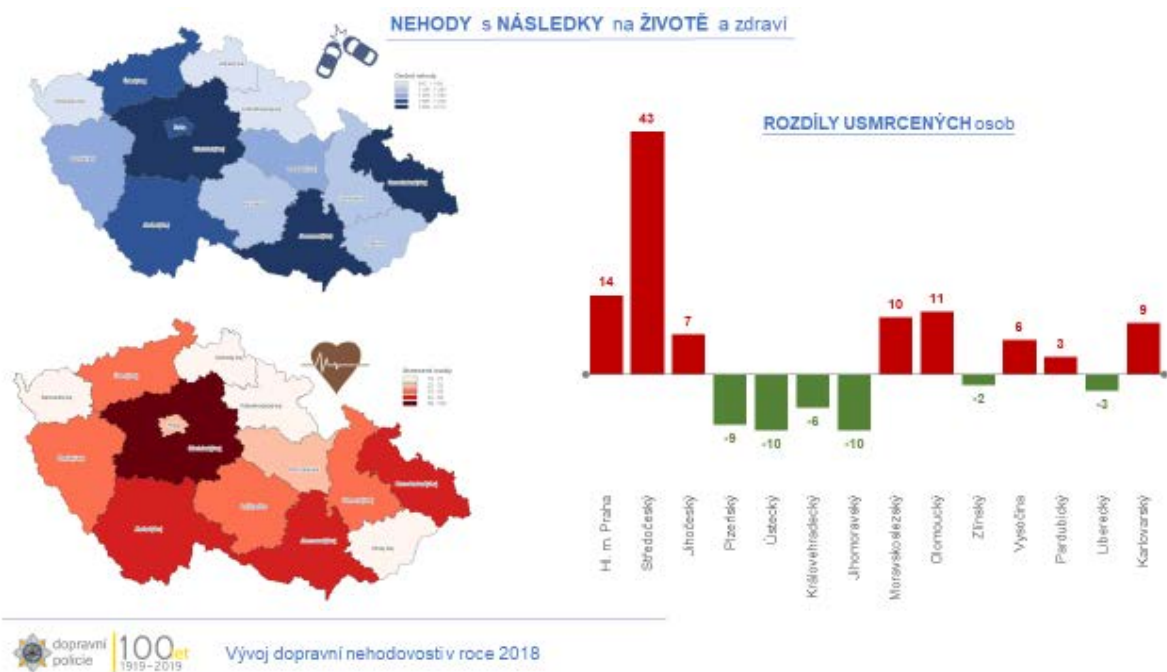
dopravní policie 100^{let} 1919-2019 Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

Graf 9: Usmrcené osoby za rok 2018⁹⁸



dopravní policie 100^{let} 1919-2019 Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

⁹⁸ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>



Graf 10: Nehody pod vlivem alkoholu a drog za rok 2018⁹⁹

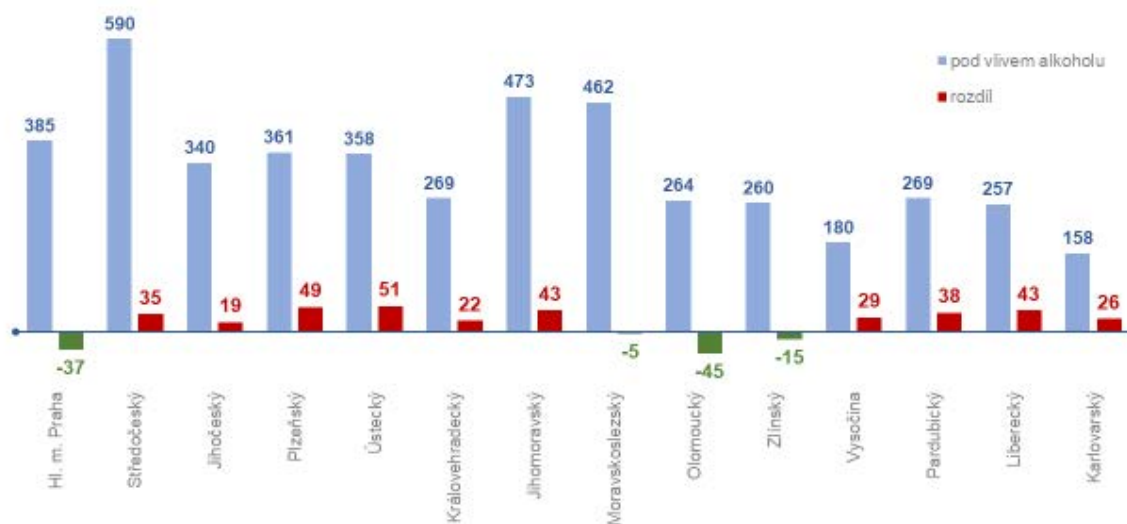
NEHODY pod vlivem ALKOHOLU a DROG

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2017
Alkohol u viníka do 0,24‰	194	7	4	1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	311	21	3	0
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	276	-19	1	1
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	234	36	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	739	75	12	-1
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 818	267	33	10
Alkohol a drogy	54	-12	4	3
Alkohol celkem	4 626	375	62	14
Drogy celkem	260	29	14	10

dopravní policie 100^{let} 1919-2019 Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

⁹⁹ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

NEHODY pod vlivem ALKOHOLU - KRAJE



Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

Obr. 1: Činnost Policie ČR nad dodržováním BESIP pro rok 2019¹⁰⁰

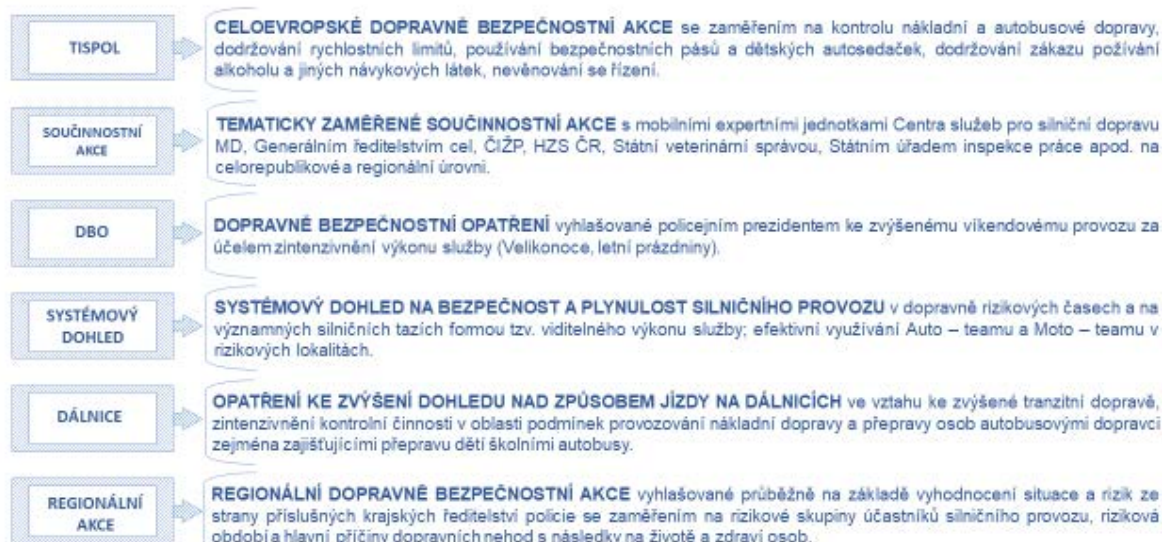
MOŽNOSTI ovlivňování BESIP ze strany POLICIE ČR



Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

¹⁰⁰ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

OPATŘENÍ POLICIE ČR pro rok 2019



Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

Obr. 2: Činnost dopravního inženýrství pro rok 2019¹⁰¹

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ úseky POLICIE ČR



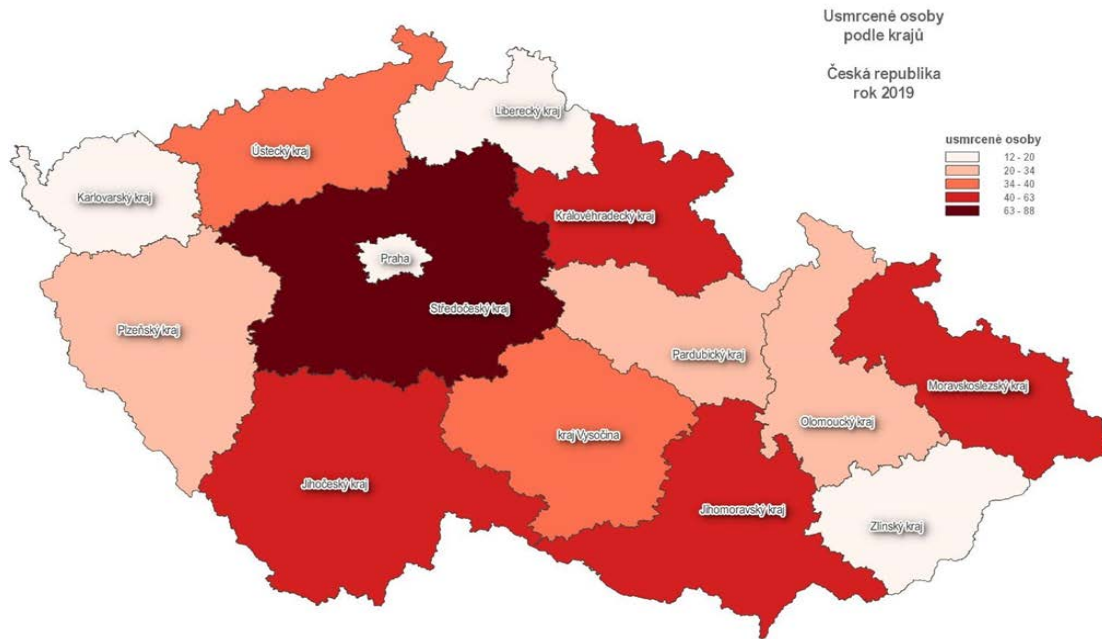
Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018

¹⁰¹ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

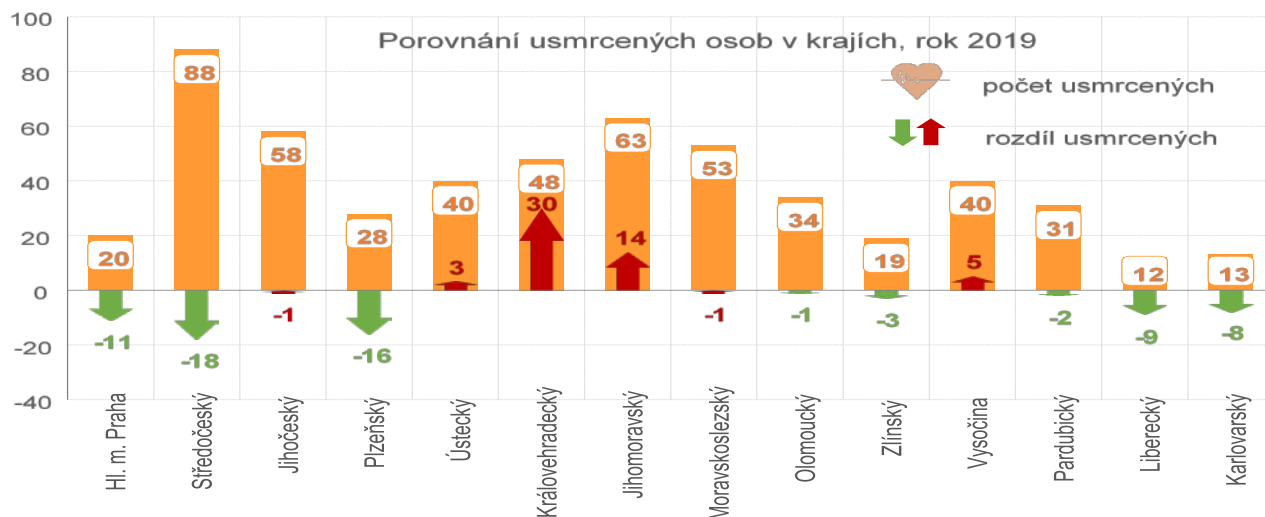
STATISTIKA ZA ROK 2019

V roce 2019 Policie České republiky šetřila 107 572 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 547 osob usmrceno, 2 110 osob zraněno těžce a 23 935 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 838,6 milionů Kč.

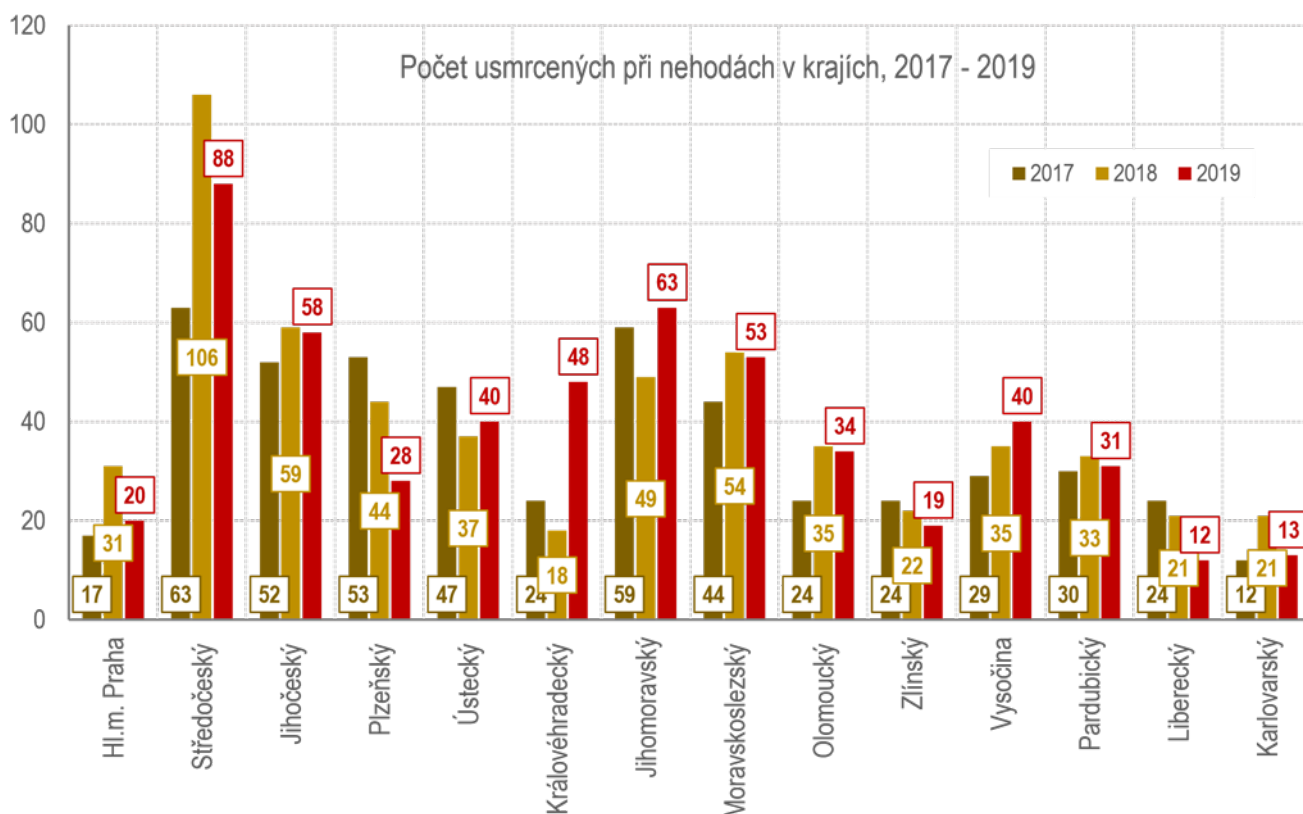
Graf 11: Porovnání usmrcených v krajích za rok 2019¹⁰²



¹⁰² ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.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-2019/Prestupky_pololeti2019.pdf.aspx



Graf 12: Porovnání usmrcených v krajích za roky 2017-2019¹⁰³



¹⁰³ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Tab. 6: Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2019¹⁰⁴

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2019 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (67,7 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 207 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 15 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 188 osob (tj. 37 % osob usmrčených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrceno osob	podíl na celkovém počtu usmrčených	rozdíl usmrčených oproti roku 2018
nepřiměřená rychlost	12 933	15,0	188	37,0	-26
nesprávné předjíždění	1 439	1,7	31	6,1	14
nedání přednosti	13 501	15,6	82	16,1	-2
nesprávný způsob jízdy	58 440	67,7	207	40,7	1

Tab. 7: Nejčtenější příčiny dopravních nehod za rok 2019¹⁰⁵

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2019 nevěnování se řízení vozidla (20,4 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,6 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), jiný druh nesprávné jízdy (10,4 % z celkového počtu těchto nehod) a další.

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	17 623
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 155
3.	jiný druh nesprávné jízdy	8 945
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 231
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 627
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 826
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 765
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 049
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 770
10.	přejetí do protisměru	2 575

¹⁰⁴ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

¹⁰⁵ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Tab. 8: Nejtragičtější příčiny dopravních nehod za rok 2019¹⁰⁶

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (95 usmrcených, tj. 18,7 % usmrcených osob při nehodách zaviněných řidiči motorového vozidla) a vjetí do protisměru (81 usmrcených osob, tj. 15,9 %). Následuje nevěnování se řízení vozidla (60 usmrcených osob, tj. 11,8 %) a další.

Pořadí	Nejtragičtější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet usmrcených
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	95
2.	přejetí do protisměru	81
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	60
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	34
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	27
6.	nezvládnutí řízení vozidla	24
7.	jiný druh nesprávné jízdy	20
8.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	20
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	18
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou " STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	18

¹⁰⁶ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Tab. 9: Příčiny dopravních nehod zaviněné pod vlivem alkoholu za rok 2019¹⁰⁷

U 4 627 nehod (nárůst o 1 nehodu) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 53 osob (tj. o 9 osob méně než v roce 2018). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 269 dopravních nehod. V 59 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2018	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2018
Alkohol u viníka do 0,24‰	155	-39	5	1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	325	14	2	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	286	10	1	0
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	209	-25	1	-4
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	670	-69	8	-4
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 923	105	30	-3
Alkohol a drogy	59	5	6	2
Alkohol celkem	4 627	1	53	-9
Drogy celkem	269	9	9	-5

Tab. 10: Příčiny dopravních nehod v krajích za rok 2019¹⁰⁸

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2019 na území hl. m. Prahy (21 458 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (88 usmrcených osob).

V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2018 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod ve Středočeském kraji (o 1 148 nehod, tj. o 7,7 %) a v Moravskoslezském kraji (o 545 nehod, tj. o 5,6 %). Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Královéhradeckém kraji (o 30 osob, tj. o 166,7 %).

Nejvýraznější pokles počtu usmrcených byl zachycen ve Středočeském kraji (o 18), Plzeňském kraji (o 16 usmrcených osob) a hl. m. Praze (o 11 usmrcených).

¹⁰⁷ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

¹⁰⁸ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Nehody a následky v krajích; 2019	počet nehod	usmrceno osob	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda v tis. Kč
Hlavní město Praha	21 458	20	114	1 958	1 573 482
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>94,25</i>	<i>64,52</i>	<i>62,64</i>	<i>90,44</i>	<i>96,70</i>
Středočeský kraj	16 014	88	350	3 295	1 146 482
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>107,72</i>	<i>83,02</i>	<i>86,85</i>	<i>98,59</i>	<i>113,54</i>
Jihočeský kraj	4 495	58	239	1 931	329 082
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>103,10</i>	<i>98,31</i>	<i>93,36</i>	<i>98,17</i>	<i>91,39</i>
Plzeňský kraj	4 091	28	101	1 626	247 380
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>111,38</i>	<i>63,64</i>	<i>108,60</i>	<i>93,99</i>	<i>99,70</i>
Ústecký kraj	11 292	40	203	1 823	582 552
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>104,36</i>	<i>108,11</i>	<i>109,14</i>	<i>94,70</i>	<i>110,99</i>
Královéhradecký kraj	5 191	48	141	1 202	342 197
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>102,31</i>	<i>266,67</i>	<i>80,11</i>	<i>90,17</i>	<i>108,46</i>
Jihomoravský kraj	8 141	63	226	2 772	517 357
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>105,88</i>	<i>128,57</i>	<i>69,33</i>	<i>99,86</i>	<i>104,50</i>
Moravskoslezský kraj	10 250	53	150	2 218	535 562
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>105,62</i>	<i>98,15</i>	<i>69,44</i>	<i>100,14</i>	<i>103,26</i>
Olomoucký kraj	5 508	34	103	1 382	344 066
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>104,89</i>	<i>97,14</i>	<i>110,75</i>	<i>93,00</i>	<i>115,82</i>
Zlínský kraj	4 592	19	120	1 381	253 090
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>108,61</i>	<i>86,36</i>	<i>98,36</i>	<i>99,93</i>	<i>116,35</i>
Vysočina	4 810	40	104	1 270	345 502
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>108,14</i>	<i>114,29</i>	<i>89,66</i>	<i>83,99</i>	<i>108,75</i>
Pardubický kraj	4 358	31	123	1 386	243 508
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>100,23</i>	<i>93,94</i>	<i>86,62</i>	<i>90,18</i>	<i>96,85</i>
Liberecký kraj	4 752	12	76	1 140	247 487
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>104,26</i>	<i>57,14</i>	<i>80,85</i>	<i>91,27</i>	<i>112,25</i>
Karlovarský kraj	2 620	13	60	551	130 843
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>88,01</i>	<i>61,90</i>	<i>100,00</i>	<i>92,45</i>	<i>90,54</i>
Česká republika	107 572	547	2110	23 935	6 838 597
<i>Index - rok 2018=100 %</i>	<i>102,68</i>	<i>96,81</i>	<i>85,60</i>	<i>94,92</i>	<i>104,44</i>

Tab. 11: Příčiny dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog v krajích za rok 2019¹⁰⁹

Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se v roce 2019 stalo na území Středočeského kraje (578 nehod), Jihomoravského kraje (457 nehod) a Moravskoslezského kraje (431 nehod). Drogy se u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla prokázaly především ve Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském kraji.

Alkohol a drogy u viníka - dle kraje	celkem nehod	"Euroformuláře"	celkem šetřeno událostí	z toho alkohol	tj. %	z toho drogy	tj. %
Hl. m. Praha	21 458	1 363	22 821	375	1,64	23	0,10
Středočeský	16 014	4 952	20 966	578	2,76	34	0,16
Jihočeský	4 495	3 517	8 012	386	4,82	15	0,19
Plzeňský	4 091	5 259	9 350	323	3,45	21	0,22
Ústecký	11 292	728	12 020	354	2,95	18	0,15
Královéhradecký	5 191	1 137	6 328	231	3,65	16	0,25
Jihomoravský	8 141	5 065	13 206	457	3,46	32	0,24
Moravskoslezský	10 250	3 068	13 318	431	3,24	29	0,22
Olomoucký	5 508	2 262	7 770	288	3,71	7	0,09
Zlínský	4 592	1 278	5 870	238	4,05	12	0,20
Vysočina	4 810	2 985	7 795	160	2,05	6	0,08
Pardubický	4 358	1 486	5 844	244	4,18	16	0,27
Liberecký	4 752	1 746	6 498	220	3,39	25	0,38
Karlovarský	2 620	610	3 230	185	5,73	13	0,40
CELKEM	107 572	35 456	143 028	4 470	3,13	267	0,19

¹⁰⁹ ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW:<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Tab. 12: Přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů 2019¹¹⁰

Souhrn nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů. Jednotlivé přestupky nebo trestné činy jsou sestupně seřazeny podle četnosti evidence ve sledovaném období a očíslovány od 1 do 10. Grafické znázornění tohoto souhrnu uvádí tab.12.

Jednání	Body	Počet	Průměrně na den
1 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	122027	334
2 při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	62977	173
3 porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	60905	167
4 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	35277	97
5 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	29690	81
6 při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	14379	39
při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn	5	9051	25
7 "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	3	8519	23
8 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	7	7523	21
9 ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	6623	18
10 řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem ostatní		32979	90

¹¹⁰ ČESKO. Ministerstvo dopravy,[online]. MD © 2019 [cit. 2019-30-06]. Dostupné z WWW: https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2019/Prestupky_pololeti2019.pdf.aspx

ZÁVĚR

Cílem práce bylo poukázat na nejrizikovější a nejčastější přestupky, které je třeba neustále sledovat, vyhodnocovat a činit účinná opatření, neboť se přestupci neustále snaží vyvléci z osobní odpovědnosti. Na základě kazuistik a existující judikatury bylo prokázáno, že je třeba neustále zdokonalovat bodový systém a výše pokut jakožto odezvu represivních činností. Navrhované změny by zajisté byly velkým přínosem na prevenci. Autor předpokládá, že tato práce nebude přínosem nejen pro něj samotného, ale i pro ostatní čtenáře či dokonce další uchazeče o službu u dopravní policie.

V této práci byla vysvětlena stěžejní část a to činnost dopravní policie v bezpečnostním systému státu, kdy poznatky získané službou byly popsány a vysvětleny. V tomto shrnutí se tedy potvrdil cíl práce a to potřeba navýšit potřebný počet policistů, především policistů na oddělení dopravních nehod, jak na území hl. města Prahy, tak i v dalších krajích. Nicméně pro další udržitelnost chodu dopravní policie je dobré navýšit tyto stavy i u odděleních jako jsou dálniční a silniční dohled.

Z výše uvedených statistik vyplynulo, že za rok 2018 na našich silnicích zemřelo 565 osob, což zrovna není malé číslo, oproti roku 2017, kdy tento rok vykázal nejnižší počet osob usmrcených následkem dopravní nehody v historii policejní statistiky a to v počtu 502 osob. Místa s největší nehodovostí jsou od roku 2017 kraj Středočeský a hl.m.Praha. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod je „nevěnování se plně řízení, rychlost, přejetí do protisměru, a v neposlední řadě zmínit také alkohol a drogy za volantem, především pak alkohol nad 1 promile“. Dané opatření, které stanovila dopravní policie pro rok 2019, se snížila dopravní nehodovost, především se zmenšila úmrtnost na silnicích na 547 osob, tedy meziročně došlo poklesu o 18 usmrcených. Z tohoto pohledu, každý lidský život, který není zmařen, tak zde vyvstává to, že prevence s represí jsou účelné. Dle strategie dopravní policie je potřeba s tímto číslem udělat takové kroky, které byly vytýčeny na rok 2019, aby došlo určitému poklesu těchto usmrcených osob a i nadále aby tato čísla snižována. Těmito opatřeními pro rok 2019, které byly stanoveny dopravní policií, byly správné a těmito trendy doufejme, že dopravní policie bude pokračovat i nadále.

Nárůst dopravních nehod v posledním období začal narůstat a tyto oddělení mohou předcházet svojí činností k dalšímu vývoji dopravní nehod, dá se říci svojí repserí, tak i prevencí. V současné době obsazování tabulkových míst na odděleních dopravních nehod je velmi složitá, jelikož tuto práci nikdo nechce vykonávat, z důvodu její obtížnosti. Dalším závažným problémem je obměna vozového parku, především jak na skupinách dopravních nehod, tak i na silničním dohledu, ikdyž v posledních obdobích, se tato situace mírně zlepšuje.

V neposlední řadě jde o stále zvyšující se byrokratickou zátěž, kdy by mohli mnozí policisté během výkonu služby vykonávat činnost smysluplněji. Je také v neposlední řadě nutné zmínit legislativní systém, kdy je zapotřebí systém BESIP změnit a dát více pravomocí dopravním policistům, jelikož spoustu případů dopravních přestupků končí na magistrátech zmiňovaných měst a tyto jsou zahlceny správní činností.

Na závěr je třeba poukázat na podstatu věci a to skutečnost, že je stále třeba hledat nové prostředky a metody na zlepšení stavu BESIPu a činnosti dopravní policie, resp. Policie ČR jako takové, kdy počátek tohoto snažení se musí odrážet v každém jednotlivci v to pro neustálou snahu nápravy, vylepšování, zdokonalování a nebýt spokojen se stavem, který momentálně převládá, což opět souvisí s lidským faktorem. I autor práce, jakožto dopravní policista se s tímto ztotožňuje a bude doufat, že až bude vytvořena statistika za rok 2020, že toto číslo rapidně klesne.

Tedy bude se dařit co nejvíce eliminovat dopravní nehody, kde dochází ke smrtelným dopravním nehodám, jelikož lidský život je nenahraditelný. Na základě objektivního zjištění relevantních informací a zjištěného zkoumání této bakalářské práce můžeme učinit závěr, že dopravní policie je schopná plnit v současné době společností očekávanou roli v bezpečnostním systému ČR, ale pouze při účinné spolupráci všech subjektů, které se na tomto segmentu činnosti společnosti podílejí. Autor tedy bude doufat, že i revize bodového systému, který byl navržen Ministerstvem dopravy viz. Příloha I., tak i z pohledu autora, které nastínil v této práci, bude plnit svůj účel a navržené změny přispějí k úspěšnému zklidnění, již tak hektické situace v silničního provozu. Neposlední řadě je třeba cílit na prevenci, aby účelně plnila své účely.

Navýšení stran bylo z důvodu mimořádné situace, která nastala jak na území ČR, tak celosvětově a v celé historii Československa, či České republiky v novodobé historii. Proto autor práce toto považoval nutné zmínit. Z tohoto důvodu došlo k navýšení stránek, než bylo

požadováno. Na základě výše popsané bakalářské práce autor zastává názor, že cíl práce byl naplněn.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knihy

1. Bezpečnostní strategie České republiky. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5.
2. FELCAN, Miroslav, Zdeněk KOPECKÝ a Kamil PAVLÍČEK. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0.
3. HORÁK, R. etc. Průvodce krizovým řízením pro veřejnou správu. 1.vyd. Praha: LINDE, 2004. ISBN 80-7201-471-4
4. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-365-0
5. HORZINKOVÁ, Eva a Zdeněk FIALA. *Správní právo hmotné: obecná část*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-353-7
6. KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006. ISBN 8086477-32-0.
7. MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.
8. MASTNÝ Václav, Cyril SVOBODA a Jiří VÍŠEK. *Aktuální výzvy ve světle globálního bezpečnostního prostředí*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-479-3.
9. *Obranná strategie České republiky: The defence strategy of the Czech Republic*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - VHÚ Praha, 2017. ISBN 978-80-7278-702-9.
10. PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-86477-24-x.
11. *Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-0664-9.

12. Příbyl, Miloslav. Technické prostředky používané službou dopravní policie. 1. vyd. Brno: MV ČR, 2000
13. Bezpečnostní strategie České republiky. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5.
14. Bezpečnostní strategie České republiky. PRAHA: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. ISBN 978-80-7441-005-5.

Elektronické zdroje

1. <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>
2. [sluzby-dopravni-policie.aspx](https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx)
3. Policie ČR. In Facebook [online]. [cit. 2020-05-04]. Dostupné z WWW: <https://www.facebook.com/PolicieCZ/videos/150341349688961>
4. ČESKO. Policie České republiky, Ředitelství služby dopravní policie [online]. PČR, ŘSDP © 2020 [cit. 2020-01-01]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx> ČESKO.
5. Ministerstvo dopravy,[online]. MD © 2019 [cit. 2019-30-06]. Dostupné z WWW: https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2019/Prestupky_pololeti2019.pdf.aspx

Legislativní dokumenty

1. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR, ve znění ústavního zákona č. 300/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
2. Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti ČR, ve znění ústavního zákona č. 300/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
3. Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
4. Zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.
5. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.
6. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů.
7. Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

8. Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád
10. Usnesení vlády ČR ze dne 12. března 2020 č. 194

Ostatní zdroje

1. Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravní nehod.
2. čl. 1 Závazného pokynu Policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
3. Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu: odbor bezpečnostní politiky a prevence kriminality. MV ČR. PRAHA, 2016.
4. SOUČEK, Vladimír, Eva STAŇOVÁ, Martin LINHART a kolektiv. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek: Krizové řízení*. Odbor bezpečnostní politiky MV ČR. PRAHA, 2005.
5. Základní učební dokument typu A. 1.vyd. Brno: MV ČR, 2015, s. 97.

SEZNAM ZKRATEK

AČR – Armáda České republiky
BESIP - bezpečnost a plynulost silničního provozu
ČNB – Česká národní banka
ČSR - Československá republika
DI - dopravní inspektorát
DIÚ - dopravně inženýrský úsek
DO - Dálniční oddělení
EU – Evropská unie
IZS – Integrovaný záchranný systém
KŘP - krajské ředitelství policie
LOTUS NOTES - Informační systém zpracování a evidenci Dopravních nehod
NATO - organizaci Severoatlantické aliance
PČR – Policie České republiky
PP ČR – Policejní prezídium České republiky
ŘP – řidičský průkaz
SKPV - kriminální policie a vyšetřování
SKS - silniční kontrolní stanice
SNB - Sbor národní bezpečnosti
SNB – státní národní bezpečnost
VB - Veřejná bezpečnost

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Tab. 1: Grafické znázornění systému veřejné správy

Tab. 2: Subjekty veřejné správy

Tab. 3: Návrh změny trestního zákoníku

Tab. 4: Tabulka rychlosti při překročení rychlosti v obci

Tab. 5: Návrh změny zákona 361/2000 Sb.,

Tab. 6: Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2019

Tab. 7: Nejčtenější příčiny dopravních nehod za rok 2019

Tab. 8: Nejtragičtější příčiny dopravních nehod za rok 2019

Tab. 9: Příčiny dopravních nehod zaviněné pod vlivem alkoholu za rok 2019

Tab. 10: Příčiny dopravních nehod v krajích za rok 2019

Tab. 11: Příčiny dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog v krajích za rok 2019

Tab. 12: Přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů 2019

Graf 1: Základní statistické údaje o nehodách za rok 2017

Graf 2: Dopravní nehody zaviněné řidiči osobních vozidel 2017

Graf 3: Nehody pod vlivem alkoholu za rok 2017

Graf 4: Základní ukazatele dopravní nehodovosti za rok 2018

Graf 5: Faktory ovlivňující vývoj dopravní nehodovosti za rok 2018

Graf 6: Nejtragičtější příčiny nehod za rok 2018

Graf 7: Nehody podle místa za rok 2018

Graf 8: Nárůsty a poklesy usmrcených osob za rok 2018

Graf 9: Usmrcené osoby za rok 2018

Graf 10: Nehody pod vlivem alkoholu a drog za rok 2018

Graf 11: Porovnání usmrcených v krajích za rok 2019

Graf 12: Porovnání usmrcených v krajích za roky 2017-2019

Obr 1: Opatření Policie ČR pro rok 2019

Obr 2: Opatření Policie ČR- dopravně inženýrské úseky

PŘÍLOHY

I. Návrh změny bodového systému

Jak se mají změnit bodové postihy?						
Přestupek	Současná bloková pokuta (Kč)	Navržená bloková pokuta (Kč)	Současná pokuta ve správním řízení (Kč)	Navržená pokuta ve správním řízení (Kč)	Současné body	Navržené body
Řízení vozidla s více než jedním promile alkoholu v krvi / / odmítnutí zkoušky na alkohol	–	–	25 000–50 000	25 000–75 000	7	6
Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (pod jedním promile)	–	–	2500–20 000	5000–25 000	7	6
Překročení rychlosti o 50 km/h a více (o 40 km/h a více v obci)	–	5000	5000–10 000	5000–25 000	5	6
Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	do 2500	5000	2500–5000	5000–25 000	7	6
„Jízda na červenou“ – nezastavení na signál nebo pokyn „stůj“	do 2500	5000	2500–5000	5000–25 000	5	6
Držení telefonu při řízení	do 1000	2500	1500–2500	2500–10 000	2	2
Nepoužití bezpečnostního pásu	do 2000	1500	1500–2500	1500–5000	3	4
Nepoužití autosedačky nebo nepřipoutání dítěte	do 2000	1500	1500–2500	1500–5000	4	4
Řízení bez řidičského oprávnění (= motorista není držitelem řidičského oprávnění)	–	–	25 000–50 000	25 000–75 000	4	4
Řízení bez profesní způsobilosti	–	–	5000–10 000	5000–25 000	3	4
Řízení bez pravidelné lékařské prohlídky (důchodci a profesionálové)	–	–	5000–10 000	5000–25 000	–	–
Nehoda s ublížením na zdraví	–	–	25 000–50 000	25 000–75 000	7	6
Předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno	–	5000	5000–10 000	5000–25 000	7	6
Parkování na místě vyhrazeném pro invalidy	–	2500	5000–10 000	2500–10 000	–	–
Otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici	–	5000	5000–10 000	5000–25 000	7	6
Ohrožení chodce na přechodu	0–2500	2500	2500–5000	2500–10 000	5	6
Nedání přednosti v jízdě	0–2500	2500	2500–5000	2500–10 000	4	4
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez přílby	0–2000	1500	1500–2500	1500–5000	3	4
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	0–2000	–	1500–2500	5000–25 000	–	–
Nezastavení vozidla při dopravní nehodě (= jsem účastník nehody, od které ujeďu)	–	–	2500–5000	5000–25 000	7	4
Neohlášení dopravní nehody policistovi	–	2500	2500–5000	2500–10 000	–	–
Nedovolené opuštění místa dopravní nehody (tj. nesetrvání na místě, nevyčkal příjezdu policie)	–	–	2500–5000	5000–25 000	7	4
Jízda se zadrženým osvědčením o registraci vozidla (technickým průkazem)	–	–	10 000–20 000	25 000–75 000	–	–
Řízení vozidla bez registrační značky	–	–	5000–10 000	5000–25 000	–	–
Řízení vozidla se zakrytou či nečitelnou registrační značkou	–	–	5000–10 000	5000–25 000	–	–
Řízení technicky nezpůsobilého vozidla (z důvodu nebezpečné závady)	–	2500	5000–10 000	2500–10 000	5	4
Svěření řízení vozidla osobě, o níž provozovatel nezná údaje potřebné k určení její totožnosti	–	–	5000–10 000	5000–25 000	–	–
Špatné parkování	0–2000	0–1500	1500–2500	1500–5000	–	–
Zapomenuté doklady	0–2000	0–1500	1500–2500	1500–5000	–	–
„Nerozsvícená světla“ – porušení ustanovení o osvětlení vozidla	0–2000	0–1500	1500–2500	1500–5000	–	–

II. Potvrzení o zadržení ŘP

označení útvaru Policie České republiky		
POTVRZENÍ o zadržení řidičského průkazu		
Jméno:	Příjmení:	
Adresa pobytu:		
Datum narození:	Rodné číslo:	/
Jmenovanému byl zadržen		
řidičský průkaz číslo:	vydaný dne:	vydaný kým:
Důvod zadržení řidičského průkazu, včetně stručného popisu skutku, na jehož základě došlo k zadržení řidičského průkazu, s označením místa a času spáchání tohoto skutku:		
Poučení o důsledku zadržení řidičského průkazu podle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů: „Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.“		
Vyjádření držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Podpis držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Datum a podpis policisty:		

MV č. skl. 535