

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**KOMPARACE ČINNOSTI DOPRAVNÍHO
INSPEKTORÁTU PČR TŘEBÍČ PŘED A PO
NOVELIZACI ZÁKONA Č. 361/2000 SB.**

Autor práce: Stanislav Číž, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Stanislav Číž, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Comparison of Activities of the Traffic Inspectorate of the Police of the Czech Republic in Třebíč before and after Novelization of Act No. 361/2000

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

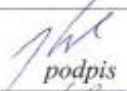
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): prosinec 2024

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit dopad novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, na činnost Dopravního inspektorátu PČR Třebíč a identifikovat změny v přístupu k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Prvním vedlejším cílem práce je zhodnotit činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před novelizací, se zaměřením na výkon kontrol, prevenci a řešení dopravních přestupků. Druhým vedlejším cílem je porovnat statistiky dopravních nehod, přestupků a represivních opatření před a po změnách zákona. Třetím vedlejším cílem je stanovit doporučení ke zlepšení praxe dopravního inspektorátu v souvislosti s legislativními změnami.

Student: Stanislav Číž, DiS.	13.12.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.	6.1.2025 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	27.1.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	28.1.2025 datum	 podpis
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	3.2.2025 datum	 podpis



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 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.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Milanu Kocíkovi, MBA, LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce a také své přítelkyni za pomoc a podporu vynaloženou po dobu celého studia.

ABSTRAKT

ČÍŽ, S. *Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 89 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Klíčová slova: silniční doprava, dopravní policie, dopravní přestupek, dopravní nehoda, dopravní inspektorát, zákon č. 361/2000 Sb.

Bakalářská práce se zabývá problematikou novelizace zákona č. 361/2000 Sb., konkrétně činností Dopravního inspektorátu v okrese Třebíč, s tím spojené řešení široké škály dopravních přestupků včetně dopravních nehod v období před a po novelizaci zákona. Teoretická část se zabývá počátkem dopravní policie jako takové. Nechybí také základní legislativa definující činnost dopravní policie. Dále práce obsahuje podmínky k přijetí mezi řady dopravních policistů včetně popisu struktury Dopravního inspektorátu v okrese Třebíč.

Výzkumná část je založena na rozhovorech dopravních policistů služebně zařazených u Dopravní policie v Třebíči. Výsledky práce se opírají o jejich dosavadní zkušenosti, názory a poznatky zejména v období novelizace zákona č. 361/2000 Sb.

ABSTRACT

ČÍŽ, S. *Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.: bakalářská práce*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 89 pgs. Supervisor: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

Key words: Road Traffic, Traffic Police, Traffic Offense, Traffic Inspectorate, Act No. 361/2000

This bachelor's thesis focuses on the issue of the amendment to Act No. 361/2000, specifically the activities of the Traffic Inspectorate in the Třebíč district, and the related resolution of a range of traffic offenses, including traffic accidents, before and after the amendment of the law. The theoretical part deals with the origins of traffic police as such. It also covers the basic legislation defining the activities of traffic police. Additionally, the thesis includes the conditions for admission to the ranks of traffic policemen, along with a description of the structure of the Traffic Inspectorate in the Třebíč district.

The research part is based on interviews with traffic police officers serving in the Traffic Police in Třebíč. The results of the thesis are based on their experiences, opinions, and insights, particularly during the period of the amendment to Act No. 361/2000.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Historie dopravní policie.....	12
2.1 Historie dopravní policie v Československu (1918-1939).....	12
2.2 Historie dopravní policie v období 2. světové války.....	13
2.3 Dopravní policie po 2. světové válce	14
2.4 Dopravní policie od 90. let po současnost	16
3 Základní legislativa definující činnost dopravní policie	18
4 Dopravní inspektorát.....	19
4.1 Dopravní nehody	22
4.1.1 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti	23
4.1.2 Dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti	23
4.1.3 Autolékárnička	24
4.1.4 Činnost a postup policie na místě dopravní nehody.....	25
4.1.5 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody	25
4.1.6 Střet vozidla se zvířem	28
4.1.7 Škodní událost.....	29
4.1.8 Dopravní nehody s usmrcením osoby	29
4.2 Silniční dohled	30
4.2.1 Účastník silničního provozu.....	30
4.2.2 Způsoby provádění dohledu na silniční provoz	31
4.2.3 Kontrola vozidla.....	33
4.2.4 Kontrola totožnosti.....	35
4.2.5 Kontrola technického stavu vozidla	35
4.2.6 Kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů	37
4.2.7 Kontrola dodržování zákazu požívání jiných návykových látek	38
4.2.8 Kontrola dodržování rychlosti jízdy.....	39

4.2.9	Kauce.....	41
4.3	Dopravně inženýrský úsek služby dopravní policie.....	42
5	Bodový systém.....	44
5.1	Bodový systém před novelizací zákona č. 361/2000 Sb.	44
5.2	Bodový systém po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.	46
6	Dopravní přestupky před a po novele zákona č. 361/2000 Sb.	47
7	Praktická část - rozhovory.....	49
7.1	Informant 1 z úseku silničního dohledu	49
7.2	Informant 2 z úseku silničního dohledu	50
7.3	Informant 3 z úseku dopravních nehod.....	51
7.4	Informant 4 z úseku dopravních nehod.....	53
7.5	Informant 5 z úseku dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod	54
7.6	Informant 6 z úseku dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod	55
7.7	Vyhodnocení rozhovorů s informanty	56
7.7.1	Hlavní cíl bakalářské práce	56
7.7.2	První vedlejší cíl bakalářské práce	57
7.7.3	Druhý vedlejší cíl bakalářské práce	58
7.7.4	Třetí vedlejší cíl bakalářské práce.....	61
	Závěr	63
	Seznam použitých zdrojů	65
	Seznam zkratk	69
	Seznam obrázků	70
	Seznam grafů.....	71
	Seznam příloh.....	72
	Přílohy	73

Úvod

Dopravní policie jako taková hraje důležitou roli v oblasti zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zabývá se řešením široké škály dopravních přestupků v rozsahu od těch méně závažných, které lze na místě vyřešit v příkazním řízení, avšak pouze pokud řidič s přestupkem souhlasí a na vlastní žádost nepožaduje oznámení jeho přestupku ke správnímu orgánu k dalšímu projednání. Další přestupky jsou již ty závažnější, které na místě nelze projednat příkazem na místě, a jsou rovnou postoupeny správnímu orgánu. Může se např. v případě přestupku jednat o konzumaci alkoholu před jízdou do jedné promile. Další neodmyslitelnou součástí dopravní policie je vyšetřování a objasňování dopravních nehod, ať už hovoříme o méně závažných dopravních nehodách bez zranění s výstupním řešením uložené sankce viníkovi. Dále dopravní nehody s lehkým či těžkým zraněním anebo také se smrtelným.

Významným odvětvím dopravní policie je také kontrola nákladních a užitkových vozidel, ať už kontrola sociálních předpisů, kontrola technických stavů a také kontrola hmotnostních či rozměrových limitů. Další důležité odvětví zahrnuje dopravně inženýrský úsek zabývající se dopravními uzavírkami, včetně navržených objízdných tras, dále přechodným i trvalým dopravním značením, zvláštním užíváním, dokumentacemi pro stavební povolení, územním řízením a také provádí inspekce na místech těžkých nebo smrtelných dopravních nehod. Cílem je tak zabezpečit místa časté nehodovosti nebo místa kde došlo k vážným nehodám s výsledným zamezením dopravních nehod na inkriminovaných místech. Dopravní policie se také účastní různých pátracích akcí, dopravně bezpečnostních akcí atd. Pro širokou veřejnost však působí také preventivně, ať už se jedná o ukázky policejní techniky, výzbroje, výstroje, účastní se i dětských dnů a nechybí ani na dopravních hřištích.

Úkolem této bakalářské práce je posoudit dopad novelizace zákona č. 361/2000 Sb. na širokou veřejnost, zejména však na Dopravní inspektorát v Třebíči. Jaké změny, ať už v pozitivním, či negativním slova smyslu, novela přinesla. Zda splnila svá očekávání a zda došlo v důsledku navýšení sankcí k poklesu nehodovosti a všeobecně ke snížení počtu dopravních přestupků

Teoretická část popisuje dopravní policii od jejího samotného počátku založení, ať už ve světě či v Československu, až po dnešní novodobou moderní policii. Dále uvádí základní legislativu definující činnost dopravní policie a také podmínky potřebné k přijetí

mezi řady dopravních policistů. Popisuje strukturu dopravního inspektorátu a náplň činností jeho jednotlivých odvětví. V neposlední řadě také komparuje náhodný výčet dopravních přestupků před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Praktická část vychází ze strukturovaných rozhovorů příslušníků z Dopravního inspektorátu v Třebíči. Opírá se o jejich dosavadní zkušenosti, názory a poznatky cílené převážně k porovnání činnosti dopravní policie v Třebíči před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Úkolem praktické části je také porovnání statistik dopravních nehod včetně dopravních přestupků před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem práce je porovnání činností policistů služebně zařazených u Dopravního inspektorátu v Třebíči s působností v rámci celého okresu Třebíč. Cíl je tak soustředěn na porovnání jejich služebních činností, s tím spojené šetření a objasňování dopravních nehod včetně sankcionování širokého spektra dopravních přestupků před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Cíle bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit dopad novelizace zákona č. 361/2000 Sb. na činnost Dopravního inspektorátu Třebíč a identifikovat případné změny při šetření dopravních nehod či při dohledu nad bezpečností a plynulostí v silničním provozu v důsledku novelizace zákona č. 361/2000 Sb.

Prvním vedlejším cílem práce je zhodnotit činnost Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před novelizací, se zaměřením na výkon kontrol, prevenci a řešení dopravních přestupků.

Druhým vedlejším cílem je porovnat statistiky dopravních nehod, přestupků a represivních opatření před a po změnách zákona.

Třetím vedlejším cílem je stanovit doporučení ke zlepšení praxe dopravního inspektorátu v souvislosti s legislativními změnami.

Metodika bakalářské práce

K dosažení stanovených cílů bylo využito strukturovaných rozhovorů s příslušníky Dopravního inspektorátu v Třebíči. Respondenti byli vybráni z jednotlivých oddělení tvořící strukturu oddělení Dopravního inspektorátu. Jednalo se o výběr respondentů z úseku silničního dohledu, dopravních nehod a dokumentační skupiny zabývající se šetřením a objasňováním trestných činů. Otázky rozhovorů byly koncipovány tak, aby zahrnovaly porovnání činností Dopravního inspektorátu Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Pro splnění vedlejšího cíle bylo čerpáno z interních statistik policie, pro porovnání dopravní nehodovosti a počtu spáchaných dopravních přestupků z předchozích roků 2023 a 2024, kdy s příchodem roku 2024 přišla v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb.

2 Historie dopravní policie

Na přelomu 19. a 20. století, spolu s přibývajícím počtem vozidel a potřebou regulovat zvýšený provoz a zajistit tak bezpečnost a plynulost silniční dopravy, začínají vznikat první myšlenky o zřízení dopravní policie. V Londýně, v roce 1890, vzniklo první dopravní oddělení, jehož úkolem bylo řízení a monitorování dopravy, což v té době tvořili převážně chodci, kočáry a vozidla. Policisté měli k dispozici pouze jednoduché prostředky, jakými byly např. ruční semaforey či píšťalky. Úkolem policie nebylo působit represivně, ale zajistit spíše klidný a bezpečný průběh dopravy. Po Londýně v roce 1908 založilo také město New York svojí první policejní dopravní jednotku, určenou zejména k řízení přelidněných a dopravou zaslepených ulic Manhattanu. Tyto policejní jednotky řídily provoz manuálně pomocí znaků a fyzických signálů.¹

2.1 Historie dopravní policie v Československu (1918-1939)

Na základě zvýšení hustoty provozu a postupné rozrůstající se motorizaci, bylo v Praze v roce 1919 vytvořeno oddělení dopravní stráže, které bylo sestaveno z 29 mužů, z několika různých pražských komisařství. Tito policisté absolvovali kurz v délce 7,5 hodiny, přičemž bylo zprvu počítáno, že jejich služba bude v trvání pouze šesti měsíců a poté budou navraceni zpět na svá původní služební působiště a nahrazeni novými kolegy, což se v praxi příliš neuplatnilo. Dopravní strážníci byly podle již známé anglické policie vybaveni náprsním štítkem s nápisem „Dopravní stráž“ a také přilbami. Výzbroj tvořily šavle, které byly v říjnu 1919 z výzbroje odstraněny, neboť policistům ve službě překážely. Dále bylo přezbrojeno z revolverů na pistole Praga, a v neposlední řadě také výzbroj zahrnovaly gumové černé obušky, sloužící jako směrovky. Počet dopravní stráže v listopadu 1919 vzrostl o 56 mužů, jejichž úkolem bylo posílení křižovatek a dalších stanovišť. Od 19.04.1920 byl také, jako součást dopravního oddělení, zřízen cyklistický oddíl, jehož členové sloužili ve tříčlenných hlídkách, vyzbrojeni pistolemi a obušky. V roce 1920 byla dopravní policie rozšířena o 12 neuniformovaných členů. Celkový počet příslušníků zařazených u dopravní stráže činil v roce 1920 celkem 118 mužů, zatímco cyklistický oddíl byl roku 1922 zrušen. Na jaře roku 1927 proběhla modernizace dopravní policie, a to založením dopravního oddílu, kterému byly zprvu přiděleny dva motocykly s přívěsnými vozíky a posléze doplněny dalšími dvěma motocykly

¹ RUNDER. *Dopravní policie ve světě, její historie, současnost a vybavení*. [online]. 2024. [cit. 2025-02-25]. Dostupné z WWW: <<https://runder.cz/blog/dopravna-policie-ve-svete-ji-historia-soucasnost-a-vybaveni/?srsltid=AfmBOopAAI8a9WUjp1i4wNf6nT-D3y0Xz8rLCkO-iInDUeioWqBybnuY>>.

s přívěsnými vozíky a dalšími sedmi motocykly bez vozíků. Automobily se ve službách dopravní policie objevily až v roce 1936. Motorový oddíl zpočátku disponoval pouze jedním vozidlem, které bylo však brzy nahrazeno dvěma modernějšími vozy. V roce 1938 proběhla další postupná modernizace vozového parku a v roce 1939 tvořilo dopravní stráž 197 mužů. Nejfrekventovanější pražské křižovatky byly členy dopravní stráže řízeny prostřednictvím služebních obušků, kterými strážníci udávali směr a tuto činnost vykonávali od 2.9.1919. Zavedením nového jízdního a uličního řádu od roku 1921, měla policie oprávnění k řešení přestupků formou blokového řízení, a to přímo na místě a nejvyšší uložená pokuta činila 2 Kč.

Velký technologický pokrok přinesla v roce 1927 instalace prvního světelného signálu, kterých postupně přibývalo, až jich v roce 1939 bylo umístěno celkem 18. První světelné signály byly řízeny pomocí ručního přepínání a následně od třicátých let již přepínáním automatickým, což i v tehdejší době umožnilo dosažení „zelené vlny“. Mezi výbavu dopravních hlídek patřily také stopky, pomocí kterých bylo měřeno a následně sankcionováno překročení rychlosti. Dopravní služba se později na základě pražského vzoru rozšířila i do dalších měst. Zajímavostí I. republiky byla jízda vozidel vlevo, změnu směru jízdy datujeme až z 10.11.1938, jako opatření Stálého výboru č. 275/1938 z období II. republiky s účinností od 1.5.1939. Změna směru jízdy je často chybně přisuzována jako důsledek německé okupace v roce 1939, což ale není pravdou, neboť realizace změny směru jízdy proběhla již za období II. republiky, ale právě v důsledku německé okupace, byla realizována předčasně.²

2.2 Historie dopravní policie v období 2. světové války

Ministerstvo vnitra řídilo činnost policie a četnictva i v době protektorátu Čechy a Morava, ovšem pod taktovkou německých bezpečnostních orgánů. Zásadní změny bezpečnostního sboru přinesla reforma Reinharda Heydricha v únoru 1942. Bezpečnostní složky tak byly členěny do dvou skupin. Jednalo se o protektorátní uniformovanou policii, kam spadala požární policie, uniformovaná obecní policie, četnictvo a uniformovaná vládní policie. Druhou skupinu pak tvořila neuniformovaná protektorátní policie, kterou tvořila obecní kriminální policie a vládní kriminální policie. V roce 1944 proběhlo sloučení všech složek policie, včetně hasičů do jedné a tou byla protektorátní policie. Organizační změna policie přinesla dne 21. října 1942 zrušení dopravní stráže

² MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva II*. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 1999. s. 36-38. ISBN 80-902670-0-9

a křižovatky tak začaly řídit policisté jednotlivých revírů. Pod vedením majora Říhy byla založena jednotka pro motorismus tvořená třemi oddíly, a to jízdní pohotovost, pohotovost pro dopravní nehody, neboli také komando pro dopravní nehody a motorizovaná dopravní pohotovost. Příslušníci ovládající německý jazyk byli vysláni na vzdělávací pobyt do Drážďan. Zrušenou dopravní stráž nahradila ihned svojí činností motorizovaná dopravní pohotovost a jízdní pohotovost, zatímco komando pro dopravní nehody začalo s vykonáváním svojí činnosti, z důvodů technických nedostatků, až 8. prosince. Oddíl v počtu 28 členů tvořil kromě velitele, dvou kancelářských pracovníků a vrchního strážmistra Michka, také pět skupin vždy po pěti členech, z nichž byly vždy dvě skupiny připraveny k výjezdu na dopravní nehody.³

2.3 Dopravní policie po 2. světové válce

Po 2. světové válce tvořil bezpečnostní složku nově vzniklý sbor národní bezpečnosti (dále jen SNB). První snaha o zavedení specializace se zaměřením na problematiku bezpečnosti silničního provozu byla rozvíjena až v roce 1950, do té doby byla řešena pouze obecně. Silniční dohled prováděl SNB v zázemí silničních kontrolních stanic, a to jak v Čechách, tak i na Moravě v sídlech tamních kriminálních ústředí, spadajících pod národní bezpečnost (dále jen NB) s působností v celém konkrétním kraji.

V roce 1951 bylo již evidováno v Čechách i na Moravě 26 kontrolních silničních stanic a jejich příslušníci prováděli do roku 1950 pouze kvalifikovaný dozor nad silničním provozem. Sankcionování dopravních přestupků bylo možné pouze v podobě ukládání blokových pokut do výše 500 Kč., ovšem u občanů ochotných pokutu uhradit. V případě nesouhlasu s přestupkem, či neochotou částku uhradit, předkládali příslušníci oznámení určené okresním národním výborům. V roce 1952 na základě schváleného organizačního řádu působila již dopravní služba jako speciální výkonný aparát, do jejíž jurisdikce spadalo zajištění dopravního pořádku a dále zajištění bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu na celém území Československé republiky.

U Hlavní správy Veřejné bezpečnosti (dále jen VB), jež byla složkou SNB, došlo k ustanovení 4. odboru dopravní služby, který byl dále rozdělen do tří oddělení.

1. Oddělení zabývající se řízením silničního provozu, které bylo dále členěno do tří referátů, a to referát zabývající se dozorem nad městským provozem, dále referát

³ MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. s. 51-53. ISBN 978-80-87040-14-0

zabývající se kontrolou nad výkonem služby motocyklistů a v neposlední řadě také referát zabývající se řešením a vyšetřováním dopravních nehod.

2. Oddělení se všeobecně zabývalo řidičskými průkazy, zejména řízením zkoušek u zájemců ucházejících se o řidičský průkaz. Oddělení bylo členěno do dvou referátů, kterými byly: referát, který řídil zkoušky řidičů z dobových pravidel silničního provozu a referát, jenž vyhodnocoval statistiky dopravních nehod, a který řídil a vyhodnocoval evidenci cizích státních poznávacích značek (dále jen SPZ).
3. Oddělení řídilo výchovu občanů a řidičů, které směřovalo k dodržování dopravní ohleduplnosti, přičemž bylo tvořeno dvěma referáty: referát zabývající se výchovou občanů a řidičů a referát, jenž řídil výchovu školní mládeže.⁴

Koncem padesátých let zavedl SNB, ve snaze zvýšit prevenci v oblasti dopravní bezpečnosti, tzv. Nedělní školy. Tomu, kdo nedbal pokynů dopravní služby nebo nerespektoval pravidla silničního provozu, mohla být na vlastní náklady nařízená povinná nedělní přednáška o pravidlech silničního provozu. Zejména zaměstnanci či učitelé z různých dopravních sfér, neměli přednášky příliš v oblibě, neboť se domnívali, že jejich prohršky nebyly tak zásadní a vzhledem k jejich profesi byly i ponižující. Kvůli předvolání do nedělní školy byly zhotoveny i propisovací bloky. Předvolání či návrh pro návštěvu nedělní školy byl však spojen se spácháním závažného přestupku. Návštěvu nedělní školy mohli odmítnout těhotné ženy, občané starší 60 let a nemocní.⁵

V roce 1953 proběhla novela zákona č. 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích, který byl vládním nařízením ze dne 7. dubna 1953 nahrazen zákonem o provozu na silnicích. Ministerstvo národní bezpečnosti tak tímto vládním nařízením zřídilo v okresních a krajských národních výborech dopravní inspektoráty a dále také hlavní dopravní inspektorát v Praze s celostátní působností. Kompetence dopravních inspektorátů tak zastřešovala vše, co se týkalo provozu na silnicích, zejména pravomoc k šetření dopravních nehod, bez ohledu rozsahu jejich následků.⁶

⁴ MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. s. 56-58. ISBN 978-80-87040-14-0

⁵ MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. s. 60-61. ISBN 978-80-87040-14-0

⁶ PAVLÍČEK, K., KOMÁREK, J. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s.r.o., 2015. s. 59-60. ISBN 978-80-903906-5-2

V případě spáchání závažných přestupků disponovaly dopravní inspektoráty všech okresní oddělení VB také trestními komisemi, jejíž způsob řešení přestupků zahrnoval písemné pokárání nebo uložení pokuty do výše 3000 Kčs. Mezi jejich pravomoc patřilo také dočasné i trvalé odebrání řidičského průkazu, a to i administrativní cestou.

V průběhu dalších let došlo k zásadnímu posunu dopravních inspektorátů směřovaných do nitra policie a v podstatě se tak staly policejními správními orgány, což zůstalo zachováno i v případě přijetí nového zákona České národní rady č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky. Dopravní inspektoráty byly začleněny do služby dopravní policie, ovšem jejich podřízení pod ředitelství bylo pouze domnělé a své opory se nedočkaly, jednak od ministerstva vnitra, spolu s jejich interními předpisy, tak ani v obecně závazných předpisech.⁷

2.4 Dopravní policie od 90. let po současnost

Konec osmdesátých a průběh devadesátých let znamenal výrazný nárůst motorizace, a to ať už v odvětví podnikatelském, soukromém, ale také ve státní správě. Jednalo se nejen o nárůst osobní a nákladní dopravy, ale také o hustější dopravu, ať už je tím myšleno mezinárodní či vnitrostátní.

Nejzákladnějším organizačním článkem služby dopravní policie je dopravní inspektorát, kterých bylo v červnu 2019 v České republice evidováno 81. V rámci tehdejšího okresního členění byly dopravní inspektoráty tvořeny několika skupinami, z nichž první zajišťovala silniční dohled a druhá se zabývala dopravními nehodami. Toto členění zaniklo k 1.1.2010. Dnes jsou již policisté řazeni do tarifních tříd a došlo tak ke sloučení skupin, ovšem do 31.12.2000 zde figurovala ještě třetí skupina, zabývající se evidencí řidičských průkazů a motorových vozidel. Zmíněná agenda byla 1.1.2001 předána městským a obecním úřadům s rozšířenou působností. Do jurisdikce dopravních inspektorátů stále ještě spadá dopravně inženýrský úsek.

Dalším podstatným článkem dopravní policie jsou odbory služby dopravní policie, které jsou nadřízeným článkem dopravních inspektorátů a jejich úkolem je řízení dalších základních článků, a to dálničních oddělení a oddělení silničního dohledu. V rámci jednotlivých krajských ředitelství policie jsou zřízena oddělení silničního dohledu. Pouze v Praze působí oddělení řízení dopravy, namísto oddělení silničního dohledu. V roce 2021

⁷ MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. s. 59-60. ISBN 978-80-87040-14-0

začalo jako samostatný výkonný článek vznikat Speciální oddělení dohledu spadající přímo pod ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, které je nejvyšším článkem dopravní služby. Vzniklé speciální oddělení dohledu má tak na starost celé Čechy, a o rok později, druhé oddělení, vzniklé v roce 2022, zastřešuje zbytek republiky.⁸

⁸ MACHUTOVÁ, M., HODBOŘ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Století dopravní policie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Matějka Antonín – Moto Public. s. 143. ISBN 978-80-906693-8-3

3 Základní legislativa definující činnost dopravní policie

Legislativa upravující činnost dopravní policie se zaměřuje na pravidla silničního provozu, pravomoci a povinnosti policistů a sankce za jejich porušení. V České republice je hlavním právním předpisem zákon č. 361/2000 Sb., který stanovuje pravidla silničního provozu, včetně role dopravní policie při jejich kontrole. Dopravní policie hraje klíčovou roli při dohledu nad bezpečností silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod a prevenci přestupků a trestných činů v dopravě. Právní legislativa zabývající se činností dopravní policie zahrnuje:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě

Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

Vyhláška č. 82/2012 Sb. o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)

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

Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

§ 42 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

POKYN policejního prezidenta č. 300/2020⁹

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich¹⁰

⁹ POKYN policejního prezidenta č. 300/2020

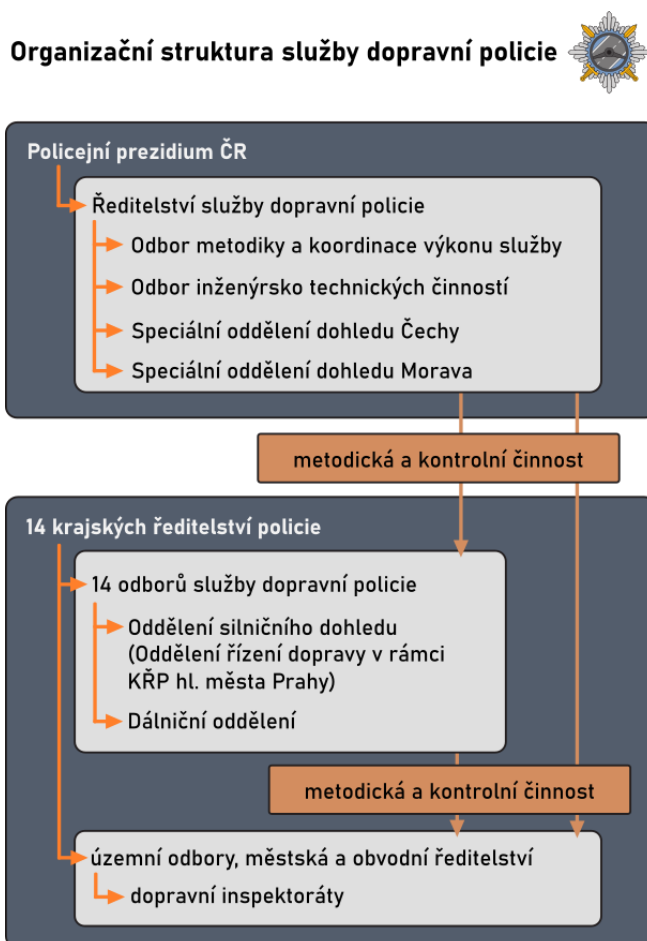
¹⁰ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021

4 Dopravní inspektorát

Dopravní inspektorát je organizační složka Policie České republiky, která se specializuje na oblast silničního provozu. Jeho hlavním úkolem je dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod, kontrola technického stavu vozidel a evidence vozidel a řidičů.

Dopravní inspektoráty fungují na úrovni krajských a okresních ředitelství policie a spolupracují s dalšími orgány, jako jsou úřady obcí s rozšířenou působností, Ministerstvo dopravy nebo Česká kancelář pojistitelů. Kromě represivní činnosti se věnují i preventivním akcím zaměřeným na bezpečnost silničního provozu.

Obr. 1: Organizační struktura služby dopravní policie¹¹



Zájemce o službu v řadách dopravního inspektorátu musí, stejně jako zájemce o službu v jiném odvětví policie, splňovat určité podmínky přijetí.

¹¹ O nás. Útvary Policie ČR. Policie České republiky. [online]. © 2025 [cit. 2025-02-18]. Dostupné z WWW:<<https://policie.gov.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-police-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-police.aspx>>.

Podmínky přijetí k Policii České republiky - jsou bezúhonnost, minimální středoškolské vzdělání, uchazeč nesmí být členem žádné politické strany, věk nad 18 let, musí být občanem České republiky a musí být způsobilý k právním úkonům. V případě splnění všech kritérií čeká uchazeče baterie tvořená fyzickými testy, zdravotním a psychologickým vyšetřením. Pro úspěšné zvládnutí fyzických testů je třeba splnit čtyři disciplíny (v součtu alespoň 36 bodů dosažených každou disciplínou za minimálně 4 body), kterými jsou: člunkový běh 4 x 10 m v čase nejhůře do 14,5 s, dále splnit minimálně 18 kliků, celomotorický test v časovém omezení 2 minuty s minimálním počtem opakování 18 a běh na 1000 m s nejhorším možným výsledkem 5:15/min. Vzhledem k nutnosti dosažení alespoň 36 bodů není možné splnit všechny disciplíny s minimálním počtem bodů, ale je důležité nasbírat v některé z disciplín více bodů pro dosažení daného celkového minima. Psychologické vyšetření je složeno z osobnostní a inteligenční části a rozhovoru s psychologem. Zdravotní vyšetření zahrnuje i mimo jiné rozhovor s psychiatrem.

Po úspěšném zvládnutí přijímacího řízení prochází uchazeč vstupním školením a následně vystrojením a vyzbrojením. Dále prochází výcvikovým kurzem pro manipulaci a ovládání zbraně. Následuje základní odborná příprava ve vzdělávacím zařízení zakončená zkouškou. Uchazeč je od samého počátku nástupu v půlroční zkušební lhůtě a poté následuje automaticky doba určitá.

Po úspěšném zakončení základní odborné přípravy nastupuje uchazeč, již jako policista, ke svému přidělenému útvaru. Z důvodu služebně nedostatečného personálního obsazení policistů, zejména v hlavním městě Praha a středočeském kraji, posílí některý z tamních útvarů v době trvání 3 měsíců. Po návratu na svůj útvar skládá do 3 let od nástupu služební zkoušku pro získání smlouvy na dobu neurčitou.

Úsek silničního dohledu – jedním z oddělení dopravního inspektorátu je silniční dohled. Zabývá se všeobecně dohledem nad bezpečností a plynulostí v silničním provozu, řešením široké škály dopravních přestupků, od měření rychlosti až po odhalování řidičů pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Dále se zabývá řidiči bez příslušného řidičského oprávnění, či s platným zákazem řízení. V neposlední řadě řeší lehčí dopravní nehody, zejména nehody bez zranění. V potřebných případech se podílí i na pátracích akcích. Silniční dohled je také tvořen tzv. kamion týmem a moto týmem.

Kamion tým se všeobecně zabývá kontrolou nákladních a užitkových vozidel. Zejména se soustředí na dodržování sociálních předpisů u řidičů, manipulace, kontrolu technických stavů vozidel a kontrolu hmotnostních a rozměrových limitů vozidel. Spolupracuje s Centrem služeb pro silniční dopravu, které dopravnímu inspektorátu poskytuje odbornou asistenci a nízko rychlostní váhy.

Moto tým disponuje motocyklem, který vykonává silniční dohled. Často spolupracuje s ostatními hlídkami dopravního inspektorátu. Jeho činnost je totožná jako služba s vozidlem. Motocykl se nepoužívá v zimní sezóně.

Oddělení dopravních nehod je další úsek dopravního inspektorátu. Zabývá se objasňováním a šetřením dopravních nehod, ať už hovoříme o haváriích, lehkých či těžkých dopravních nehodách nebo dokonce o tragických nehodách se smrtelnými zraněními.

Úsek dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod se zabývá objasňováním a šetřením trestných činů, zajišťováním důkazů, vytěžováním osob, včetně svědků, úzkou spoluprací se státním zastupitelstvím, včetně zajišťování potřebných podkladů a předáním právně kvalifikovaného a vyřešeného případu.

Jediným pravomocně ukončeným přestupkem na místě silniční kontroly je ten, který vyřeší policista na místě v příkazním řízení. Všechny ostatní přestupky je nutné oznámit správnímu orgánu k dalšímu projednání, a to včetně těch přestupků, které je možné vyřešit na místě silniční kontroly blokově, ale přestupce s jejich zněním nesouhlasí. Přestupky tedy řeší správní orgán, mimo těch, které vyřeší policista na místě silniční kontroly v příkazním řízení a trestnými činy se zabývá státní zastupitelství.

Další odvětví dopravního inspektorátu tvoří policisté zabývající se **dopravně inženýrským úsekem**, jejichž pracovní náplň zahrnuje řešení dopravních uzavírek, včetně jejich objízdných tras. Odvětví se dále zabývá přechodným i trvalým dopravním značením, zvláštním užíváním, územním řízením, dokumentacemi pro stavební povolení, provádění inspekci u těžkých a smrtelných dopravních nehod s výstupními opatřeními pro zamezení opakující se nehodovosti na inkriminovaném místě. Každá stavba související všeobecně s pozemní komunikací musí projít před samotným uvedením do provozu, tzv. kolaudací, kde se zjistí, zda je stavba z hlediska bezpečnosti a plynulosti v silniční dopravě v pořádku. Pokud jsou kolaudací shledány závady, případně nedostatky, musí být neprodleně odstraněny. Před samotnou kolaudací lze vydat

předčasné užívání, které opravňuje např. k předčasnému otevření rekonstruované komunikace, avšak s podmínkou pokračujících stavebních prací za omezeného provozu, a teprve poté následuje kolaudace. Odvětví se také zabývá veškerým dopravním připojením, ať už hovoříme o připojení rodinných domů, průmyslových objektů, silnic nebo místních komunikací atd.

Celé oddělení dopravního inspektorátu je pod vedením vedoucího oddělení, který má svého zástupce. Na ostatní věci, jenž jsou potřebné pro fungování celého oddělení, je zde administrativní pracovníci. Jednotlivé úseky dopravního inspektorátu popíše autor práce v následujících kapitolách.

4.1 Dopravní nehody

Význam sousloví dopravní nehoda definuje ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to následovně:

„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.“¹²

Při posuzování bezpečnosti v silničním provozu je jedním z důležitých faktorů analýza dopravních nehod. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky vydává celostátní statistický přehled dopravních nehod na území celé České republiky. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod č. 32/2001 Sb. ukládá povinnost evidovat informace o dopravní nehodovosti. Pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod se považuje:

- a) každý účastník dopravní nehody, pokud se v místě a v čase dopravní nehody účastnil přímým způsobem,
- b) usmrcená osoba, která na následky způsobené dopravní nehodou nebo při dopravní nehodě zemřela, nejdéle do 30 dnů po dopravní nehodě,
- c) za těžké zranění se považuje těžká újma na zdraví podle stupnice MAIS3+,
- d) lehké zranění jiné než těžké, i v případě, že nedojde k pracovní neschopnosti,

¹² BERAN, T. *Dopravní nehody, Právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, a.s., 2007. s. 10. ISBN 978-80-251-1791-0

- e) vzniklá škoda na vozidle nebo jiném majetku, která se stala při dopravní nehodě nebo s ní souvisela, výši stanoví příslušník PČR odhadem,¹³

Dopravní nehody lze rozdělit podle skutečnosti, zda zákon ukládá povinnost účastníkům dopravní nehody přivolat policii, či nikoliv. Rozhodujícím kritériem pro přivolání policie je úmrtí nebo zranění osoby, jestliže došlo k hmotné škodě na majetku třetí osoby nebo škoda na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí převyšuje částku 100 tisíc korun.¹⁴

4.1.1 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti

Při vzniku dopravní nehody, při které není povinností ohlášení této nehody na policii, ale policie je přesto na místě dopravní nehody přítomna, policista:

- a) je povinen poučit účastníky dopravní nehody o sepsání euroformuláře neboli společného záznamu o dopravní nehodě a pokud jim nejsou účastníci vybaveni, záznam jim poskytne
- b) zjistí-li u některého z účastníků v souvislosti s dopravní nehodou protiprávní jednání, věc řeší příkazem a místě a pokud přestupkové jednání takto řešit nelze, zpracuje dopravní nehodu na protokol o nehodě v silničním provozu nebo přestupek oznámí příslušnému správnímu orgánu
- c) na zadní stranu euroformuláře vyznačí způsob, jakým byl přestupek vyřešen.¹⁵

4.1.2 Dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti

- a) při vzniku dopravní nehody, kterou je povinností ohlásit policii a za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky k projednání přestupku příkazem na místě, nehodu policista zpracovává na protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním
- b) na protokol o nehodě v silničním provozu zpracuje policista dopravní nehodu, kterou nelze řešit příkazem na místě
- c) pokud při dopravní nehodě vzejde podezření, že došlo ke spáchání přestupku, policista po ukončení šetření dopravní nehody postupuje podle interního aktu řízení a podle právního předpisu

¹³ KOMÁREK, J. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. s. 91. ISBN 978-80-7251-529-5

¹⁴ BERAN, T. *Dopravní nehody, Právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, a.s., 2007. s. 14. ISBN 978-80-251-1791-0

¹⁵ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 8

- d) podle interního aktu řízení postupuje policista, pokud způsobenou dopravní nehodou došlo ke spáchání trestného činu
- e) policista v rámci trestního řízení věc odloží, jsou-li v průběhu šetření dopravní nehody vyvráceny okolnosti nasvědčující tomu, že se jedná o trestný čin, nejsou dány důvody pro odevzdání ke kárnému nebo kázeňskému projednání, ani důvody pro odevzdání k projednání dopravního přestupku
- f) dopravní nehoda se odloží, pokud policejní orgán do doby 30 dnů, ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl a začal se jím zabývat, nezjistí či neobjasní skutečnosti usvědčující konkrétní osobu, dále pokud nelze přestupek projednat nebo pokud není dáno podezření z dopravního přestupku¹⁶

V případě účasti na dopravní nehodě je povinností zastavit vozidlo přímo na místě, kde k dopravní nehodě došlo a následně místo dopravní nehody označit výstražným trojúhelníkem v zákonem stanovené vzdálenosti minimálně 50 m a na dálnici minimálně 100 m za vozidlem. Důležité je, aby byli všichni účastníci označení reflexními vestami. Pokud při dopravní nehodě dojde ke zranění, které umožní účastníkům opustit prostor havarovaných vozidel, je nutné tak neprodleně učinit a pokud z vozidel vytéká kapalina nebo hrozí nebezpečí vzniku požáru, je třeba přivolání hasičského záchranného sboru. Pokud jsou na místě zranění, je povinností každého občana poskytnout první pomoc a přivolat zdravotnickou záchrannou službu.¹⁷

4.1.3 Autolékárnička

Jako součástí povinné výbavy každého vozidla je dle vyhlášky č. 153/2023 Sb. správně vybavená autolékárnička, jejíž obsah se podle druhu vozidla člení do 3 kategorií. Kategorii I zahrnují osobní a nákladní automobily včetně dodávek, do kategorie II se řadí autobusy a mikrobusesy přepravující nejvýše 80 cestujících a do kategorie III spadají všechna vozidla přepravující více jak 80 osob. Nebo je také možnost nahradit autolékárničku kategorie III, dvěma autolékárničkami kategorie II.

Kategorie I musí obsahovat:

Hotový obvaz s 1 polštářkem - 3 krát

¹⁶POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 9
¹⁷ ŠMÍDOVÁ, M., ČERNÝ, J., ROUBAL, V., ZVELEBIL, V. *Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. s. 50-51. ISBN 80-85113-92-9

Hotový obvaz se 2 polštářky – 3 krát

Náplast hladká cívka – 1 krát

Obinadlo škrtící pryžové – 1 krát

Rukavice pryžové (latexové) – 1 krát

Isotermická fólie (min. 200 x 140 cm) – 1x

Nůžky – 1x

Pokud není obsah autolékárničky kompletní nebo je obal u některé z vybavených věcí poškozen, je nutné poškozený, či chybějící obsah ihned doplnit. Důležité je umístit autolékárničku na suché a snadno přístupné místo a také na místo, kde není vystavena přímému slunci.¹⁸

4.1.4 Činnost a postup policie na místě dopravní nehody

Pro ochranu zdraví a zajištění své bezpečnosti jsou policisté při výkonu služby ve spojitosti s šetřením dopravních nehod, povinni užívat reflexní pracovní oděv s reflexními ochrannými prvky. Prostor dopravní nehody označí dostupnými technickými prostředky, tak aby byl pro ostatní účastníky silničního provozu dostatečně viditelný. Může se např. jednat o využití výstražných kuželů, světelných puků nebo o využití zvláštních výstražných světelných zařízení na služebním vozidle.¹⁹

4.1.5 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Při vzniklé dopravní nehodě zahrnuje prvotní a neodkladné úkony souhrn následujících činností a postupů:

- a) zajištění zdravotního ošetření včetně poskytnutí první pomoci a následně zajistit technickou případně jinou pomoc,
- b) při dopravní nehodě zajistit odstranění případného hrozícího nebezpečí např. poškozené elektrické vedení, únik plynu atd.,
- c) předběžné vyrozumění policejního operačního střediska, zda se jedná o mimořádnou událost či nikoliv a také sdělit prvotní informace z dějiště dopravní nehody,
- d) pokud neoznačili místo dopravní nehody její účastníci, učiní tak policie,

¹⁸ ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing, spol. s.r.o., 1998, s. 83. ISBN 80-7169-561-0

¹⁹ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 1

- e) zajištění a uzavření prostoru dopravní nehody před poškozením nebo zničením,
- f) neprodlené vyrozumění operačního policejního střediska v případě, že účastník na dopravní nehodě z místa uprchl nebo ujel anebo hrozí jeho překročení státních hranic,
- g) v případě, že došlo k nehodě v oblasti s centrálně řízeným silničním provozem např. na dálnici, je třeba úzce spolupracovat s její obsluhou,
- h) u všech svědků a účastníků zainteresovaných dopravní nehodou zjistit jejich totožnost a zajistit ochranu sdělených osobních údajů a také u zraněných účastníků zjistit jejich zdravotní pojišťovny,
- i) zajistit obnovení bezpečného a plynulého silničního provozu a v případě nutnosti odklánět dopravu a také o všem informovat operační středisko policie,
- j) po zákonné výzvě ověřit pomocí odborného měření, zda nejsou přímí účastníci ovlivnění alkoholem,
- k) k ověření zda nejsou přímí účastníci dopravní nehody ovlivnění jinou návykovou látkou přistoupí policista po zákonné výzvě formou orientačního vyšetření pouze tehdy, nabyde-li podezření z užití jiné návykové látky u některých z účastníků dopravní nehody,²⁰
- l) zajistit odborné lékařské vyšetření, které je spojené s odběrem biologického materiálu, a to v případě že:
 - 1) provedené orientační vyšetření s pozitivním výsledkem, které bylo provedeno prostředkem jež nesplňuje podmínky, které jsou stanoveny vyhláškou o měřidlech a dále vyhláška ukládá povinnost k jejich povinnému ověřování,
 - 2) u překročené fyziologické hranice s naměřenou hodnotou nad 0,24 promile je vzájemný rozdíl posledních dvou naměřených hodnot větší jak 10 %, a to v plusových či minusových hodnotách a následujícím odborným měřením nebyl naměřen rozdíl do 10 %, který by vyvrátil povinnost zajistit odběr biologického materiálu,
 - 3) kontrolovaná osoba odmítla podrobení se odbornému měření pro zjištění zda není pod vlivem alkoholu, či odmítla orientační vyšetření pro detekci jiné návykové látky,²¹
- m) provedení následných nezbytných úkonů, dle konkrétních okolností dané dopravní nehody, např. u řidičů starších 65 let je nutností provést kontrolu platnosti zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, jejíž platnost

²⁰ POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 50

²¹ POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 34 odst. 1,

je od 65 let do 68 let, tudíž na 3 roky a následně po dovršení 68 let, každé 2 roky, u řidičů profesionálů do 50 let každé 2 roky a nad 50 let každý rok,

- n) u všech vozidel zúčastněných na dopravní nehodě včetně všech účastníků provést lustraci pomocí předložených dokladů, prostřednictvím dostupných systémů policie, případně pomocí operačního střediska policie,
- o) pokud se nemůže účastník dopravní nehody postarat o zabezpečení svého vozidla, případně přepravovaného nákladu, učiní tak policie po vytvoření seznamu zajištěných věcí z místa dopravní nehody,

Jestliže výjezdová služba dopravní policie při objasňování či šetření dopravní nehody zjistí podezření z trestného činu, neprodleně vyrozumí službu kriminální policie a vyšetřování, spolu s policistou kompetentním k jeho vyšetřování. Do příjezdu vyšetřovatele provádí prvotní a neodkladné úkony a po předání věci se řídí jeho pokyny.²²

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů následuje podrobné ohledání místa dopravní nehody, spolu se všemi souvisejícími věcmi, dále jsou ohledány zúčastněné osoby a vozidla. Podstatou ohledání je zajistit důkazy potřebné pro objasnění dopravní nehody.

Zvýšená pozornost je při ohledání prostoru dopravní nehody soustředěna převážně:

- a) na místo dopravní nehody a s tím spojené dopravní situaci např. nejvyšší dovolená rychlost, stav a povaha vozovky atd.
- b) na další související okolnosti spolu s povětrnostními podmínkami např. vítr, déšť, sněžení atd.
- c) na stopy zanechané jako důsledek dopravní nehody přímo na místě a v jejím okolí např. poloha vozidel, osob, předmětů atd.
- d) konečnému stavu všech zúčastněných vozidel spolu s jejich ovládacími prvky a také jejich technickým stavům atd.
- e) na stav všech účastníků zainteresovaných dopravní nehodou např. potvrzení či vyvrácení požití jiných návykových látek, zranění atd.
- f) na zjištění všech osob, kterým vznikla v důsledku dopravní nehody škoda na jejich majetku např. poškozený plot.

²² POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 50

Prostřednictvím operačního střediska je vyrozuměn vlastník nebo správce komunikace, který je povinen zajistit opravu komunikace pokud účastník dopravní nehody shledá jako důvod svého pochybení komunikační závadu nebo závadu ve sjízdnosti komunikace.

Policista je po skončení ohledání povinen obnovit silniční provoz a zajistit jeho bezpečnost a plynulost a případné znečištění vozovky řešit cestou integrovaného operačního střediska (dále jen IOS), které kontaktuje vlastníka nebo správce komunikace. Dále policista informuje místně příslušné IOS o průběhu šetření dopravní nehody a především o jejím ukončení.²³

4.1.6 Střet vozidla se zvířím

Dopravní nehodu, při které došlo ke střetu vozidla se zvířím, zpracováváme pomocí Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvířím, případně na euroformulář, pokud:

- a) je na vozidle viditelně zachován biologický materiál zvíře nebo v blízkosti dopravní nehody,
- b) nedošlo k žádnému zranění zúčastněných osob,
- c) nebyla řidičem zúčastněného vozidla uplatňována ani později řidičem či policií zjištěna technická závada,
- d) řidiči nebylo prokázáno požití alkoholických nápojů nebo detekována jiná návyková látka,

Jestliže nedojde ke splnění některé z výše uvedených podmínek, zpracovává policista dopravní nehodu, při které došlo ke střetu vozidla se zvířím na protokol o nehodě v silničním provozu.

Jestliže se na místě dopravní nehody nachází poště zvíře, vyrozumí policista v součinnosti s IOS odpovědnou osobu mysliveckého sdružení a požádá ji o převzetí pošlé zvíře na místě dopravní nehody, proti podpisu na policistou předložený Záznam o dopravní nehodě zaviněný zvířím nebo na euroformulář, který náleží policistovi.

V případě, že dojde k dopravní nehodě v důsledku střetu vozidla s domácím zvířetem, nese plnou odpovědnost za vzniklou škodu nebo způsobenou újmu majitel nezajištěného zvířete. Jestliže není možné majitele zvířete dohledat, vyrozumí se podle místa dopravní

²³ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 1

nehody příslušná obec, v jejíž územní působnosti k nehodě došlo. Při umístění zvířete do útulku budou náklady směřovány jeho majiteli a při jeho nezjištění uhradí náklady obec.²⁴

4.1.7 Škodní událost

V souvislosti s pojem Škodní událost hovoříme o vzniku hmotné škody např. u obchodních společností, o vzniku hmotné škody na majetku osob atd. Podmínkou vzniklé škodní události je neúmyslné způsobení škody některého z účastníků v silničním provozu. Jedná se zpravidla o poškození skel, světlometů, zadních světel, auto laků a zpětných zrcátek, přičemž k samotnému poškození dochází zejména v důsledku odlétnutého předmětu, nejčastěji kamínku, od projíždějícího vozidla, přičemž nezáleží na směru jeho jízdy. Není však podstatou zda poškozené vozidlo jelo či stálo. Škodní událost je dokumentována pomocí Záznamu o škodní události.

- a) Jestliže poškozený účastník dotčený škodní události věc oznámí útvaru, případně organizačnímu článku policie, policista na místo škodní události nevyjíždí. Provede fotodokumentaci poškození, dále s oznamovatelem sepíše Záznam o škodní události a stejnopis tiskopisu předá v případě potřeby zástupci pojišťovny.
- b) Pokud dojde vlivem např. špatně upevněného přepravovaného nákladu k poškození jiného vozidla, jedná se o přestupek v dopravě, nikoliv o škodní událost.
- c) Útvar nebo organizační článek policie na který byla vzniklá škodní událost oznámena jí převezme a zpracuje, a to i v případě že k ní došlo v územní působnosti jiného útvaru policie. Policie ustanoví provozovatele případně vlastníka, přičemž neprovádí žádné šetření.
- d) Škodní událost není zahrnuta do statistik dopravních nehod.²⁵

4.1.8 Dopravní nehody s usmrcením osoby

- a) Jestliže při dopravní nehodě dojde k usmrcení osoby, postupuje policista vždy podle právního předpisu.

²⁴ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 10

²⁵ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 11

- b) Povinnosti policisty je vždy nařídit soudní pitvu, včetně provedení toxikologické analýzy, k čemuž je nutností přibrat příslušný ústav nebo znalce z oboru soudního lékařství, a to za předpokladu, že byla smrt osoby způsobena trestným činem.
- c) Pokud v důsledku dopravní nehody dojde k usmrcení osoby, zajistí policista její věci.
- d) Lékař je vždy přizván k ohledání usmrcené osoby. Z místa dopravní nehody povolí policista odvoz usmrcené osoby až po řádném ohledání. Před odvozem těla zadokumentuje viditelné stopy na těle a oděvu a také zadokumentuje jeho polohu.²⁶

4.2 Silniční dohled

Podstatou silničního dohledu je především kontrola dodržování pravidel v silničním provozu všemi jeho účastníky a také především kontrola dodržování povinností u všech účastníků v silničním provozu.²⁷

4.2.1 Účastník silničního provozu

Za **účastníka provozu na pozemních komunikacích** je považován každý, kdo se účastní provozu na pozemních komunikacích přímým způsobem.

Za **chodce** lze také považovat osobu táhnoucí sánky nebo tlačící invalidní vozík, dětský kočárek nebo ruční vozík s celkovou šíří do 600 mm, může se také pohybovat na kolečkových bruslích nebo lyžích, může vést jízdní kolo, psa nebo motocykl o objemu do 50 cm³, dále se také může pohybovat pomocí motorového nebo ručního vozíku pro invalidy atd.

Mezi účastníky provozu na pozemních komunikacích také neodmyslitelně patří **průvodce vedených nebo hnaných zvířat**, který dohlíží na zvířata jdoucí po pozemní komunikaci, ať už ve stádech či jednotlivě. Chodec vedoucí psa není považován za průvodce vedených nebo hnaných zvířat.

Za **řidiče** je považován ten, kdo se účastní provozu na pozemních komunikacích a je řidičem motorového i nemotorového vozidla nebo tramvaje, řidič je taktéž jezdec na zvířeti a **vozka** je řidičem potahového vozidla.²⁸

²⁶ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021 čl. 29

²⁷ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 1

²⁸ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2005. s. 8-9. ISBN 80-86477-24-X.

4.2.2 Způsoby provádění dohledu na silniční provoz

Způsob a formu dohledu nad silničním provozem stanoví vedoucí na základě aktuální dopravně bezpečnostní situace v souvislosti s dopravní nehodovostí.

Dohled nad silničním provozem je realizován:

- a) základní kontrolou,
- b) speciální kontrolou,
- c) dopravně bezpečnostní akcí,
- d) dopravně bezpečnostním opatřením,²⁹

Základní kontrola jsou činnosti uvedené v pokynu, který upravuje postup v oblasti zajištění bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu. Při kontrole spočívající v zákazu požívání alkoholických nápojů u řidičů provede policista orientační vyšetření tzv. pasivní zkouškou, pokud je výsledek zkoušky pozitivní, vyzve řidiče k provedení odborné dechové zkoušky s náustkem. Podstatou základní kontroly je zaměření se na přestupky, jež jsou příčinou dopravních nehod.

Speciální kontrola navazuje na kontrolu základní a mezi speciální kontrolu patří³⁰

- a) kontrola řidičů spočívající v dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek,
- b) kontrola nejvyšší povolené rychlosti,
- c) kontrola technických stavů u vozidel,
- d) kontrola zaměřující se na zákaz používání záznamového či hovorového zařízení při jízdě,
- e) kontrola zabývající se nejzávažnějším dopravním porušením pravidel v silničním provozu, jako jsou např. nevhodné přejíždění železničních přejezdů, nerespektování světelných signálů atd.,
- f) kontrola zabývající se určitými účastníky silničního provozu jakou jsou např. chodci, cyklisté,
- g) kontrola zabývající se provozováním silniční dopravy, zejména kontrolou sociálních předpisů a kontrolou technických stavů u nákladních a užitkových vozidel,

²⁹ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 2

³⁰ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 3,4

- h) kontrola zaměřená na časové zpoplatnění komunikací,³¹

Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření jsou organizovány v územní působnosti konkrétního okresu, kraje nebo v rámci celého území České republiky. Do akce je nasazen nejvyšší možný počet dopravních policistů a v nutných případech jsou nasazeni i policisté z jiných útvarů, ovšem pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů. Akce jsou zaměřeny na pátrání po osobách, věcech, motorových vozidlech a dále jsou určeny k odhalování trestné činnosti.

Dopravně bezpečnostní akce jsou organizovány podle konkrétního zaměření na:

- a) dopravně bezpečnostní akce „X“ je s využitím jednotlivých speciálních kontrol zaměřena na všeobecný dohled na silniční provoz,
- b) dopravně bezpečnostní akce „Y“ je zaměřena na zákaz požívání alkoholických nápojů včetně jiných návykových látek u řidičů, ať už před jízdou nebo během jízdy.

Pro přípravu dopravně bezpečnostní akce je třeba, aby vedoucí zpracoval interní akt řízení, jehož kopii obdrží operační středisko. Obsah plánované akce tvoří:

- 1) termín jednání,
- 2) personální obsazení hlídek, včetně jejich technického vybavení a v neposlední řadě také určení jednotlivých úseků a stanovišť hlídek,
- 3) úkoly hlídek,
- 4) plán pro navázání spojení
- 5) stálé zajištění hlášené služby,
- 6) zajištění služebního funkcionáře plně odpovědného za průběh celé dopravně bezpečnostní akce
- 7) zajistit seznámení hlídek s instrukcemi a určit místo a čas konání instrukce.³²

Členění přímého dohledu na silniční provoz:

- a) viditelný,

³¹ POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 18

³² FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. s. 149-150. ISBN 978-80-7251-256-0.

- b) skrytý,
- c) letecký,³³

Viditelný dohled provádí osádka ve služebním stejnokroji se služebním vozidlem v barevném provedení Policie ČR.

Skrytý dohled byl využíván již od roku 1975 a byl již od svého prvopočátku značným přínosem, policisté jsou oděni ve služebním stejnokroji a službu vykonávají s vozidlem v civilním provedení.

Letecký dohled pomocí vrtulníků lze také využít ve spolupráci s dohledem nad silničním provozem, který provádí hlídky v provozu na pozemní komunikaci, letecký dohled je využíván:

- a) při řešení dopravně komplikovaných situací v případě zvýšené intenzity silničního provozu,
- b) pro bezprostřední zhodnocení dané situace směřující k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, při vzniku mimořádné události např. živelná pohroma atd.,
- c) při kontrole jízdy na delší vzdálenost neboli při dálkové kontrole,
- d) při zaměření na dopravně bezpečnostní akce.³⁴

4.2.3 Kontrola vozidla

Po zastavení vozidla hlídkou policie pozdraví policisté řidiče vojenským spolu s občanským pozdravem a následně je řidič vyzván k zastavení chodu motoru, a pokud je snížena viditelnost, tak k rozsvícení prostoru kabiny nebo také ke ztlumení hlasitého rádia, popřípadě k vystoupení z vozidla. Následně byli řidiči v posledních letech, a to až do loňského roku 2024 vyzváni k předložení dokladů potřebných k provozu a řízení motorového vozidla. Řidiči tak byli povinni ke kontrole předložit: řidičský a malý technický průkaz neboli osvědčení o registraci vozidla (dále jen ORV), dále pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a v neposlední řadě také prokázat svoji totožnost, a to předložením občanského průkazu nebo cestovního pasu, popřípadě nahlášením svých nacionálů. V současnosti již není nutností překládat zmíněné doklady, ale pouze prokázat svoji totožnost, ať už předložením osobních dokladů, či nahlášením nacionálů. Doklady

³³ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 2

³⁴ KONEČNÝ, J., LIŠKOVÁ, J., DUBOVÁ, I. *Služba dopravní policie*. 2. přepracované vydání. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2011. s. 30-33. ISBN 978-80-260-0678-7.

je však nutné mít u sebe při cestách do zahraničí a vyplatí se i v tuzemsku pro případ dopravní nehody.

Při kontrole vozidla se hlídka zaměřuje převážně na:

- a) potřebné doklady k prokázání totožnosti, případně na doklady od přepravovaného nákladu,
- b) kontrolu řidiče, zda před jízdou nebo během jízdy neužil alkoholické nápoje či návykové látky,
- c) kontrolu technického stavu vozidla, případné hmotnostní přetížení vozidla a řádné zajištění nákladu,
- d) splňující požadavky vozidla v souladu se zákonem o silniční dopravě,
- e) kontrolu, zdali není po vozidle včetně řidiče a celé osádky vyhlášeno pátrání
- f) kontrolu, zdali nejsou ve vozidle přepravovány věci související s trestnou činností nebo pocházející z trestné činnosti
- g) kontrolu, zdali nebyl řidiči uložen zákaz řízení, zadržen řidičský průkaz, případně zdali nepozbyl, či mu nebylo pozastaveno řidičské oprávnění,

V případě kontroly zahraničního vozidla kontroluje hlídka policie národní řidičský průkaz cizince, případně mezinárodní řidičský průkaz a také doklad odpovídající osvědčení o registraci vozidla.

Po ukončení silniční kontroly vrátí hlídka řidiči předložené doklady, mimo zadržených nebo odebraných dokladů a sdělí řidiči, zda může v jízdě pokračovat nebo mu další jízdu zakazuje a v případě nutnosti může řidiči v jízdě zabránit. Pokud je vše v pořádku, policie kontrolu ukončí vojenským spolu s občanským pozdravem.³⁵

V případě použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla hovoříme o použití tzv. botičky, kterou je nutné vždy nasadit na levé přední kolo, tak aby ji mohl řidič včas zaregistrovat. Botičku lze také nasadit na jiné kolo, avšak pouze ve výjimečných případech, pokud není možné nasazení na levé přední kolo. Další způsob zabránění odjezdu vozidla je použití dlouhého uzamykatelného řetězu, používaného zpravidla k zamezení odjezdu nákladních a užitkových vozidel, kterým se provlečou kola nákladního vozidla, případně celé nákladní soupravy. Neodmyslitelný způsob pro zamezení odjezdu vozidla je také jeho odtah. Technické prostředky je také možné využít

³⁵ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 18,19

např. v případě parkování na zakázaném místě. K použití technického prostředku opravňuje Policii České republiky zákon č. 273/2008 Sb., o *Policii České republiky* a obecní policii zákon č. 553/1991 Sb. *Zákon České národní rady o obecní policii*³⁶

4.2.4 Kontrola totožnosti

V případě zjišťování totožnosti si hlídka vyžádá doklad prokazující totožnost, přičemž kontroluje platnost dokladu včetně uvedených údajů a také kontroluje fotografii, zda se podobá skutečnosti. Údaje musí být čitelné a na dokladu nesmí být prováděny žádné nepovolené změny. O případných závadách sepíše policista záznam, který postoupí příslušnému úřadu. Kontrolu občanů třetích zemí ověřuje hlídka podle platného povolení k pobytu nebo cestovního dokladu. Důležitou součástí kontroly je také ověření, zda po osobě není vyhlášeno pátrání a pokud ano, je následně eskortována k místně příslušnému útvaru policie k provedení následujících nezbytných úkonů.

Nemá-li při sobě kontrolovaná osoba žádný doklad prokazující její totožnost, hlídka policie prověří sdělené osobní údaje osoby pomocí dostupných informačních systémů Policie České republiky (dále jen PČR), přičemž klade kontrolované osobě kontrolní otázky pro ověření, zda se osoba z místa silniční kontroly shoduje s osobou uvedenou v elektronickém registru policie. Správnost osobních údajů osoby lze také ověřit cestou IOS. Kontrolní otázka pro ověření totožnosti může např. obsahovat dotaz, zda osoba hlídce sdělí adresu svého trvalého bydliště.³⁷

4.2.5 Kontrola technického stavu vozidla

Jednou z kontrol spadajících do oblasti dohledu na silniční provoz patří kontrola technického stavu vozidel včetně kontroly nákladních jízdních soupřav.³⁸ Technické podmínky vozidel definuje zákon č. 56/2001 Sb., o *podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* a podrobněji jsou obsaženy v prováděcí vyhlášce č. 341/2014 Sb., *Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* a ve vyhlášce č. 82/2012 Sb.,

³⁶ KUČEROVÁ, H. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde Praha, a.s., 2002. s. 83. ISBN 80-7201-321-1.

³⁷ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 22

³⁸ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 24

o technických silničních kontrolách jsou zahrnuty harmonizační kódy všech technických závad typu: A – lehká, B – vážná, C - nebezpečná.³⁹

Kontrolou technického stavu se rozumí:

- a) Základní kontrola technického stavu, přičemž se jedná o kontrolu technického stavu vozidel při provádění běžných silničních kontrol
- b) Technická silniční kontrola (dále jen TSK)

Součástí **základní kontroly** vozidla je základní kontrola jeho technického stavu. Základní kontrolu technického stavu je oprávněn provádět policista, jenž ve vzdělávacím zařízení policie, absolvoval základní odbornou přípravu. Podstatou kontroly je ověření, zda vozidlo užitá v silničním provozu, splňuje technické podmínky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb. Pouze základní kontrola technického stavu se provádí u vozidel do hmotnosti 3,5 t a k TSK se přistupuje při zjištěných vážných nebo nebezpečných závadách.

Průběh **TSK** definuje vyhláška o technických silničních kontrolách. TSK mohou provádět pouze proškolení policisté sloužící v řadách dopravní policie, kteří mají odpovídající zkušenosti a praxi, o čemž rozhodne vedoucí oddělení. Nutností je také absolvovat kvalifikační nebo specializační kurz.

Jsou-li TSK shledány vážné závady typu – B nebo nebezpečné závady typu C, a pokud nebudou na místě TSK neprodleně odstraněny, poučí policista řidiče o dočasném omezení technické způsobilosti v době trvání 30. dnů. Po provedené TSK vytvoří policista protokol ve dvou vyhotoveních s uvedenými závadami, z nichž jedno vyhotovení obdrží řidič proti podpisu. S výstupním protokolem z TSK a s odstraněnými závadami v případě zjištěných závad typu – B, C je řidič, případně provozovatel vozidla povinen navštívit do doby 30. dnů od provedené TSK, stanici technické kontroly (dále jen STK). Při zjištění nebezpečné závady typu – C, nesmí vozidlo v žádném případě pokračovat po vlastní ose a v ustanovení § 4a vyhlášce č. 82/2012 Sb., jsou uvedeny závady, pro které bude ORV zadrženo. V takovém případě policista řidiči zakáže další jízdu, případně mu v jízdě zabrání použitím technického prostředku nebo také odtahem vozidla. Hlídka policie má také oprávnění vyzvat řidiče kontrolovaného vozidla, aby ji následoval na stanoviště prováděné TSK, popřípadě při zjištěných závadách do STK,

³⁹ ŠIROKÝ, J. *Provozování silniční dopravy II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. s. 47. ISBN 80-7194-875-6.

avšak celkový počet ujetých kilometrů řidiče od místa jeho zastavení až po hlídkou nařízené místo kontroly, včetně cesty zpět na původní místo zastavení řidiče nesmí přesáhnout 16 km.⁴⁰

4.2.6 Kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů

Jedním z oprávnění policie je vyzvat řidiče k podrobení se dechové zkoušce a ověřit tak, zda před jízdou nebo během jízdy nepožil alkoholické nápoje. Dechovou zkoušku je možné provést až po 15. minutách od poslední konzumace alkoholu a 3 minuty od poslední vykouřené cigarety. V průběhu dechové zkoušky nesmí testovaná osoba pít, jíst ani kouřit. Dechové zkoušky jsou prováděny přístroji Dräger Alcotest 7510, které jsou certifikované a pravidelně každý rok kalibrovány.

Hlídka policie vyzve řidiče k podrobení se orientační dechové zkoušce s výsledkem měření: alkohol/ bez alkoholu. V případě detekce alkoholu je nutné provést odborné měření s náustkem nasazeným na přístroji pro zobrazení konkrétních naměřených hodnot. Celkem je možné provést 3 odborné dechové zkoušky z dechu řidiče, které jsou opakovány po 5. minutách. Pokud je v naměřených hodnotách rozdíl mezi 1. a 2. dechovou zkouškou nad 10 %, ať už v plusových či minusových hodnotách, provádí se 3. dechová zkouška a pokud je opětovný rozdíl mezi 2. a 3. dechovou zkouškou nad 10 %, taktéž v plusových či minusových hodnotách, řidič se vyzývá k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve. Pokud je rozdíl mezi naměřenými hodnotami 1. a 2. dechové zkoušky a taktéž rozdíl mezi 2. a 3. dechovou zkouškou v tolerančním rozmezí do +/- 10 %, jedná se tak o zjištění řidiče pod vlivem alkoholu. Při naměřené hodnotě do jedné promile se řidič dopustil přestupku, který nelze projednat na místě v příkazním řízení, ale oznamuje se správnímu orgánu k dalšímu projednání. Při naměřené hodnotě nad jednu promili se již řidič dopustil trestného činu a je řešen státním zástupcem. Řidič také může vyšetření na detekci alkoholu odmítnout. V takovém případě je řidiči automaticky zadržen řidičský průkaz a zakázána další jízda a ve správním řízení zákaz činnosti v délce 18 měsíců až 3 roky a sankce ve výši 25 000 – 75 000 Kč., s přidělenými šesti body. Řidič má právo po uplynutí poloviny délky zákazu řízení, požádat správní

⁴⁰ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 24

orgán o prominutí zbytku trestu k čemuž se správní orgán vyjádří kladně nebo také záporně.⁴¹

Obr. 2: Dräger Alcotest 7510 s ověřením ČMI⁴²



4.2.7 Kontrola dodržování zákazu používání jiných návykových látek

Dalším oprávněním policie je vyzvat řidiče k podrobení se orientačnímu vyšetření, zda není při jízdě ovlivněn jinou návykovou látkou. Vyšetření je prováděno jednorázovými testery Drugwipe 5SP, a to buď stěrem slin z úst řidiče, nebo také stěrem potu z čela řidiče, jehož výstupem je možná detekce drog: Marihuana, Amfetamin/Metamfetamin, opiáty, Kokain. Každá z uvedených látek má na zmíněném testeru své zobrazovací políčko. Celkem tedy test obsahuje tři pole.

Pro potvrzení nezávadného testu je důležité zobrazení tzv. jedné kontrolní rysky v každém z políček. V případě, že se tak nestane, je důležité opakovat vyšetření jiným testerem, neboť se může jednat o závadný tester. Pokud se v některém z polí zobrazí

⁴¹ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 26

⁴² Dräger Alcotest 7510 s ověřením ČMI. *Tester.cz Kalibrace zdarma*. [online]. 2025 [cit. 2025-04-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.testers.cz/alkohol-testery/drager-alcotest-7510-s-overenim-cmi/>>.

druhá ryska, tester orientačně vykazuje podezření z užití té návykové látky, u které se ryska zobrazila. Pokud tester detekuje jinou návykovou látku, jedná se pouze o orientační vyšetření a řidič je z užití jiné návykové látky pouze podezřelý. Pro potvrzení či vyvrácení užití jiné návykové látky je řidič při pozitivním testu vyzván k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, a to žilní krev a moč.

Teprve po laboratorních výsledcích zjištěných z biologického materiálu se jednoznačně potvrdí či vyvrátí přítomnost jiné návykové látky v těle řidiče. Řidič má taktéž jako při výzvě na přítomnost alkoholu možnost odmítnout podrobení se testu na přítomnost jiné návykové, včetně odmítnutí lékařského vyšetření. Pokud řidič odmítne vyšetření na přítomnost jiné návykové látky. Postup policie je totožný jako při odmítnutí vyšetření na přítomnost alkoholu.⁴³

Obr. 3: Jednorázový tester DrugWipe 5S⁴⁴



4.2.8 Kontrola dodržování rychlosti jízdy

Stejně jako je možná automatická detekce široké škály dopravních přestupků, je také možná automatická detekce rychlostí motorových vozidel. Měřič okamžité rychlosti pracuje na principu měření pomocí laserového paprsku elektromagnetických vln, tzv. radaru nebo měřením pomocí laserového paprsku v neviditelném spektru. Měření probíhá tak, že paprsek dopadá na zvolený cíl, odkud se odrazí a vrací se zpět do přístroje, kterým je vyhodnocen. V případě, že řidič překročí hlídkou nastavený rychlostní limit, je

⁴³ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 27

⁴⁴ Saliva Drug Testing Drugwipe 5S. *Advance Diagnostics*. [online]. © 2024 [cit. 2025-04-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.advancediagnostics.co.nz/product/drugwipe-5s/>>.

následně po změření a zadokumentování do paměti přístroje automaticky pořízen snímek s veškerými potřebnými údaji podstatnými k zadokumentování přestupku.⁴⁵

Při prováděném měření rychlostních limitů vozidel jsou používány pouze měřiče rychlosti, které jsou schválené Českým metrologickým institutem. Policista musí být s přístrojem seznámen a proškolen v souladu s návodem k obsluze. Každý měřič je certifikovaný a každoročně kalibrován. Od každé změřené rychlosti je třeba odpočítat výrobcem stanovenou odchylku měření. Měřicí zařízení sloužící pro potřeby policie mají stanovenou odchylku měření (- 3 km/h) do naměřené rychlosti 100 km/h a při naměřené rychlosti nad 100 km/h jsou pro odpočet odchylky stanoveny (-3 %). Policista tak při řešení přestupku za překročenou rychlost, při vypisování příkazového bloku vypíše nejdříve zákonem stanovenou rychlost, následně skutečnou rychlost, jenž byla naměřena, a nakonec rychlost po odpočtu zmíněné odchylky, např. pokud řidič překročil rychlost jízdy v obci o 16 km/h (50/69/66 km/h). Překročení rychlosti v obci o 40 km/h a mimo obec o 50 km/h a více, nelze řešit v příkazním řízení na místě, ale oznamuje se správnímu orgánu k dalšímu projednání, kam bude řidič předvolán a bude mu uložen zákaz řízení.⁴⁶

Dopravní inspektorát Policie České republiky v Třebíči disponuje dvěma mobilními měřiči rychlosti: TruCam II a LaserCam 4. Dále pevně zabudovaným radarem Ramer 10C, umístěným ve služebním vozidle Škoda Kodiaq v civilním provedení, používaným pro účely skrytého silničního dohledu.

Rychlost je také možné měřit tzv. **úsekovým měřením**. Jedná se o měřený úsek komunikace, který je na svém začátku a konci vybaven propojenými stacionárními videokamerami, které jsou zaměřeny na dopravní tok. Systém zaznamená průjezd vozidla od začátku až po konec měřeného úseku s uvedeným časem a vyfocenými registračními značkami v případě překročení rychlosti.⁴⁷

Další variantou jsou pevně umístěné tzv. **stacionární radary**. Tyto radary byly také umístěny v rozmezí roků 2008 – 2012 v Moravských Budějovicích (kraj Vysočina – okres Třebíč). Jednalo se celkem o umístění tří radarů: na ulici Znojemská ve směru jízdy k obci Lažínky, dále na ulici Havlíčkova u tamní základní školy a na ulici Pražská ve

⁴⁵ VĚŽNÍK, M., KOPECKÝ, F., MATLAFUS, A. *Dopravní telematika v praxi* 5. Brno: KPM CONSULT, a.s., 2013. s. 64-65. ISBN 978-80-87320-01-3.

⁴⁶ POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 čl. 29

⁴⁷ VĚŽNÍK, M., KOPECKÝ, F., MATLAFUS, A. *Dopravní telematika v praxi* 5. Brno: KPM CONSULT, a.s., 2013. s. 65. ISBN 978-80-87320-01-3.

směru jízdy k obci Litohoř. Používání radarů však bylo brzy pozastaveno, neboť od ledna 2009 vyšel v platnost nový zákon, který ukládal povinnost upozornit řidiče na měřený úsek příslušnou dopravní značkou. Zákon však nestanovil podobu upozorňující dopravní značky. Firma Czech Radar pronajímala městu radary za tři tisíce korun měsíčně, avšak za podíl 45 % z vydělaného obnosu získaného za překročené rychlosti.

Radary nesklízely mezi lidmi příliš pozitivní ohlasy a obyvatelé je kritizovali s tím, že dva z radarů jsou bezúčelně umístěny na okraji města a třetí je umístěn až za úrovni zmíněné základní školy. Tehdejší starosta Moravských Budějovic však umístění radarů obhájil tím, že na ulici Pražská vyhasl v minulosti v důsledku nepřiměřené rychlosti lidský život. V polovině listopadu 2008 došlo neznámým pachatelem ke zničení radaru na ulici Znojemská a byla tak způsobená škoda ve výši dva miliony korun.⁴⁸

4.2.9 Kauce

Policista je při řešení dopravních přestupků oprávněn k vybrání kauce od řidiče dle zákona:

- a) 361/2000 Sb. *o silničním provozu* ve výši 3 500–50 000 Kč,
- b) 111/1994 Sb. *o silniční dopravě* ve výši 5 000–100 000 Kč,
- c) 13/1997 Sb. *o pozemních komunikacích* ve výši 5 000–50 000 Kč.

Kauce je vybírána od řidičů, kteří se dopustili dopravních přestupků, které nelze řešit na místě v příkazním řízení, ale je nutné je oznámit správnímu orgánu k dalšímu projednání. Kauce se zpravidla vybírá u cizinců, ale také u tuzemských řidičů žijících dlouhodobě v zahraničí. Důvodem vybrání kauce je nahrazení sankce udělené správním orgánem v případě, že by se právě řidič na základě předvolání správního orgánu k jednání nedostavil. Kauce tak pokryje náklady správního orgánu a policií je vybrána v případě, že ze strany řidiče hrozí vyhýbaní se správnímu řízení nebo pokud by vymáhání sankce bylo spojeno s nepřiměřenými náklady nebo by nebylo vůbec možné. Maximální výše uložené kauce nesmí být vyšší jak nejvyšší možná sankce uložená správním orgánem.

⁴⁸ Silniční radary v Budějovicích přestanou měřit. *Třebíčský deník.cz*. [online]. © 2025 [cit. 2025-04-05]. Dostupné z WWW: <https://trebicky.denik.cz/zpravy_region/silnicni-radary-v-budejovicich-prestanou-merit.html>.

4.3 Dopravně inženýrský úsek služby dopravní policie

Dopravně inženýrský úsek plní úkoly dané státní správou a dále posuzuje požadavky směřované policii z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.⁴⁹

Ministerstvo dopravy činí působnost speciálního stavebního úřadu a silničního správního úřadu ve věcech týkajících se dálnic.

Krajský úřad uskutečňuje působnost speciálního stavebního úřadu a silničního správního úřadu, co se týče silnic I. tříd, avšak s výjimkou věcí, jenž jsou v kompetenci Ministerstva dopravy.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností provádí působnost veřejně přístupných účelových komunikací spolu s působností silničního správního úřadu týkajících se silnic, mimo věcí, o nichž rozhoduje Ministerstvo dopravy. Dále provádí působnost speciálního stavebního úřadu, týkajících se silnic II. a III. tříd.

Obecní úřady uskutečňují působnost speciálního stavebního úřadu v oblasti místních komunikací a také působnost silničního správního úřadu v oblasti místních komunikací.

Újezdní úřad činí působení silničního správního úřadu, týkajícího se otevřeně dostupných účelových komunikací na území vojenského újezdu.

Policie České republiky a Celní správa vykonává také státní správu v oblasti pozemních komunikací.⁵⁰

Specializované pracoviště vycházející ze vztahu stavebního zákona:

- a) vystupuje jako dotčený nebo také odborný orgán týkající se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- b) dotčený orgán v rámci společného, stavebního a územního řízení a staveb zasahujících do pozemních komunikací,
- c) zabývá se připomínkami policie směřované stavebnímu odbornému dozoru.

⁴⁹POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 58

⁵⁰VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z. et al. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 54-56. ISBN 978-80-7400-409-4.

Specializované pracoviště vycházející ze správního řádu, ze zákona o silničním provozu a ze zákona o pozemních komunikacích:

- a) dotčený orgán při stanovení přechodné a místní úpravy silničního provozu,
- b) vydává stanovisko k výjimce z přechodné a místní úpravy silničního provozu,
- c) v rámci uzavírky řeší objízdné trasy,
- d) vydává závazná stanoviska v souvislosti s umístěním zastávek z důvodu náhradní autobusové dopravy.

Specializované pracoviště v oblasti ostatní dopravně inženýrské činnosti:

- a) u příslušného silničního správního úřadu uplatňuje návrhy na změny úprav v silničním provozu,
- b) u příslušných správních úřadů uplatňuje preventivní opatření k zamezení dopravní nehodovosti,
- c) u orgánů samosprávy uplatňuje realizaci světelné signalizace v místech kde je to z hlediska bezpečnosti a plynulosti nezbytné,
- d) na místech dopravních nehod se smrtelnými, či těžkými zraněními provádí bezpečnostní inspekce k zamezení opakující se nehodovosti.⁵¹

⁵¹POKYN policejního prezidenta č. 300/2020 čl. 58

5 Bodový systém

Trestné body eviduje registr řidičů a jsou v kartě každého řidiče postupně přičítány. Při spáchání více přestupku je řidič sankcionován pouze za ten nejzávažnější. Výpis bodů lze ověřit kdekoli na CZECH Pointu např. na poště nebo na odboru dopravy. Jestliže se řidič v následujících dvanácti měsících od posledního bodovaného přestupku nedopustí opětovného spáchání přestupku s přidělenými body, jsou mu automaticky čtyři body odečteny. Při dosažení maximálního možného počtu dvanácti bodů je řidiči automaticky odebrán řidičský průkaz a nejdříve po jednom roce může požádat o jeho navrácení. Podmínkou pro navrácení řidičského průkazu při zákazu řízení na jeden rok a více je absolvování lékařské prohlídky, včetně dopravně psychologického vyšetření a také přezkoušení z odborné způsobilosti. Při zákazu činnosti neběží doba pro automatický odpočet bodů, tato doba platí až po skončení zákazu činnosti. V případě zákazu činnosti mimo vybodování, tudíž dosažení maximálního počtu dvanácti bodů, je v polovině trestu možné zažádat o prominutí zbytku trestu.⁵²

5.1 Bodový systém před novelizací zákona č. 361/2000 Sb.

Bodový systém byl zaveden již v roce 2006 a stejně tak, jako v současnosti byly řidiči trestné body postupně přičítány a maximální možný počet dosažených bodů činil 12. Před novelizací bylo dáno 5 kategorií přestupku za přidělené body: 2, 3, 4, 5, 7. Stejně tak jako v současnosti byly v kartě řidiče od posledního bodovaného přestupku, za následujících dvanáct měsíců, v případě nespáchání bodovaného přestupku, řidiči automaticky odečteny čtyři body. Stejně tak při dosažení maximálního možného počtu dvanácti bodů obdržel řidič zákaz činnosti v délce jednoho roku. Dále nebylo při vybodování po dosažení poloviny trestu, možné zažádat o prominutí zbytku trestu.

Nebodové přestupky zahrnovali širokou škálu dopravních přestupku, jenž byly definovány ustanovením § 125c odstavec 1 písmene k) zákona č. 361/2000 Sb., za které byly ukládány sankce do výše 2000 Kč., ustanovení však zahrnovalo i jeden přestupek s udělenými třemi trestnými body, a to za jízdu bez bezpečnostního pásu nebo za jízdu na motocyklu bez přilby.⁵³

⁵² Bodový systém. *Bezpečné cesty.cz*. [online]. © 2014-2025 [cit. 2025-04-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-na-silnicich/pravidla-silnicniho-provozu/bodovy-system>>.

⁵³ Rozdělení přestupků v bodovém systému. *Garáž.cz*. [online]. © 2025 [cit. 2025-04-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.garaz.cz/clanek/rozdeleni-prestupku-v-bodovem-systemu-21000910>>.

Používání bezpečnostních pásů na předních sedadlech mimo městské oblasti, bylo v Československu povinné od roku 1967. Povinnost i na městské oblasti se rozšířila v roce 1976. Povinnost používání pásu i na zadních sedadlech platí od roku 1986. Používání bezpečnostních pásů na předních sedadlech snižuje riziko smrtelného zranění o 25 % a riziko těžkého zranění o 50 %.⁵⁴

Bodové přestupky byly již ty závažnější, kterým byly nejčastěji přidělovány 2 a 3 body. Do sekce přidělených dvou trestných bodů patřila neoznačená překážka v provozu na pozemní komunikaci, držení hovorového zařízení při jízdě a překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci do 20 km/h a mimo obec do 30 km/h, přestupky byly sankciovány do výše 1000 Kč, do sekce udělených tří trestných bodů patřila např. již zmíněná jízda bez bezpečnostních pásů včetně jízdy na motocyklů bez ochranné přilby.

U zákazových přestupků hrozily včetně pokut s přidělenými body také zákazy činnosti v různých délkách.

- a) Do této sekce patřily tzv. **sledované přestupky** hodnocené v rozmezí 3–4 trestnými body, sankciované do výše až 2500 Kč. Tyto přestupky se staly zákazovými ve chvíli, kdy se řidič od data spáchání, dopustil v následujících 12. měsících totožného přestupku. Mohlo se např. jednat o překročení rychlosti v obci o více jak 20 km/h a mimo obec o více jak 30 km/h.
- b) **Zákazové přestupky** zahrnovaly ty přestupky, za které byl uložen zákaz činnosti, již při prvním spáchání s bodovým ohodnocením 5–7 trestných bodů se zákazem činnosti 6–24 měsíců např. překročení rychlosti v obci o 40 km/h a o 50 km/h a více mimo obec.
- c) Samostatnou sekci pak tvořily dva přestupky s uděleným zákazem činnosti, avšak bez přidělených trestných bodů:
 - 1) Jízda s upravenou registrační značkou nebo bez ní ze sankcí udělenou v rozmezí 5 000–10 000 Kč a zákazem řízení v délce 6–12 měsíců.
 - 2) Řízení pod vlivem alkoholu do 0,3 promile alkoholu s uloženou sankcí od správního orgánu ve výši 2500 – 50 000 Kč a zákazem činnosti v délce 6–12 měsíců.

⁵⁴ EKSLER, V., HEINRICH, J., HOLLO, P., BENSA, B., KRIVEC, D. et al. *A comparative study of the development of road safety in the Czech Republic, Hungary, and Slovenia*. Brno: Centrum Dopravního výzkumu, 2005. s. 58-61. ISBN 80-86502-27-9.

Možnost odebrání tří (čtyř) trestných bodů bylo možné za absolvování dopravního polygonu, pokud neměl řidič udělen více jak šestibodový přestupek a celkový počet bodů nepřesahoval 10. Kurz bylo možné absolvovat maximálně 1 x za rok.⁵⁵

5.2 Bodový systém po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Novela zákona přinesla snížení kategorie přestupků z pěti na tři, v bodovém rozmezí: 2, 4, 6. Nebodové přestupky s ustanovením § 125c odstavec 1 písmene k) zákona č. 361/2000 Sb. byly sníženy z 2000 Kč na 1500 Kč. Dále došlo ke zrušení sledovaných přestupků, ale také k celkovému navýšení sankcí za spáchané dopravní přestupky např. odmítnutí podrobení se dechové zkoušce na přítomnost alkoholu v dechu nebo na přítomnost jiné návykové látky. Sankce za odmítnutí se podrobení vyšetření bylo u správního orgánu sníženo ze sedmi na šest bodů, ale naopak došlo k navýšení sankce z možných 25 000–50 000 Kč na 25 000–75 000 Kč a ze zákazu řízení v rozmezí 1–2 roky na navýšení z 18 měsíců až 3 roky.

Vrácení a mazání bodů zůstalo totožné jako před novelizací zákona. Pokud řidič nespáchá od posledního bodovaného přestupku v následujících 12. měsících opětovně bodovaný přestupek, řidiči budou automaticky odmazány 4 body, za dalších 12 měsíců bez přidělených bodů, budou opět odmazány 4 body a po 36 měsících bezbodových přestupků budou odmazány všechny body.

Došlo také k velké změně v případě ukládání sankcí za dopravní přestupky. Sankce již nelze ukládat dle uvážení policisty, který byl limitovaný pouze horní výší částky za uložený přestupek. Novela zákona přinesla stanovení minimální a maximální sazby za daný přestupek, a právě v daném rozmezí musí policista řidiče sankcionovat, ovšem pokud řidič s přestupkem souhlasí. V opačném případě je stejně, jako tomu bylo před novelou zákona, oznámen správnímu orgánu k dalšímu projednání. Jedinou výjimkou jsou nebodové přestupky limitované pouze horní výší 1500 Kč, řešené dle ustanovení § 125c odstavce 1 písmene k) zákona č. 361/2000 Sb. Ostatní dopravní přestupky jsou řešené ve finančním rozmezí: 1500–2000 Kč; 2500–3500 Kč; 4500–5500 Kč.⁵⁶

⁵⁵ Rozdělení přestupků v bodovém systému. *Garáž.cz*. [online]. © 2025 [cit. 2025-04-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.garaz.cz/clanek/rozdeleni-prestupku-v-bodovem-systemu-21000910>>.

⁵⁶ Bodový systém v roce 2025: Vše, co potřebujete vědět. *TOP-POJISTENI.CZ*. [online]. © 2005-2025 [cit. 2025-04-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.top-pojisteni.cz/pojistovaci-poradna/novinky-ze-sveta-pojisteni/bodovy-system>>.

6 Dopravní přestupky před a po novele zákona č. 361/2000 Sb.

Pro komparaci přestupků před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích zvolil autor náhodný výběr přestupků, jenž byly novelizaci dotčeny.

DOPRAVNÍ PŘESTUPKY ZÁKONA Č. 361/2000 Sb.	
PŘED NOVELOU	PO NOVELE
Porušení ustanovení §6 odstavec 1 písmene a) <u>porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene k), možné řešit příkazem na místě do 2000 Kč s udělenými 3 body	Porušení ustanovení §6 odstavec 1 písmene a) <u>porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 12 možné řešit příkazem na místě v rozmezí od 1500-2000 Kč s udělenými 4 body
Porušení ustanovení §7 odstavec 1 písmene c) <u>držení hovorového zařízení při řízení motorového vozidla</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 1, možné řešit příkazem na místě do 1000 Kč s udělenými 2 body	Porušení ustanovení §7 odstavec 1 písmene c) <u>držení hovorového zařízení při řízení motorového vozidla</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 1, možné řešit příkazem na místě v rozmezí od 2500–3500 Kč s udělenými 4 body

DOPRAVNÍ PŘESTUPKY ZÁKONA Č. 361/2000 Sb.	
PŘED NOVELOU	PO NOVELE
Porušení ustanovení §29 odstavec 1) <u>jízda přes železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 9 nelze řešit příkazem na místě, u správního orgánu uložen zákaz řízení v rozmezí 1–6 měsíců se sankcí 2500–5000 Kč, 7 bodů⁵⁷	Porušení ustanovení §29 odstavec 1) <u>jízda přes železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 9 možné řešit příkazem na místě v rozmezí 4500–5500 Kč s udělenými 6 body
Porušení ustanovení §18 odstavec 4 (v obci), § 18 odstavec 3 (mimo obec) <u>překročení rychlosti v obci o 20 km/h a mimo obec o 30 km/h a více</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 3, sledovaný přestupek v případě prvního porušení možno řešit příkazem na místě do 2500 Kč s udělenými 3 body	Porušení ustanovení §18 odstavec 4 (v obci), § 18 odstavec 3 (mimo obec) <u>překročení rychlosti v obci o 20 km/h a mimo obec o 30 km/h a více</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene f) bod 3, možné řešit příkazem na místě v rozmezí 2500–3500 Kč s udělenými 4 body
Porušení ustanovení §5 odstavec 2 písmene b) <u>řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení §125c odstavec 1 písmene b) nelze řešit příkazem na místě, u správního orgánu uložen zákaz řízení v rozmezí 0,5–1 rok s uloženou sankcí 2500–20000 Kč, 7 bodů⁵⁷	Porušení ustanovení §5 odstavec 2 písmene b) <u>řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky</u> čímž se řidič dopustil přestupku dle ustanovení § 125c odstavec 1 písmene c) nelze řešit příkazem na místě, u správního orgánu uložen zákaz řízení v rozmezí 6-18 měsíců s uloženou sankcí 7000–25000 Kč (nad 0,3 promile alkoholu v dechu uděleno 6 bodů)⁵⁸

⁵⁷ Znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích 2019

⁵⁸ Znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích 2024

7 Praktická část - rozhovory

V rámci kvantitativního průzkumu bylo provedeno celkem šest strukturovaných rozhovorů s příslušníky Policie České republiky služebně zařazených u Dopravního inspektorátu v Třebíči, spadajícího pod Územní odbor Třebíč. Termín Územní odbor je pozůstatkem bývalých okresních měst, přičemž rozdělení území jednotlivých okresů zůstalo zachováno pro potřeby policie z důvodu lepšího rozdělení sil a prostředků. Každý okres v rámci jednotlivých krajů disponuje Dopravním inspektorátem, jehož působnost zastřešuje celý okres, stejně jako je tomu v případě Dopravního inspektorátu Třebíč.

Pro rozhovory byly vždy vybráni dva informanti z každého odvětví Dopravního inspektorátu Třebíč, a to napříč celou jeho strukturou. Jedná se o dva příslušníky zabývající se úsekem silničního dohledu, dále dva příslušníci zabývající se objasňováním a šetřením dopravních nehod a v neposlední řadě také úsek dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod.

Dotazování, byli seznámeni a řádně poučení s obsahem a důvodem vedení rozhovorů, přičemž byli náležitě poučeni o účelu získaných informací, kterému všichni porozuměli. Následně podepsali informovaný souhlas, kdy jeho vzor je přiložen jako Příloha 1.

Pro zadokumentování rozhovorů byly použity hlasové nahrávky a posléze se souhlasem všech dotazovaných informantů proběhl přepis do elektronické podoby.

Jednotlivé rozhovory byly vyhodnoceny a na závěr proběhlo celkové shrnutí praktické části.

7.1 Informant 1 z úseku silničního dohledu

Policista působící již šestým rokem na oddělení silničního dohledu v hodnosti podpraporčíka poskytl svůj pohled na dopady novely zákona č. 361/2000 Sb. z hlediska běžné policejní praxe.

Podle jeho zkušeností přinesla novela určitý pokles počtu dopravních přestupků, nicméně se výrazněji neprojevila na samotné nehodovosti. Řidiči podle něj sice přestupují pravidla méně často než dříve, ale počet dopravních nehod zůstává stále podobný.

Zpětná vazba od řidičů na novelu bývá spíše negativní – často si stěžují na výši sankcí a na to, že systém nezohledňuje individuální životní situace. Navíc mnozí o samotné novele ani nevědí, což podle něj snižuje její celkový preventivní efekt.

S navýšením sankcí nesouhlasí. Naopak by preferoval systém, v němž by sankce byly nastaveny v širokém rozpětí, například 100 – 20 000 Kč a policista by měl možnost rozhodnout o konkrétní výši pokuty podle okolností, například s přihlédnutím k finančním možnostem přestupce.

Změna bodového systému z pěti kategorií (2,3,4,5,7) na tři (2,4,6) mu připadá jako adekvátní a smysluplná.

Co se týče samotné náplně práce, novela zákona dle jeho slov zásadně neovlivnila běžný chod oddělení silničního dohledu.

Nejčastější příčinou dopravních nehod byla a stále zůstává nepřiměřená rychlost. Ani novela zákona na této skutečnosti podle něj nic nezměnila. Stejně tak mezi nejčastější přestupky patří stále překročení rychlosti, používání mobilního telefonu za jízdy, jízdy bez bezpečnostního pásu a porušování dopravního značení. Po novele pouze mírně klesl počet těchto přestupků, pravděpodobně v důsledku zvýšených pokut.

Jako problém vnímá skutečnost, že některé přestupky mají přesně stanovenou výši pokuty, bez možnosti individuálního zohlednění. Jako příklad uvádí sankce za držení mobilního telefonu, která je stanovena na 2 500 – 3 000 Kč. Podle něj by bylo vhodnější, kdyby mohl policista operovat v širším finančním rozmezí a rozhodovat o výši pokuty sám.

Na druhou stranu uznává, že u některých přestupků je zvýšení sankcí oprávněné a považuje ho za krok správným směrem.

V oblasti postupu řešení přestupků nevidí žádné výrazné nedostatky ani potřebu změn v rozlišení mezi řešením na místě a oznámením.

Na závěr vyjadřuje přání, aby se činnost dopravního inspektorátu inspirovala praxí v zahraničí, například v USA, a to především v oblasti vybavení, techniky a zjednodušení práce pro policisty ve výkonu služby.

7.2 Informant 2 z úseku silničního dohledu

Dopravní policista s 17. letou praxí, aktuálně sloužící na dopravním inspektorátu v Třebíči (oddělení silničního dohledu) v hodnosti praporčíka, se podělil o svůj názor na novelu zákona č. 361/2000 Sb. a její dopady na policejní praxi i chování řidičů.

Z jeho pohledu novela očekávání příliš nenaplnila, přínos v oblasti zlepšení ohleduplnosti řidičů nebo snížení nehodovosti hodnotí jako velmi malý. Nejčastější příčinou dopravních nehod zůstává i nadále překračování stanovené rychlosti, a to bez ohledu na změny v zákoně.

Na otázku, jaký ohlas má novela mezi zastavenými řidiči, uvádí, že reakce bývají spíše kladné. Někteří řidiči o novele vědí, ale rozhodně ne všichni. Navýšení sankcí vnímá jako správný krok, a z vlastní praxe by doporučil ještě další zpřísnění, konkrétně například pokuty za výrazné překročení rychlosti až do výše 5 000 Kč.

Změnu bodového systému z pěti kategorií na tři považuje za krok správným směrem, současná zjednodušená struktura podle něj stačí. Samotnou náplň běžného pracovního dne na dopravním inspektorátu novela zákona nijak zásadně neovlivnila.

Mezi nejčastější přestupky, které řeší, patří nevěnování se řízení, nedodržení rychlosti, telefonování za jízdy, nedodržení jízdy při pravém okraji vozovky a nedodržení bezpečné vzdálenosti. Tyto přestupky zůstávají stejné i po novele, jejich četnost se podle něj výrazně nezměnila.

Nepovažuje za pravdivé, že by byly sankce za přestupky dříve řešeny lépe než nyní. Naopak vnímá, že novela přinesla pozitivní změny například v přísnějším postupu vůči závažným přestupkům, jako je jízda na červenou nebo přes železniční přejezd.

Současné rozdělení přestupků podle způsobu řešení, příkazem na místě nebo oznámením, mu připadá adekvátní a není podle něj potřeba žádné úpravy.

Z hlediska každodenní práce na dopravním inspektorátu v okrese Třebíč mu současné nastavení vyhovuje a žádné výraznější změny by si nepřál.

7.3 Informant 3 z úseku dopravních nehod

Dopravní policista s pětiletou praxí, působící jako vyšetřovatel dopravních nehod v hodnosti praporčíka, poskytl svůj náhled na dopady novely zákona č. 361/2000 Sb. Na silniční provoz a policejní praxi.

Z jeho pohledu novela zákona nesplnila očekávání. Domnívá se, že většina řidičů si vůbec neuvědomuje, jaké změny novela přinesla, ani jaké tresty jim v případě přestupku

hrozí. Tato nízká informovanost podle něj významně oslabuje preventivní účinek navýšení sankcí.

Pozitivní odezvu mezi řidiči téměř nezaregistroval, většina podle něj o novelizaci vůbec neví. S navýšením sankcí jako takovým ale souhlasí, avšak upozorňuje na nerovnováhu v systému pokut. V praxi se podle něj často stává, že za přestupek, který způsobil dopravní nehodu, je udělena nižší pokuta (např. do 1 500 Kč.), než za jiný, méně závažný přestupek, jako je například držení telefonu za jízdy. Tento nesoulad by rád upravil.

Zjednodušení bodového systému na tři kategorie (2,4,6 bodů) považuje za přehlednější a vítá ho jako správný krok. Samotnou pracovní náplň vyšetřovatele dopravních nehod novela zásadně neovlivnila, podle jeho slov v této oblasti nedošlo k větším změnám.

Příčiny dopravních nehod zůstávají stejné jako před novelizací. Nejčastěji se jedná o nevěnování se řízení, nepřizpůsobení rychlosti jízdy, nedání přednosti, chybějící zajištění poučené osoby při couvání a obecně neohleduplné chování řidičů. Ani struktura nejčastějších přestupků se novelou nezměnila.

U některých přestupků může být podle něj problémem příliš vysoká pokuta, což vede k tomu, že řidiči odmítají řešit přestupek na místě a trvají na jeho oznámení. To v praxi ztěžuje vyřízení celé situace. Jako příklad přestupku, u kterého novela přinesla pozitivní dopad, uvádí držení telefonu při řízení, zvýšení pokuty mělo podle něj preventivní účinek a řidiči jsou v tomto ohledu opatrnější.

V oblasti způsobu řešení přestupků (příkazem na místě nebo oznámením) by změny neprováděl. Pouze u vyšetřování dopravních nehod by uvítal úpravu, konkrétně by zrušil povinnost oznámení v případech, kdy bylo vyšetřeno, že k žádnému zranění nedošlo.

Za klíčovou věc, která by zlepšila činnost dopravního inspektorátu v okrese Třebíč, považuje lepší spolupráci s obvodními odděleními policie. Při společných zásazích často dochází k nedorozumění způsobeným tím, že se jednotlivé útvary nevyznají v určitých specifických činnostech těch druhých a používají odlišné postupy při zpracování případů. Vzájemné porozumění a spolupráce by podle něj vedly k efektivnějšímu výkonu služby.

7.4 Informant 4 z úseku dopravních nehod

Dopravní policistka s čtyřletou praxí ve výjezdové skupině vyšetřující dopravní nehody, sloužící v hodnosti praporčíka, sdílela svůj názor na účinnost novely zákona č. 361/2000 Sb., její praktický dopad a slabiny, které se ukázaly v reálném provozu.

Zvýšení sankcí považuje za obecně krok správným směrem, přesto podle ní novela zásadní pokles dopravních nehod nepřinesla. Výjimkou může být mírné snížení přestupků spojených s držením hovorového zařízení za jízdy, kde zafungovalo zpřísnění postihu. Přesto považuje minimální pokutu za tento přestupek (2 500 Kč) za příliš vysokou ve srovnání s jinými, závažnějšími přestupky, za něž se ukládají nižší nebo srovnatelné sankce.

Domnívá se, že mezi řidiči byla informovanost o novelu zhruba poloviční. Ti, kteří ji zaznamenali, ji zpravidla hodnotili kladně. Naopak u řidičů, kteří byli pokutováni, převažovaly negativní reakce. Sama by uvítala zpřísnění sankcí například u přestupků, které často vedou ke vzniku dopravních nehod, jako je ujetí od nehody, nedání přednosti v jízdě či nepřizpůsobení rychlosti, kde je dle jejího názoru výše maximální pokuty (1 500 Kč) naprosto nedostatečná.

Ke změně bodového systému se staví neutrálně, ačkoli mu nepřikládá zásadní význam, nevidí v něm ani problém. V oblasti vyšetřování dopravních nehod nepocítuje novela jako zásadní proměnu. Výraznější změny podle ní nastaly spíše v oblasti silničního dohledu, kde zvýšené sankce, konkrétně za používání mobilního telefonu, měly větší preventivní dopad.

Příčiny dopravních nehod zůstaly podle jejich zkušeností stejné i po novele. Nejčastějšími jsou: překročení rychlosti, držení hovorového zařízení v ruce, závady technického stavu vozidla, nedání přednosti a ujetí od nehody. Žádná výrazná změna v četnosti těchto přestupků po novelizaci nenastala, snad s výjimkou mírného poklesu u mobilních telefonů.

Přes některé pozitivní změny novela podle ní nastavila nepřiměřeně vysoké postihy za některé méně závažné přestupky (např. zmíněné držení telefonu), zatímco jiné vážnější prohřešky zůstaly podhodnoceny. Systém sankcí by tak potřeboval lepší vyvážení. Způsob řešení přestupků, tedy rozdělení mezi příkaz na místě a oznámení, považuje v současné podobě za vyhovující a bez nutnosti změn.

Z hlediska fungování dopravního inspektorátu v okrese Třebíč by přivítala větší flexibilitu při pohybu hlídek v rámci okresu. Uvědomuje si sice riziko zneužití a potřebu rovnoměrného pokrytí území, ale věří, že větší svoboda v terénu by mohla přispět k efektivnější kontrole a reakci na aktuální situace.

7.5 Informant 5 z úseku dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod

Dopravní policista s více než 15. letou službou, který nastoupil k policii 1. června 2009 a v současnosti slouží v hodnosti nadpraporčíka, poskytl svůj pohled na novelu zákona č. 361/2000 Sb. a její vliv na každodenní výkon služby i chování účastníků silničního provozu.

Podle jeho zkušeností novela zásadní změny v chování řidičů nepřinesla. Nehodovost se výrazně nezměnila, stejně jako množství a povaha dopravních přestupků. Řidiči podle něj nadále porušují pravidla, ať už jde o rychlost, nevěnování se řízení nebo nedání přednosti v jízdě.

Reakce řidičů na novelu byly spíše negativní, zejména pokud šlo o výši pokut. Sám policista vnímá navýšení sankcí jako účelné u některých přestupků, například u překročení rychlosti, ale za přehnané u těch, které vedou k dopravním nehodám, kde jsou sankce nyní podle jeho názoru příliš vysoké.

Za důležitou změnu považuje úpravu bodového systému. Přestože nový systém tří kategorií (2,4,6 bodů) vnímá jako zjednodušení, domnívá se, že bodový systém jako celek je zbytečný. Podle něj dochází ke dvojímu trestání řidiče za jeden skutek, finančně a zároveň bodově.

V oblasti každodenní práce dopravního inspektorátu novela žádné zásadní změny nepřinesla. Dle jeho slov služební náplň zůstává stejná.

Příčiny dopravních nehod zůstávají také neměnné, nejčastějším jsou způsob jízdy, překročení rychlosti, nevěnování se řízení, nedání přednosti nebo cyklisté. Co se ale podle něj zlepšilo, je řešení některých dopravních nehod, například újezd od místa nehody či předjíždění. Po novele je totiž možné tyto přestupky jednodušeji řešit v příkazním řízení, což považuje za praktický přínos.

Naopak nepovažuje za výhodu samotné navýšení sankcí u jednotlivých přestupků, podle něj novela skutečně pomohla jen tam, kde došlo k administrativnímu zjednodušení řešení přestupků.

Z hlediska organizace a fungování dopravního inspektorátu v okrese Třebíč by nezaváděl žádné změny. Současný stav mu vyhovuje a vnímá ho jako funkční.

7.6 Informant 6 z úseku dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod

Nadpraporčík s osmnáctiletou praxí u dopravní policie, aktuálně zařazený jako zpracovatel dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod ve služební hodnosti vrchního inspektora, poskytl výstižný názor na novelu zákona č. 361/2000 Sb., která nabyla účinnosti v roce 2024. Jeho zkušenosti pokrývají jak trestněprávní odvětví dopravních nehod, tak dlouhodobé sledování vývoje chování řidičů.

Z jeho pohledu nepřinesla novela zákona očekávané výsledky. Nezaznamenal žádný výrazný posun v ohleduplnosti řidičů ani pokles nehodovosti. Přestupky se stále páchají ve stejné míře a řada řidičů, zejména z řad starší generace, ani nezaznamenala, že je novela vůbec platná. To potvrzují i osobní zkušenosti z kontrol, které nadpraporčík v minulosti prováděl.

Co se týče sankcí, většinu nových pokut považuje za odpovídající, avšak výrazněji kritizuje výši pokut za přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k), které zahrnují mimo jiné porušení § 11, § 18 odst. 1 nebo § 19. Navrhuje navýšení horní hranice pokuty až na 5 000 Kč, případně možnost dvojnásobného postihu v případech, kdy přestupek vedl k dopravní nehodě. Také by uvítal, aby přestupek odmítnutí vyšetření na alkohol či jiné návykové látky byl automaticky považován za trestný čin, nikoliv jen za přestupek.

K novému bodovému systému se staví pozitivně, podporuje zjednodušenou strukturu (2,4,6 bodů), ale navrhuje výjimku pro nejzávažnější skutky, jako je řízení pod vlivem nebo odmítnutí testu, které by podle něj měly být postihovány 12 trestnými body bez výjimky.

Ve své aktuální pracovní pozici, která se zaměřuje na trestnou činnost v dopravě, nepocítuje žádný zásadní dopad novely na každodenní služební činnost. Ani příčiny dopravních nehod se podle něj nezměnily. Mimo obec nadále dominuje nepřiměřená

rychlost, v obcích pak nadále přednosti a nesprávný způsob jízdy. Složení nejčastějších přestupků se podle něj rovněž nezměnilo, převládá překročení rychlosti, porušení povinnosti řidiče (např. použití pásů, chybějící doklady), technické závady vozidel, nerespektování dopravního značení a nedostatečné používání osvětlení či směrovek.

Z hlediska legislativních změn vítá možnost efektivnějšího řešení přestupků jako je telefonování za jízdy, nebezpečné předjíždění či nerespektování výstražných signálů na železničních přejezdech. Přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 (například nedodržení bezpečné vzdálenosti) by však podle něj měl být přerazen mezi přestupky řešitelné příkazem na místě s přísnější sazbou a bodovým ohodnocením.

Co se týče samotné činnosti dopravní policie v okrese Třebíč, považuje ji za dobře organizovanou. Přesto by rád kladl větší důraz na specializaci, konkrétně se zaměřit na závažné přestupky jako je nerespektování světelné signalizace, nebezpečné předjíždění, kontrolu nákladní a autobusové dopravy, měření rychlosti v rizikových úsecích (například u škol) a cílené odhalování řidičů pod vlivem. V oblasti výcviku policistů navrhuje zrušení dosavadních šesti výcvikových dnů ročně a jejich nahrazení šesti tematickými odbornými školeními a čtyřmi pravidelnými střeleckými tréninky. Pátrací akce hodnotí pozitivně a bez výhrad.

Závěrem dodává, že dopravní policista by měl být specialistou na rizikové chování na silnicích, a právě v tom vidí budoucí směřování efektivního výkonu služby.

7.7 Vyhodnocení rozhovorů s informanty

Následné vyhodnocení rozhovorů je rozděleno na dvě části, tak aby bylo zodpovězeno na hlavní a první vedlejší cíl práce.

První část se zaměřuje na posouzení dopadu novelizace zákona č. 361/2000 Sb. Na činnost Dopravního inspektorátu PČR Třebíč, zejména identifikované změny směřující k zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Druhá část se zaměřuje na zhodnocení činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před novelizací, se zaměřením na výkon kontrol, prevenci a řešení dopravních přestupků.

7.7.1 Hlavní cíl bakalářské práce

Na základě šesti rozhovorů s příslušníky Dopravního inspektorátu Třebíč, lze říci, že novelizace zákona č. 361/2000 Sb. měla na každodenní činnost policie pouze omezený

dopad. Dotazování policisté se shodují, že novela nevedla k výraznému snížení nehodovosti ani k zvýšené ohleduplnosti řidičů. Přestupky se i nadále páchají v obdobné míře jako před novelizací, přičemž mezi nejčastější přestupky i nadále patří překračování rychlosti, nevěnování se řízení, nedání přednosti v jízdě a používání mobilního telefonu za jízdy.

Pozitivně byla hodnocena zvýšená sankce za držení telefonu během jízdy, která vedla k mírnému poklesu tohoto přestupku. Některé pokuty naopak, např. za přestupky spojené s dopravní nehodou, jsou podle policistů nepřiměřeně nízké. Zazněla také kritika k nevyváženým výším sankcí vůči závažnosti přestupku.

Zavedení zjednodušeného bodového systému (2,4,6 bodů) je většinou policisty vnímáno jako krok správným směrem, i když zazněly návrhy na přísnější bodové hodnocení u přestupků spojených s alkoholem či drogami.

Z hlediska organizační a provozní činnosti Dopravního inspektorátu se zásadní změny po novele neprojevily. Policisté uvádějí, že jejich služební náplň zůstala prakticky stejná, zejména pak v oblasti dopravních nehod. V oblasti silničního dohledu se změny projevily více, především při uplatňování nových výší pokut.

Celkově lze shrnout, že novela přinesla částečné zlepšení v oblasti vymahatelnosti sankcí, ale její dopad na samotný chod inspektorátu a chování řidičů je omezený. Přínos by podle dotazovaných policistů mohla zvýšit lepší informovanost veřejnosti, větší důraz na prevenci a úprava výše sankcí tak, aby byly kompatibilní vůči závažnosti daného přestupku.

7.7.2 První vedlejší cíl bakalářské práce

Na základě šesti rozhovorů s příslušníky Dopravního inspektorátu Třebíč lze také definovat činnost dopravního inspektorátu před novelizací zákona č. 361/2000 Sb., se zaměřením na výkon silničních kontrol, prevenci a v neposlední řadě také řešení dopravních přestupků.

Před novelizací byl výkon silničních kontrol vykonáván zejména silničním dohledem zaměřeným převážně na běžné opakující se přestupky, jako je překročení rychlosti, držení mobilního telefonu během jízdy, nepoužití bezpečnostních pásů, porušení dopravního značení a technický stav vozidel. Kontroly často probíhaly

na frekventovaných úsecích a v obcích. Policisté se shodují, že byla větší část přestupků řešena na místě, a to uložením pokuty v příkazním řízení.

Prevence byla podle oslovených policistů omezená. Policisté se často setkávali s tím, že řidiči neměli dostatečný přehled o účinnosti nové legislativy, natož o jejích změnách. Informovanost veřejnosti o rizicích způsobených nevhodným chováním v silničním provozu spoležala spíše na informovanost ze strany policistů při silničních kontrolách.

Před novelou byl systém řešení dopravních přestupků často nevyvážený. Za méně závažné přestupky bylo možné uložit pokutu s vyšší horní hranicí než za přestupek, který například vedl k dopravní nehodě. Policisté poukazovali na to, že v řadě případů chyběla možnost radikálnějšího odlišení přestupku podle jeho závažnosti. Přesto byl systém stabilní a funkční a většina případů byla řešena příkazem na místě bez větších administrativních komplikací.

7.7.3 Druhý vedlejší cíl bakalářské práce

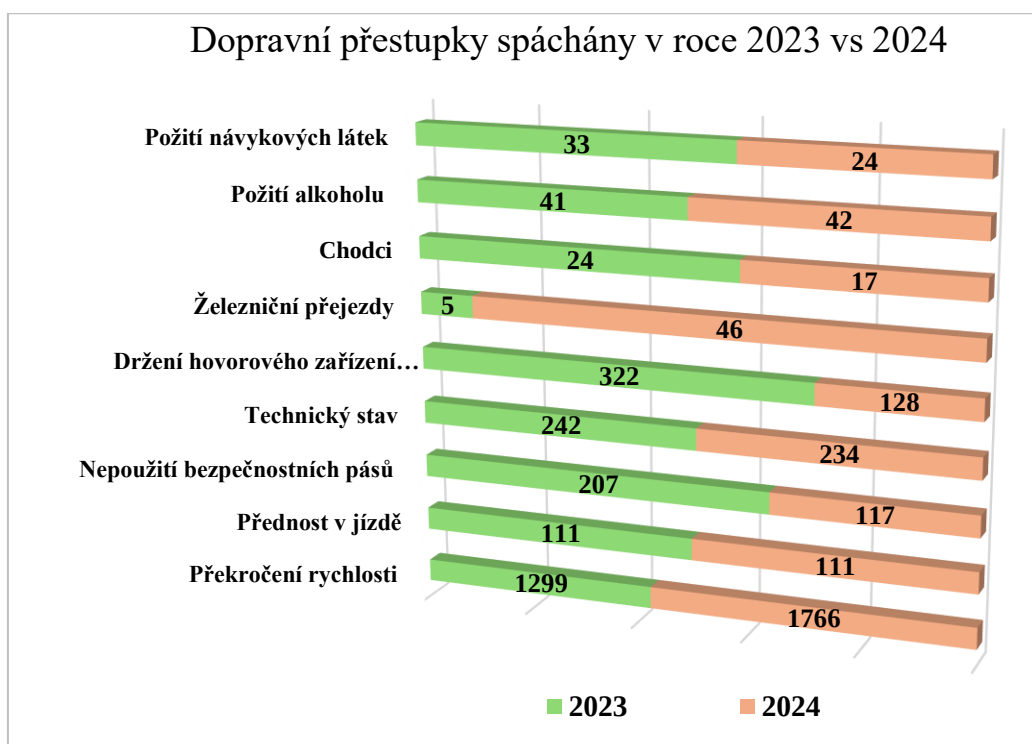
Podstatou druhého vedlejšího cíle bakalářské práce je porovnání statistik dopravních přestupků spáchaných na území okresu Třebíč v roce 2023 a 2024 před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V roce 2023 bylo celkem kontrolováno v okrese Třebíč 9 722 vozidel a v roce 2024 celkem 10 586 vozidel.

Graf č. 1 znázorňuje počet náhodně vybraných přestupků, jenž byly novelou zákony dotčeny.

V roce 2023 bylo celkem spácháno 1299 překročených rychlostí, v roce 2024 se počet zvýšil o 467 na celkový počet 1766. Přestupek nedání přednosti v jízdě spáchalo v obou porovnávaných rocích stejný počet řidičů, a to 111. Nepoužití bezpečnostních pásů při jízdě v roce 2023 spáchalo celkem 207 řidičů, v roce 2024 se počet snížil na 117, to je o 90 méně. Technický stav vozidla nemělo v pořádku v roce 2023 celkem 242 řidičů, v roce 2024 byl počet podobný, celkem 234. Znatelný pokles mezi porovnávanými roky zaznamenal přestupek držení hovorového zařízení při jízdě, kdy jej v roce 2023 spáchalo 322 řidičů a v roce 2024 pouze 128. Výrazný nárůst nastal u přestupku nerespektování signalizačního zařízení železničního přejezdu, kde se počet navýšil mezi roky o 41, z počtu 5 v roce 2023 na počet 46 zaznamenaných v roce 2024. Přestupků se dopouštějí i chodci, kdy v roce 2023 bylo sankcionováno celkem 24 osob, v roce 2024 17 osob.

Téměř totožného výsledku dosáhli řidiči pod vlivem alkoholu v roce 2023 i 2024, kdy se počet navýšil pouze o 1, a to z počtu 41 na 42 oznámených ke správnímu orgánu, stejně jako při požití návykových látek, kde se počet téměř jednou tolik snížil, v roce 2023 spáchalo tento přestupek 33 osob, v roce 2024 osob 24.

Graf č. 1: Dopravní přestupky spáchány v roce 2023 vs 2024



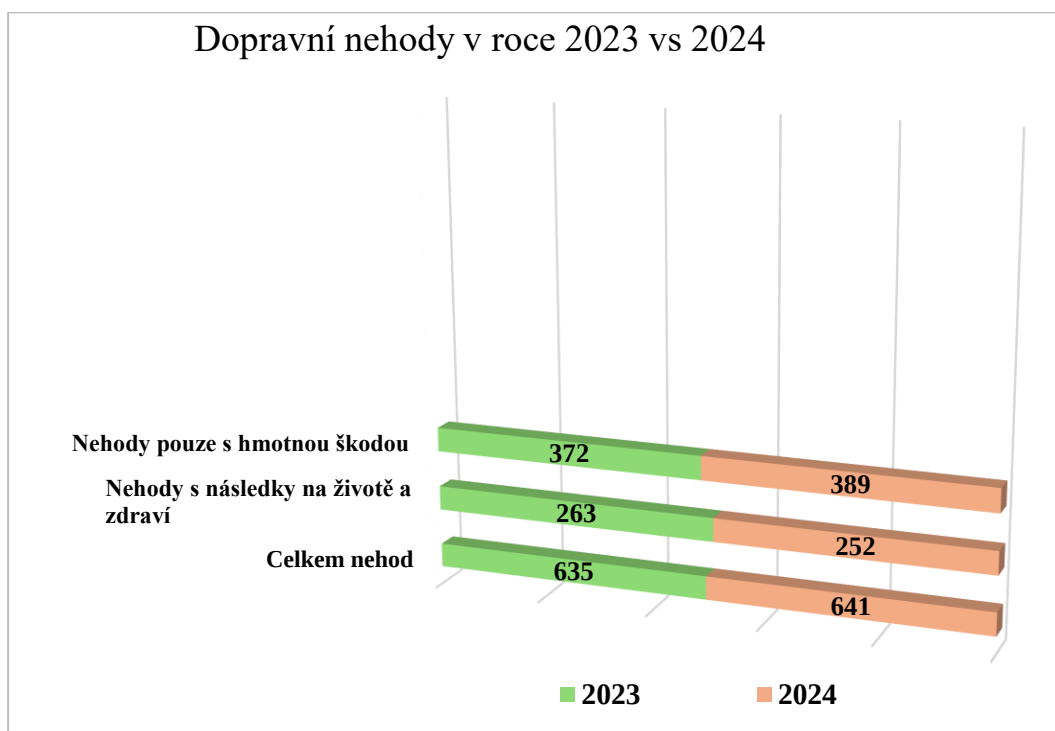
zdroj: vlastní

Graf č. 2 znázorňuje statistiku dopravních nehod, ke kterým došlo na území okresu Třebíč, v období roku 2023 a 2024.

V roce 2023 došlo celkem k 635 nehodám, z toho 263 osob utrpělo následku na životě a zdraví a u 372 nehod došlo pouze k hmotné škodě. Výsledky se výrazně neliší od roku 2024, kdy došlo celkem k 641 nehodám, z toho 252 osob utrpělo následku na životě a zdraví a u 389 nehod došlo pouze k hmotné škodě.

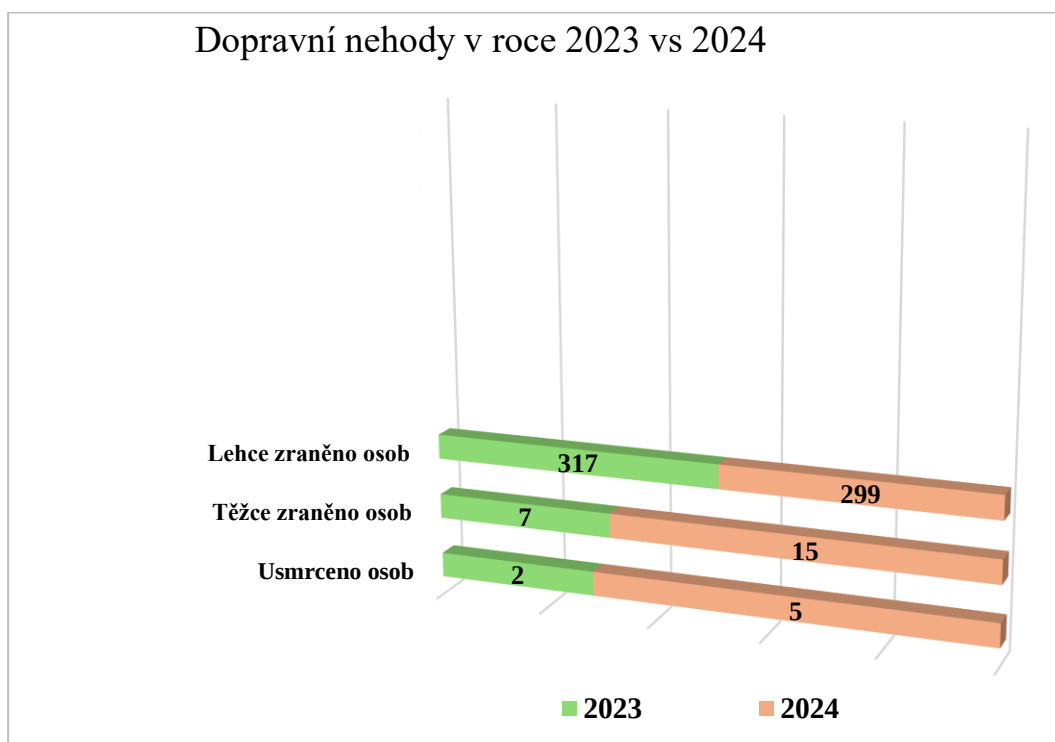
Graf č. 3 navazuje na nehody s následkem na životě a zdraví osob, kdy v roce 2023 došlo k úmrtí 2 osob, 7 jich bylo zraněno těžce a 317 lehce. V roce 2024 došlo k úmrtí 5 osob, 15 jich bylo zraněno těžce a 299 lehce.

Graf č. 2: Dopravní nehody v roce 2023 vs 2024



zdroj: vlastní

Graf č. 3: Dopravní nehody – následky na životě a zdraví v roce 2023 vs 2024



zdroj: vlastní

7.7.4 Třetí vedlejší cíl bakalářské práce

Na základě poznatků a zkušeností získaných službou u dopravního inspektorátu popisuje autor z vlastní praxe návrhy pro zajištění větší bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu v okrese Třebíč. Jak už bylo v bakalářské práci uvedeno tvrzení, na kterém se shodla téměř většina dotazovaných policistů, jenž se účastnili strukturovaného rozhovoru, a to že jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod je nepřiměřená rychlost. Ať už se jedná o nepřizpůsobení stavu a povaze vozovky, nepřizpůsobení rychlosti v důsledku klimatických či povětrnostních podmínek, přecenění svých řidičských schopností, zejména u mladých řidičů s nedostatečnou praxí v řízení. A protože se spousta řidičů stále domnívá, že dopravní značka omezující rychlost není zdí a dopravní policie nemůže personálně pokrýt území celého okresu Třebíč, zejména známá místa s nejčastějším výskytem porušovaných rychlostí.

Autor navrhuje:

- a) Rozšíření pravomocí jednotlivých obvodních oddělení PČR v rámci okresu Třebíč o možnost měřit rychlost pomocí pevně zabudovaného radaru ve služebním vozidle, či pomocí přenosného mobilního radaru. Důvodem je lepší znalost svého územního působení s vytypovanými místy páchaných přestupků. Oproti Dopravnímu inspektorátu, jejichž působnost zastřešuje celý okres.
- b) Osazení stacionárních radarů či úsekových měření na místech s častým výskytem překračovaných rychlostí např. na trase Třebíč – Dukovany, kde se jedná o frekventovanou trasu využívanou zaměstnanci Jaderné elektrárny Dukovany. Autor navrhuje osazení zmíněných měřičů rychlostí na silnici II. třídy č. 351 v obci Dalešice a na silnici II. třídy č. 152 v obci Slavětice, okres Třebíč.
- c) Rizikové křižovatky řešit spíše kruhovými objezdy a v místech kde to není stavebně či technicky možné osadit důležité značení upravující přednost na retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad nebo zvýraznění pomocí signálu žlutého přerušovaného světla.
- d) Rozšíření sítě cyklostezek, tak aby cyklisté využívali minimálně dopravně vytížených silnic I. a II. tříd.
- e) Zjednodušení administrativy pro policisty, zejména zavedení elektronických příkazových bloků včetně potřebných formulářů a zefektivnit tak práci hlídek,

neboť čas strávený rozsáhlou administrativní činností mohou využít pro řešení dalších závažných přestupků.

- f) Využívání většího počtu kamer na frekventovaných křižovatkách či železničních přejezdech, zejména v Třebíči, pro zachycení řidičů nerespektujících světelnou signalizaci.
- g) Pro zklidnění dopravy využívat zejména v městských částech na místních komunikacích více zpomalovacích prahů dle technických podmínek 85 a také více dopravních šikan dle ČSN 736110 článek 15.3.3 (obrázek 75–78).

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit dopad novelizace zákona č. 361/2000 Sb., *o silničním provozu* na činnost Dopravního inspektorátu Třebíč, ať už se jedná o chod oddělení v rámci běžného pracovního dne, tak změny týkající se řešení široké škály dopravních přestupků včetně řešení dopravních nehod v letech 2023–2024 před a po novelizaci zmíněného zákona.

Průzkum probíhal pomocí strukturovaných rozhovorů uskutečněných se zkušenými dopravními policisty služebně zařazenými u Dopravního inspektorátu Třebíč, jejichž působnost zastřešuje celý okres Třebíč. Pro strukturované rozhovory byli osloveni 2 dopravní policisté zabývající se vykonáváním silničního dohledu, další dva policisté jsou vyšetřovateli dopravních nehod a dva policisté působí v úseku dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod. Dotazované otázky byly koncipovány, tak aby vystihly hlavní cíl bakalářské práce, zejména zda novelizace zákona naplnila svá očekávání a v důsledku navýšení sankcí přispěla k poklesu páčání dopravních přestupků, s čímž úzce souvisí pokles nehodovosti, jaké změny novelizací zaznamenaly a jaký názor zastávali řidiči při prováděných silničních kontrolách.

Dále jaké pozitivní změny novelizace přinesla a co bylo naopak lépe řešeno před novelizací a jaké změny by v rámci řešení přestupků a dopravních nehod či napříč strukturou nebo organizací dopravního inspektorátu uvítali.

Na základě rozhovorů s šesti zkušenými příslušníky Dopravního inspektorátu v okrese Třebíč lze říci, že novela zákona č. 361/2000 Sb. *o provozu na pozemních komunikacích* měla na každodenní činnost oddělení jen omezený dopad a většina zastavených řidičů při prováděných silničních kontrolách o novelizaci ani nevěděla.

Policisté nepocítují výrazné zlepšení ohleduplnosti řidičů ani pokles nehodovosti. Pozitivně vnímají zejména zpřísnění některých sankcí, např. za držení hovorového zařízení při jízdě, ale upozorňují na nevyváženost pokut vůči závažnosti přestupku. V rozhovorech se také objevilo tvrzení, že před novelizací zákona bylo možné za určité méně závažné přestupky udělit na místě v příkazním řízení vyšší sankci než za jednání vedoucímu k dopravní nehodě. Postih viníka tak byl v danou situaci neadekvátní. Činnost Dopravního inspektorátu zůstává stabilní a dobře fungující, ale na základě dotazovaných policistů by si zasloužila více podpory v oblasti týkající se prevence, dále zapracování na

specializaci a přiměřenějšímu postihování dopravních přestupků, tak aby odpovídali závažnosti spáchaného přestupku.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing, spol. s.r.o., 1998. 96 s. ISBN 80-7169-561-0.
2. BERAN, T. *Dopravní nehody, Právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, a.s., 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
3. EKSLEK, V., HEINRICH, J., HOLLO, P., BENSA, B., KRIVEC, D. et al. *A comparative study of the development of road safety in the Czech Republic, Hungary, and Slovenia*. Brno: Centrum Dopravního výzkumu, 2005. 215. ISBN 80-86502-27-9.
4. FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0.
5. KOMÁREK, J. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. 298 s. ISBN 978-80-7251-529-5.
6. KONEČNÝ, J., LIŠKOVÁ, J., DUBOVÁ, I. *Služba dopravní policie*. 2. přepracované vydání. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2011. 234 s. ISBN 978-80-260-0678-7.
7. KUČEROVÁ, H. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde Praha, a.s., 2002. 384 s. ISBN 80-7201-321-1.
8. MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva II*. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 1999. 230 s. ISBN 80-902670-0-9.
9. MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
10. MACHUTOVÁ, M., HODBOŘ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Století dopravní policie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Matějka Antonín – Moto Public, 2021. 170 s. ISBN 978-80-906693-8-3.
11. PAVLÍČEK, K., KOMÁREK, J. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: PRIME SAFETY, s.r.o., 2015. 108 s. ISBN 978-80-903906-5-2.
12. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2005. 200 s. ISBN 80-86477-24-X.

13. ŠIROKÝ, J. *Provozování silniční dopravy II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. 130 s. ISBN 80-7194-875-6.
14. ŠMÍDOVÁ, M., ČERNÝ, J., ROUBAL, V., ZVELEBIL, V. *Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. 91 s. ISBN 80-85113-92-9.
15. VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z. et al. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. 836 s. ISBN 978-80-7400-409-4.
16. VĚŽNÍK, M., KOPECKÝ, F., MATLAFUS, A. *Dopravní telematika v praxi 5*. Brno: KPM CONSULT, a.s., 2013. 80 s. ISBN 978-80-87320-01-3.

Elektronické zdroje

1. Bodový systém v roce 2025: Vše, co potřebujete vědět. *TOP-POJISTENI.CZ*. [online]. © 2005-2025 [cit. 2025-04-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.top-pojisteni.cz/pojistovaci-poradna/novinky-ze-sveta-pojisteni/bodovy-system>>.
2. Bodový systém. *Bezpečné cesty.cz*. [online]. © 2014-2025 [cit. 2025-04-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecnost-na-silnicich/pravidla-silnicniho-provozu/bodovy-system>>.
3. Dräger Alcotest 7510 s ověřením ČMI. *Tester.cz Kalibrace zdarma*. [online]. 2025 [cit. 2025-04-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.tester.cz/alkohol-testery/drager-alcotest-7510-s-overenim-cmi/>>.
4. O nás. Útvary Policie ČR. Policie České republiky. [online]. © 2025 [cit. 2025-02-18]. Dostupné z WWW: <<https://policie.gov.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>>.
5. Rozdělení přestupků v bodovém systému. *Garáž.cz*. [online]. © 2025 [cit. 2025-04-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.garaz.cz/clanek/rozdeleni-prestupku-v-bodovem-systemu-21000910>>.
6. RUNDER. *Dopravní policie ve světě, její historie, současnost a vybavení*. [online]. 2024. [cit. 2025-02-25]. Dostupné z WWW: <<https://runder.cz/blog/dopravna-policie-ve-svete-ji-historia-soucasnost-a-vybaveni/?srsltid=AfmBOopAAI8a9WUjp1i4wNf6nT-D3y0Xz8rLCkO-iInDUeioWqBybnuY>>.
7. Saliva Drug Testing Drugwipe 5S. *Advance Diagnostics*. [online]. © 2024 [cit. 2025-04-03]. Dostupné z WWW: <https://www.advancediagnostics.co.nz/product/drugwipe-5s/>.
8. Silniční radary v Budějovicích přestanou měřit. *Třebíčský deník.cz*. [online]. © 2025 [cit. 2025-04-05]. Dostupné z WWW: <https://trebicky.denik.cz/zpravy_region/silnicni-radary-v-budejovicich-prestanou-merit.html>.

Legislativní dokumenty

1. POKYN policejního prezidenta č. 300/2020
2. POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021
3. POKYN ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021
4. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Seznam zkratek

IOS – integrované operační středisko

NB – Národní bezpečnost

ORV – osvědčení o registraci vozidla

PČR – Policie České republiky

SNB – Sbor národní bezpečnosti

SPZ – státní poznávací značka

STK – stanice technické kontroly

TSK – Technická silniční kontrola

VB – Veřejná bezpečnost

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Organizační struktura služby dopravní policie

Obrázek č. 2: Dräger Alcotest 7510 s ověřením ČMI

Obrázek č. 3: Jednorázový tester DrugWipe 5S

Seznam grafů

Graf č. 1: Dopravní přestupky spáchány v roce 2023 vs 2024

Graf č. 2: Dopravní nehody v roce 2023 vs 2024

Graf č. 3: Dopravní nehody – následky na životě a zdraví v roce 2023 vs 2024

Seznam příloh

Příloha I. Informovaný souhlas s poskytnutím rozhovoru

Příloha II. Žádost o poskytnutí statistických údajů

Příloha III. Rozhovor s informantem č. 1

Příloha IV. Rozhovor s informantem č. 2

Příloha V. Rozhovor s informantem č. 3

Příloha VI. Rozhovor s informantem č. 4

Příloha VII. Rozhovor s informantem č. 5

Příloha VIII. Rozhovor s informantem č. 6

Přílohy

Příloha I. Informovaný souhlas s poskytnutím rozhovoru

Souhlas s poskytnutím strukturovaného rozhovoru pro bakalářskou práci

Název práce: Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.

Zpracovatel: Stanislav Číž, DiS.

Potvrzuji svým podpisem, že souhlasím s následujícími body:

1. Byl/a jsem informován/a o účelu rozhovoru, kterým je sběr dat pro výzkumné účely bakalářské práce autora Stanislava Číže, DiS., s názvem „*Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.*“. Cílem rozhovoru je zmapovat názory policistů z dopravního inspektorátu na jejich práci před a po novelizaci zákona a na dopad novelizace v souvislosti s řešením širokého spektra dopravních přestupků a dopravní nehodovosti v okrese Třebíč.
2. Byly mi sděleny informace o délce trvání a průběhu rozhovoru. Byl/a jsem obeznámen/a se svým právem kdykoli odmítnout odpovědět na otázku a rovněž s možností do tří dnů po uskutečnění rozhovoru odvolat svou účast ve výzkumu.
3. Byl/a jsem poučen/a o tom, že moje anonymita bude zajištěna i po skončení rozhovoru. Mé jméno ani žádné jiné údaje umožňující mou identifikaci nebudou nikde zveřejněny.
4. Souhlasím s pořízením zvukového záznamu rozhovoru, který bude sloužit výhradně pro účely zpracování bakalářské práce. Tento záznam nebude předán žádným třetím osobám a po přepisu bude zlikvidován.
5. Uděluji souhlas k využití obsahu rozhovoru v bakalářské práci, včetně případných citací či úprav odpovědí podle potřeby autora.

Datum:

Podpis:

Příloha II. Žádost o poskytnutí statistických údajů

JID: PCR16ETRfo48203618

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
Územní odbor Třebíč
Dopravní inspektorát
Bráňova třída 1247/11, 674 01 Třebíč

Č. j. KRPJ-

Třebíč 20. února 2025
Počet stran: 1

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
Kancelář ředitele krajského ředitelství
Vrchlického 2627/46
587 24 Jihlava

cestou plk. PhDr. Aleš Indra

k rukám brig. gen. Mgr. Miloš Trojánek

por. Stanislav Číž, DiS., OEČ - žádost o poskytnutí statistických údajů
pro bakalářskou práci

Vážený pane řediteli,

jsem zařazen jako policista na Krajském ředitelství policie Kraje Vysočina, Územním odboru Třebíč, Dopravním inspektorátu. V současné době si doplňuji vysokoškolské vzdělání v navazujícím bakalářském studijním programu, a to na Vysoké škole evropských a regionálních studií z. ú. v Českých Budějovicích, obor Bezpečnostně právní činnost.

Závěrečnou bakalářskou práci zpracovávám na téma „Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb“. V praktické části této bakalářské práce bych chtěl analyzovat situaci dopravních nehod, včetně analýzy nejčastěji páchaných dopravních přestupků v okrese Třebíč, před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., v letech (2023-2024), jejímž řešením se primárně zabývá silniční dohled.

Z tohoto důvodu bych Vás chtěl požádat o využití statistických podkladů pro uvedenou analýzu. Předmětné podklady budou zajištěny z dostupných informačních systémů ve spolupráci s OSDP KŘP Kraje Vysočina.

Předem děkuji za kladné vyřízení mé žádosti.

Vyjádření ředitele ÚO Třebíč: Souhlasím s poskytnutí statistických údajů pro bakalářskou práci.
plk. PhDr. Aleš Indra

Zpracoval:
por. Stanislav Číž DiS


brig. gen. Mgr. Miloš Trojánek
ředitel krajského ředitelství

70.5434.48203804

Příloha III. Rozhovor s informantem č. 1

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

- 1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?**

U policie pracuji 6 let, pracuji na oddělení silničního dohledu v hodnosti podpraporčík.

- 2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?**

Podle mého je na silnicích vidět méně přestupku jako to bylo před novelizací, nicméně si nemyslím, že to nějak pomohlo k snížení nehodovosti.

- 3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?**

Spíše negativní, kdy si více stěžují na zvýšení sankcí a nepřihlídnutí tak k životní situaci přestupců. Co se týče novelizace moc někteří lidé i dodnes neví, že nějaká novelizace proběhla.

- 4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?**

Určitě nesouhlasím, kdyby to bylo na mě, tak bych sankci dal na všechny přestupky jednotné. Např. 100 – 20 000,- Kč, kdy by bylo na policistovi rozhodnou a přihlídnout komu pokutu dává, zda matce samoživitelce, nebo bohatému podnikateli.

- 5. Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Zde mě přijde adekvátní změna.

- 6. Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v odvětví dopravního inspektorátu, jimž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Nemyslím si.

7. **Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

Přijde mi, že nejčastěji je nehoda způsobena rychlostí, kdy po novelizaci se příčina vůbec nezměnila.

8. **Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

Nejčastěji je to rychlost, držení hovorového zařízení, jízda bez bezpečnostního pásu, porušení dopravního značení, kdy novelizací se snížil akorát počet přestupků v důsledku zvýšení sankce.

9. **Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?**

Ano nelíbí se mi, že u některých přestupků se určila přímo sankce, která má být přestupci udělena, např. držení hovorového zařízení sankce od 2500 – 3500,- Kč. Za mě by sankce měla být od 100 – 20 000,-Kč a policista rozhodne výši sankce a přihlédne k okolnostem.

10. **Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyložení prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?**

Ano u některých je to správně.

11. **Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možnosti řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?**

Myslím se, že mě nyní nenapadá, že by byla nějaká změna potřeba.

12. **Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.?**

Uvítal bych usnadnění práce pro policisty ve výkonu na ulicích například, aby se policie inspirovala zahraničím jako USA, ve výzbroji, technice atd.

Příloha IV. Rozhovor s informantem č. 2

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

- 1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?**

U policie pracuji 17 let nyní na DI Třebíč SD v hodnosti praporčíka

- 2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?**

Myslím si velmi málo

- 3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?**

Spíše kladné a někteří ano, ně všichni

- 4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?**

Ano souhlasím s navýšením a doporučoval bych ze své praxe navýšení u vyššího překročení rychlosti až na 5 000 Kč

- 5. Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Tři kategorie stačí, je to cesta správným směrem.

- 6. Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v odvětví dopravního inspektorátu, jimž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Myslím si, že jen málo.

- 7. Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

8. Největší příčinou DN je nerespektování stanovené rychlosti a její překračování což se kupodivu nezměnilo

9. **Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

Je to prakticky stejné nevěnování se řízení, nedodržení stanovené rychlosti, telefonování, nedodržení jízdy při pravém okraji vozovky a nedodržení bezp. vzdálenosti.

10. **Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?**

Nebyly.

11. **Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyloženě prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?**

Ano, třeba jízda na červené světlo přes železniční přejezd.

12. **Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možností řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?**

Vše je ok.

13. **Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.**

Současný stav mi vyhovuje.

Příloha V. Rozhovor s informantem č. 3

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

- 1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?**

U dopravní policie pracuji 5 let, jako vyšetřovatel dopravních nehod v hodnosti praporčík.

- 2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?**

Dle mého názoru novela zákona svá očekávání nesplnila. Ve většině případů řidiči netuší, jaké tresty je možné za přestupek udělit.

- 3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?**

Myslím si, že většina řidičů ani netuší, že k nějaké novelizaci a navýšení sankcí došlo.

- 4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?**

Změnil bych sankci u přestupků, kterými byla způsobena dopravní nehoda. Ve většině případů se jedná o přestupky do 1500 Kč, tedy je za ně menší sankce než např. u rychlosti nebo držení hovorového zařízení za jízdy.

- 5. Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Je to více přehledné po snížení kategorií.

- 6. Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v oddělení dopravního inspektorátu, jímž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Z mého pohledu k ovlivnění nedošlo, u dopravních nehod k moc velké změně nedošlo.

7. **Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

Myslím si, že ke změně nedošlo, podle mého názoru jsou příčiny dopravních nehod podobné jako před novelizací.

8. **Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

Z pohledu dopravních nehod se nejčastější přestupky nezměnily.

Nejčastěji se jedná o nevěnování se řízení, nepřizpůsobení rychlosti jízdy, přednost jízdy, nezajištění si poučené osoby při couvání a nechování se ohleduplně.

9. **Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?**

Myslím si, že výše pokuty u některých přestupků může být problémem s vyřešením přestupku v příkazním řízení a řidiči se raději nechají oznámit.

10. **Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyložení prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?**

Držení hovorového zařízení za jízdy, po zvýšení sankcí si na to řidiči dávají větší pozor.

11. **Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možností řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?**

V řešení přestupků bych nic neměnil. Pouze v případě oznamování dopravních nehod bych změnil povinnost oznámení v případě, že došlo pouze k vyšetření a nebylo prokázáno, že došlo ke zranění.

12. **Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.?**

Uvítal bych větší spolupráci s místními OOP, při občasné spolupráci mezi těmito útvary dochází častým nedorozuměním z důvodu, že vzájemně neznáme řešenou problematiku toho druhého útvaru a je i rozdílnost v postupu zpracovávání věcí.

Příloha VI. Rozhovor s informantem č. 4

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?

U dopravní policie pracuji 4 a půl roku. Jsem praporčík ve výjezdu dopravních nehod.

2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?

Zvýšení sankcí bylo určitě na místě, nicméně sankce za některé dopravní přestupky by mohly dle mého názoru být i vyšší. Co se týče poklesu nehodovosti a dopravních přestupků po novelizaci, tak nehodovost z mého pohledu neklesla a počet přestupků, konkrétně držení hovorového zařízení v ruce za jízdy, mohl mírně klesnout.

3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?

Myslím, že povědomí o novelizaci mezi řidiči bylo 50/50. Většina z těchto řidičů se k novelizaci stavěla kladně. Pokud jde o sankcionované řidiče, tam už jsme se setkávali pochopitelně spíše s negativními ohlasy.

4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?

Já osobně uděluji v rámci výkonu služby pokuty nejčastěji za dopravní nehody, a proto bych byla pro zvýšení sankcí např. za ujetí od dopravní nehody, nedání přednosti v jízdě a také nepřizpůsobení rychlosti jízdy, kdy následkem je dopravní nehoda často s vážnými zraněními a maximální pokuta za tento přestupek je pouze 1500 Kč. Toto mi ve srovnání s měřením rychlosti, kde je za překročení rychlosti např. o 15 km/h minimální pokuta 1500 Kč, přijde nepřiměřené.

5. **Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Tato změna mi přijde zbytečná. Nicméně nejsem ani zásadně proti.

6. **Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v odvětví dopravního inspektorátu, jimž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Co se týče dopravních nehod, uvítala jsem zvýšení sankcí za některé přestupky týkající se dopravních nehod, ale zde se dle mého názoru tolik nezměnilo. Více se změnilo u silničního dohledu, kde byla např. zvýšena, sankce za držení hovorového zařízení za jízdy v ruce na min. Sankci 2500 Kč a tím i klesly pokuty za tento přestupek.

7. **Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

Dle mého názoru se novelizací příčiny dopravních nehod nezměnily.

8. **Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

- Překročení nejvyšší dovolené/povolené rychlosti – zde se dle mého názoru počet přestupků nijak rapidně nezměnil
- držení hovorového zařízení v ruce za jízdy – snížení počtu přestupků
- přestupky týkající se technického stavu vozidla – po novelizaci žádná změna v počtu přestupků
- nedání přednosti v jízdě – beze změny
- ujetí od dopravní nehody – beze změny

9. **Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?**

Již výše zmíněný přestupek držení hovorového zařízení v ruce za jízdy.

Minimální výše pokuty za přestupek je dle mého názoru vysoký, řidiči se dopouštějí jiných, dle mého názoru, závažnějších přestupků, kde je i maximální výše pokuty nižší než držení hovorového zařízení v ruce za jízdy.

- 10. Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyloženě prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?**

Ano. Např. nedání přednosti v jízdě.

- 11. Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možností řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?**

Současný stav je dle mého názoru v pořádku.

- 12. Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.?**

Pro silniční dohled bych uvítala více volnosti, co se týče pohybu hlídky v rámci okresu Třebíč. Ačkoliv chápu, že někteří policisté by tohoto mohli zneužívat a také si uvědomuji, že je třeba pokrýt střídavě celý okres.

Příloha VII. Rozhovor s informantem č. 5

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

- 1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?**

U policie pracuji od 1. června 2009, v současné době jsem v hodnosti nadpraporčík.

- 2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?**

Dle mého názoru je nehodovost stále stejná a stále dochází k porušování pravidel silničního provozu.

- 3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?**

Spíše ne, nelíbím se jim výše pokut.

- 4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?**

Například se sankcemi u přestupku za rychlost souhlasím, ale u dopravních nehod se mi zdají velké.

- 5. Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Za mě určitě ano, dle mého názoru bodový systém je zbytečný, protože je řidič trestaný za jeden skutek 2x a to blokově (peněženě) + body.

- 6. Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v odvětví dopravního inspektorátu, jimž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Za mě neovlivnila.

- 7. Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

Dle mého názoru je to pořád stejné. Co se změnilo, tak jsou následky po dopravní nehodě, ale to přisuzují novějším a bezpečnějším autům.

8. **Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

Dle mého názoru je to zhruba stejné - rychlost jízdy, způsob jízdy, nevěnování se řízení, přednost v jízdě, cyklisté

9. **Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?**

Myslím si, že po novelizaci se zlepšilo řešení dopravních nehod, konkrétně objasněný neznámý pachatel, újezd od dopravní nehody, předjíždění - po novelizaci jdou tyto přestupky vyřešit v příkazním řízení.

10. **Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyloženě prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?**

Myslím si, že ne, jediná výhoda je taková, jak jsem uvedl v otázce č. 9.

11. **Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možnosti řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?**

Jak jsem uvedl v otázce č. 9, došlo k zlepšení řešení některých dopravních nehod.

12. **Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.?**

Na okrese Třebíč bych nic nezměnil, dle mého názoru je to tady v pořádku.

Příloha VIII. Rozhovor s informantem č. 6

Rozhovor pro účely bakalářské práce na téma Komparace činnosti Dopravního inspektorátu PČR Třebíč před a po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. Děkuji.

1. Jak dlouho pracujete u dopravní policie, v jakém funkčním zařazení a v jaké hodnosti?

U dopravní policie pracuji od počátku služebního poměru, tedy již 18 let, v současné době jsem zařazen jako zpracovatel dokumentační skupiny trestního řízení a dopravních nehod, v hodnosti nadpraporčík, ve služební hodnosti vrchní inspektor.

2. Splnila podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. své očekávání a přispěla tak v důsledku navýšení sankcí k větší ohleduplnosti řidičů a poklesla tak dle vašeho názoru nehodovost a páchání dopravních přestupků?

Nemyslím si, že by novela zákona přispěla k vyšší ohleduplnosti řidičů a už vůbec ne, ke snížení nehodovosti, či že by se páchalo méně dopravních přestupků.

3. Sklidila novela zákona č. 361/2000 Sb. spíše pozitivní ohlasy mezi zastavenými řidiči při prováděných silničních kontrolách nebo naopak negativní a věděli řidiči, že novela proběhla?

Novela zákona přišla od začátku roku 2024, v této době jsem byl zařazen již na dokumentační skupině, tedy jsem nepřišel do styku s tolika řidiči přímo na silnici. Ba naopak si myslím, že většina řidičů, které jsem já osobně kontroloval a případně i sankcionoval, vůbec netušila, že nějaká novela silničního zákona proběhla. Zejména si myslím, že starší generace tuto skutečnost úplně minula.

4. Souhlasíte v důsledku novely zákona č. 361/2000 Sb. s navýšením sankcí, nebo byste sankce za dopravní přestupky naopak ještě zvýšili či snížili, případně za jaké přestupky a jak?

S převážnou většinou sankcí po novele silničního zákona plně souhlasím, avšak do dneška se nemohu ztotožnit se sankcí za přestupky spadající pod ustanovení § 125c odstavce 1 písmena k) silničního zákona, jelikož horní hranice ať už příkazem na místě či ve správním řízení mi přijde směšně nízká. Jelikož dopravní přestupky spadající do této kategorie jsou i porušení § 11, či 18 odstavce 1 nebo 19. Myslím, že horní hranice tohoto přestupku by měla být zohledněna vzhledem k závažnosti spáchaného jednání až na 5 000,- Kč,

případně by měla být možnost i u příkazu na místě, při spáchání dopravní nehody uložit dvojnásobek horní hranice.

- 5. Je podle vás snížení bodové kategorie z pěti chronologicky seřazených trestných bodů (2,3,4,5,7) na tři kategorie (2,4,6) přínosné nebo byste uvítali změnu, v případě že ano, tak jakou?**

Ano, plně s takovým systémem souhlasím, avšak za nejvážnější přestupky, případně trestné činy zejména na úseku požívání alkoholu, jiných návykových látek a případné odmítnutí podrobit se ze strany řidiče vyšetření na takové látky mělo být automaticky hodnoceno 12 trestnými body.

- 6. Ovlivnila nějakým způsobem novela zákona č. 361/2000 Sb. služební náplň běžného pracovního dne v odvětví dopravního inspektorátu, jimž se zabýváte (silniční dohled/dopravní nehody)?**

Z mého pohledu téměř ne, z převážné většiny se zabývám prověřováním trestných činů v dopravě, kam novela zákona téměř nezasáhla.

- 7. Jaká byla podle vás nejčastější příčina dopravních nehod před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jaká je po novelizaci nebo se dle vašeho názoru novelizací nic nezměnilo?**

Myslím si, že nejčastější příčinou dopravních nehod při jízdě mimo obec ať už před novelou či po ní byla nepřiměřená rychlost, tedy porušení ustanovení § 18 odstavce 1. Naopak v obci je to dle mého názoru způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě, tedy zejména porušení § 5 odstavce 1 písmena b), § 19, § 22 a § 23, taktéž si myslím, že se před i po novele nic nezměnilo.

- 8. Jakých pěti přestupků se podle vás nejčastěji řidiči dopouštěli před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. a jakých po novelizaci zákona nebo se naopak novelizací nic nezměnilo?**

Jelikož jsem téměř nesloužil na silničním dohledu, tak pouze spekujuji, jelikož vidím výsledky v ETŘ, takže si myslím, že je to porušení stanovené rychlosti dle § 18 odstavce 3 a 4, což si myslím i že je nejčastěji páchaný a současně i sankcionovaný přestupek před i po novele silničního zákona. Dále za nimi si myslím, že to bylo porušení ustanovení § 6 (ať už to bylo nepoužívání

bezpečnostních pásů, zapomenuté doklady nutné k řízení a provozu vozidla), také § 5 odstavce 1 písmena a), jelikož si myslím, že opravdu nutná většina příslušníků z nouze vyhledává jednoduchou činnost, což najít špatný technický stav vozidel opravdu je (a nebudeme si lhát, kdo z nás to někdy neudělal, že by nedal pokutu za nefunkční osvětlení, třeba na zadní RZ. Dále dost řidičů nerespektuje dopravní značení, ať už příkazové nebo zákazové, samozřejmě i vodorovné dopravní značení tedy porušení § 4 písmena c). A na závěr do 5 porušení bych doplnil Ustanovení o osvětlení, ať už povinné používání osvětlení, ale hlavně nepoužívání směrových světel při zákonem stanovených jízdních úkonech tedy porušení ustanovení § 30 a § 32. Ve finále to jsou paragrafově pouze dva přestupky, jelikož rychlost byla sankcionovaná podle § 125c odstavce 1 písmena f bodu 2,3,4 a zbytek mnou uvedených dle § 125c odstavce 1 písmena k).

9. Byly podle vás sankce některých dopravních přestupků řešeny lépe před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. než určité dopravní přestupky po novelizaci, pokud ano, tak jaké?

Snad jenom přestupky dle § 125c odstavce 1 písmena k) jelikož horní hranice byla 2 000,- Kč, ale i to mi přijde málo, jak jsem se zmínil výše. Jinak určitě ne.

10. Jsou podle vás dopravní přestupky, kterým novela zákona č. 361/2000 Sb. vyloženě prospěla a přinesla tak navýšení sankce za jejich spáchání?

Ano jsou, telefonování za jízdy, odmítnutí vyšetření na alkohol a jinou návykovou látku, případně samotná jízdy pod vlivem takových látek. Plně souhlasím s možností řešit přestupky typu § 125c odstavce 1 písmena f) bodu 7 a 9, tedy předjíždění a nerespektování přejezdu přes železniční přejezd ve vyjmenovaných případech.

11. Jaký dopravní přestupek měla podle vás novela zákona č. 361/2000 Sb. změnit z možnosti řešení příkazem na místě na oznámení a obráceně nebo je současný stav v pořádku?

Myslím si, že v dnešní době je přestupek dle § 125c odstavce 1 písmena f) bodu 2, přežitek, tento přestupek by se měl nechat řešit příkazem na místě sankcí od 4500 za 6 trestných bodů. V rovině přestupků by to byla asi jediná změna, kterou bych uvedl, pouze bych vyškrtl z přestupků úplně § 125c odstavce 1 písmena d), tedy že se řidič odmítne podrobit vyšetření na alkohol nebo jinou návykovou látku, toto by mělo být automaticky považováno za trestný čin a

ihned zařazeno jako jedno z ustanovení do trestního zákoníku.

12. Jaké změny byste uvítali v rámci činnosti dopravního inspektorátu v okrese Třebíč např. při prováděných silničních kontrolách, při různých dopravně bezpečnostních akcích, při pátracích akcích, při výcviku policistů atd.?

Já si myslím, že každý dopravní policista je ve finále specialista a měl by se tedy zaměřit na speciální činnost, tedy závažné dopravní přestupky, od nerespektování světelné signalizace až na křižovatkách, tak na železničních přejezdech, nebezpečné předjíždění, měření rychlosti zejména v obcích v úsecích před školami a s velkou fluktuací lidí. Speciální kontroly nákladních vozidel a autobusů. Samozřejmě vyhledávání řidičů pod vlivem návykových látek a alkoholu. K pátracím akcím ti nic nepovím, jelikož chápu, že je musí vždycky někdo vést, tedy je považuji za naprosto dokonalé, protože sám nevím, co bych dělal jinak. Výcvik než takový, který máme, tedy 6x za rok, raději žádný, to bych ocenil 6x do roka školení k aktuální problematice služby dopravní policie a potom v rámci udržitelnosti tak 4x do roka střelby. Ale je to jen můj soukromý názor, jelikož někteří výcviky určitě rádi mají.