

Novela zákona O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE

Dopad novely zákona č. 361/2000 Sb. a vyhodnocení bodového systému na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Rok 2000 byl zlomovým rokem pro oblast legislativy týkající se provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 361/2000 Sb. je prvním historickým zákonem České republiky vymezující právní úpravu pravidel provozu na pozemních komunikacích, v oblasti řídičských oprávnění a řídičských průkazů. Před přijetím tohoto zákona byla problematika oblasti účastníků provozu na pozemních komunikacích upravena pouze vyhláškami, které byly přijímány na základě Vládního nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.

Nutnost přijetí zákonné úpravy byla i v kontextu se snahou České republiky o přijetí do Evropského společenství a tím i přijmout závazné právní normy EU.

Přijmout nový zákon ale nebylo snadné. Již při samotné přípravě zákona bylo politickou hrou začlenit do znění zákona několik desítek připomínek z řad stávajících členů Poslanecké sněmovny ČR. Kampaně probíhající v tisku a dalších médiích nebyly nejlepším předpokladem pro kladné přijetí zákona. Dalším negativem vznikajícího zákona byl fakt, že termín přijetí České republiky do Evropského společenství nebyl ještě znám, a tak platné právní normy EU do zákona nemohly být v plné šíři zapracovány.

Ihned po přijetí zákona bylo jasné, že zákon je třeba změnit. Stalo se tak pouze dílčími novelami, kterých bylo mezi rokem přijetí zákona č. 361/2000 Sb. a rokem vstupu platnosti tzv. „velké novely“ celkem devět.

K tzv. velké novele zákona přispěl, mimo jiné, také tlak zvyšujícího se počtu dopravních nehod, zaviněných neukázněnými řidiči motorových vozidel.

Mimořádným, dosud nevídaným jevem a významným kladem v období před přijetím a po přijetí novely zákona byla i skutečnost, že se o bezpečnost silničního provozu intenzivně zajímala celá veřejnost a jako prioritu ji měla i státní správa.

V průběhu schvalování „velké novely“ zákona č. 361/2000 Sb. se opět, na popud mediálního tlaku a dalších, kteří byli zainteresovaní na úpravě zákona, měnil obsah zákona ještě před tím, než vůbec vstoupil v platnost. Zákon nabyl účinnosti v původním termínu, tj. 1. 7. 2006.

Změny v zákoně

K největším změnám zákona patřila nově definovaná Hlava V. novely zákona č. 361/2000 Sb. „Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem“. Současně byl novelizován také zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, kde byly zcela nově upraveny

přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, podle kterých jsou jednotlivá porušení pravidel silničního provozu postihována.

Od přijetí novely zákona se očekávalo snížení dopravní nehodovosti spojené s ukázněným chováním účastníků silničního provozu, tak jak to vyžaduje Strategie národní bezpečnosti. Zcela novým prvkem, který se objevil v našem zákoně, byl tzv. bodový systém, který měl za cíl snížit pomocí represe počet přestupků v dopravě a přinutit řidiče k respektování zákona.

Konečná podoba zákona však působila přes všechnu snahu ovlivnit kladně chování účastníků silničního provozu kontraproduktivně. Dokonce i zavedení obecně uznávaného bodového systému nepřineslo očekávaný respekt, který by vedl k trvalému zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Jak se později ukázalo, zákon se naopak stal ryze represivním nástrojem s pouze krátkodobým účinkem na zlepšení chování řidičů.

První měsíce po přijetí zákona – červenec a srpen se zdálo, že novela zákona bude opravdu mít kladný ohlas u široké řídičské veřejnosti. Chování řidičů se odrazilo na počtu dopravních nehod. Mediální kampaně na osvětlení a výklad novely zákona č. 361/2000 Sb. vedené především Ministerstvem dopravy, resp. BESIP přinesly svoje ovoce. Ale jen krátkodobě.

Do hry opět vstoupila média s kritikou řidičů, kteří až přespříliš dodržovali zákon a stali se terčem posměchu. Shodou okolností byli přistiženi vysocí političtí představitelé, včetně policistů, kteří zákon nerespektovali a dopustili se závažných přestupků proti bezpečnosti silničního provozu – jízda pod vlivem návykové látky, překračování nejvyšší povolené rychlosti v obci o více než 30 km.h⁻¹, případně zákon zcela populisticky a účelově kritizovali. Stalo se to signálem pro neukázněné řidiče: Představitelé výkonné moci nemusí zákon dodržovat, a tudíž ani my, „obyčejní“ řidiči, nemusíme.

Negativní roli zde sehrála i Policie ČR, od které řidiči očekávali, že bude velmi bedlivě střežit dodržování novinek v zákoně. Na rozdíl od očekávaných častých kontrol se Policie stáhla do ústraní a pokutovala řidiče za zcela banální a životy účastníků silničního provozu neohrožující přestupky: Stání na vyhrazeném parkovišti, překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci, byť jen o 3 km.h⁻¹ a další nepodstatné přestupky neohrožující bezpečnost silničního provozu.

Výsledek nedal na sebe dlouho čekat: Rapidní nárůst dopravní nehodovosti, především s fatálními důsledky se vrátil do podoby před přijetím novely zákona. Počet doprav-

ních přestupků závažného charakteru, jako je jízda pod vlivem návykové látky, řízení bez držení patřičného řidičského oprávnění a překračování nejvyšší povolené rychlosti mimo obec, rychle narůstal.

Místo aby policie zmobilizovala veškeré síly na zvrácení negativního vývoje situace, začaly se hledat cesty, jakým způsobem zmírnit dopad novely silničního zákona na řidiče. Jak zákon upravit, snížit pokuty (tak aby byly pro běžného občana s průměrným výdělkem snadno uhraditelné), změnit škálu postihu v bodovém hodnocení řidiče a další a další návrhy. Nástupem nového vedení do čela Ministerstva dopravy byly některé nelogičnosti v bodovém hodnocení přijaty a odstraněny novelizací.

Zároveň s úpravou zákona byla přislíbena celková analýza dopadu silničního zákona na provoz na pozemních komunikacích po roce nabytí účinnosti „velké novely“ zákona č. 361/2000 Sb.

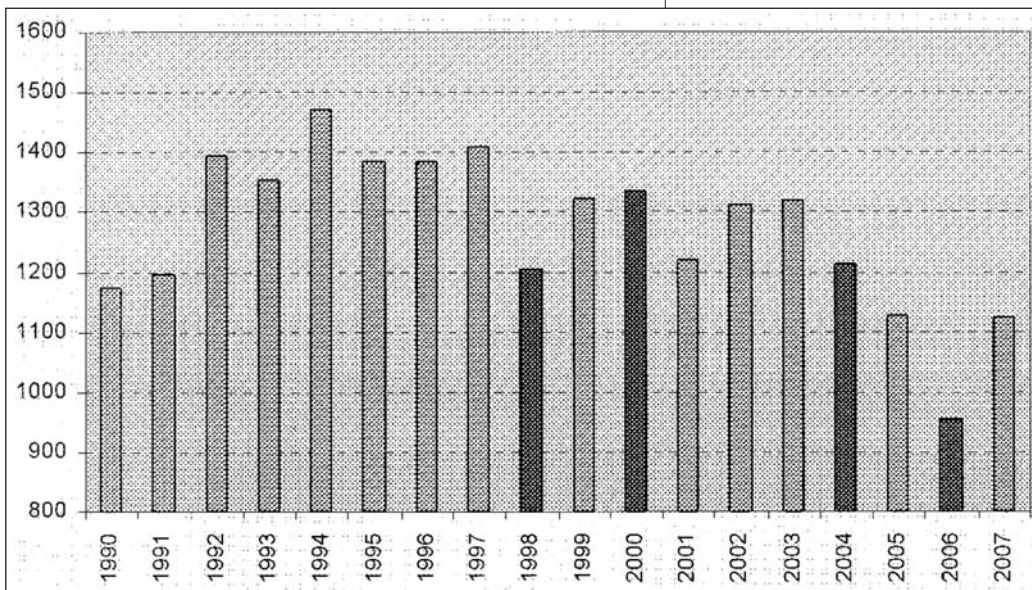
Analýza novely zákona č. 361/2000 Sb.

Analýza byla provedena Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. a zveřejněna na oficiálních stránkách Ministerstva dopravy v září roku 2007. Analýza prokázala zhoršující se trend v chování řidičů ve všech aspektech, které se týkaly bodového systému a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Byla vyhodnocena dopravní nehodovost za rok účinnosti novely zákona, zejména s přihlédnutím na věkové složení řidičů, kteří jsou viníky dopravních nehod, příčin dopravních nehod a složení přestupků proti bodovému systému jako takovému.

Dopravní nehodovost byla porovnána s předcházejícími roky. Ve srovnání před přijetím novely zákona, tj. před 1. 7. 2006 bylo zjištěno, že došlo k rapidnímu poklesu dopravní nehodovosti s kladným trendem vývoje dopravní nehodovosti, především v exponovaných měsících červenci až září roku 2006.

Podstatně závažnější bylo zjištění, že rozbor dat zjistil radikální pokles zjištěných přestupků policií oproti roku 2006 a předcházejícím rokům. Pokles intenzity kontroly se pochopitelně odrazil na negativních změnách v chování řidičů.

Graf 1. – Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR od roku 1990–2007



Zdroj dat: Policie ČR

Z grafu je zřetelně patrné, jaký ohlas měly změny na zvýšení bezpečnosti silničního provozu:

V roce 1998 bylo zavedeno snížení rychlosti v obci z 60 km.h⁻¹ na 50 km.h⁻¹

V roce 2000 byl přijat první komplexní zákon o provozu na pozemních komunikacích s platností od 1. 1. 2001.

V dubnu roku 2004 byla přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v návaznosti na bezpečnostní strategii zemí Evropské unie snížit počet smrtelných dopravních nehod na polovinu počtu z roku 2002.

A od 1.července roku 2006 začala platit novela zákona č. 361/2000 Sb.

Jak zapůsobila novela zákona na chování účastníků silničního provozu?

Přínos novely:

- Respektování celoročního celodenního svícení motorových vozidel.
 - Dodržování povinnosti používat k přepravě dětí autosedáčky a další dětské zádržné systémy.
 - Používání ochranné přilby u cyklistů do 18 let.
 - Dávání znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklistů.
 - Respektování povinnosti řidiče zastavit před přechodem pro chodce.
 - Umožnění bezpečného průjezdu vozidel záchranné služby a dalších vozidel s právem přednosti v jízdě nejen ve městě, ale i v provozu na dálnici a v kolonách.
 - Dodržování pravidel jízdy na okružní křižovatce.
- Ne vše, co je obsahem novely zákona, přineslo zlepšení v situaci na pozemních komunikacích.

Negativa novelizovaného zákona:

- Vyřešení nedostatečného počtu dopravních policistů rozšířením pravomocí obecních (městských) strážníků.
- Chybějící kvalifikace a metodická příprava strážníků.
- Nastavení bodového systému neodpovídající nebezpečnosti jednotlivých přestupků.
- Prostor pro uplatnění subjektivního názoru policistů (strážníků) při posuzování závažnosti jednotlivých přestupků v bodovém systému.
- Absence rehabilitačního nástroje pro řidiče páchající opakovaně přestupky.
- Rozšíření jízdy kamionů a nákladních vozidel na dálnicích a na silnicích I. třídy během víkendů.

Jak je zákon dodržován?

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo ke dni 31. 12. 2007 v Centrálním registru řidičů evidováno 543 445 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tzn. že má na svém kontě „nějaký bod“. Výše uvedené odpovídá 8,65 % z registrovaných řidičů, tzn. každý 12. řidič.

Vyhodnocení bodového postihu řidičů je

zpracováno pracovníky Ministerstva dopravy a zveřejňováno každý měsíc na stránkách MD. Je stále vyšší počet řidičů, kteří již přišli o řidičský průkaz, resp. získali 12 bodů a více.

Největší skupinu tvoří řidiči, kteří dosáhli 2 bodů (37 %), tzn. že spáchali 1, maximálně 2 přestupky, které se započítávají.

távají do bodového hodnocení řidiče. Počet řidičů, kteří dosáhli 12 bodů, je vyšší, než skupiny řidičů, kteří dosáhli 9, 10, resp. 11 bodů.

Skupinu řidičů, kteří získali 12 bodů, tvoří 262 žen (5,1 %) a 4 844 mužů (94,9 %).

Vývoj dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR je třeba posuzovat také ve vazbě na vývoj v dalších evropských zemích, zejména ve státech sousedících s ČR. Snížení počtu dopravních nehod v roce 2006 se projevilo i v ostatních státech OECD.

V průběhu celého roku 2007 začala stoupat nehodovost s fatálními důsledky. Přesto celkový počet dopravních nehod má trvalý pokles.

O tom, jaké jsou důvody zvýšení počtu smrtelných dopravních nehod se odborníci na dopravu stále nemohou shodnout. Jsou známy základní ukazatele zhoršeného chování řidičů, ale nastoupený trend se nedaří zvládat.

Jak změnit stávající stav

Na podzim roku 2007 ministr dopravy Ing. Aleš Řebíček jmenoval expertní skupinu Ministerstva dopravy, která se má vyjádřit k představě, jak zákon upravit, aby byl nejen funkční, s dopadem na trvale udržitelnou bezpečnost silničního provozu, ale také byl kompatibilní i se zákony ostatních zemí EU, a ne si jen vybíral jednotlivosti ze zákonů zemí EU.

Expertní skupina, která je složena z odborníků ze všech oblastí ovlivňující chování řidiče, včetně zástupců Ministerstva dopravy ČR, Českého vysokého učení, Parlamentu ČR, Policie ČR, psychologů, autoškol, Automotoklubu ČR, pojišťoven a dalších zástupců, přednesla přes 800 pozměňujících návrhů.

Cílem expertní skupiny je připravit podklady pro vytvoření zákona, který bude srozumitelný, jasný a bez možnosti různorodého výkladu (viz odkaz na osobu blízko). Měl by být pojat jako euronovela transponující do zákona směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech.

Do zákona nově připravit i složku výchovnou, motivační a rehabilitační, která je nezbytná pro řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí překračování zákona. Bodový systém upravit tak, aby skutkové podstaty přestupků byly formulovány zcela precizně, aby ustanovení o přestupku vždy odpovídalo

primární povinnosti podle zákona, ale přitom obecně, a ne kazuisticky. Musí odpovídat požadavkům na snížení dopravní nehodovosti a závažnosti prohřešku. Bodově ohodnoceny by měly být zejména přestupky, které vedou ke snížení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Nedílnou součástí zákona by se měla stát i složka preventivní: Zajistit informovanost veřejnosti o situaci v provozu na pozemních komunikacích a působit výchovně na všechny účastníky silničního provozu s cílem snížit nehodovost.

Jednou z navrhovaných novinek je přestat klást důraz jen na represivní složku výchovy řidičů. Řidiče důsledněji vychovávat od počátku. Použít zkušeností ze zahraničí a zavést systém získávání řídičských průkazů dvoufázově, známý jako řídičský průkaz „na zkoušku“.

I když se však podaří upravit zákon téměř k dokonalosti, nepřinese to vůbec žádnou garanci toho, že se situace na našich silnicích podstatně zlepší. K dosažení očekávaného cíle je zapotřebí současně učinit i další opatření, která jsou spoluodpovědná za vysokou nehodovost.

Opatření na snížení nehodovosti

Mezi taková opatření musí patřit:

- Zefektivnění a zintenzivnění činnosti Policie ČR v terénu
- Důraz na prevenci
- Kompletní revize dopravního značení
- Investice do pozemních komunikací

Podmínka změny v chování

Hlavní podmínkou zlepšení situace v dopravě je lidský činitel – řidič a jeho uvědomělé chování v dopravních situacích. Především dodržování a respektování pravidel silničního provozu v celé jejich šíři, přizpůsobení chování podmínkám na pozemních komunikacích.

Jen tak bude dosaženo vytčeného cíle – snížit dopravní nehodovost do roku 2010 v souladu se Strategii národní bezpečnosti a v návaznosti na bezpečnostní strategii v ostatních státech Evropské unie.

Snad se podaří změnou zákona trend nehodovosti v České republice zvrátit.

Tabulka – Počet nejčastějších porušení zákona v bodovém systému

Porušení zákona (s četností vyšší než 3 000 zavedených přestupků a trestných činů):	Počet bodů	Počet řidičů	Počet řidičů v %
Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1 bod	10 454	6 %
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky	1 bod	25 166	15 %
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	2 body	16 426	10 %
Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec o méně než 30 km.hod. ⁻¹	2 body	5 386	3 %
Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.hod. ⁻¹	2 body	62 935	39 %
Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.hod. ⁻¹ a více	3 body	11 735	7 %
Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.	3 body	5 730	3 %
Při řízení vozidla nedá přednost v jízdě	4 body	5 432	3 %
Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řídičského oprávnění	7bodů	3 089	2 %
Ostatní přestupky a trestné činy		19 438	12 %

Zdroj: Statistika MD

**Tabulka –
Vývoj úmrtnosti na českých silnicích od roku 2002:**

Rok	Počet dopravních nehod	Počet mrtvých
2002	190 718	1314
2003	195 851	1319
2004	196 484	1215
2005	199 262	1127
2006	187 965	956
2007	181 674	1123*

* toto číslo může být vyšší, neboť do statistik se počítá i úmrtí v souvislosti s dopravní nehodou do 30 dnů po nehodě. Počet úmrtí 1123 je ke dni 7. 1. 2008

Poznámka: Počet dopravních nehod bez zranění může být o něco vyšší, než je zde uvedeno. Zákon ukládá oznámit dopravní nehodu až pokud výše škody přesáhne 50 000 Kč.

Zdroj: MD a IRTAD

Tabulka – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání :

Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7	Při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4
Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7	Při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikací, na kterou řidič odbočuje	4
Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	Ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7	Překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
Při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	Řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4
Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6	Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	Při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h. ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h. ⁻¹ a více mimo obec	3
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	Překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
Řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h. ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h. ⁻¹ a více mimo obec	5	Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
		Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užití ochrannou přilbu	2
		Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	2

Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	Porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
Porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	Porušení povinnosti vyplývající ze značky „Obytná zóna“ nebo „Pěší zóna“	1
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h. ⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h. ⁻¹ mimo obec	2	Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	1
Nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 80 km.h. ⁻¹	1	Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
Neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Zdroj: Ministerstvo dopravy – BESIP

Postoje řidičů ke změně zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

V souvislosti se změnou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích z 1. 7. 2007 provedlo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., rozsáhlý průzkum postojů řidičů k uskutečněným změnám. Součástí průzkumu bylo také hodnocení informační kampaně Nová pravidla.

1,1 Výběrový soubor, použitá metoda a předmět průzkumu

Na základě předchozích průzkumů byl vytvořen reprezentativní vzorek české populace řidičů (tedy nejen držitelů řidičského oprávnění, ale těch, kteří v současné době skutečně řídí automobil). Vzorek tvořilo 502 respondentů. Pro provedení rozhovorů byla použita metoda face-to-face. Rozhovory byly realizovány na konci listopadu 2006.

Tabulka : Rozdělení podle pohlaví

Muži	365	72,7 %
Ženy	137	27,3 %
Celkem	502	100,0 %

Tabulka : Rozdělení podle hlavních důvodů řídit automobil

Profesionální řidič	28	5,6 %
Potřebuje řídit při výkonu své práce	104	20,8 %
Dojíždění do práce	153	30,4 %
Jiné	217	43,2 %
Celkem	502	100,0 %

Dotazník sestával ze dvou částí: otázky v první části se týkaly znalosti jednotlivých změn zákona a postojů k nim, v druhé části byla zjišťována znalost kampaně Nová pravidla a hodnocení kvality této kampaně. Zde uvádíme vybrané výsledky první části, zejména hodnocení bodového systému a nových pravomocí policie.

1,2 Výsledky

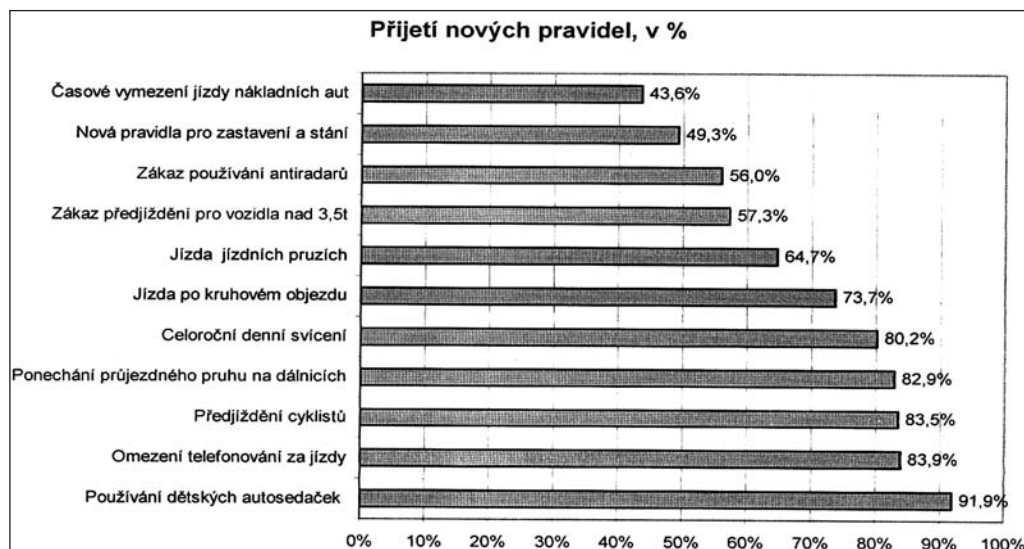
Změny v pravidlech

Změny v pravidlech silničního provozu byly přijaty spíše pozitivně, zejména povinnost používat dětské zádržné systémy na všech typech komunikací (92 % souhlas), zákaz držení telefonního přístroje během jízdy (84 %), nová pravidla pro předjíždění cyklistů (84 %), ponechání průjezdného jízdního pruhu na dálnicích (83 %) a celoroční svícení ve dne (80 %); také ostatní změny byly akceptovány (více než 50 % souhlas), s výjimkou nové úpravy omezení jízdy nákladních vozidel.

Graf 1: Podíl řidičů, kteří považují změny v pravidlech za užitečné

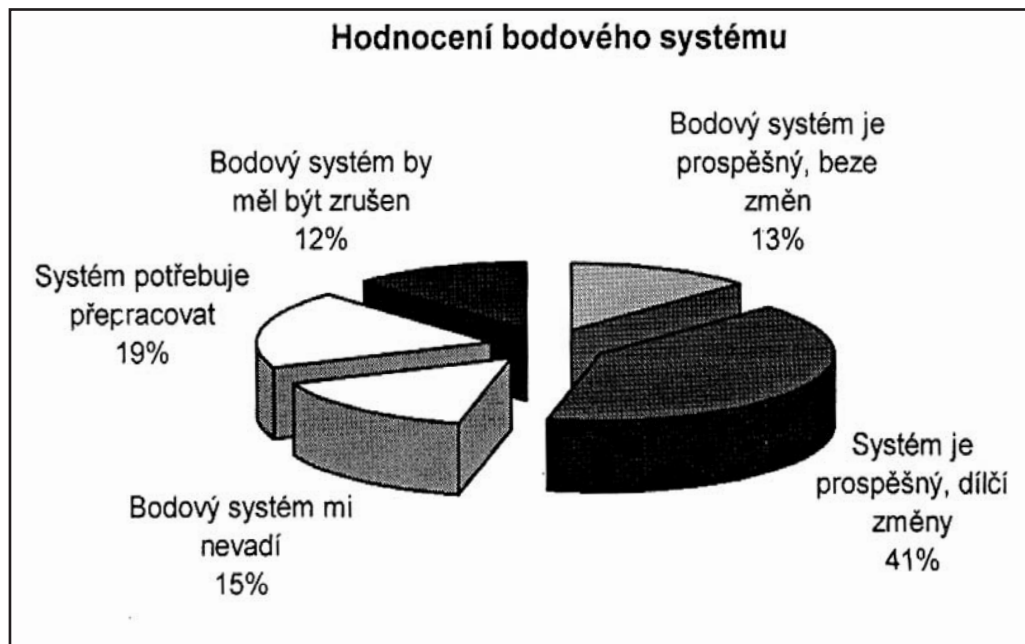
Bodový systém

Jednou z nejdůležitějších změn bylo zavedení bodového systému. Respondenti měli vyjádřit svůj názor na bodový systém – zda je užitečný ve stávající podobě, beze změn, nebo zda potřebuje určité dílčí změny, podstatné změny, anebo zda má být bodový systém úplně zrušen. Část respondentů (15 %) se ne-



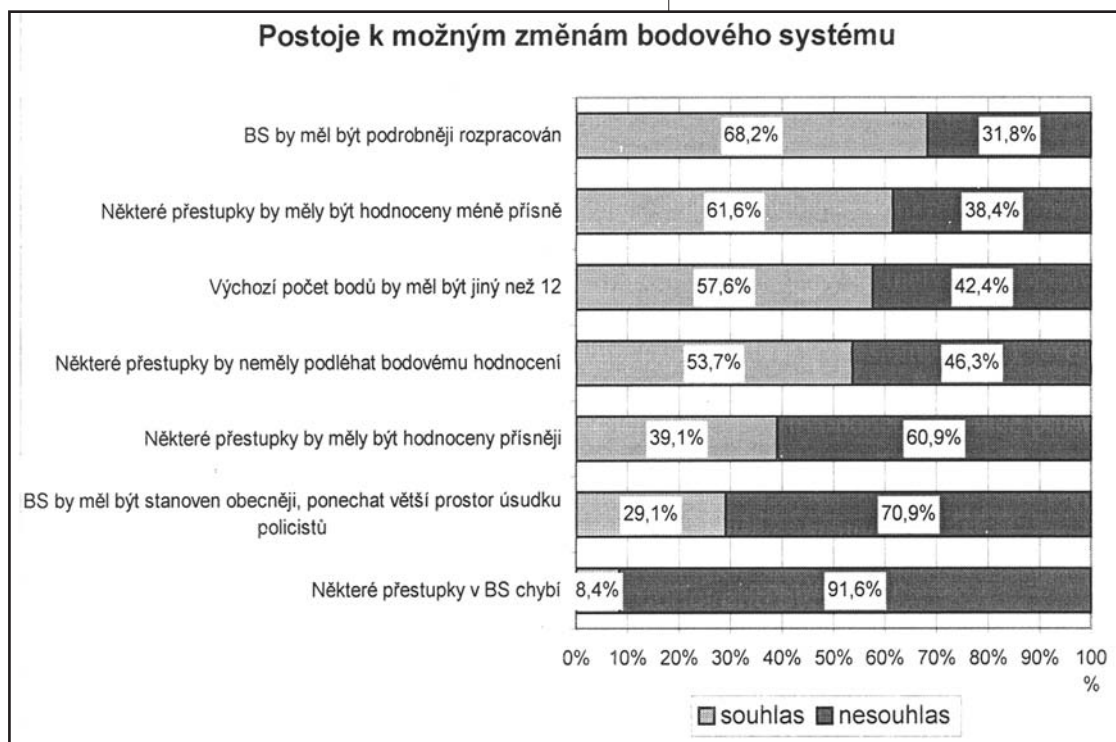
přiklonila k žádné variantě z toho důvodu, že se jich bodový systém nijak nedotknul, nevdá jim, nemuse-li kvůli němu nijak měnit své chování. Velká část řidičů se vyslovila pro zachování bodového systému s dílčími úpravami (41 %) a 13 % bylo pro zachování bodového systému beze změn. Pouze 19 % řidičů si přálo podstatné změny a 12 % zrušení bodového systému. Lze říci, že dvě třetiny řidičů v ČR bodový systém v zásadě podporují.

Graf 2: Hodnocení bodového systému



Dotazovaní byli požádáni, aby vyjádřili svůj souhlas nebo nesouhlas s konkrétními změnami bodového systému, které byly v té době diskutovány v médiích: některé přestupky by měly být vyjmuty z bodového hodnocení (54 % souhlas), některé přestupky by měly být v bodovém systému hodnoceny méně přísně (62 %), některé přestupky by měly být hodnoceny přísněji (39 %), některé přestupky by měly být nově zahrnuty do bodového systému (8 %), výchozí počet bodů by měl být jiný než 12 (58 %), bodový systém by měl být detailněji propracován (68 %), bodový systém by měl být stanoven obecněji a mělo by být ponecháno více prostoru úsudku policistů (29 %).

Graf 3: Souhlas nebo nesouhlas s navrhovanými změnami bodového systému v %



Nové pravomoci policie

Další důležitou změnou bylo **rozšíření policejních pravomocí** (Policie ČR i Obecní a Městské policie). Zatímco nové pravo-

moci Policie ČR byly spíše vítány, přijetí nových kompetencí Obecní a Městské policie nebylo tak jednoznačné. Co se týče P ČR, 74 % respondentů souhlasilo s možností zadržení řidičského průkazu na místě a 88 % dotazovaných souhlasilo s možností okamžitě zabránit řidiči v další jízdě, je-li důvodně podezření ze spáchání trestného činu nebo ohrožení.

Obecní a Městská policie má několik nových pravomocí: oprávnění zastavovat vozidla, je-li podezření z přestupku (50 % souhlas), oprávnění měřit rychlost (53 % souhlas), oprávnění provádět dechové zkoušky (64 % souhlas) a oprávnění vybírat pokuty na místě (38 % souhlas).

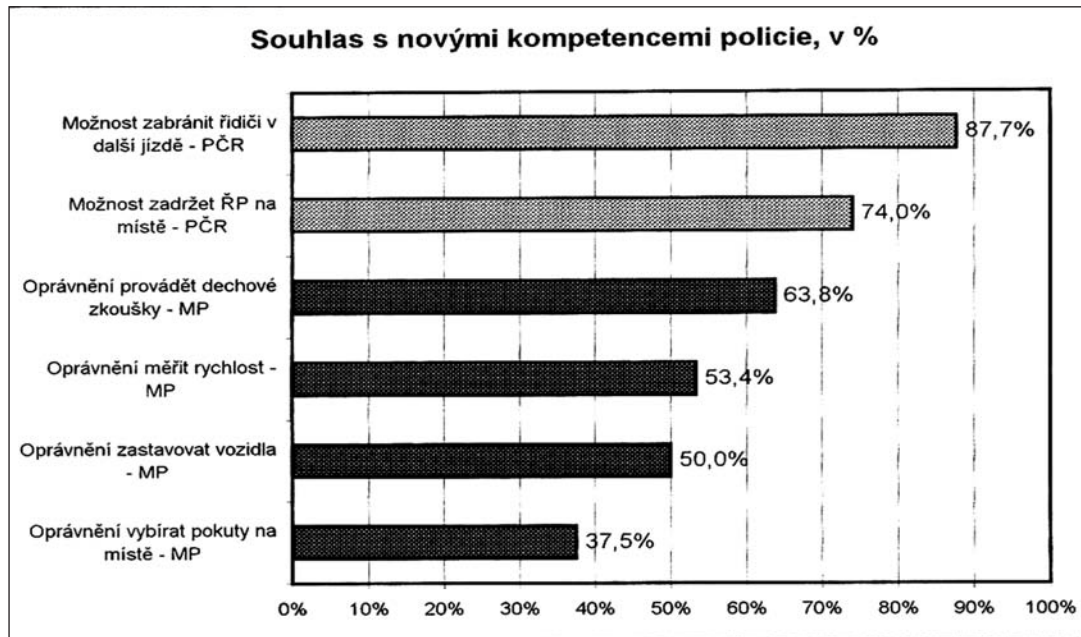
Hodnocení práce policie

Během rozhovoru měli řidiči za úkol ohodnotit práci policie z hlediska kvantity i kvality. Frekvenci policejní kontroly posuzovali respondenti s pomocí devítibodové škály, na kterou umístili svou odpověď na otázku: „*Jaká je pravděpodobnost, že jako řidič během své obvyklé cesty budete podroben policejní kontrole?*“ (1 – vysoká pravděpodobnost, 9 – nízká pravděpodobnost).

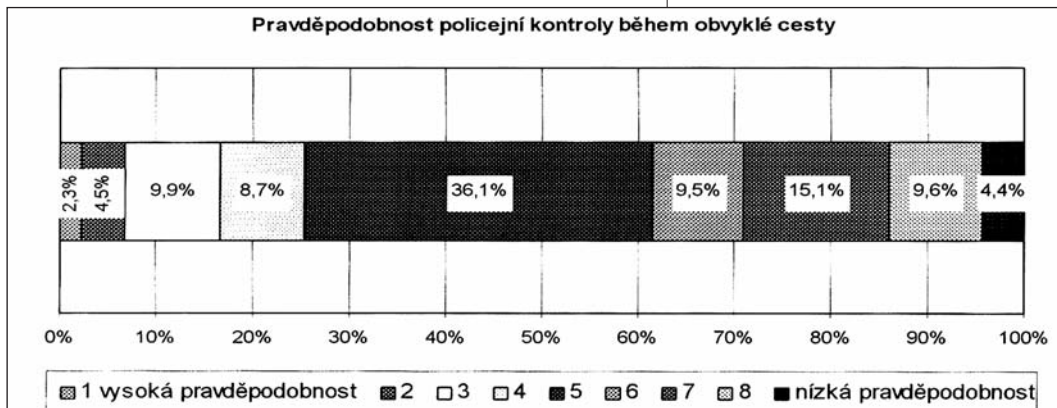
Největší podíl respondentů zvolil stupeň 5 (36 %), dále byl nejčastěji označen bod 7 (15 %).

Větší část respondentů (39 %) se přiklání k hodnocení 6–9 než k hodnocení 1–4 (25 %), tedy pravděpodobnost policejní kontroly je považována spíše za střední až nižší.

Graf 4:
Souhlas s novými kompetencemi
Policie ČR
a Obecní
a Městské policie,
v %



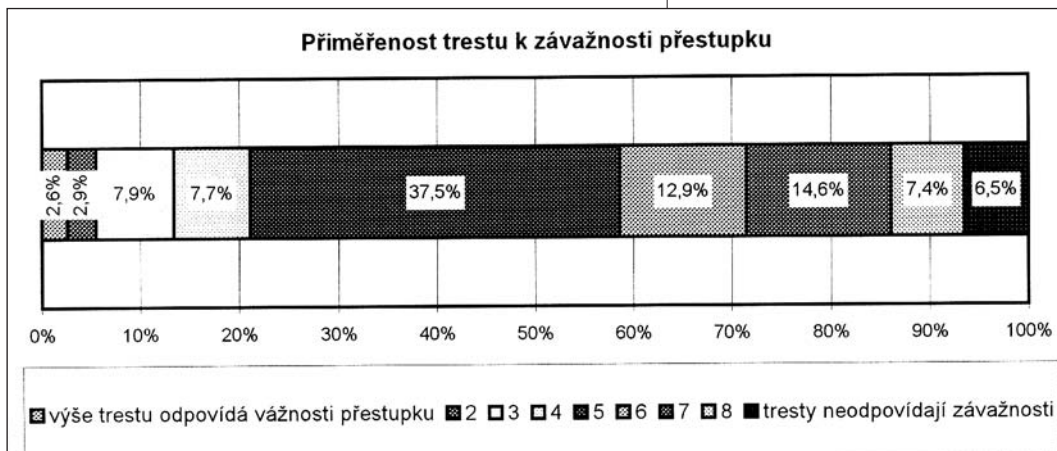
Graf 5: Hodnocení
pravděpodobnosti policejní kontroly
během obvyklé cesty



Kvalitu policejní práce posuzovali respondenti v baterii čtyř otázek, opět na devítibodových škálách. Hodnocení jednotlivých aspektů kvality policejní kontroly se velice lišilo. Při posuzování, zda výše

restů odpovídá závažnosti přestupků, se respondenti opět klonili nejvíce k bodu 5 (38 %) a dále spíše k hodnocení 6–9 (41 %) než 1–4 (21 %), převažovala tedy nerozhodnost a spíše negativní hodnocení.

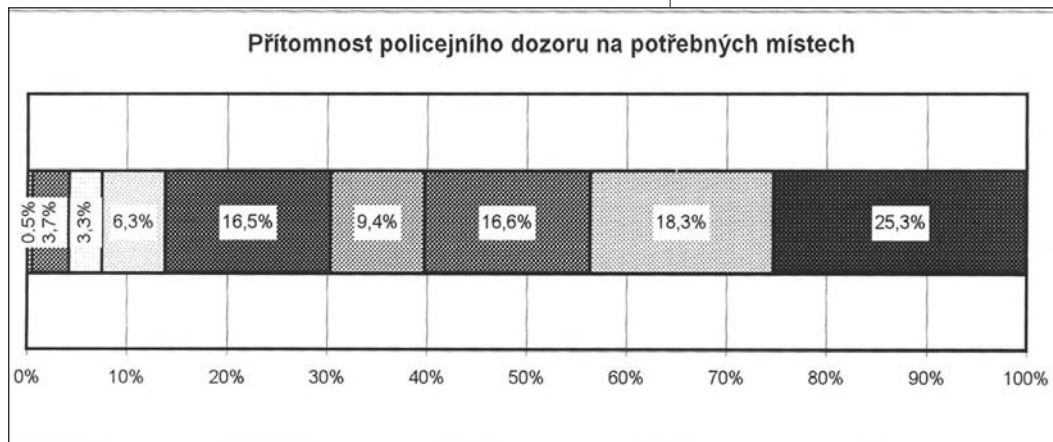
Graf 6: Hodnocení přiměřenosti restů
vzhledem k závažnosti přestupků



U odpovědi na otázku, zda je policejní dozor přítomen na potřebných místech, jednoznačně převažoval podíl respondentů, kteří si zvolili bod 9 (25 %), zatímco body 1–4 zvolila jen malá část respondentů (14 %). Lze říci, že velká většina řidičů se nedomnívá, že policejní dozor bývá v místech s velkou pravděpodobností nehody, ale kloní se spíše k názoru, že dozor je v místech zajímavých z hlediska vybírání pokut.



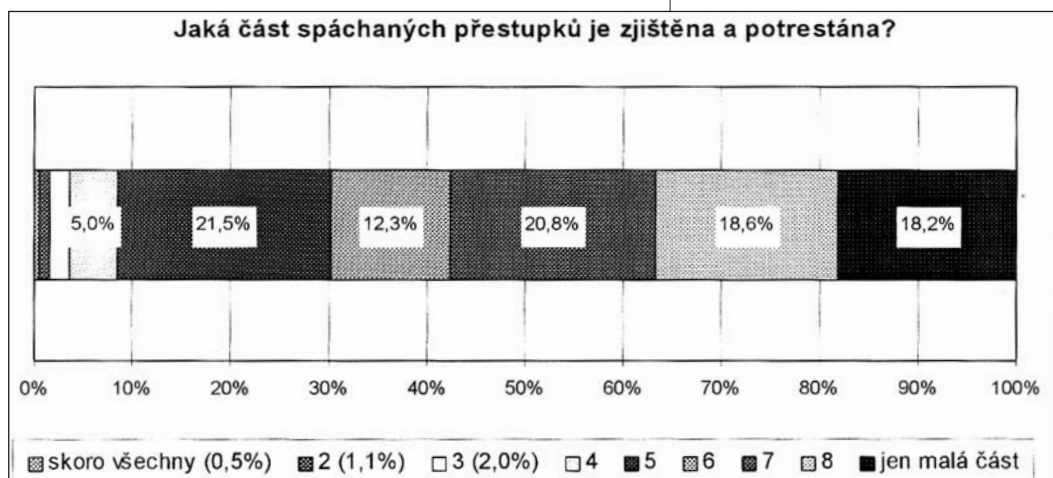
Graf 7: Hodnocení přítomnosti policejního dozoru na místech s vysokou pravděpodobností nehody



Podobně jednoznačné bylo i hodnocení úspěšnosti policejního dozoru. U otázky, jaká část spáchaných přestupků je zjištěna

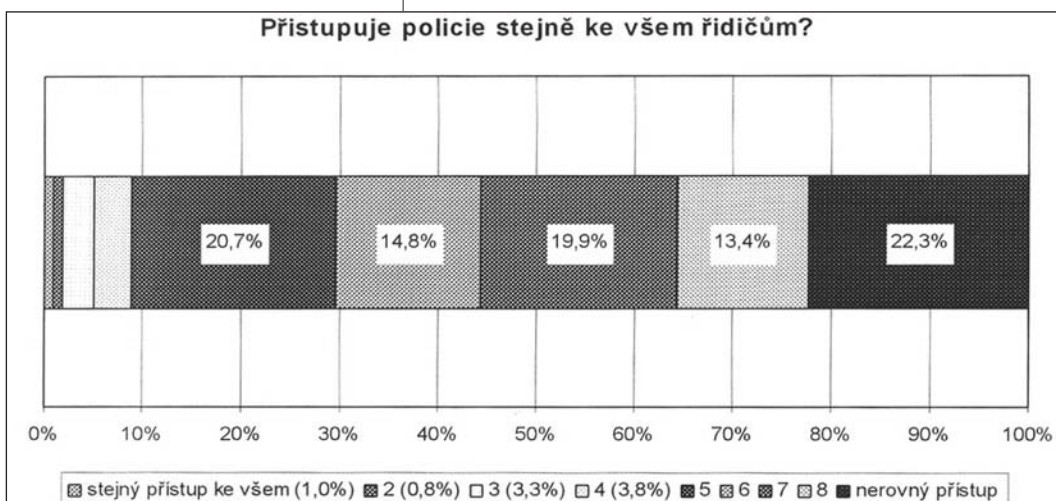
a potrestána, se nejvíce respondentů klonilo k bodům 5 (22 %) a 7 (21 %), k bodům 1–4 jen 9 %. Řidiči se tedy většinou domnívají, že zjištěna a potrestána je spíše malá část přestupků, což svědčí o nízké úrovni tzv. efektu zastrašení (ESCAPE, 2003) u české policejní kontroly.

Graf 8: Hodnocení účinnosti policejní kontroly



Poslední otázka se týkala rovnosti přístupu policie k jednotlivým řidičům. I zde se respondenti nejčastěji volili body v druhé polovině škály – 9 (22 %), 7 (20 %) a střední hodnotu 5 (21 %), zatímco body 1–4 označilo jen 9 % respondentů. Řidiči tedy častěji mají za to, že policie nepřistupuje stejným způsobem ke všem řidičům, kteří spáchají přestupek.

Graf 9: Hodnocení rovnosti přístupu policie k řidičům



ZÁVĚR

Pět měsíců po úpravách zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidičská veřejnost více méně podporovala většinu novinek. Řidiči dobře přijali změny v pravidlech silničního provozu a obecně souhlasili i s bodovým systémem, třebaže se vyslovili pro určité dílčí změny. Také nové pravomoci policie byly podporovány, i když souhlas s novými kompetencemi Obecní a Městské policie nebyl tak jednoznačný jako souhlas s novými oprávněními Policie ČR.

Na druhé straně však hodnocení práce policie v dohledu v silničním provozu nevyznělo pozitivně. Řidiči považovali pravděpodobnost setkání s policejní kontrolou během obvyklé cesty za nízkou a podíl odhalených a vyřešených přestupků na celkovém počtu přestupků za malý. Při hodnocení přiměřenos-

ti výše trestů závažnosti přestupků byli respondenti spíše nerozhodní, zatímco v otázce rovnosti přístupu policie k řidičům a přítomnosti policejní kontroly na skutečně potřebných místech bylo jejich hodnocení vysloveně negativní.

Mgr. Zuzana STRNADOVÁ,
Ing. Vratislav KELNAR
 Centrum dopravního výzkumu,
 v. v. i. Brno, Česká republika