



AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

Opletalova 29, 110 00 Praha 1

tel. 602 363 032

e-mail: spicka@autoklub.cz, www.autoklub.cz



BOJ O MĚŘENÍ RYCHLOSTI POKRAČUJE

Přestože zákon o silničním provozu v § 79a s účinností od 1. srpna 2011 stanoví, že „za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích **je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel**. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií“, a že **judikatura soudů opakovaně potvrdila nezákonnost měření rychlosti soukromými osobami**, stále se objevují snahy zapojit do měření rychlosti vozidel i soukromé subjekty – podnikatele. Tato snaha bezesporu ještě vzroste v souvislosti se zavedením objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla do českého právního řádu od 19. ledna 2013, neboť právě institut objektivní odpovědnosti logicky vyvolává tlak pro posílení automatizovaného dohledu nad bezpečností provozu pomocí automatizovaných radarů.¹

Jednou z posledních snah o prolomení současné právní úpravy, podle které není k měření rychlosti vozidel oprávněn nikdo jiný než Policie České republiky a obecní či městské policie, může být volání po tom, aby se do měření rychlosti vozidel zapojil státní podnik Česká pošta, jemuž by to kompenzovalo pokles zisků z přepravy poštovních zásilek. **Autoklub ČR je toho názoru, že podobné úvahy by měly být zásadně odmítnuty, a to i pro případ, že by Česká pošta pouze spravovala radary, které by pronajímala k měření rychlosti Policii ČR či obecním policiím.** Podle § 2 odst. 2 zákona o státním podniku totiž platí, že státní podnik, tedy ani Česká pošta, nemá vlastní majetek, nýbrž hospodář s majetkem státu. Pokud by tedy byly Českou poštou pořízeny radary, patřily by vlastně státu, a pak by bylo zcela nelogické, aby tyto radary nebyly rovnou požívány a spravovány Policií ČR jako státním orgánem. Peníze na pořízení radarů a jejich provoz by tedy stejně šly ze státních prostředků, proto by bylo efektivní tyto prostředky rovnou investovat do policie a jejího vybavení.

Ostatně i měření rychlosti obecními a městskými policiemi považujeme za nepřilíš vhodné řešení.

Autoklub ČR jako představitel motoristické veřejnosti však musí kriticky poukázat na některé skutečnosti, které s výše uvedeným bezprostředně souvisejí:

- nedostatek příslušníků Policie ČR byl historicky impulzem k naprosto neúměrnému rozšíření pravomocí obecních (městských) policií. Obecní policie byly výchozím zákonem primárně zřízeny k zajištění zákonných funkcí obce či města, nikoliv tedy k dozoru nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, jenž je úkolem státu
- strážníci obecních policií jsou na rozdíl od policistů v zaměstnaneckém (nikoli služebním) poměru a nároky na jejich výběr jsou výrazně nižší než u policistů. Otázkou času je, kdy konečně někdo

¹ Viz např. <http://www.autoklub.cz/dokument/1976-objektivni-odpovednost-provozovatele-ma-sve-meze.html>.

kompetentní zjistí, že je mrháním prostředku, aby o strážníky při jejich činnosti pečovali policisté a že technika, kterou jsou často nadbytečně vybavováni strážníci, by efektivněji sloužila v rámci Policie ČR;

- smlouvy se soukromými firmami či jinými subjekty o měření a dokumentování rychlosti jsou v podstatě privatizací výkonu veřejné moci; naskytá se otázka, kdo dal soukromým firmám oprávnění (autorizaci, živnostenské oprávnění) dokumentovat pohyb osob,
- těmto firmám nejde o bezpečnost silničního provozu. Měření a dokumentování přestupku provádějí (zcela logicky) čistě pro účely svého zisku;
- je možné, že obce si budou moci od soukromých firem radary pronajmout. Obce i tyto firmy se pak nepochybně budou starat, aby vybraných peněz bylo dostatek na zaplacení pronájmu i do rozpočtu obcí; tím jsou predestinována místa i způsob měření – cílem nebude zvýšení bezpečnosti provozu, ale vyšší finanční výnosy;
- zřejmě pak nebude možné zabránit, aby si obce „pronajaly“ i příslušné zaměstnance těchto firem, tím, že je přijmou do zaměstnaneckého poměru jako strážníky. Nic se oproti současnému stavu tedy nezmění, viz úsloví o nažraném vlku a celé koze;
- pak nebude daleko doba, kdy k monitorování a dokumentování pohybu osob budou využívány i mýtné brány postavené a provozované firmou KAPSCH;
- a Orwellův Velký Bratr bude v naší zemi skutečností.

S tím souvisí i otázka označování míst, na nichž jsou používány automatizované radary, neboť jimi lze monitorovat nejen porušování pravidel silničního provozu, ale i pohyb na veřejných prostranstvích. V zemích na západ od našich hranic je takové povinné označování automatizovaných radarů zcela běžné a v kombinaci s přítomností policie v silničním provozu i velmi efektivní, neboť primárně nejde o to řidiče načapat a po mnoha měsících jeho (či provozovatele vozidla) pokutovat, ale o to vyvolat v řidičích okamžité uvědomění, že pravidla silničního provozu se mají a musí dodržovat. Povinné označování radarů, které se nelogicky vztahovalo i na přenosné radary obecní policie a naopak nevztahovalo na automatizované radary Policie ČR, však bylo v České republice zrušeno v r. 2011.



Na obrázku je vidět upozornění na automatizovaný radar ve Francii, provázené současně i dopravní značkou připomínající nejvyšší dovolenou rychlost v daném úseku; pro řidiče se jedná o velmi vstřícný způsob, jak je upozornit na povinnost dodržování pravidel; vysoký počet takových radarů jejich efektivitu výrazně zvyšuje, aniž by byly nástrojem pro výběr pokut. Text na značce upozorňující na radar, tedy „automatická kontrola pro vaši bezpečnost“, tento logický účel jen zdůrazňuje.

Zdroj obrázku: <http://www.franceinfo.fr/societe/a-partir-de-demain-les-radars-calculent-votre-vitesse-moyenne-650531-2012-06-19>

Autoklub ČR proto apeluje na kompetentní státní orgány, aby se touto otázkou začaly vážně zabývat, a to nejpozději s vyhodnocováním účinnosti nově zavedené právní úpravy objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, a aby našly takové komplexní řešení, které nebude privatizací veřejné moci a zároveň zajistí tolik potřebné zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Březen 2013