# Postoje ke kontrole a vynucování dodržování zákonů, nové technologie

Publikováno: 7. 3. 2007

V roce 2004 byl dokončen mezinárodní srovnávací projekt SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Projektu se účastnilo 23 evropských zemí – Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie. Průzkum navazoval na projekt SARTRE 1 z roku 1991, kdy se zúčastnilo 15 zemí, a SARTRE 2 z roku 1996 s účastí 19 zemí.

Rozhodující etapa projektu SARTRE 3, tedy dotazníkové šetření řidičské populace, proběhla v České republice v termínu 22.11. – 12. 12. 2002.

Metodou kvótního výběru podle věku, pohlaví, vzdělání, velikosti a polohy sídla byl ze základního souboru (tedy populace aktivních řidičů, jejíž velikost – asi 3 800 000 osob – a demografické charakteristiky byly stanoveny na základě předchozích výzkumů agentury FOCUS) získán vzorek 1026 respondentů. Ti zodpověděli 55 otázek standardizovaného dotazníku. Rozhovory byly prováděny s využitím sítě školených tazatelů agentury FOCUS. Průměrná délka rozhovoru byla 31 minut.

Dotazování bylo zaměřeno na: jízdní výkony řidičů během uplynulého roku, zájem o problematiku dopravy a bezpečnosti, názory řidičů na možná opatření pro bezpečnost silničního provozu, názory řidičů na příčiny nehod, podrobně bylo zpracováno téma rychlosti, styl jízdy, používání bezpečnostních pásů, problematika alkoholu, dále názory na nové prvky vybavení automobilu, evropská harmonizace dopravního práva, názory na systém zjišťování a trestání dopravních přestupků, bezpečnost v tunelech a používání mobilních telefonů za jízdy.

Součástí rozhovoru bylo hodnocení způsobu kontroly dodržování stávajících opatření a nové možnosti v kontrole a vynucování dopravních zákonů.

Jak vyplynulo z jiné části výzkumu [více viz: více viz: Postoje k motoristické problematice a názory na dopravně bezpečnostní politiku], čeští řidiči v obecné rovině jednoznačně podporují posílení důrazu na dodržování dopravních předpisů a zpřísnění postihů za závažné dopravní přestupky. Dále byly podrobně zanalyzovány skutečné zkušenosti respondentů s kontrolou – zda zažili v posledních třech letech kontrolu dodržování daného opatření, případně zda byli postihováni za nedodržení, a jaký je jejich odhad pravděpodobnosti kontroly během typické cesty. Výsledky jsou shrnuty v tabulce 1. Jde pouze o přehled, mezinárodní srovnávání nemá velkou vypovídací hodnotu kvůli odlišným výchozím podmínkám (skutečná intenzita a způsob kontroly, frekvence výskytu přestupku...).

Tabulka 1: Podíl řidičů, kteří byli v uplynulých 3 letech za různé přestupky potrestáni (T), kontrolováni (K) nebo považují pravděpodobnost kontroly za vysokou (O).(Mezinárodní srovnání, v %)

| Země | Rychlost | | | Pásy | | | Alkohol | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | T | K | O | T | K | O | T | K | O |

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 15,1 | | | 12,6 | 3,6 | | | | 1,3 | 22,0 | 6,6 |
| Česká republika | 21,4 | | | 16,4 | 9,2 | | | | 2,0 | 31,1 | 7,3 |
| Dánsko | 17,1 | | | 5,4 | 3,3 | | | | 0,1 | 12,6 | 2,4 |
| Estonsko | 19,7 | | | 25,2 | 11,1 | | | | 4,0 | 60,1 | 11,0 |
| Finsko | 15,5 | | | 8,2 | 3,0 | | | | 0,6 | 64,3 | 6,3 |
| Francie | 8,1 | | | 13,3 | 5,1 | | | | 1,0 | 32,6 | 10,7 |
| Chorvatsko | 24,3 | | | 12,4 | 16,6 | | | | 3,7 | 39,1 | 8,3 |
| Irsko | 13,1 | | | 8,4 | 1,6 | | | | 0,4 | 7,7 | 0,9 |
| Itálie | 14,8 | | | 6,7 | 7,7 | | | | 0,7 | 3,9 | 5,8 |
| Kypr | 34,2 | | | 40,4 | 20,2 | | | | 14,7 | 31,8 | 17,0 |
| Maďarsko | 12,3 | | | 13,5 | 3,9 | | | | 1,1 | 21,9 | 3,6 |
| Německo | 35,6 | Otázka nebyla | | 19,5 | 7,0 | Otázka nebyla | Otázka nebyla | | 1,9 | 24,0 | 12,4 |
| Nizozemí | 46,5 | pokládána. | | 27,4 | 5,1 | pokládána. | pokládána. | | 1,0 | 37,5 | 3,0 |
| Polsko | 17,3 | | | 14,5 | 2,6 | | | | 0,6 | 21,7 | 2,3 |
| Portugalsko | 8,7 | | | 22,6 | 4,2 | | | | 2,9 | 33,0 | 13,9 |
| Rakousko | 29,9 | | | 18,2 | 5,3 | | | | 1,0 | 15,0 | 10,2 |
| Řecko | 14,3 | | | 19,7 | 8,2 | | | | 3,8 | 30,5 | 15,6 |
| Slovensko | 26,5 | | | 18,9 | 15,0 | | | | 6,0 | 50,6 | 14,1 |
| Slovinsko | 30,8 | | | 36,2 | 14,2 | | | | 3,9 | 35,8 | 27,2 |
| Španělsko | 15,6 | | | 16,7 | 4,9 | | | | 3,2 | 31,6 | 8,5 |
| Švédsko | 9,4 | | | 2,9 | 2,2 | | | | 0,5 | 41,1 | 2,4 |
| Švýcarsko | 36,8 | | | 22,3 | 9,3 | | | | 2,6 | 20,0 | 8,7 |
| Velká Británie | 9,3 | | | 38,0 | 0,7 | | | | 0,3 | 9,1 | 1,6 |
| Průměr | 20,2 | | | 18,2 | 6,9 | | | | 2,5 | 29,4 | 8,7 |

Kromě jiných opatření (bodový systém, rehabilitační kurzy a vyšetření - [více viz: více viz: Postoje k novým opatřením a problematice evropské harmonizace] hodnotili dotázaní řidiči další možnosti v kontrole dopravního práva. Šlo zejména o návrhy určitých organizačních změn v provádění kontroly a využití nových technologií, a to jak pro stíhání přestupků, tak i pro jejich prevenci.

Automatizované kamery pro sledování rychlostních přestupků i jízdy na červenou mají samy o sobě značnou podporu, ostatní navrhované předpisy usnadňující jejich používání (odpovědnost vlastníka vozidla, účast nepolicejních organizací) se však setkávají spíše s nesouhlasem (tabulka 2).

V mezinárodním srovnání se Česká republika v míře podpory používání automatizovaných kamer pohybuje kolem průměru, podobně i podpora účasti soukromých organizací. Podpora účasti místních úřadů a odpovědnosti vlastníka je však výrazně podprůměrná. Stejně jako u jiných zákonných opatření, i zde je nutno veřejnost detailně informovat o souvislostech a způsobu fungování opatření.

Čeští respondenti nejsou obecně nijak výrazně nakloněni novým technologiím a podobně i technologie preventivně zabraňující přestupkům, případně vynucující určitý druh chování, nevzbuzují sice výrazný nesouhlas, ale ani jednoznačnou podporu (tabulka 4). V mezinárodním srovnání se Česká republika ve všech případech řadí k zemím s nižší podporou těchto technologií (tabulka 6). Zřejmě zde opět hraje roli nedostatek informací, dotazovaní nemají přesnou představu, jak by zařízení fungovala a jak by byly ošetřeny případné možnosti zneužití, chybného používání nebo zda by zařízení nebyla na překážku při řešení nečekaných dopravních situací. Určitou roli může hrát i cena takových zařízení. Pro srovnání - mezi země s nižším zájmem patříme i v případě dalších dvou zařízení, která nemají nijak ovlivňovat chování řidiče (navigační systém, systém varování před zácpou), ačkoliv systém varování před dopravní zácpou na trase přece jen považuje za užitečný většina dotázaných (tabulka 5, grafy 1, 2).

Tabulka 2: Do jaké míry byste uvítal následující opatření a zařízení? (nová technická a organizační opatření v kontrole)

| | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|
| Automatizované kamery pro dohled na světelných křižovatkách | 21,3% | 46,8% | 22,0% | 5,2% | 4,7% |
| Sledování rychlostních přestupků automatizovanými kamerami | 19,4% | 43,4% | 27,5% | 6,5% | 3,2% |
| Dohled nad dodržováním rychlosti vykonávaný místními úřady | 9,8% | 27,0% | 36,4% | 20,9% | 5,9% |
| Dohled nad dodržováním rychlosti vykonávaný soukromými organizacemi | 5,9% | 12,9% | 29,6% | 45,3% | 6,3% |
| Odpovědnost vlastníka vozidla za přestupek, je-li skutečný pachatel neznámý | 5,2% | 14,9% | 21,4% | 49,3% | 9,2% |

Tabulka 3: Podíl řidičů, kteří by uvítali (velmi nebo dost) zařízení a opatření usnadňující kontrolu dodržování dopravních předpisů (mezinárodní srovnání, v %)

| Země | Kamery na křižovatkách | Rychlostní kamery | Účast místních úřadů | Účast soukromých organizací | Odpovědnost vlastníka vozidla |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 83 | 79 | 72 | 25 | 32 |
| Česká republika | 72 | 65 | 39 | 20 | 22 |
| Dánsko | 77 | 55 | 31 | 9 | 16 |
| Estonsko | 78 | 59 | 86 | 15 | 21 |
| Finsko | 91 | 83 | 91 | 29 | 14 |
| Francie | 67 | 61 | 65 | 18 | 24 |
| Chorvatsko | 84 | 73 | 38 | 11 | 37 |
| Irsko | 84 | 87 | 54 | 22 | 23 |
| Itálie | 64 | 64 | 77 | 15 | 25 |
| Kypr | 58 | 63 | 50 | 32 | 47 |
| Maďarsko | 75 | 69 | 30 | 10 | 13 |
| Německo | 55 | 51 | 44 | 13 | 25 |
| Nizozemí | 85 | 71 | 66 | 28 | 33 |
| Polsko | 89 | 80 | 35 | 15 | 24 |
| Portugalsko | 82 | 83 | 80 | 31 | 43 |
| Rakousko | 53 | 54 | 55 | 18 | 26 |
| Řecko | 59 | 60 | 61 | 18 | 27 |
| Slovensko | 77 | 72 | 47 | 21 | 23 |
| Slovinsko | 80 | 68 | 33 | 14 | 28 |
| Španělsko | 50 | 52 | 53 | 17 | 25 |
| Švédsko | 57 | 51 | 25 | 20 | 12 |
| Švýcarsko | 47 | 42 | 41 | 12 | 19 |
| Velká Británie | 88 | 78 | 57 | 15 | 21 |
| Průměr | 72 | 66 | 54 | 18 | 25 |

Tabulka 4: Považujete za užitečná tato zařízení? (technologie napomáhající kontrole dodržování předpisů, případně vynucující určitý druh chování)

| | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|
| Zařízení omezující rychlost instalované do vozidel, aby řidiči nepřekračovali rychlostní limity | 16,6% | 26,3% | 33,7% | 19,0% | 4,4% |
| Používání „černé skříňky“ za účelem určení příčiny nehody | 17,1% | 43,8% | 23,5% | 9,7% | 5,9% |
| Používání „černé skříňky“ za účelem zaznamenání řidičova chování; záznam by mohl být použit policií při dokazování příliš rychlé/nebezpečné jízdy | 13,9% | 36,3% | 28,9% | 15,1% | 5,8% |
| Elektronická identifikace vašeho vozidla, usnadňující přístup ke službám | 12,9% | 34,9% | 28,5% | 13,1% | 10,6% |

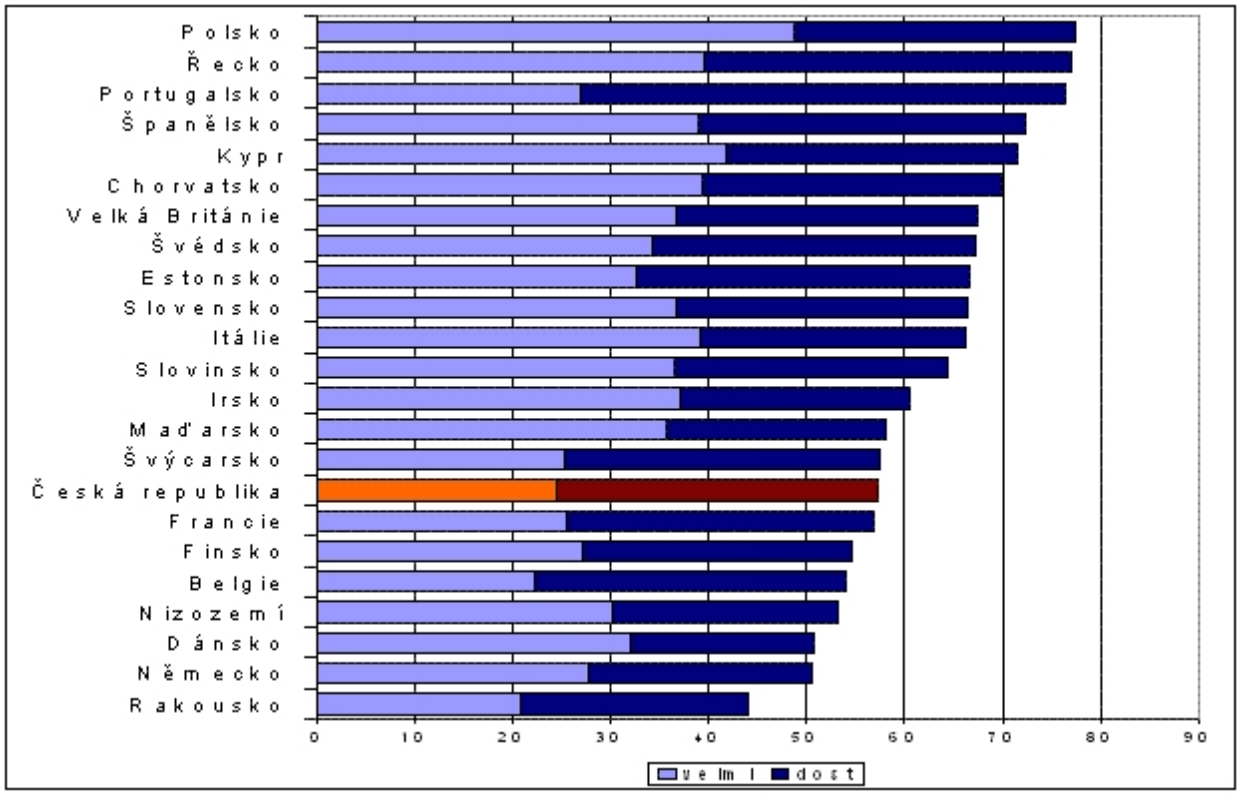
| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Elektronická identifikace vašeho vozidla také pro účely policie | | 12,8% | 31,6% | 29,5% | 18,1% | 8,0% |
| systém, který vám pomůže nepřekročit rychlostní limit | 1996 | 35,8% | | 62,3% | | 1,9% |
| | 2002 | 13,2% | 31,4% | 35,0% | 16,4% | 4,0% |
| měřič hladiny alkoholu, který zjistí, zda jste pil a nenechá vás jet, jste-li nad limitem | 1996 | 22,0% | | 75,3% | | 2,7% |
| | 2002 | 12,8% | 22,6% | 26,7% | 33,7% | 4,2% |
| systém, který signalizuje stav únavy a donutí vás udělat přestávku | | 19,4% | 35,9% | 26,4% | 13,6% | 4,7% |

Tabulka 5: Připadalo by vám užitečné mít v autě tato zařízení? (ostatní)

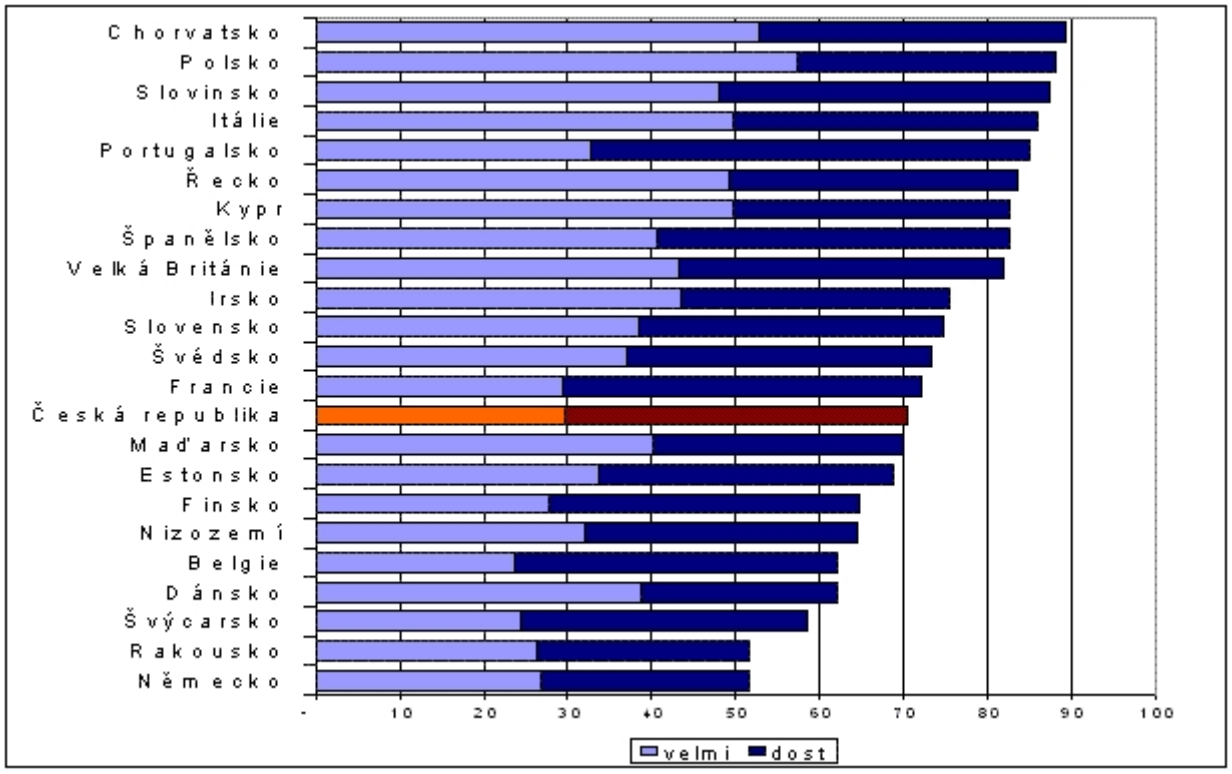
| | | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|---|
| navigační systém pro nalezení cesty k cíli | 1996 | 41,1% | | 54,8% | | 4,1% |
| | 2002 | 23,5% | 31,3% | 24,1% | 16,9% | 4,2% |
| zařízení upozorňující na zácpu na trase | 2002 | 28,7% | 39,5% | 19,7% | 8,8% | 3,3% |

Tabulka 6: Podíl řidičů, kteří považují za velmi nebo dost užitečné nové technologie, působící preventivně proti přestupkům nebo napomáhající jejich zjišťování (mezinárodní srovnání, v %)

| země | systém pomáhající dodržet rychlostní limit | zjištění alkoholu, zabránění v jízdě | signalizace únavy | omezovač rychlosti | černá skříňka pro účely šetření nehody | černá skříňka pro důkaz přestupku | el. identif. pro lepší služby | el. identif.pro účely policie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 51 | 44 | 54 | 62 | 68 | 58 | 70 | 49 |
| Česká republika | 47 | 37 | 58 | 45 | 65 | 53 | 54 | 48 |
| Dánsko | 42 | 48 | 53 | 40 | 69 | 47 | 49 | 45 |
| Estonsko | 40 | 70 | 70 | 47 | 79 | 56 | 73 | 65 |
| Finsko | 61 | 65 | 70 | 64 | 82 | 64 | 54 | 49 |
| Francie | 73 | 82 | 86 | 70 | 82 | 68 | 54 | 54 |
| Chorvatsko | 54 | 69 | 81 | 63 | 82 | 64 | 60 | 50 |
| Irsko | 81 | 73 | 84 | 81 | 88 | 77 | 73 | 69 |
| Itálie | 65 | 53 | 64 | 70 | 83 | 72 | 83 | 51 |
| Kypr | 74 | 70 | 73 | 79 | 82 | 70 | 57 | 56 |
| Maďarsko | 42 | 37 | 60 | 50 | 78 | 55 | 59 | 58 |
| Německo | 43 | 23 | 43 | 54 | 64 | 50 | 40 | 31 |
| Nizozemí | 45 | 39 | 55 | 41 | 63 | 52 | 46 | 38 |
| Polsko | 53 | 76 | 83 | 57 | 87 | 76 | 83 | 75 |
| Portugalsko | 64 | 71 | 78 | 73 | 92 | 79 | 71 | 53 |
| Rakousko | 40 | 28 | 41 | 54 | 59 | 47 | 31 | 26 |
| Řecko | 73 | 74 | 69 | 77 | 81 | 67 | 61 | 50 |
| Slovensko | 68 | 42 | 73 | 75 | 75 | 55 | 64 | 66 |
| Slovinsko | 58 | 58 | 66 | 64 | 76 | 61 | 88 | 50 |
| Španělsko | 59 | 67 | 68 | 63 | 78 | 57 | 61 | 44 |
| Švédsko | 47 | 83 | 72 | 44 | 72 | 54 | 47 | 31 |
| Švýcarsko | 41 | 32 | 40 | 47 | 59 | 45 | 47 | 30 |
| Velká Británie | 68 | 64 | 81 | 68 | 86 | 75 | 64 | 70 |
| průměr | 56 | 57 | 66 | 60 | 76 | 61 | 61 | 51 |




Graf 1 : Podíl řidičů, kteří by považovali navigační systém za užitečný (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 2: Podíl řidičů, kteří by považovali za užitečný systém varování před dopravní zácpou (mezinárodní srovnání, v %)

Efektivnost systému detekce a trestání přestupků hodnotila pozitivně přibližně polovina z těch respondentů, kteří se k problematice vyjadřovali (tabulka 7). Podíl odpovědí „nevím“ zde byl vysoký, zejména u hodnocení podílu zjištěných přestupků na celkovém počtu spáchaných přestupků – téměř 20% dotázaných řidičů nedokázalo dát žádnou odpověď.

Přestože lze v českých podmínkách, kde práce dopravní policie a obecně systém zjišťování a trestání

dopravních přestupků nemá velkou podporu ze strany médií, takové hodnocení považovat za nečekaně dobré, v mezinárodním srovnání (tabulka 8) patříme k zemím s nízkým podílem pozitivních odpovědí. Velmi pozitivní hodnocení ve všech aspektech má Velká Británie, Kypr, Řecko a Estonsko, výrazně negativní Slovensko a Maďarsko, ostatní země mají rozmanitější hodnocení jednotlivých aspektů.

Problematika přiměřenosti výše trestu vážnosti přestupku byla dotčena také v otázce, zda respondent podporuje zpřísnění trestů za závažné dopravní přestupky. Analýza však neprokázala žádnou souvislost, respondenti, kteří hodnotí přiměřenost trestů jako dobrou, si přejí zpřísnění trestů stejně často jako ti, kteří tresty považují za nepřiměřené.

Tabulka 7: Jak efektivní je podle Vás systém zjišťování a trestání dopravních přestupků v těchto ohledech: (přiměřenost, rovnost, rychlost, zaměření na bezpečnost, úspěšnost)

| | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|
| Přiměřenost výše trestu vážnosti přestupku | 13,9% | 32,4% | 34,8% | 8,5% | 10,4% |
| Stejný přístup ke všem řidičům, kteří se dopustili téhož přestupku | 22,6% | 24,2% | 30,1% | 17,1% | 6,0% |
| Rychlost vyřizování dopravních přestupků | 15,3% | 28,8% | 30,9% | 12,8% | 12,2% |
| Zaměření na bezpečnost dopravy | 16,2% | 30,3% | 37,1% | 8,8% | 7,6% |
| Podíl zjištěných a potrestaných přestupků na celkovém počtu přestupků | 8,7% | 25,7% | 35,4% | 10,7% | 19,5% |

Tabulka 8: Podíl řidičů považujících systém zjišťování a trestání dopravních přestupků v daných aspektech za efektivní (mezinárodní srovnání, v %)

| země | přiměřenostvýše trestu | stejný přístup ke všem | rychlost vyřizování | zaměření na bezpečnost | podíl zjištěných a potrestaných přestupků |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 72 | 71 | 71 | 68 | 59 |
| Česká republika | 52 | 50 | 50 | 50 | 43 |
| Chorvatsko | 51 | 57 | 47 | 55 | 31 |
| Dánsko | 94 | 86 | 91 | 97 | 98 |
| Estonsko | 54 | 61 | 69 | 82 | 67 |
| Finsko | 48 | 42 | 60 | 65 | 53 |
| Francie | 59 | 38 | 37 | 64 | 39 |
| Irsko | 72 | 69 | 74 | 80 | 70 |
| Itálie | 60 | 59 | 51 | 61 | 52 |
| Kypr | 86 | 84 | 80 | 83 | 79 |
| Maďarsko | 47 | 43 | 47 | 26 | 39 |
| Německo | 68 | 67 | 62 | 65 | 49 |
| Nizozemí | 51 | 65 | 64 | 59 | 45 |
| Polsko | 69 | 31 | 59 | 76 | 44 |
| Portugalsko | 71 | 65 | 71 | 73 | 75 |
| Rakousko | 68 | 65 | 70 | 73 | 51 |
| Řecko | 89 | 93 | 86 | 95 | 86 |
| Slovensko | 33 | 20 | 36 | 34 | 28 |
| Slovinsko | 55 | 51 | 52 | 56 | 47 |
| Španělsko | 79 | 72 | 69 | 75 | 67 |
| Švédsko | 66 | 67 | 69 | 75 | 51 |
| Švýcarsko | 70 | 67 | 72 | 74 | 54 |
| Velká Británie | 73 | 67 | 81 | 81 | 72 |
| Průměr | 65 | 60 | 64 | 68 | 57 |


CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

a technologiím nejsou zcela jednoznačné. Řidiči sice v obecné rovině podporují důslednější kontrolu a zpřísnění trestů, konkrétněji formulovaná opatření však často nedokážou posoudit nebo k nim nemají důvěru. Z navrhovaných opatření v oblasti kontroly má výraznější podporu bodový systém, podporováno je i používání automatizovaných kamer pro detekci přestupků, i když bez podpory souvisejících opatření (odpovědnost vlastníka vozidla, účast nepolicejních organizací). Z nových technologií řidiči oceňují spíše ty, které neovlivňují chování, v mezinárodním srovnání však patří Česká republika k zemím s nižší podporou nových technologií obecně. Systém detekce a trestání přestupků byl hodnocen polovinou řidičů pozitivně, řadíme se k zemím s nižším podílem pozitivního hodnocení.