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 pokládána.	19,5	7,0	Otázka nebyla pokládána.	Otázka nebyla pokládána.	1,9	24,0	12,4
Nizozemí	46,5		27,4	5,1			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%

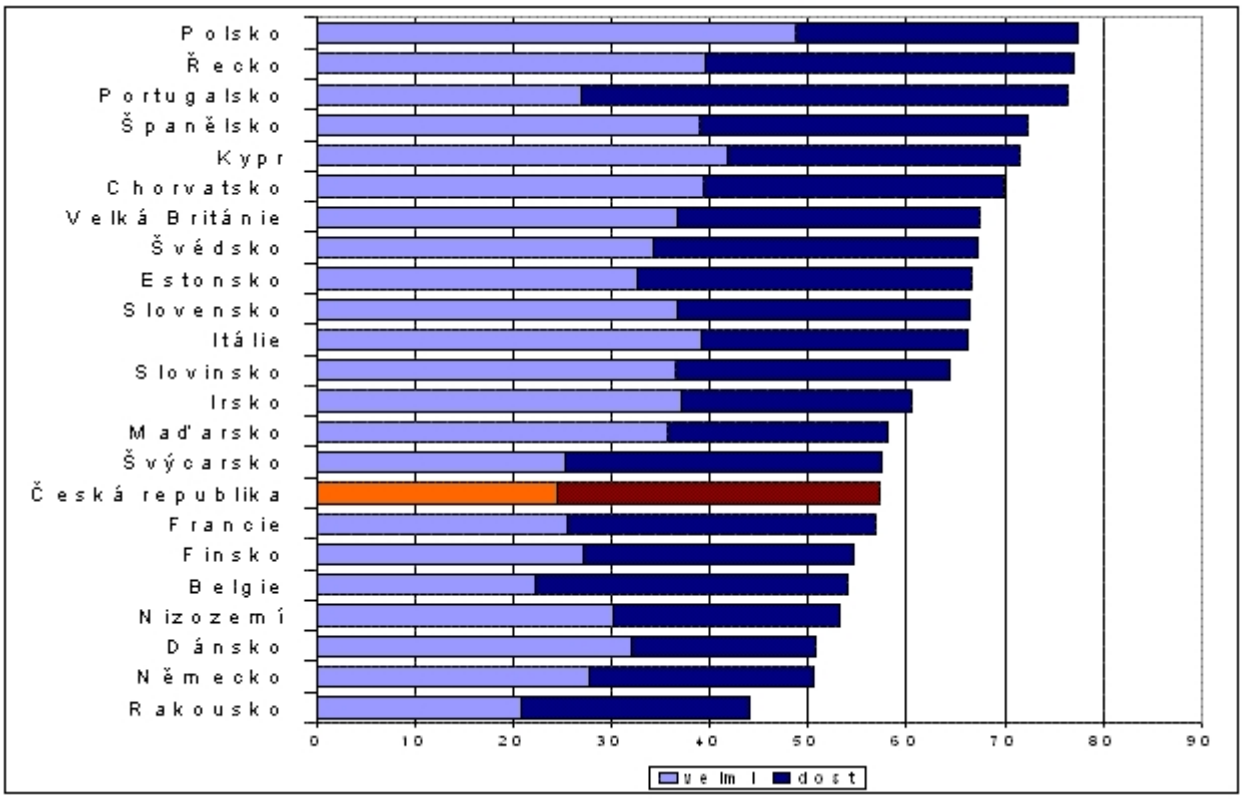
Tabulka 5: Připadalo by vám užitečné mít v autě tato zařízení? (ostatní)

		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%

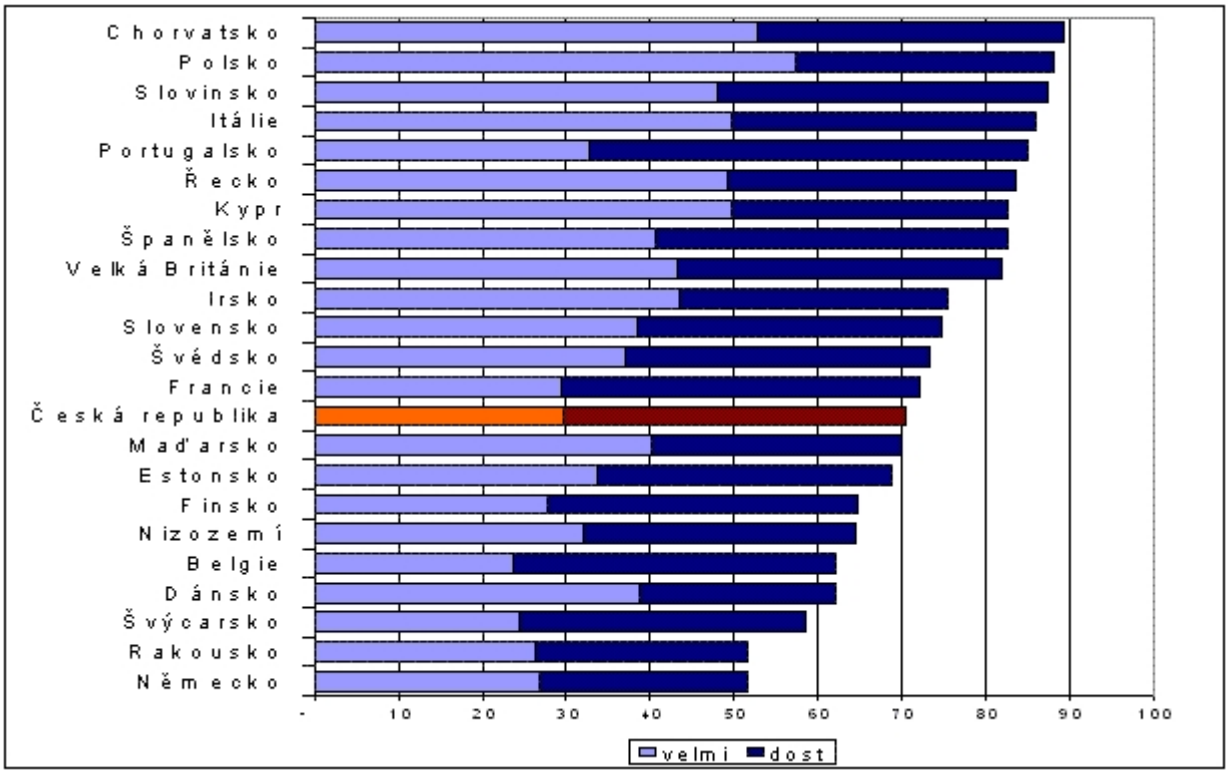
Tabulka 6: Podíl řidičů, kteří považují za velmi nebo dost užitečné nové technologie, působící preventivně proti přestupkům nebo napomáhající jejich zjišťování (mezinárodní srovnání, v %)

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

Postoje českých řidičů ke kontrole dodržování dopravních předpisů a souvisejícím novým opatřením 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.