

Provoz na pozemních komunikacích byl od roku 1990 regulován prostřednictvím řady právních předpisů různé právní síly i kvality, které vyvolávaly řadu diskusí, polemik i nářků, jak z řad občanů, tak zástupců některých orgánů veřejné správy. Právě nízká kvalita právních předpisů působila značné obtíže projevující se nedostatečnou efektivitou represe při poskytování právní ochrany orgány veřejné moci. Volání po nové, a pokud možno komplexní, právní úpravě pravidel silničního provozu bylo vyslyšeno teprve v roce 2001, kdy nabyl účinnosti zákon č. 361/2000 Sb. Protože však zákonodárce na tuto právní úpravu nenavázal potřebnou (adekvátní) transformací přestupkového zákona, státní donucení početné skupiny osob k dodržování právních norem zde zůstalo poměrně málo efektivní. Touto charakteristikou bych hodnotil působení přestupkového zákona a zákona o silničním provozu na účinnost zákona č. 411/2005 Sb., přestože určitý příznivý vliv na řízení o přestupku (bohužel v praxi se dosud ne vždy reálně projevuje) měl

přinést i nový správní řád.<sup>87</sup> Nelze s určitostí zodpovědět, zda zmíněná novelizace zákona o silničním provozu a dalších zákonů skutečně přinese onen dlouho očekávaný dopad na počet přestupků v provozu na pozemních komunikacích či alespoň redukuje počet těch společensky nejnebezpečnějších. Dosud neuplynula doba potřebná k hlubšímu hodnocení post factum. Přesto některé problematické části novely byly patrné od počátku a řadou z nich se autor v této práci zabývá. Mimo tento rámec se na výsledném působení právní úpravy negativně podílí samotná organizace projednávání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zde ovšem narážíme na problém spíše systémový než právní. V současnosti k tomu může přispívat někdy až zbytečně komplikovaný proces přestupkového řízení. Vzhledem k jejich mimořádnému počtu jich zůstává velké množství latentní a u velmi významné části odhalených přestupků nedochází k potrestání pachatele. (Jen strážníci Městské policie hl. m. Prahy v roce 2004 zjistili 1 029 256 přestupků v dopravě.<sup>88</sup>) Tím selhává nikoliv jen samotná represe protiprávního jednání osob, ale také preventivní účinek sankcí, kterými lze také působit na širší veřejnost. Rčením, že „méně někdy může být nakonec více“ bych rád uzavřel nejen tuto poslední kritickou úvahu, ale vzhledem k jejímu předpokládanému rozsahu i celou rigorózní práci.