

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2011

LUCIE JŮZOVÁ

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**STAV DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ
SILNIČNÍHO PROVOZU SE ZAMĚŘENÍM NA
TERITORIÁLNÍ ÚZEMÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

Autor práce: Lucie Jůzová
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

Jůzová, L. *Stav dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zaměřením na teritoriální území hlavního města Prahy : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 74 s.
Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, účastníci silničního provozu, dopravní policie, přestupek, přečin

Obsahová část bakalářské práce vymezuje v širším i užším (teritoriálním) smyslu vzhled do aktuálních problémů souvisejících se zabezpečováním dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, včetně demonstrace možností použití vybraných technických prostředků používaných policisty. Dále jsou popsány metody a formy zajištění výkonu konkrétní služby na oddělení řízení dopravy Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Také budou charakterizovány jednotlivé úkony související s objasňováním a dokumentací různých forem protiprávního jednání, zejména ve vztahu k porušení ustanovení o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, včetně porušení stanovených povinností dalších zvláštních právních předpisů. Dále jsou zde popsány způsoby užití, ovládání a dokumentace technického prostředku používaného policií k měření nejvyšší povolené rychlosti. Bakalářská práce si jako dílčí a celkové cíle stanovila poukázat a detekovat jednotlivé faktory, které mají předpoklad příznivě ovlivnit nejen výkon služby dopravní policie, ale směřovat k efektivnějšímu zabezpečení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu na území hlavního města Prahy a v případě zjištění přestupků a přečinů přispět ke zvýšení jejich objasněnost.

ABSTRACT

Jůzová, L. *Situation supervision on safety and fluency of traffic focus on territorial the capital city of Prague : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of Regional Studies, o. p. s., 2011. 74 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: Safety and fluency of traffic supervision, road user, traffic police, offence, misdemeanour

The content of the Bachelor's Thesis defines the present problems to ensure safety and fluency of traffic supervision. There is also included a demonstration of possible technical means used by the Police. Also, it describes methods and forms designed to ensure smooth operations at the Department of Traffic Control, Regional Directorate in Prague. Next, there are depicted constituent elements, dealing with the way of explanation and documentation of various forms of unlawful action, mainly focused on breaking the road safety and traffic flow provisions (including a breach of given duties resulting from special legal regulations). Furthermore, the thesis outlines the ways of using, control and documentation of the technical means, used by the Police to measure the maximum speed limit. To conclude, the Bachelor's Thesis is aimed at presentation and detection of particular components, supposed to have a positive influence not only on smooth operations of traffic police, but also to ensure that road user safety will be better in the area of Prague; in the event of offences and misdemeanours to raise the number of solved cases.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 DOHLED NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE.....	11
2.1 Legislativní aspekty dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu .	12
2.2 Realizace výkonu dohledu nad silničním provozem v hlavním městě Praze	13
2.3 Kontroly realizované při dohledu nad silničním provozem.....	14
2.3.1 Základní kontroly	14
2.3.2 Speciální kontrola.....	15
2.3.3 Průběžná dlouhodobá kontrola.....	15
2.3.4 Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření.....	16
3 DOHLED NAD BESIP V RÁMCI KRAJSKÉHO ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	17
3.1 Oddělení řízení dopravy	17
3.1.1 Skupina dohledu nad silničním provozem OŘD.....	18
3.1.2 Skupina speciálního dohledu nad silničním provozem OŘD	18
3.1.3 Skupina přestupkové agendy OŘD	19
3.1.4 Skupina organizace a výkonu služby OŘD.....	19
4 ZJIŠŤOVÁNÍ A ŘEŠENÍ PŘESTUPKŮ A PŘEČINŮ DOPRAVNÍMI POLICISTY NA KŘP PRAHA PŘI DOHLEDU NAD BESIP.....	21
4.1 Zjišťování přestupků při dohledu nad BESIP	21
4.1.1 Přestupky zjišťované na místě	21
4.1.2 Přestupky zjišťované za jízdy	23
4.1.3 Technické prostředky používané ke zjišťování přestupků a přečinů v dopravě na KŘP Praha	24
4.2 Řešení přestupků při dohledu nad BESIP	27
4.2.1 Řešení přestupků blokovou pokutou na místě	36
4.2.2 Řešení přestupků oznámením nebo odložením věci	36
4.3 Zjišťování přečinů při dohledu nad BESIP	38
4.4 Řešení přečinů při dohledu nad BESIP	39

4.4.1	Ohrožení pod vlivem návykové látky	39
4.4.2	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání	41
4.4.3	Krádež a neoprávněné užívání cizí věci.....	42
5	KVALITATIVNÍ VÝZKUNÁ TECHNIKA ŘÍZENÉHO ROZHOVORU S PRACOVNÍKEM SPRÁVNÍHO ORGÁNU.....	44
5.1	Příprava a realizace rozhovoru.....	44
5.2	Řízený rozhovor s pracovníkem Magistrátu hlavního města Prahy.....	44
5.3	Zhodnocení řízeného rozhovoru	48
6	DOKUMENTACE ZJIŠTĚNÝCH PŘESTUPKŮ A PŘEČINŮ PŘI VÝKONU SLUŽBY HLÍDKOU DOPRAVNÍ POLICIE NA ÚZEMÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	50
7	MĚŘENÍ RYCHLOSTI JAKO NEJČASTĚJI ZJIŠTĚNÝ PŘESTUPEK NA KRAJSÉM ŘEDITELSTVÍ POLICIE PRAHA ...	53
7.1	Způsoby měření rychlosti.....	53
7.2	Radarový měřič rychlosti AD9	53
7.2.1	Základní údaje a provedení měřiče AD9	54
7.2.2	Stanoviště vhodné k měření rychlosti	54
7.2.3	Ovládání a nastavení parametrů měřiče rychlosti	55
7.2.4	Dokumentace, zpracování a vyhodnocení snímků z měřiče rychlosti	56
7.2.5	Užití měřiče při dohledu nad BESIP.....	56
7.2.6	Výhody a nevýhody měřiče rychlosti	57
	ZÁVĚR.....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	63
	SEZNAM PŘÍLOH.....	66

ÚVOD

Téma bakalářské práce jsem si vybrala na základě svého současného služebního zařazení, kde jsem ve funkci vrchní asistentky u Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy-Oddělení řízení dopravy. Jeden z hlavních úkolů dopravní policie je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu (dále jen BESIP).

Díky neustále se rozvíjející společnosti a s tím související rozvoj dopravní infrastruktury přibývá i automobilových prostředků, které ovlivňují pozitivně i negativně naši společnost. Dle Pavlíčka¹ je současně s tímto vývojem spojena narůstající dopravní nehodovost, nízké právní vědomí občanů a celkového chování samotných účastníků silničního provozu. Negativní jevy, které doprovázejí rychlý rozvoj dopravní infrastruktury, a stále častěji se s nimi setkáváme v běžném provozu, jsou dle Pavlíčka² dopravní přestupky a přečiny³ páchané účastníky silničního provozu, porušováním nebo nedodržováním dopravních předpisů, které se na ně vztahují.

Policie České republiky⁴ (dále jen policie), zejména policisté zařazení u služby dopravní policie, disponují nejrůznějšími technickými prostředky potřebnými k výkonu služby, které používají za účelem postihování těch účastníků silničního provozu, kteří páchají dopravní přestupky. Dopravní policisté se snaží, za použití těchto prostředků, působit preventivně na účastníky provozu a dle Pavlíčka⁵ také přispět ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Dopravní policie v rámci dohledu nad BESIP působí dvěma způsoby na účastníky provozu, a to preventivně a represivně. Prevenci policie provádí zejména svou neustálou přítomností v silničním provozu a na veřejnosti, jako pěší a motorizované hlídky. Represe je postihování takového jednání policistou, které porušuje právní normy a je tedy ve společnosti nežádoucí. Ke zvýšení represe účastníku provozu, především

¹ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2004, s. 8, ISBN 8086477-24-X.

² PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2004, s. 17, ISBN 8086477-24-X.

³ JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2010, s. 26, ISBN 978-80-87212-22-6.

⁴ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 53, ISBN 978-80-7400-142-0.

⁵ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2004, s. 25, ISBN 8086477-24-X.

řidičů⁶ motorových vozidel,⁷ došlo zavedením systému bodového hodnocení, který je v účinnosti od 1. 7. 2006, kdy proběhla novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tímto razantním zásahem do dopravních předpisů došlo k nárůstu neoblíbenosti policie jako takové a zvláště pak dopravní policie, která byla postavena před změny, které zásadním způsobem ovlivnily způsob jejího postupu při postihování přestupků řidičů.

Cílem této bakalářské práce je analýza⁸ problémů souvisejících s výkonem služby dopravních policistů při dohledu nad BESIP. V práci bylo použito empirických údajů získaných vlastním výzkumem a studiem literatury. Výsledek zkoumání by měl vést především ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu v souvislosti s dostatečným a spravedlivým trestáním neukázněných řidičů motorových vozidel a jiných účastníků silničního provozu. V závěru byla použita metoda komparace⁹ dosažených výsledků mé práce s řízeným rozhovorem s pracovníkem správního orgánu. Tento řízený rozhovor by měl sloužit k dokreslení aktuální situace při řešení a postihování protiprávního jednání účastníků provozu policisty a vést ke zlepšení komunikace a spolupráce mezi oddělením řízení dopravy a správním orgánem.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Ambicí této bakalářské práce je systém postihu v širším i užším slova smyslu detekovat aktuální problém činnosti dopravní policie Krajského ředitelství na území hlavního města Prahy při zabezpečování nejzákladnějších úkolů policie, ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a ke zlepšení efektivity služby dopravní policie. Toto téma není příliš zastoupeno v české ani zahraniční literatuře, ale přesto je velmi aktuální a má vypovídající hodnotu pro širokou veřejnost. Popisná část práce slouží k seznámení daného tématu a k pochopení souvislostí z nich plynoucích. Při zpracování tohoto tématu bylo užito analýzy jednotlivých materiálů souvisejících

⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 21, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 21, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁸ REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971, s. 31, ISBN 14-106-71.

⁹ REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971, s. 181, ISBN 14-106-71.

s touto problematikou a komparace¹⁰ teoretické a praktické stránky výkonu služby dopravní policie. Dále je práce obohacena o kvalitativní výzkumnou techniku řízeného rozhovoru, která má ambici rozšířit zkoumanou oblast o praxeologické¹¹ výstupy zohledňující příklady tzv. dobré praxe na specifickém území hlavního města Prahy.

¹⁰ REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971, s. 181, ISBN 14-106-71.

¹¹ REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971, s. 297, ISBN 14-106-71

2 DOHLED NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

V souvislosti s rozmanitostí zkoumané problematiky je zapotřebí si nejprve osvětlit základní pojmosloví a to jsou bezpečnost provozu a plynulost provozu. BESIP lze dle Pavlíčka¹² také rozdělit z materiálního a formálního hlediska.

V materiálním pojetí označujeme za bezpečnost silničního provozu takový stav společenských vztahů v provozu na pozemních komunikacích, při nichž nevzniká žádné nebezpečí pro život, zdraví a majetek.

Vycházíme-li z formálního pojetí, považujeme za bezpečnost silničního provozu ochranu života, zdraví a majetku v provozu na pozemních komunikacích.

Plynulostí silničního provozu pak dle Pavlíčka¹³ rozumíme souhrn opatření, které směřují k plynulému pohybu všech účastníků silničního provozu.

Dohled nad BESIP můžeme chápat jako určitý dozor nad silničním provozem v určeném místě, čase a v konkrétním dopravním prostředí, prováděn orgány, které jsou k tomuto dohledu ze zákona oprávněny. Tato činnost spočívá ve zjišťování nedostatků v dodržování povinností účastníků provozu na pozemní komunikaci. Jedná se tedy o porovnání stavu reálného se stavem předpokládaným právními normami a dalšími předpisy.

Dohled nad BESIP je jeden ze základních a nenahraditelných zdrojů poskytnutí informací o reálném stavu dopravy na pozemních komunikacích, které slouží k dalšímu zpracování a poskytují nám důležité informace o místech, kde dochází k častému páchání dopravních přestupků nebo ke zvýšenému výskytu dopravních nehod. Takto získané informace mohou sloužit k zařazení těchto problematických míst ke zvýšenému dohledu hlídek dopravní policie.

Dohled nad silničním provozem by měl být podle Medelské¹⁴ cílevědomá a systematická činnost, která by neměla být ovlivněna povětrnostními podmínkami. Jediné čím by měla být ovlivněna je situace v silničním provozu, především zachování

¹² PAVLÍČEK, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2003, s. 45, ISBN 80-7251-020-7.

¹³ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 1995, s. 11, ISBN 80-9019233-2-7.

¹⁴ MEDELSKÁ, V., SLAMKA, J. *Teória bezpečnosti v cestnej premávke*. 1. vyd. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislavě, 1999, s. 24, ISBN 80-8054-099-3.

plynulosti provozu. Není-li tato základní funkce plynulosti zachována, není také možné zachovat bezpečnost provozu.

2.1 Legislativní aspekty dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Dohled nad BESIP je jeden ze základních úkolů policie, které jsou definovány zákonem o Policii České republiky. Norma, která řeší oprávnění policistů, způsoby vykonávání dohledu, pravomoci policistů ve stejnokroji a povinnosti účastníků silničního provozu je zákon o provozu na pozemních komunikacích. Navazující na tento zákon jsou prováděcí předpisy a to např. vyhláška zabývající se pravidly provozu, úpravou a řízením provozu na pozemních komunikacích, vyhláška o řidičských průkazech a o registru řidičů a vyhláška o evidenci dopravních nehod.

Interní úprava pro policisty zařazené u dopravní služby je Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb., kterým se upravuje postup policistů na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Další důležitou právní normou související s dohledem nad BESIP je zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, kde jsou vymezeny přestupky a jejich možné sankce.

Tento taxativní výčet právních norem není úplný, jsou zde například i další zákony a nařízení, které se užívají policisty při výkonu dohledu:

- ✓ Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 Sb., o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

2.2 Realizace výkonu dohledu nad silničním provozem v hlavním městě Praze

Dohled nad silničním provozem je realizován policií, nejčastěji službou dopravní policie. Pokud tyto úkoly plní jiné útvary nebo organizační články policie postupují přiměřeně.¹⁵

Dalšími složkami podílejícími se na dohledu nad silničním provozem jsou dle Macka¹⁶ obecní a městská policie a to v rozsahu stanoveném jim zákony.

Také celní správa má ve spojitosti s dohledem nad silničním provozem určitá oprávnění např. vážení a měření jízdních soupřav, kontrola dálničních kuponů, odborný dozor nad prací osádek vozidel v mezinárodní silniční nákladní dopravě, kontrola plnění podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů a kontrola výkonového zpoplatnění na vybraných dálničních a rychlostních komunikacích.

Dohled provádí zpravidla dvoučlenná pěší nebo motorizovaná hlídka. Pěší hlídky jsou nejstarší formou výkonu dohledu nad silničním provozem. Jsou dle Macka¹⁷ využívány zpravidla v menších městech, kde je důležitá místní znalost úseku. Dále jsou tyto hlídky vhodné na místech, kde se využívají převážně k přímému řízení provozu,¹⁸ při usměrňování provozu u dopravní nehody, k zajišťování demonstrací, průvodů, kde právě tento způsob výkonu služby může vést ke zvládnutí situace. Hlavní nevýhody pěší hlídky spatřuji v její nedostatečné vybavenosti (např. sprej na označení dopravní nehody, přístroj ke zjišťování alkoholu - Dräger) a také neschopnost rychlého přesunu z místa na místo.

Služební vozidla jsou vybavena zvláštními výstražnými zvukovými a světelnými zařízeními, jsou určena k rychlému přesunu, mají také k dispozici nezbytné technické prostředky. Dohled vykonávaný na služebních motocyklech, které jsou na oddělení také k dispozici, je podobný jako dohled vykonávaný hlídkami ve služebních vozidlech. Motocykl je oproti vozidlu ideální prostředek do velmi hustého provozu velkých měst, a to především díky svým rozměrům a manévrovacím schopnostem. Nevýhodou motocyklu si myslím je v omezené možnosti použití

¹⁵ Čl. 4, odst. 2, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

¹⁶ MACEK, P., HÁJEK, V., *Obecní policie II.* 1. vyd. Praha : PA ČR, 2003, s. 40, ISBN 80-7251-133-5.

¹⁷ MACEK, P., FILÁK, A. et. al. *Základy teorie policejné bezpečnostní činnosti.* 1. vyd. Praha: POLICE HISTORY, 2004, s. 124, ISBN 80-86477-21-5.

¹⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou.* 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 278-281, ISBN 978-80-87212-03-5.

v nepříznivých klimatických podmínkách, nevhodnost k přepravě osob a také, že je řidič motocyklu při řešení jakékoliv situace, která případně nastane sám.

K dohledu nad silničním provozem, při mimořádných událostech nebo při zajišťování velkých sportovních akcí či rozsáhlých dopravních nehod je také používán policejní vrtulník. Tento způsob není příliš častý, protože je jeho užití omezeno nepříznivými povětrnostními podmínkami, ale také finanční náročností provozu.

2.3 Kontroly realizované při dohledu nad silničním provozem

Kontroly prováděné při dohledu nad silničním provozem jsou rozděleny do několika skupin:¹⁹

- a) základní kontrolu,
- b) speciální kontrolu,
- c) průběžnou dlouhodobou kontrolu,
- d) dopravně bezpečnostní akcí nebo opatření.

Tyto kontroly provádějí policisté ve výkonu služby při dohledu nad silničním provozem. Způsob provádění tohoto dohledu určuje vedoucí po analýze dopravně bezpečnostní situace a to např. vývojem nehodovosti, jejich příčin a následků.

2.3.1 Základní kontroly

Základní kontrola²⁰ spočívá v:

- přiměřeném dohledu nad silničním provozem,
- dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu všemi účastníky,
- kontrole dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, technického stavu vozidel přímo v provozu, kontrole dokladů k přepravovanému nákladu a kontrole dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů,²¹
- kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek řidiči vozidel,
- zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a dopravních zařízení,
- vyhledávání trestné činnosti,
- pátrání po osobách, odcizených věcech, vozidlech, zbraních, výbušninách apod.,

¹⁹ Čl. 16, odst. 2, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

²⁰ Čl. 17, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

²¹ Např. Česko. Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, částka 37, s. 1154-1161., Česko. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 47-61.

- zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel,
- přiměřeném dohledu nad veřejným pořádkem.

2.3.2 Speciální kontrola

Tato kontrola probíhá při běžném výkonu služby, tak aby svým zaměřením účinně řešila danou problematiku.

Speciální kontrolou²² jsou:

- a) kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel (Speciální kontrola „a“),
- b) kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy (Speciální kontrola „b“),
- c) kontrola dodržování ustanovení pravidel silničního provozu formou skrytého dohledu nad silničním provozem (Speciální kontrola „c“),
- d) kontrola technického stavu vozidel (Speciální kontrola „d“),
- e) kontrola dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu nebo úseku pozemní komunikace (Speciální kontrola „e“),
- f) kontrola způsobu jízdy na delší vzdálenosti (Speciální kontrola „f“),
- g) kontrola dodržování jiných opatření souvisejících s provozem na pozemních komunikacích prováděna ve spolupráci s jinými služebními nebo státními orgány (Speciální kontrola „g“),
- h) kontrola dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (Speciální kontrola „h“).

2.3.3 Průběžná dlouhodobá kontrola

Tento typ kontrol je realizován stacionárními měřicími a monitorovacími zařízeními a systémy, které průběžně automaticky detekují a dokumentují porušení pravidel silničního provozu jeho účastníky. Pořízená data jsou ukládána na paměťové médium nebo dálkově přenášena na vyhodnocovací pracoviště policie.

Mezi stacionární měřicí a monitorovací zařízení a systémy patří zejména:

- ✓ stacionární radary pro měření okamžité rychlosti,
- ✓ kamerové systémy pro tzv. poměrové měření úsekové (průměrné) rychlosti,
- ✓ kamerové systémy pro detekci a záznam průjezdu vozidla na červený signál „stůj“ (např. křižovatkou, přes přechod pro chodce nebo železniční přejezd),

²² Čl. 18, odst. 2, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

- ✓ kamerové systémy pro automatickou detekci a záznam dalších porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. zákazu vjezdu, jízdy v protisměru, zákazu zastavení, zákazu předjíždění, neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky chodci na přechodu pro chodce).

2.3.4 Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření

Dopravně bezpečnostní akce jsou organizovány za účelem zvýšit bezpečnostní situaci na určeném území za využití maximálního počtu dopravních policistů a jejich prostředků. Do těchto akcí se mohou v případě potřeby zapojit i ostatní útvary nebo organizační články policie, jen pokud nebude ohroženo nebo narušeno plnění jejich základních úkolů. Dopravně bezpečnostní akce se tedy organizují na určitém teritoriu, ale mohou být i na celém území České republiky. K dopravně bezpečnostní akci příslušný vedoucí zpracuje plán.

Podle zaměření se organizuje:²³

- dopravně bezpečnostní akce „X“ zaměřená na všeobecný dohled nad silničním provozem s využití jednotlivých speciálních kontrol,
- dopravně bezpečnostní akce „Y“ zaměřená na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy.

Dopravně bezpečnostní opatření se provádějí v souvislosti s různými sportovními, společenskými, kulturními a jinými akcemi při zajišťování BESIP a veřejného pořádku. Příslušný vedoucí má pak za povinnost zpracovat příslušný plán bezpečnostního opatření.

²³ Čl. 20, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

3 DOHLED NAD BESIP V RÁMCI KRAJSKÉHO ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Zákon o Policii české republiky, který nabyl účinnosti od 1. ledna 2009, charakterizuje policii, jako jednotný ozbrojený sbor,²⁴ který je tvořen útvary:²⁵

- ✓ Policejní prezidium České republiky v čele s policejním prezidentem
- ✓ Útvary policie s celostátní působností
- ✓ Krajské ředitelství policie
- ✓ Útvary zřízené v rámci krajského ředitelství

Z tohoto důvodu se tzv. správy krajů přeměnily dle zákona o Policii České republiky na tzv. krajská ředitelství. Česká republika má tedy 14 krajských ředitelství.²⁶ V Praze se tato organizační složka nazývá Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy. V čele každého krajského ředitelství stojí ředitel, který je oprávněn v rámci své působnosti zřizovat útvary. Tyto útvary jsou vnitřními organizačními jednotkami krajského ředitelství.²⁷

Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy je vnitřní organizační jednotkou. Vedoucí a zástupce vedoucího jsou v čele tohoto odboru.

Odbor služby dopravní policie je rozdělen do tří oddělení:

- Oddělení centrálního řízení dopravy
- Oddělení dopravních nehod
- Oddělení řízení dopravy

3.1 Oddělení řízení dopravy

Dále budu charakterizovat strukturu Odbor služby dopravní policie-Oddělení řízení dopravy (dále jen OSDP-OŘD), kde jsem služebně zařazena na místě vrchního asistenta. Oddělení řízení dopravy je rozděleno do čtyř hlavních skupin:

²⁴ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 54, ISBN 978-80-7400-142-0.

²⁵ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 80-85, ISBN 978-80-7400-142-0.

²⁶ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 88, ISBN 978-80-7400-142-0.

²⁷ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 88, ISBN 978-80-7400-142-0.

- Skupina dohledu nad silničním provozem OŘD
- Skupina speciálního dohledu nad silničním provozem OŘD
- Skupina přestupkové agendy OŘD
- Skupina organizace a výkonu služby OŘD

3.1.1 Skupina dohledu nad silničním provozem OŘD

Skupina dohledu nad silničním provozem OŘD působí na celém území hlavního města Prahy, skládá se ze čtyř pracovních skupin. Každá pracovní skupina má zhruba dvacet stálých policistů. Policisté na tomto oddělení plní úkoly zpravidla jako dvoučlenné hlídky a to pěší nebo motorizované. Jejich každodenní úkoly jsou vymezeny zákonem o Policii České republiky. Dalšími úkoly, které hlídky plní se řídí interními akty řízení,²⁸ ale také aktuální situací v dopravě a to např. v případě potřeby řídit provoz a zajistit plynulost silniční dopravy. Tento úkol je pro oddělení specifický a vzhledem k hustotě provozu v hlavním městě Praze nejčastěji plněným úkolem hlídek OŘD. Dopravní policisté se dále podílejí na zajišťování prvotních úkonů na místě dopravních nehod, zajišťují bezpečnost v silničním provozu při pořádání demonstrací, stávek, pochodů, sportovních a kulturních akcí. Nedílnou součástí práce policistů je zjišťování a postihování přestupků a přečinů v silničním provozu.

Na oddělení služby dopravní policie OŘD je zajištěn nepřetržitý provoz. Mimo tento klasický výkon služby policisté procházejí různými zdokonalovacími kurzy a školeními, pravidelným střeleckým výcvikem a tělesnou přípravou, aby byl zajištěn všestranný rozvoj schopností policisty k plnění jeho každodenních úkolů.

3.1.2 Skupina speciálního dohledu nad silničním provozem OŘD

Tato speciální skupina se dělí na dvě podskupiny, aby byl zajištěn celodenní provoz a akceschopnost při plnění specifických úkolů během pořádání dopravně bezpečnostních akcí, ale také v případě akcí pořádaných v noci. Policisté v této skupině plní úkoly spojené především s doprovody cenin po celém území České republiky, dále také zajišťování mezinárodních doprovodů spojené s návštěvami zahraničních představitelů, delegací a nadrozměrných nákladů na území hlavního města Prahy. Při dohledu nad BESIP se zabývají celkovou kontrolou nákladních vozidel a v souvislosti s tím i dodržováním dohody AETR²⁹ v silniční nákladní dopravě, kontrole

²⁸ Např. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

²⁹ Česko. Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1976, částka 21, s. 518-534

sociálních předpisů³⁰ a kontrole mezinárodní silniční přepravy nebezpečných věcí (ADR).³¹

Součástí této skupiny jsou ještě tři další policisté zabývající se zkráceným trestním řízením v souvislosti s podezřením z přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky.³²

3.1.3 Skupina přestupkové agendy OŘD

Skupina přestupkové agendy OŘD je složena jak z příslušníků policie, tak občanských zaměstnanců policie a čítá asi patnáct lidí. Tato skupina řeší přestupky v budově Krajského ředitelství policie, a to zjištěné pomocí technických prostředků jako např. měření rychlosti stacionárními a mobilními měřidly, nerespektování dopravního značení zaznamenané pomocí kamerového systému, dále přestupky zjištěné pomocí jiných technických prostředků (fotoaparátu), které nejsou z různých důvodů řešeny na místě (nedostatečný nebo nevhodný prostor určený k následnému zastavení vozidel nebo je policista pouze v jednočlenné hlídce). Tento policista tedy natáčí jednotlivé přestupky na videokameru nebo toto jednání fotografuje bez projednání věci na místě s osobou podezřelou z přestupku.

Skupina přestupkové agendy neřeší přestupky, které se řeší oznámením přestupku nebo odevzdáním přestupku na Magistrát hlavního města Prahy. Osoby podezřelé ze spáchání přestupků, které řeší policisté nebo zaměstnanci této skupiny, jsou písemně vyznameny, aby se dostavily k podání vysvětlení³³ do budovy Krajského ředitelství policie, kde s nimi bude přestupek projednán a následně vyřešen blokovou pokutou, odložením věci³⁴ nebo oznámením věci³⁵ na Magistrát hlavního města Prahy.

3.1.4 Skupina organizace a výkonu služby OŘD

Tato skupina zajišťuje každodenní chod oddělení především organizováním a plánováním služeb pro policisty zařazené do skupiny dohledu nad silničním provozem

³⁰ Nařízení Evropského parlamentu Rady (ES) č. 561/2006/ES, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

³¹ Česko. Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů. Česká republika*. 1987, částka 13, s. 399-403.

³² JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, s. 344-348, ISBN 978-80-87212-22-6.

³³ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009. 458 s. ISBN 978-80-7400-142-0.

³⁴ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 135-137, ISBN 978-80-7317-069-1.

³⁵ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 118-131, ISBN 978-80-7317-069-1.

a skupiny speciálního dohledu OŘD. Součástí je také stálá služba, která má na starosti vydávání zbraní a materiálu potřebného pro výkon služby a s tím souvisí i vedení evidencí. Jejich úkolem je také provádět hlídkám ve výkonu přes informační systémy lustrace osob, věcí a vozidel. Dále k této skupině patří i zajištění technického chodu oddělení, a to funkčnosti počítačové techniky, radiostanic a dalších technických prostředků pro výkon služby.

Skupina dohledu nad silničním provozem OŘD, tedy čtyři pracovní skupiny mají každá svého velitele skupiny a zástupce velitele skupiny. Nad těmito vedoucími pracovních skupin je pak vedoucí skupiny dohledu nad silničním provozem OŘD. Skupina speciálního dohledu OŘD, tedy pátá pracovní skupina má svého velitele a zástupce velitele, dále pak tato skupina má svého vedoucího. Skupina přestupkové agendy OŘD a skupina organizace výkonu služby OŘD mají vedoucího a zástupce vedoucího skupiny. Celé toto oddělení má pak jednoho společného vedoucího OSDP-OŘD a jeho zástupce.

Toto oddělení má tedy čtyři hlavní skupiny, které se pak dále dělí na jednotlivé pracovní skupiny, aby byl zajištěn chod oddělení 24 hodin denně. Skupiny, které jsou součástí oddělení, spolu vzájemně spolupracují, jejich činnosti na sebe navazují a tím tvoří neoddělitelný celek, který je nezbytný pro zajištění úkolů, které jsou na oddělení kladeny jejich veliteli a vedoucími.

4 ZJIŠŤOVÁNÍ A ŘEŠENÍ PŘESTUPKŮ A PŘEČINŮ DOPRAVNÍMI POLICISTY NA KŘP PRAHA PŘI DOHLEDU NAD BESIP

Jedním z dalších důležitých úkolů dopravní policie je zjišťování přestupků a trestných činů v silniční dopravě při výkonu dohledu nad BESIP. Tato činnost má preventivní a represivní účinek. Preventivně působí na účastníky silničního provozu především tím, že se pěší a motorizované hlídky policie pohybují na veřejnosti a zaměřují se na riziková místa s častým výskytem porušování předpisů nebo míst se zvýšeným výskytem dopravních nehod. Dále služba dopravní policie při plnění úkolů na úseku prevence spolupracuje s dalšími útvary nebo organizačními články policie, fyzickými a právníckými osobami a orgány veřejné správy. Pořádají se i různé besedy a přednášky ve školách, pro seniory i další skupiny obyvatel. Represivně působí na ty účastníky, kteří se dopouštějí protiprávního jednání, které je s nimi následně řešeno a sankcionováno podle platných předpisů.

4.1 Zjišťování přestupků při dohledu nad BESIP

Přestupek jako pojem je vymezen v zákoně o přestupcích. Tento zákon nám mimo jiné určuje skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, které jsou pro nás dále specifikovány v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Přestupky lze zjišťovat dvěma způsoby a to na místě nebo za jízdy, zpravidla se jedná o stejné porušení bez ohledu na způsob zjištění. K odhalení dopravních přestupků máme řadu různých druhů moderních technických prostředků, které nám umožňují protiprávní jednání nejenom zjistit, ale také zadokumentovat pro případné další šetření.

4.1.1 Přestupky zjišťované na místě

Přestupky zjišťované na pevném stanovišti, jsou ty, které pěší nebo motorizovaná hlídka při výkonu služby zjišťuje na místě a v určeném časovém úseku. Tato místa jsou zpravidla vybírána podle různých kritérií, které by měly mít za výsledek zlepšení dopravní situace na místě za přispění hlídky, která se na tomto stanovišti nachází a činí opatření (řídí nebo usměrňuje dopravu, řeší zjištěné přestupky). Jsou to taková místa, kde dochází k častému výskytu dopravních nehod nebo k velkému počtu

porušování dopravních předpisů, ale může jít i o náhodně vybraná místa k zastavování a kontrole vozidel. Stanoviště, které policisté používají, musí splňovat určité bezpečnostní podmínky, aby nedocházelo k ohrožení kontrolovaných osob, policistů a dalších účastníků silničního provozu. K tomuto účelu můžeme využívat i některé autobusové zastávky, které našemu oddělení k dispozici poskytl Magistrát hlavního města Prahy. Policisté na takovém stanovišti musí být náležitě ustrojeni a to služební pokrývkou hlavy (dle povětrnostních podmínek), služebním odznakem s číslem policisty, reflexní vestou s vyšitým číslem policisty nebo reflexní bundou. K zastavování vozidel je hlídka vybavena zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti baterií s červeným neoslňujícím světlem, ruční radiostanicí a dalšími technickými prostředky používané policistou k odhalování protiprávního jednání.

Zastavovat vozidla mohou pouze osoby k tomu určené.³⁶ Policista zastavuje vozidlo několika způsoby. Jeden ze způsobů je dávání znamení k zastavení, tak aby řidič zastavovaného vozidla mohl bezpečně a včas zastavit s ohledem na povětrnostní podmínky, stav pozemní komunikace, viditelnost, rychlost jedoucího vozidla a celkovou situaci v silničním provozu. Toto znamení policista dává zpravidla k tomu určeným zastavovacím terčem nebo paží, která je vztyčená a dlaní směřující proti jedoucímu vozidlu. Policista dává znamení za snížené viditelnosti tak, že červeným světlem pohybuje v horním půlkruhu.³⁷

Samotná kontrola zastaveného vozidla probíhá tak, že policista z důvodu bezpečnosti přistupuje k vozidlu, pokud to okolnosti dovolí, zpravidla zezadu, aby si mohl kontrolovat chování řidiče, popřípadě osádky. Druhý policista při kontrole zajišťuje svého kolegu. Jednočlenná hlídka při kontrole postupuje se zvýšenou ostražitostí. Po přistoupení policisty k řidiči, pozdraví vojenským způsobem a vyzve ho k předložení dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla,³⁸ dále ho požádá, aby si vystoupil z vozidla, je-li snížená viditelnost, policista vyzve řidiče k rozsvícení světla ve vnitřním prostoru vozidla.

Dále je řidič nebo učitel autoškoly vyzván k vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou,³⁹ se kterou řidič buď souhlasí

³⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 287-294, ISBN 978-80-87212-03-5.

³⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 288, ISBN 978-80-87212-03-5.

³⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 81-94, ISBN 978-80-87212-03-5.

³⁹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 444-452, ISBN 978-80-87212-03-5.

a podrobí se nebo nesouhlasí a pak je policistou vyzván k lékařskému vyšetření s následným odběrem biologického materiálu do lékařského zařízení, které není spojeno s ohrožením pro jeho zdraví. Pokud řidič nesouhlasí ani s tímto postupem, policista sepíše oznámení o odmítnutí se podrobit dechové zkoušce a lékařskému vyšetření, řidiči může být zadržen řidičský průkaz⁴⁰ a dále se mu zabrání v další jízdě.⁴¹ U odmítnutí se podrobit testu na ovlivnění jinou návykovou látkou policista postupuje obdobně jako u odmítnutí se podrobit dechové zkoušce.

Kontrolu hlídka dále provádí tak, aby nedošlo k poškození vozidla, k otevření jakéhokoliv prostoru vozidla vyzve řidiče tohoto vozidla. Policista při kontrole neřídí kontrolované vozidlo, nenaklání se do vozidla, vyjma případů, kdy kontroluje digitální tachograf, dálniční kupón nebo uložení nákladu.

Po zkontrolování vozidla, policista přidělenou ruční nebo automobilovou radiostanicí provede lustraci osob a vozidla, zda se nenachází v pátrání. K osobě řidiče se také zjišťuje, zda je vlastníkem řidičského oprávnění, zda nemá vysloven zákaz řízení nebo nevlastní řidičské oprávnění vůbec. Pokud je vše v pořádku hlídka doklady vrátí, řidič může pokračovat v jízdě nebo v případě zjištění porušení pravidel silničního provozu, policista postupuje dle platných právních předpisů a protiprávní jednání dále řeší.

4.1.2 Přestupky zjišťované za jízdy

Přestupek zjištěný za jízdy je tehdy, je-li k zastavení vozidla užito služebního vozidla, služebního motocyklu v barevném provedení policie nebo pomocí civilního vozidla. Civilní vozidlo je vybaveno třemi magnetickými nápisy policie a červeným blikajícím nápisem „stop policie“ nebo „stop“ na zadním okénku a zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným mobilním zvláštním výstražným světlem modré barvy, které se za jízdy spolujezdcem umísťuje na střechu vozidla. Z jedoucího vozidla může být také dáváno znamení k zastavení pomocí zastavovacího terče nebo kýváním paže nahoru a dolu.⁴² Pokud se vozidlo nepodaří zastavit na vhodném místě, usměrní policista pokynem řidiče, aby se přesunuli na bezpečné místo vhodné ke kontrole zastavovaného vozidla a k řešení zjištěného protiprávního jednání.

⁴⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 382-385, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁴¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 376-381, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁴² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 287-294, ISBN 978-80-87212-03-5.

4.1.3 Technické prostředky používané ke zjišťování přestupků a přečinů v dopravě na KŘP Praha

Technické prostředky používané dopravní policií jsou nezbytné pro výkon služby při dohledu nad silničním provozem. Tyto prostředky usnadňují policistům práci s případným dokazováním porušení právních předpisů osobou na místě, ale také při projednávání přestupku před správním orgánem. K dispozici máme různé druhy technických prostředků používané k měření rychlosti, k lustraci vozidel nebo ke zjišťování alkoholu a návykových látek u řidičů, k lustraci osob a věcí v policejních evidencích.

K zaznamenávání přestupků při jízdě nám např. slouží demontovatelné měřiče rychlosti Ramer AD9C umístěné v palubní desce civilního služebního vozidla, který zaznamenává překročení nejvyšší povolené rychlosti projíždějících vozidel v obci i mimo obec⁴³ a ukládá pořízené záznamy na pevný disk, které následně slouží jako důkazní prostředek. S tímto měřičem lze měřit i rychlost na stanovišti, kde se zaznamenává okamžitá rychlost okolo projíždějících vozidel. K měření rychlosti slouží i další měřiče, které nejsou zabudované ve vozidle, jsou mobilní a jejich možnost využití je široká. Tato vlastnost je důležitá zejména v hlavním městě Praze z důvodů nedostatku vhodných míst k měření rychlosti služebními vozidly se zabudovanými měřiči. Další technické prostředky používané k zaznamenávání překročení nejvyšší povolené rychlosti jsou na pevně zabudované na určitých místech nebo v úsecích měření (např. ve Strahovském tunelu, ulice Strakonická, ulice 5. Května) měří průměrnou rychlost vozidel.

Jedním z nejmodernějších technických prostředků používaným policisty je kamerový systém Look zabudovaný ve služebních vozidlech. Tento systém nám zaznamenává a zároveň nahrává situaci před vozidlem a lustruje pomocí registračních značek umístěných na vozidle nebo motocyklu, zdali toto vozidlo, motocykl má platnou technickou kontrolu, neprochází v pátrání po odcizených vozidlech a motocyklech v databázi centrálního registru motorových vozidel a není-li překročena zákonná lhůta pro převod vozidla na nového majitele. Kromě zabudované kamery v přístrojové desce vozu má tento systém k dispozici klávesnici ke snadnému ovládnutí přístroje a také k ručnímu zadávání registračních značek. Na této klávesnici je možné provádět lustrace osob, vozidel a získat k nim různé podrobné informace z registrů.

⁴³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 129-142, ISBN 978-80-87212-03-5.

Mobilní počítačový systém nazývaný se Bormann sloužící hlídkám k rychlé lustraci osob, ve kterém je k dispozici i načtení fotografie pro snadnější ztotožnění osoby. Dále provádí lustraci vozidel a zjišťuje veškeré informace s nimi související. Tento počítačový systém používáme nejčastěji ve služebních vozidlech.

K lustraci vozidel v databázi centrálního registru motorových vozidel také slouží přístroj Psion, který je velmi praktický z hlediska velikosti a samostatného použití bez kabelového připojení k síti, kdy postačí pouze výměna náhradního zdroje. Pro tuto praktičnost je používán především pěšími hlídkami. Nevýhodou toho technického prostředku je, že se musí provádět každodenní aktualizace dat a nabíjení. Tento systém je už dnes poněkud zastaralý, proto se používá jen výjimečně.

Praktickým technickým prostředkem je též digitální fotoaparát, kterým podle potřeby zaznamenáváme různé přestupky např. zastavení vozidla v prostoru křižovatky, držení hovorového zařízení řidičem za jízdy v ruce, nesprávné parkování vozidel. Záznam slouží jako důkaz k projednání přestupku řidiče podezřelého z jeho spáchání. Pěší hlídka používá fotoaparát nejčastěji pro snadnou manipulaci, velikost a široké využití.

Další skupinou technických prostředků, jsou přístroje k provedení orientační dechové zkoušky ke zjišťování koncentrace alkoholu v dechu. Nejstarším používaným prostředkem ke zjišťování alkoholu jsou detekční trubičky, které jsou v malém balení po 10 kusech a nejvíce využívány pěšími hlídkami. Novější technický prostředek je přístroj Dräger, k dispozici je máme ve dvou variantách, starší je model Dräger 7410 Plus com, který je postupně nahrazován novějším typem Dräger 7510. Rozdíly jsou především v rychlosti vyhodnocování výsledků, kratší doba k přípravě přístroje na dechovou zkoušku, v designu a používání jiného tvaru náústků. Těmito přístroji ke zjišťování koncentrace alkoholu v dechu je vybaveno každé vozidlo a motocykl na OŘD, které se pohybuje ve výkonu služby v přiděleném úseku k dohledu nad BESIP. Dle interních předpisů, policista provádí dechovou zkoušku zpravidla u každého řidiče, kterého zastaví při běžné dopravní kontrole nebo podezření ze spáchání přestupku nebo přečinu. Přístroj Dräger, který každodenně používáme, musí splňovat podmínky v souvislosti s jeho užíváním a údržbou. Znamená to, že přístroj Dräger 7510 smí být používán od teploty -10 °C do teploty +50 °C, dále má paměť na pět tisíc dechových zkoušek. Prochází také pravidelnou kalibrací, jednou za šest měsíců na specializovaném pracovišti Českého hydrometeorologického ústavu. Na tomto místě kontrolují, jestli odchylky v měření jsou ve stanovené toleranci a celkovou funkčností přístroje. Balení,

ve kterém je přístroj dodáván obsahuje tiskárnu pro vytisknutí pozitivních i negativních dechových zkoušek, kabel ke spojení tiskárny se zdrojem napájení, hygienicky balené náustky pro provedení zkoušek u řidičů. Věci, které má policista v balení s přístrojem k dispozici je sešit k zapisování počtu provedených dechových zkoušek za celou jeho službu, sešit k zapsání pozitivních zkoušek a další tiskopisy související s řešením pozitivní dechové zkoušky.

Při každé dopravní kontrole prováděné policistou je řidič náležitě poučen před provedením dechové zkoušky o tom, zda nepožil před jízdou nebo během jízdy alkohol nebo něco jiného, co by mohlo ovlivnit výsledek dechové zkoušky a bude-li jeho dechová zkouška pozitivní, bude mu po stanovené době znovu provedena další dechová zkouška. Každý řidič poté dostane svůj hygienicky zabalený náustek, který si sám rozbalí, nasadí na přístroj a jedním plynulým výdechem po stanovenou dobu zhruba 5 sekund vydechne. Po krátké době pak máme na displeji přístroje zobrazen výsledek a číslo zkoušky. Je-li zkouška v pořádku, na digitálním displeji přístroje Dräger se objeví 0.00 %. Bez tohoto přístroje by bylo pro policisty velmi obtížně zjištělné ovlivnění alkoholem, proto je přístroj asi nejvíce využívaným technickým prostředkem na OŘD a jeho prostřednictvím je zjištěn velký počet přestupků a přečinů, které se podle mého názoru řadí mezi nejzávažnější protiprávní jednání v dopravě.

Dále máme možnost zjistit u řidiče také, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou. K tomuto účelu nám slouží drogový tester Drugwipe 5 plus, který umožňuje zjistit pět skupin drog jako je konopí, amfetaminy, kokain, opiáty a metamfetaminy. Tester použijeme v případě podezření policisty, že je osoba nějakou návykovou látkou ovlivněna. Balení tohoto testeru je ve vzduchotěsném obalu, pracovní rozsah teplot je od 5 °C do 40 °C. Testovací okénko, které je pro nás nejdůležitější z hlediska identifikace užití látky řidičem, proto tato část nesmí přijít do kontaktu s vodou a nesmí se dotýkat této stírací plochy. Podezřelému řidiči se provede stěrovým panelem, odděleným od hlavního testovacího panelu, perorální stěr nebo stěr po pokožce obličeje, rukou nebo podpaží, dále se tato část testu zacvakne zpět a ve svislé poloze se test aktivuje přiloženou ampulkou vody. Po maximálně 10 minutách známe výsledek testu o jeho pozitivním nebo negativním výsledku, ale také zdali byl test proveden správně. Tester s pozitivním výsledkem nám zobrazí i skupiny látek, které řidič užil. Tento tester nelze použít jako důkaz před soudem, k tomu nám slouží odborné vyšetření v lékařských zařízeních. Tester Drugwipe 5 VIP má k dispozici každá motorizovaná hlídka a může ho podle potřeby použít. Shledávám tento praktický, snadno použitelný

tester jako velký přínos pro dopravní policii při zjišťování přestupků a přečinů v oblasti odhalování návykových látek u řidičů.

4.2 Řešení přestupků při dohledu nad BESIP

Přestupky zjištěné policisty při výkonu dohledu nad BESIP mají několik způsobů řešení. Při řešení přestupků policista postupuje dle platných právních předpisů. Sankce⁴⁴, které lze za přestupek uložit jsou:

- ✓ napomenutí
- ✓ pokuta⁴⁵
- ✓ zákaz činnosti⁴⁶
- ✓ propadnutí věci⁴⁷

Napomenutí je v písemné podobě a uděluje ho správní orgán za přestupek méně závažný a nelze toto napomenutí uložit společně s pokutou.

Policista na místě může z těchto sankcí uložit pouze pokutu v blokovém řízení. Toto řízení musí splňovat určité podmínky pro uložení pokuty, kterými jsou:

- ✓ přestupek musí být spolehlivě zjištěn
- ✓ nestačí domluva
- ✓ obviněný s přestupkem souhlasí a je ochoten pokutu zaplatit

Proti takto uložené pokutě se nelze odvolat.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích⁴⁸ rozdělím do několika skupin dle závažnosti přestupku, tak jak nám to určuje bodové hodnocení řidiče. Na závěr uvedu několik dalších přestupků, které nejsou bodově hodnoceny, je možné je řešit domluvou nebo pokutou do výše 2 000 Kč.

1) První skupina přestupků jsou ty, které jsou považovány za nejzávažnější a nejnebezpečnější v silničním provozu, tomu odpovídá i daná sankce a přičtení **sedmi trestných bodů**. Tyto přestupky nelze řešit v blokovém řízení, ale pouze ve správním

⁴⁴ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 41-43, ISBN 978-80-7317-069-1.

⁴⁵ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 44-46, ISBN 978-80-7317-069-1.

⁴⁶ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 46-48, ISBN 978-80-7317-069-1.

⁴⁷ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 48-50, ISBN 978-80-7317-069-1.

⁴⁸ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 61-67, ISBN 978-80-7317-069-1.

řízení, kde řidiči hrozí pokuta ve výši 25 000-50 000 Kč, zákaz řízení na jeden až dva roky. Jsou to tyto přestupky:

- řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
- řízení vozidla ve stavu vylučující způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky,
- odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

2) Další skupina přestupků má společné zapsání **šesti trestných bodů** do karty řidiče, ale rozdílné způsoby řešení, výše udělených pokut ve správním řízení a jinak dlouhý zákaz řízení, který řidiči za tento přestupek hrozí:

- řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po požití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po požití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem, alkohol nad 0,3 ‰; řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 10 000-20 000 Kč a zákaz řízení na dobu šesti měsíců až jednoho roku,
- řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení po dobu šesti měsíců až jednoho roku,
- předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení po dobu šesti měsíců až jednoho roku,
- vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno; lze řešit v blokovém řízení a to ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení je pokuta 2 500-5 000 Kč, zákaz řízení na jeden až šest měsíců, spáchá-li tento přestupek dvakrát a vícekrát za dvanáct po sobě jdoucích měsíců,
- v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se řidič otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a šest měsíců až jeden rok zákaz řízení.

3) Třetí skupina se odvíjí od udělení **pěti trestných bodů** řidiči, ale už je možné některé z těchto přestupků řešit v blokovém řízení:

- 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; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců až jeden rok,
- řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců až jeden rok,
- řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců až jeden rok,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec; nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců až jeden rok,
- 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; lze uložit pokutu v blokovém řízení ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení pak 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na jeden až šest měsíců spáchá-li dvakrát a vícekrát za dvanáct po sobě jdoucích měsíců.

4) Za přestupky v této skupině jsou zapsány do karty řidiče **čtyři trestné body** a některé z nich se dají řešit v blokovém řízení:

- řízení vozidla, na němž je umístěna jiná tabulka registrační značky, než která byla vozidlu přidělena; toto jednání nelze řešit v blokovém řízení, ve správním řízení hrozí pokuta ve výši 5 000-10 000 Kč a zákaz řízení na šest měsíců až jeden rok,
- při řízení vozidla neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na

kterou řidič odbočuje, při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení lze uložit 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na dobu jednoho až šesti měsíců pokud tento přestupek spáchá dvakrát a vícekrát za dvanáct po sobě jdoucích měsíců,

- nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení pak pokutu ve výši 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na dobu jednoho až šest měsíců,
- řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení lze uložit pokutu ve výši 1 500-2 500 Kč, nelze uložit zákaz řízení,
- překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů; v blokovém řízení lze uložit pokuta do výše 5 000 Kč, ve správním řízení pokuta až do výše 10 000 Kč, zákaz řízení za tento přestupek nelze.

5) Přestupky, za které hrozí připsání **třech trestných bodů** do karty řidiče:

- ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého; v blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 2 000 Kč, ve správním řízení ve výši 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek udělit nelze,
- překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu; v blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 5 000 Kč, ve správním řízení do výše 500 000 Kč, za tento přestupek nelze uložit zákaz řízení,
- nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení ve výši 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na jeden až šest měsíců spáchá-li tento přestupek dvakrát a vícekrát za dvanáct po sobě jdoucích měsíců,
- při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem

včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody; v blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 1 000 Kč, ve správním řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na jeden až šest měsíců,

- řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem (alkohol do 0,3 ‰); nelze uložit pokutu v blokovém řízení, ve správním řízení lze uložit pokutu ve výši 10 000-20 000 Kč a zákaz řízení lze uložit na dobu šesti měsíců až jednoho roku,
- držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 1 000 Kč, ve správním řízení pokutu ve výši 2 500-5 000 Kč, zákaz řízení uložit nelze,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec; v blokovém řízení lze uložit pokutu ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení pak ve výši 2 500-5 000 Kč a zákaz řízení na jeden až šest měsíců spáchá-li dvakrát a vícekrát tento přestupek za dvanáct měsíců po sobě jdoucích.

6) Skupina přestupků, u které hrozí přidělení **dvou trestných bodů** řidiči, který se takového jednání dopustí:

- porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu; v blokovém řízení lze uložit pokutu 2 500 Kč, ve správním řízení pak ve výši 2 500-5 000 Kč a zákaz činnosti lze uložit na dobu šesti měsíců až jednoho roku, spáchá-li tento přestupek dvakrát a vícekrát za dvanáct po sobě jdoucích měsíců,
- nedovolená jízda po tramvajovém páse; v blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč a ve správním řízení pokutu ve výši 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek uložit nelze,

- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochranou přilbu; v blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč a ve správním řízení 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek uložit nelze,
- porušení ustanovení použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí⁴⁹; v blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč a ve správním řízení pokutu ve výši 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek uložit nelze,
- neoznačení překážky na pozemní komunikaci, kterou řidič způsobil; v blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč a ve správním řízení ve výši 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek uložit nelze,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec; v blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč a ve správním řízení pokutu ve výši 1 500-2 500 Kč, zákaz řízení za tento přestupek uložit nelze.

7) Skupina přestupků, u kterých hrozí odebrání pouze **jednoho trestného bodu** z důvodů malé nebezpečnosti, mají stejnou výši udělené blokové pokuty a to do 2 000 Kč a ve správním řízení pak ve výši 1 500-2 500 Kč:

- nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízda soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené platným zákonem,⁵⁰
- neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu,⁵¹
- porušení ustanovení o osvětlení vozidla,⁵²
- porušení povinností vyplývajících ze zákona nebo příkazové značky (kromě případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazovými značkami B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání),
- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením,⁵³

⁴⁹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 195-197, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 1 ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 121-122, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 186-190, ISBN 978-80-87212-03-5.

- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy.⁵⁴

Kromě těchto přestupků, za které hrozí připsání stanovených bodů, popřípadě i zákazem řízení na určenou dobu, máme ještě přestupky, které mohou být řešeny domluvou nebo v blokovém řízení pokutou do výše 2 000 Kč dopustí-li se řidič např. jednání:

- nerespektování vodorovného dopravního značení,⁵⁵
- řidič jede vozidlem, které nemá platnou technickou kontrolu,⁵⁶
- nepředložení dokladů předepsaných k provozu a řízení motorového vozidla.

Bodové hodnocení zajišťuje určité sledování opakovaného páchání přestupku nebo přečinu řidiče motorového vozidla, který se dopustil porušení jemu uložených povinností nebo jestliže se řidič těchto porušení povinností nedopouští.

Řidiči motorového vozidla, kterému byla uložena sankce za spáchaný přestupek příslušný orgánem a toto jednání je zařazeno do bodového hodnocení, je řidiči motorového vozidla následně zaznamenáno do karty řidiče stanoveným počtem bodů.⁵⁷

Záznam do karty řidiče provede příslušný obecní úřad s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty řidiči motorového vozidla a to v blokovém řízení nebo ke dni nabití právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek a to zpravidla do 5 dnů, kdy mu bylo doručeno oznámení o doručení blokové pokuty v blokovém řízení, nebo mu bylo doručeno rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, anebo řidiči mohlo být také doručeno rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, kterého se dopustil.⁵⁸

Řidič si může podat žádost o výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení. Žádost se podává u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností, lhůta na vyřízení žádosti je 30 kalendářních dnů a správní poplatek činí 15 Kč. Obec s rozšířenou působností zaznamenává řidiči do celkového počtu 12 dosažených bodů. Jestliže dosáhne těchto 12 bodů je řidič poté o této skutečnosti neprodleně písemně

⁵³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 203-208, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 208-209, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 46-52, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 52-80, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 404-406, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁵⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 407-419, ISBN 978-80-87212-03-5.

vyrozuměn a vyzván k odevzdání řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu a to nejpozději do 5 pracovních dnů od doručení oznámení a řidič po této lhůtě pozbývá řidičské oprávnění.⁵⁹

Řidič, který se za uplynulých dvanáct po sobě jdoucích měsíců nedopustí jednání, které je zařazeno v bodovém hodnocení, jsou mu vráceny 4 body, pokud v kartě řidiče nějaký záznam v bodovém hodnocení má.

Pokud řidič nevyhoví správnímu orgánu a nevrátí řidičský průkaz a je zastaven dopravní hlídkou a tato hlídka lustrací osoby zjistí, že je řidič tzv. „vybodovaný“, hlídka takového řidiče vyzve k podání vysvětlení⁶⁰ na místně příslušné oddělení policie k dalšímu šetření, kde se dále zjišťuje, jak byla osoba seznámena s rozhodnutím o pozbytí řidičského oprávnění. Pokud se orgán policie nepodaří prokázat řidiči, že byl prokazatelně seznámen s pozbytím řidičského oprávnění po dovršení 12 bodů, je řidič podezřelý pouze ze spáchání přestupku řízení motorového vozidla, ačkoliv není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.⁶¹

Po uplynutí doby, na kterou bylo řidiči řidičské oprávnění odebráno nebo nejdříve po uplynutí šesti měsíců, si může řidič podat písemnou žádost o vrácení řidičského oprávnění u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností. Vrácení řidičského oprávnění je pak podmíněno tím, že se řidič podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti dle zvláštních právních předpisů.⁶²

Bodové hodnocení se tedy netýká jiných účastníků provozu, jako jsou chodci a cyklisti, ale pouze řidičů motorových vozidel. Vysvětluji si to tak, že ostatní účastníci silničního provozu pravděpodobně nemůžou způsobit takovou újmu na zdraví a majetku jako právě řidiči motorových vozidel.

Systém bodového hodnocení je v platnosti od 1. 7. 2006, kdy se přestupky rozdělily do výše zmíněných skupin. Hlavním cílem mělo být zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, snížit páchaní závažných dopravních přestupků, které mají za následek vážné dopravní nehody, při kterých dochází k těžkým újmám na zdraví a škodám na majetku občanů.

⁵⁹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 420-428, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁶⁰ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 229-235, ISBN 978-80-7400-142-0.

⁶¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 35-45, ISBN 978-80-87212-03-5.

⁶² Česko. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3528-3548.

Podle mého názoru došlo jen na velmi krátkou dobu ke změně chování řidičů v silničním provozu po zavedení tohoto systému. Ze začátku byli převážně pouze slušní řidiči vystrašení tímto systémem a snažili se dodržovat dopravní předpisy. Myslím si, že vliv na chování tzv. „pirátů silnic“ tento systém neměl a vidíme to v přibývajících případech, které policie řeší. Ke zlepšení situace v souvislosti s agresivními řidiči podle mého názoru vede jiná věc, která souvisí s prokazatelností protiprávního jednání řidičům, kteří se ho dopouštějí. Takové protiprávní jednání také souvisí s tzv. institutem osoby blízké.⁶³ Ta nám v podstatě stěžuje dokazování protiprávního jednání řidiči, kterého nepřistihneme přímo při páchání přestupku (např. nesprávné parkování, záznam o nejrůznějším porušení předpisů (např. průměrové měřiče rychlosti, kamerový systém na křižovatkách zaznamenávající jízdu vozidla na červený signál „stůj“), kde není řidiči přímo vidět do obličeje a proto ho není možno 100 % ztotožnit. Pokud se řidič sám při projednávání přestupku nepřizná k protiprávnímu jednání je prakticky nemožné mu toto jednání dokázat. Jestliže na přiloženém záznamu řidiče není možno ztotožnit, není osoba pachatele spolehlivě zjištěna a řidiče nelze za toto jednání potrestat pokutou v blokovém řízení a nelze tedy řidič připsat příslušný počet bodů. U vozidel, kde je zapsán jako provozovatel vozidla podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba, která je provozovatelem může jim být udělena příslušným úřadem s rozšířenou působností pokuta do 50 000 Kč za to, přikázala řídit nebo svěřila vozidlo osobě, k níž neznala údaje potřebné k zjištění její totožnosti.⁶⁴

Dalším častým problémem, se kterým se setkáváme, je dokazování protiprávního jednání přímo na místě řidiči, kterým s protiprávním jednáním nesouhlasí (např. zastavení řidiče z důvodu držení hovorového zařízení za jízdy v ruce, kde toto jednání policista pouze viděl a jiný důkazní materiál k tomuto jednání nemá), tento řidič se oznámí správnímu orgánu a podle mého názoru je velmi komplikované tohoto řidiče za takové jednání potrestat.

Se systémem bodového hodnocení také souvisí zavedení novinky, kterou řidiči mají možnost absolvovat a tou je školení bezpečné jízdy, kde si tímto krokem mohou odečíst 3 body z karty řidiče. Podmínkou pro přihlášení do tohoto školení je, že řidič je držitel příslušného řidičského oprávnění a nemá v součtu zaznamenáno 10 bodů za porušení právních předpisů a nemá zaznamenán žádný jednotlivý přestupek ohodnocený

⁶³ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 138-141, ISBN 978-80-7317-069-1

⁶⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 452-465, ISBN 978-80-87212-03-5.

6 a více bodů. Tyto školení probíhají na tzv. polygonech, kterých je několik na území České republiky a je také nutno zaplatit stavenou cenu školení.

4.2.1 Řešení přestupků blokovou pokutou na místě

Při řešení dopravních přestupků policista postupuje dle právních předpisů vztahující se na tuto problematiku a při jednání s občany dodržuje etický kodex policisty. Za podmínek, které jsme výše uvedla, může policista uložit pokutu v blokovém řízení do výše stanovené právními předpisy. Blokovou pokutu policista uloží buď na místě a to za podmínek, že řidič, který se dopustil přestupku, souhlasí a má požadovanou finanční hotovost u sebe a je ochoten tuto pokutu zaplatit na místě, policista tedy vypíše patřičný počet bloků, nechá řidiče potvrdit pokutový blok svým podpisem, vezme si od řidiče požadovanou částku a předá mu druhý díl bloku. Druhá možnost řešení je pak taková, že řidič je ochoten zaplatit pokutu, ale nemá dostatečnou finanční hotovost u sebe, pak policista takovému řidiči uloží pokutu na bloky na pokutu na místě nezaplacenou a řidiči předá s ústřížkem druhého dílu, složenkou a náležitým poučením, jak je možno pokutu zaplatit a v jakém časovém úseku.

4.2.2 Řešení přestupků oznámením nebo odložením věci

Při řešení přestupku na místě může dojít také k situaci, jak jsem se již zmínila, kdy řidič nebo jiný účastník provozu s přestupkem nesouhlasí z důvodu, že se takového jednání nedopustil, nebo nesouhlasí s výší uložené pokuty. V takovém případě se sepíše oznámení o přestupku a celou věc řeší Magistrát hlavního města Prahy. Tento orgán si může pozvat policistu k doplnění skutečností mající vliv na řešení přestupku nebo tyto skutečnosti uvede v úředním záznamu. Na sepsání oznámení o přestupku má policista lhůtu jednoho měsíce do odevzdání příslušnému úřadu.

Tento orgán může tuto věc vyřešit v příkazním řízení⁶⁵ nebo předvoláním ke správnímu řízení.⁶⁶ V příkazním řízení, jestliže není pochybnost o tom, že osoba se jednání dopustila je udělena pokuta nebo napomenutí podle závažnosti spáchaného jednání. Proti uloženému příkazu může obviněný podat odpor a to do 15 dnů od jeho doručení. Obviněnému z přestupku nelze uložit jiný trest než, který byl uveden v příkaze, výjimkou je napomenutí, kde to lze změnit. Pokud je odpor podán včas pokračuje se v dalším řízení a to zahájením správního řízení. Osoba podezřelá je

⁶⁵ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008, s. 165-166, ISBN 978-80-7317-069-1.

⁶⁶ Česko. Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 174, s. 9782-2827.

předvolána k objasnění věci, je povinna uhradit správní poplatek ve výši 1 500 Kč a dále, je-li prokázána vina i pokuta v dané výši dle právních předpisů. Pokud se vina obviněnému z přestupku neprokáže, zaplatí pouze správní poplatek za zahájení řízení nikoliv však pokutu.

Jak bylo již uvedeno, promlčecí lhůta přestupku je jeden rok a Magistrát hlavního města Prahy je velmi vytížen řešením přestupků, s kterými účastníci provozu, kterých se jich dopouštějí, nesouhlasí, proto také často dochází k situaci, že se tyto přestupky nestačí projednat do jednoho roku a obviněný z přestupku nedojde případnému řádnému potrestání.

Některá oznámení si řeší policejní orgán sám. Jsou to přestupky, kterých se řidič dopustí nerespektováním dopravního značení (zákaz zastavení, zákaz stání) nebo jiným porušením pravidel silničního provozu (zastavení nebo stání vozidla na chodníku). Takový přestupek zjištěný hlídkou nelze projednat na místě z důvodu nepřítomnosti osoby přestupce, proto se mu zanechá na místě oznámení k podání vysvětlení.

Další možností sepsání oznámení přestupku je situace, kdy se osoba podezřelá ze spáchání přestupku dopustí závažného protiprávního jednání, který nelze řešit pro svou závažnost na místě (např. nemá na motorovém vozidle přední nebo zadní registrační značku, překročí nejvyšší povolenou rychlost v obci o více než 40 km/h a mimo obec více jak o 50km/h), ale rovnou se oznamuje na Magistrát hlavního města Prahy, kde je projednán.

Hlídce ve službě se také může stát, že zastaví osobu, která už se jednou dopustila přestupku, který je uveden v bodovém systému a nesmí se během dvanácti po sobě jdoucích měsíců opakovat a pak tuto osobu podezřelou ze spáchání přestupku také oznámí na Magistrát hlavního města Prahy (např. řidič opět nezastavil na červený signál „stůj“ nebo znovu překročil nejvyšší povolenou rychlost o 20km/h a méně než 40km/h v obci).

Protiprávní jednání, které řeší oddělení přestupkové agendy na našem odboru, které se zaznamenává při měření rychlosti policistou např. měřidlem firmy Lavet s.r.o. nebo Ramerem AD9C a nebo může být při zaznamenávání použit fotoaparát či videokamera. Dopravní policie má také k dispozici stacionární měřiče rychlosti a stacionární videokamery, které jsou pevně namontovány na různé sloupy, do tunelů apod. Takto zadokumentované přestupky policista neřeší, ale jak už bylo napsáno, odevzdávají se pracovníkům přestupkové agendy, kteří si dle registračních značek zadokumentovaných na záznamech, předvolají provozovatele vozidla k podání

vysvětlení za účelem odhalení pachatele přestupku. Při projednávání oznámeného přestupku, který byl takto oznámen, dochází k zneužívání institutu osoby blízké, kdy se sice provozovatel dostaví k projednání věci, ale pouze, aby policistům oznámil, že vozidlo v tuto dobu řídila osoba blízká. Tento přestupek je poté odložen a provozovatel může být potrestán pokutou, jak je uvedeno výše.

Odevzdání věci je speciální druh oznámení, které se týká osob požívajících zvláštních výsad a imunit, dále osob, které spadají pod kázeňskou pravomoc, jako jsou policisté, hasiči nebo vojáci. Při řešení přestupku s policistou, který je podezřelý ze spáchání přestupku a prokáže svojí příslušnost k policii, sepíše s ním policista oznámení o odevzdání věci a dále se postupuje příslušnému nadřízenému s kázeňskou pravomocí tohoto podezřelého policisty k projednání.

4.3 Zjišťování přečinů při dohledu nad BESIP

Na oddělení dohledu nad BESIP se dopravní policisté ve výkonu služby nejčastěji setkávají s přečiny, jako jsou ohrožení pod vlivem návykové látky, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání,⁶⁷ krádeže⁶⁸ a přečinu neoprávněné užívání cizí věci.⁶⁹ Tyto přečiny mohou být zjištěny při běžné kontrole, při zastavení řidiče z důvodu projednání podezření z přestupku, kterého se právě dopustil nebo při oznámení operačního důstojníka o zachycení projíždějícího vozidla v pátrání pomocí stacionárních kamer rozmístěných na příjezdových komunikacích do hlavního města Prahy apod. K odhalování přečinů souvisejících s motorovými vozidly se pořádají také různé dopravně bezpečnostní akce za využití vrtulníku, který sleduje jízdu vozidel v pátrání a udává aktuální polohu vozidla motorizovaným hlídkám, aby se podařilo toto vozidlo v pátrání zastavit.

Zjišťování přečinů souvisejících s ohrožením pod vlivem návykové látky je zejména ovlivněno intenzitou prováděných dechových zkoušek policisty při výkonu služby, kdy hlídky mají časté kontrolní body a zaměřují se na odhalování požití alkoholu zpravidla u všech řidičů, které zastaví. Při podezření užití návykové látky policisté použijí test, který má k dispozici každá hlídka, zdali řidič neužil před nebo během jízdy nějakou návykovou látku.

⁶⁷ JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, s. 406-412, ISBN 978-80-87212-22-6.

⁶⁸ JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, s. 258-263, ISBN 978-80-87212-22-6.

⁶⁹ JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, s. 267-269, ISBN 978-80-87212-22-6.

4.4 Řešení přečinů při dohledu nad BESIP

4.4.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Tento přečin můžeme rozdělit na ohrožení pod vlivem alkoholu a ohrožení pod vlivem jiné návykové látky. Způsoby postupu policisty při řešení těchto trestných činů se od sebe velmi liší. Zatím co ovlivnění alkoholem má široké spektrum řešení dle naměřené hodnoty, u ovlivnění návykovou látkou je postup jednotný a mnohem jednodušší.

Ohrožení pod vlivem jiné návykové látky

Při dopravní kontrole, kdy má policista podezření, že řidič, kterého kontroluje je podezřelý z ovlivnění jiné návykové látky, policista ho vyzve k provedení testu, zdali není ovlivněn návykovou látkou. Pokud řidič nesouhlasí, policista vyzve řidiče k podrobení se lékařskému vyšetření, pokud toto vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Jestliže řidič odmítne i tuto výzvu policisty, stává se tzv. „odmítačem“ a je s ním sepsáno oznámení o odmítnutí se podrobit lékařskému vyšetření, které dále bude projednávat Magistrát hlavního města Prahy. Řidiči může být odebrán řidičský průkaz, zakáže se mu další jízda a tím je věc na místě pro policistu vyřešena.

V případě, že je řidič ochoten podrobit se testu, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, tento test policista provede dle pokynů a je-li pozitivní, policista podezřelého řidiče zadrží a omezí ho na osobní svobodě,⁷⁰ následně se přesvědčí, zdali u sebe tato osoba nemá zbraň⁷¹ a převezze ho k lékařskému vyšetření. Pro naše oddělení toto vyšetření provádí Fakultní nemocnici Bulovka. Po absolvování vyšetření je řidiči buď předáno předvolání k podání vysvětlení, nebo je převezen na oddělení KŘP k podání vysvětlení. Potrestání pro takového řidiče se odvíjí od výsledků lékařského vyšetření, může se jednat o podezření z přestupku, kde tuto věc bude řešit Magistrát hlavního města Prahy nebo půjde o podezření z přečinu a tuto věc bude řešit soud ve zkráceném trestním řízení.

Ohrožení pod vlivem alkoholu

Toto podezření řeší dopravní policie nejčastěji a to z důvodu provádění dechová zkouška na alkohol u velkého množství řidičů, které hlídka zastaví nebo se s nimi setká při dopravních nehodách. V případě kdy dojde k ohrožení pod vlivem alkoholu, mají

⁷⁰ JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, s. 600-601, ISBN 978-80-87212-22-6.

⁷¹ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 147-149, ISBN 978-80-7400-142-0.

policisté několik variant řešení. Tyto způsoby řešení se často interní právní úpravou mění a proto je pro policistu velmi náročné se v těchto změnách orientovat a situaci správně vyřešit.

Řešení ovlivnění alkoholem se v první řadě odvíjí od rozhodnutí řidiče, zda se podrobí dechové zkoušce ověřeným analyzátozem nebo se odmítne podrobit. Další postup se řídí hodnotou, která je naměřena tímto analyzátozem na měření koncentrace alkoholu v dechu. Potrestání za protiprávní jednání je také odlišné, může se za určitých podmínek jednat o podezření z přečinu nebo podezření ze spáchání přestupku, ale také může dojít k odložení věci.

Před samotným provedením dechové zkoušky policista musí osobu vyzvat, zda je ochotna se tomuto vyšetření na zjištění alkoholu podrobit, pakliže ano, policista se dále zeptá, zda osoba během 15 minut nepožila něco, co by mohlo ovlivnit dechovou zkoušku (ústní vodu, žvýkačku, cigaretu, sprej do úst apod.), pokud ano, policista vyčká stanovenou dobu. Pokud už nic nebrání v provedení této zkoušky, řidič je ještě poučen o provedení druhé dechové zkoušky, jestliže první provedená zkouška bude pozitivní.

První situace při řešení takového podezření může dojít po vyzvání policisty k orientačnímu vyšetření, kdy řidič se odmítne podrobit. V tomto případě policista vyzve tuto osobu k lékařskému vyšetření, pokud odmítne i tuto možnost, oznámí se tato osoba na správní orgán, policista je oprávněn odebrat takovému řidiči řidičský průkaz a zakázat mu pokračovat v další jízdě. Jestliže řidič souhlasí, další postup se řídí dle výsledku lékařského vyšetření.

Pak jsou tu způsoby řešení dle první naměřené hodnoty analyzátozem a ta je v těchto případech od 0,01 ‰ do 0,24 ‰ alkoholu v krvi viz. příloha č. I, II, III a od 0,25 ‰ alkoholu v krvi a více viz. příloha č. IV, V, VI. Tyto postupy mají několik možností zpracování policistou na místě, proto pro lepší orientaci bylo použito grafů.

V případě dosažení hladiny 1 ‰ alkoholu v krvi, při kterékoliv dílčí dechové zkoušce, je policista povinen prověřit zda se nejedná o přečin ohrožení pod vlivem alkoholu. V podmínkách hlavního města Prahy je v takovém případě nutné následně zajistit lékařské vyšetření s odběrem biologického materiálu. Z těchto důvodů dochází k zadržení osoby řidiče, dále se policista přesvědčí, zda osoba u sebe nemá zbraň a poté je hlídkou převezena k lékařskému vyšetření do nemocničního zařízení. Po provedení lékařského vyšetření se osobě předá předvolání k podání vysvětlení a celá věc pro policisty na místě končí.

Řidičský průkaz je dopravním policistům doporučen řidiče zadržovat v případě zjištění výsledku orientační dechové zkoušky s hodnotou 0,25 ‰ alkoholu v krvi a vyšší.

Pokud řidič v jakékoliv fázi žádá o provedení odběru krve, musí být odběr proveden. Policista odveze řidiče na odběr nebo ho odkáže na nemocniční pracoviště, kde mu bude tento odběr proveden na jeho náklady a řidič ho dále může použít jako důkaz v dalším šetření.

4.4.2 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Tento trestný čin zjistí hlídka zpravidla nahodile při běžných kontrolách, měření rychlosti, dopravně bezpečnostních akcích apod.

První případ spočívá v řízení motorového vozidla řidičem v době, kdy má uložený zákaz řízení motorových vozidel pravomocným rozsudkem soudu. Rozsudek, který řidič obdržel, musel být prokazatelně doručen, což je v tomto případě zcela určité, jelikož tento rozsudek nelze doručit fikcí⁷² ani veřejnou vyhláškou.⁷³ Policista postupuje opět zadržením osoby, přesvědčením se zda osoba nemá u sebe zbraň a převezením na příslušné místní oddělení k dalšímu šetření. Policisté o celé věci sepíší úřední záznam.

V souvislosti s řízením v době zákazu řízení motorových vozidel řidičem, může být toto pravomocné rozhodnutí také uloženo správním orgánem a opět se jedná o situaci, kdy bylo prokazatelně doručeno řidiči a pak se také bude jednat o přečin. Pakliže je toto rozhodnutí doručeno fikcí může se jednat i o přestupek proti BESIP, ale i o podezření z přečinu a to v případě, že se řidič jiným způsobem prokazatelně seznámil s tím, že mu byl uložen zákaz řízení motorových vozidel. Nelze toto rozhodnutí doručit veřejnou vyhláškou, jelikož se podezření z přestupku takto nedoručuje.

Další případ, se kterým se policista ve výkonu služby může setkat je, že zastaví řidiče motorového vozidla, který pozbyl řidičské oprávnění po dovršení dvanácti bodů (v evidenční kartě řidiče musí již být vyznačen datum tohoto pozbytí).⁷⁴ Opět je důležité jakým způsobem se o tom osoba řidiče dozvěděla. Jestliže rozhodnutí (rozsudek, oznámení) bylo prokazatelně doručeno, bude se jednat o podezření z výše jmenovaného

⁷² Česko. Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 174, s. 9782.

⁷³ Česko. Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 174, s. 9782.

⁷⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 388-390, ISBN 978-80-87212-03-5.

přečinu, pokud rozhodnutí bylo doručeno fikcí nebo veřejnou vyhláškou bude se jednat o přestupek. V případě doručení fikcí nebo veřejnou vyhláškou se může také jednat také o podezření z přečinu a to v tom případě, že byl řidič prokazatelně seznámen s tím, že pozbyl řidičské oprávnění. Ve výkonu služby je pro dopravního policistu velmi složité zjistit, jak se o tom dotyčný řidič dozvěděl, proto se osoba předvede⁷⁵ k podání vysvětlení, celá věc se pak vyjasní na místním oddělení a podle zjištěných informací policista sepíše úřední záznam o podezření ze spáchání přečinu nebo přestupku.

Jestliže řidič řídí motorové vozidlo po pravomocném odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti⁷⁶ a toto rozhodnutí (rozsudek, oznámení) mu bylo prokazatelně doručeno, bude se jednat o podezření z téhož přečinu. Pakliže rozhodnutí bylo doručeno fikcí nebo veřejnou vyhláškou bude se za určitých podmínek jednat o přestupek. V obou těchto případech se ale opět řidič může prokazatelně seznámit s tím, že pozbyl řidičské oprávnění a může se jednat opět o podezření z přečinu.

V případě řešení těchto podezření z přečinů či přestupků je pro policistu také velmi složité zvolit správný postup, proto k jeho jednodušší orientaci má u sebe ve službě zpracované schéma, které by mu mělo pomoci v takto složitých případech.

4.4.3 Krádež a neoprávněné užívání cizí věci

S těmito přečinu se setkává dopravní policie čím dál častěji. Jedním z velmi pozitivních změn v tomto směru je kamerový systém na příjezdových komunikacích do hlavního města Prahy, který zachycuje registrační značky vozidel a motocyklů spolu s typem a barvou vozidla v pátrání z nejrůznějších důvodů (může se jednat o odcizené vozidlo, o vozidlo, které bylo použito ke spáchání trestného činu atd.). Operační důstojník jakmile zaznamená tuto informaci na kamerách spolu s pohybem vozidla či motocyklu, vyhlásí pátrání po tomto vozidle nebo motocyklu. Jelikož se hlídky OŘD pohybují po celém území hlavního města Prahy je toto vozidlo ve většině případů zastaveno. Druhým častým nálezem vozidel nebo motocyklu v pátrání je díky kamerovému systému Look, který je v několika vozidlech našeho oddělení a slouží také k odhalování vozidel a motocyklů v pátrání. Tato nainstalovaná kamera je napojena na centrální registr odcizených vozidel a motocyklů, který se policistou před každým

⁷⁵ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 244, ISBN 978-80-7400-142-0.

⁷⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008, s. 313, ISBN 978-80-87212-03-5.

použitím ručně aktualizuje na oddělení a pak už je připraven k použití policistou ve službě. Velmi jednoduché použití umožňuje tzv. „prolustrovat“ velký počet vozidel, a proto se i zvyšuje šance na zjištění vozidla či motocyklu v pátrání. K dalšímu takovému odhalení pak může dojít při běžné kontrole, při dopravně bezpečnostní akci nebo i při pátrání na parkovištích a odlehlých místech.

Dojde-li k zastavení vozidla v pátrání a tuto informaci již víme, postupuje policista velmi obezřetně. Dále pak pokračuje hlídka v jednání podle zjištěných informací od operačního důstojníka, což je ve větší míře informování služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen SKPV), které přijede na místo a celou věc si převezme. Hlídka dopravní policie vyčkává na místě s osobou nebo osobami, které se ve vozidle nebo na motocyklu nacházely do příjezdu vyšetřovatelů SKPV. Po příjezdu této skupiny na místo, dopravní hlídka sepíše úřední záznam na oddělení SKPV nebo místním oddělení a celá věc je nadále v řešení vyšetřovatelů ze SKPV. V případě, že je vozidlo nalezeno jiným způsobem, je postup policistů podobný.

Výše popsané přečiny jsou nejčastěji zjištěné dopravní policií ve výkonu služby na území hlavního města Prahy. Samozřejmě se také může stát, že policista musí řešit i jiné podezření z přečinu nebo trestného činu, ke kterým se může ve službě dojít.

5 KVALITATIVNÍ VÝZKUNÁ TECHNIKA ŘÍZENÉHO ROZHOVORU S PRACOVNÍKEM SPRÁVNÍHO ORGÁNU

5.1 Příprava a realizace rozhovoru

Řízený rozhovor s pracovníkem Magistrátu hlavního města Prahy jsem zvolila, jako nejvhodnější formu ke zjištění informací k tématu projednávání přestupků místně a věcně příslušným správním orgánem. Chtěla bych formou zvolené výzkumné techniky zejména detekovat možné diskrepance⁷⁷ bránící naplnění účinné součinnosti a spolupráce dotčených subjektů veřejné správy.

K získání potřebných informací jsem použila polostrukturovaný individuální rozhovor formou otevřených otázek, které mi pomohly k získání individuálního názoru na dané téma.

Využitou výzkumnou technikou bych chtěla v zájmové konstrukci užití výzkumné techniky primárně detekovat existenci pozitivního či negativního stavu spolupráce mezi dotčenými orgány veřejné správy, konkrétně věcně a místně příslušným policejním orgánem Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy a místně a věcně příslušného správním orgánem Magistrátu hlavního města Prahy, která je ve většině případů nezbytná pro efektivní a účelný procesní postup v rámci bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ochrany všech účastníků silničního provozu. Jako další sekundární cíle rozhovoru je spatřován ve fakticitě potvrzení či vyvrácení zneužití institutu osoby blízké ze strany účastníků řízení z pohledu správního či policejního orgánu.

5.2 Řízený rozhovor s pracovníkem Magistrátu hlavního města Prahy

Následující otázky zodpověděl metodik správního řízení z oddělení dopravních přestupků Magistrátu hlavního města Prahy pan Bc. Jan Čejka.

1. Jakou funkci zastáváte na Magistrátu hlavního města Prahy?

Metodik správního řízení.

⁷⁷ REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971, s. 76, ISBN 14-106-71.

2. Kolik zaměstnanců Magistrátu se zabývá přestupkovou agendou?

Referentů je 68.

3. Kolik oznámení od policie jste řešili za rok 2010 a jakým způsobem byly vyřešeny?

V roce 2010 bylo orgány policie zjištěno a na oddělení dopravních přestupků Magistrátu hlavního města Prahy oznámeno cca 12 188 přestupkových věcí podle § 22 z.č. 200/1990 Sb., o přestupcích, z tohoto počtu bylo ke dni 7. 3. 2011 doposud:

- *odloženo: cca 2 513 věcí*
- *postoupeno: cca 227 věcí*
- *zastaveno řízení: cca 293 případů*
- *pravomocně rozhodnuto: 5 104 věcí*
- *zbývá k vyřízení: cca 4 051 věcí*

4. Mají vliv na řešení přestupků (ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou), přestupky stejného druhu, které řidič spáchal v minulosti a byl za ně potrestán?

Pouze pro úvahu správního orgánu při určení výše a druhu sankce.

5. Jaký je Váš názor na osobu blízkou?

Zrušení osoby blízké při přestupkovém řízení je jedno z témat, které probírá expertní skupina, kteří dospěli k názoru, že vládou připravovaná novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, musí přinést i změnu v zákoně o přestupcích a ustanovení o osobě blízké. No to je přeci jednoduché řešení, zrušíme osobu blízkou v přestupkovém zákoně v ustanovení § 60 odst. 1 z. č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Podle expertů se tak nikdo už nebude moci vymlouvat na ustanovení § 60 odst. 1 z. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, za středníkem a když přijde provozovatel vozidla na polici k podání vysvětlení policisté ho vyzvou, aby uvedl, kdo vozidlo řídil, nebo zaparkoval a on bude muset uvést pravdu.

Podle českého právního řádu platí, že předpisy nižší právní síly zpřesňují, doplňují a případně rozšiřují ustanovení, která jsou obsažena v předpisech vyšší právní síly, a to vždy pro nějakou užší oblast působnosti. Předpisy nejvyšší právní síly jsou ústavní zákony spolu s Listinou základních práv a svobod a mezinárodní smlouvy. Platí

vždy, i když nejsou dále ve zvláštním zákoně upraveny. Předpisy nižší právní síly zároveň nemohou být v rozporu s předpisy vyšší právní síly.

Tuto informaci pak dále můžeme převést na případ „osoby blízké“. Ustanovení o odepření výpovědi ve vztahu k osobě blízké nalezneme v současnosti na několika místech českého právního řádu.

- ustanovení § 60 odst. 1 z. č. 200/1990 Sb., o přestupcích,
- ustanovení § 100 odst. 2 z. č. 141/1961 Sb., trestní řád,

kde se stanoví, že svědek je oprávněn odepřít vypovídat, jestliže by výpověď způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě, svému příbuznému v pokolení přímém, svému sourozenci, osvojiteli, osvojenci, manželu, partneru nebo druhu anebo jiným osobám v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pociťoval jako újmu vlastní.

Tato dvě ustanovení rozvíjejí totiž pro oblast přestupků a trestných činů čl. 37 Listiny základních práv a svobod, který stanoví, že každý má právo odepřít výpověď, jestliže by jí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobě blízké.

Právo odepřít poskytnutí informace o osobě blízké je tedy ústavním principem.

Samozřejmě, taky řešení, ale jaké. Zase zde budou řidiči, kteří na toto zareagují po svém a budou namísto osoby blízké uvádět osoby vymyšlené a neexistující a ještě se budou policistům a správním orgánům smát do očí, že jim touto osobou byl předložen průkaz totožnosti, ale oni přeci nejsou osobami s odbornými znalostmi, aby poznali, zda jsou doklady platné či nikoliv. Toto povede opětovně jen ke zbytečnému zatěžování správních orgánů s nulovým výsledkem.

I zde bude několik jednotlivců, kteří zprvu vezmou vše na sebe, zaplatí pokutu a vše bude v pořádku. To vše jen do té doby, než se najde chytrý advokát a napadne uloženou pokutu ve správním soudnictví pro porušení základních práv a svobod ze strany správního orgánu.

Výsledek zrušení institutu osoby blízké v přestupkovém zákoně

- ještě větší zatížení správních orgánů
- stav, kdy policie a správní orgány budou porušovat základní práva a svobody občanů
- zahlcenost správních soudů žalobami

Dalším nápadem je, že osoba blízká zůstane zachována, ale odpovědnost za vyjmenované jednání naplňující skutkovou podstatu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích převedeme částečně na majitele

vozidla, zdůrazňuji na **majitele vozidla**. Je to jednoduché, buď uveďte, kdo vozidlo řídil, či zaparkoval, nebo si ponese následky sám. Majitel vozidla by měl vědět, komu vůz půjčuje, a pokud to nechce říci, tak ať zaplatí pokutu místo viníka. Nechápu, to už neplatí presumpce nevinny?

Trochu mě zarazí, že si nikdo z expertů neuvědomil, že existuje rozdíl mezi provozovatelem a majitelem vozidla. Nevím, jak se chce někdo vypořádat s případy, kdy majitelem vozidla budou osoby nezletilé, tudíž o osoby bez trestní odpovědnosti.

Je v podstatě jedno, jestli odpovědnost padne na provozovatele, nebo majitele. Podle Čl. 3 odst. 3 Listiny základních práv a svobod platí, že nikomu nesmí být způsobena újma na právech pro uplatňování jeho základních práv a svobod. A takové opatření by bezpochyby újmou na základních právech garantovaných Listinou bylo. Dotčený občan by tak mohl rozhodnutí policie napadnout a soudními řízeními to dotáhnout až před Ústavní soud, který by příslušné ustanovení zákona zrušil.

S potěšením musím říci, že stále je ještě dost skutečných expertů, kteří ani z jedním z návrhů nesouhlasili a tak se řešení stále hledá.

Myslím si, že by bylo celkem dobré zkusit načerpat zkušenosti ze států, kde podobný problém již řešili, např. Německo a myslím, že jistě dospěli ke kvalitnějším výsledkům. Myslím si, že ani majitel, ani provozovatel, by neměl být zodpovědný za jednání jiných osob a měl by mít možnost odepřít výpověď. Nabízí se ale řešení, že pokud to ale jednou udělá, policie nebo správní orgán, by měli mít oprávnění, takovému majiteli, či provozovateli nařídit, aby vedl knihu jízd a v případě dalšího přestupku jej vyzvat, aby ji předložil. Nepředloží-li ji, následuje vysoká pokuta, která ovšem již neomezuje jeho právo odepřít výpověď týkající se osoby blízké.

Samořejmě si musíme položit otázku, jak toto evidovat, ale myslím, že v dnešní době počítačů by to snad neměl být až takový problém. Stejně jako je veden registr řidičů, kam se zapisují sankce /tresty/ a body za přestupky a trestné činy, by se do evidence motorových vozidel mohl zanášet údaj o povinnosti vést knihu jízd.

Toto opatření by se mělo vztahovat i na provozovatele, kteří sice např. správnímu orgánu sdělí údaje ke zjištění totožnosti osoby, ale dalším šetřením bude zjištěno, že taková osoba neexistuje, ani nikdy neexistovala. I v tomto případě by se ovšem musela částečně změnit ústava, ale k vyřešení tohoto problému, to asi bez nějaké změny určitě nepůjde.

6. V čem by se podle Vás měla zlepšit spolupráce mezi policií a správním orgánem, aby bylo objasněno co nejvíce přestupků?

Především by se měla zlepšit vzájemná komunikace mezi těmito orgány, hlavně mezi vedoucími pracovníky, kteří by měli mít zájem na tom, aby veškeré poznatky byly přeneseny na jednotlivá pracoviště a následně na pracovníky (referenty, řadové policisty apod.), větší počet součinnostních akcí, vzájemné metodické sezení.

Osobně se domnívám, že první článek řetězu je policie a poté na konci řetězu je správní orgán, který pracuje s podklady od policie - domnívám se, že by se nemělo tolik hledět na kvantitu, ale především na kvalitu, což je někdy obráceně.

7. Plánujete do budoucna nějaké změny ve spolupráci s policií?

Jsou určitá metodická sezení, jako např. bylo u Vás na oddělení řízení dopravy, ale o další spolupráci opravdu nevím.

5.3 Zhodnocení řízeného rozhovoru

Z tohoto rozhovoru byly získány velmi cenné informace, se kterými se ztotožňuji a to zejména, co se týká problému osoby blízké a nastínění situací, které by z jednotlivých rozhodnutí mohly plynout. Určitě by bylo dobré převzít řešení z jiných států např. Německa, které tento problém velice dobře vyřešily, aniž by omezili práva svých občanů, jak nám naznačil metodik správního řízení z oddělení dopravních přestupků Magistrátu hlavního města Prahy pan Bc. Jan Čejka.

Spolupráce mezi policejním orgánem a správním orgánem, jak jsme se dozvěděli, není prakticky žádná. Tato spolupráce je podle mého názoru velmi důležitá a pracovat na jejím zlepšení může vést k pozitivnímu výsledku v práci policie a správního orgánu k spravedlivému potrestání protiprávního jednání. V tomto směru bych viděla zlepšení v pořádání pravidelných sezení dopravních policistů s pracovníky správního orgánu, kde se mohly porovnat postupy a jednotlivé názory, navrhnout a zrealizovat nová řešení, která by vedly ke zlepšení spolupráce, např. co se týče vyplňování oznámení o přestupku policisty, kde často dochází k chybám, kterého se dopouštějí zejména policisté a tímto chybným postupem může dojít i k nepotrestání protiprávního jednání. Pravidelnými sezeními by byla možnost monitorizace a komparace této spolupráce za určitý časový úsek a dále by se z toho dali vyvodit pozitivní závěry, které by mohli sloužit k naleznutí adekvátních řešení ke spokojenosti policie i správního orgánu.

Dále bych byla i pro účast těchto pracovníků ve výkonu služby s policisty, kteří by s nimi mohli řešit každodenní problémy, které se ve službě vyskytnou a zároveň ukázat těmto pracovníkům, jak probíhá projednávání věci s osobou podezřelou z protiprávního jednání. Byla bych i pro spolupráci, kdy by se policista naopak mohl účastnit i projednávání věci před správním orgánem, kde by tyto zjištěné poznatky mohli pozitivně ovlivnit výkon služby policistů. Tuto účast pracovníků správního orgánu ve výkonu služby s policisty bych navrhovala např. při dopravně bezpečnostních akcích, kde by mohli podezřelým z protiprávního jednání, které policista řeší oznámením přestupku předat předvolání k podání vysvětlení, což by podle mého názoru mohlo přispět ke zkrácení lhůty pro vyřízení této věci a zbytečné s tím související administrativy v budově Magistrátu hlavního města Prahy. V této spolupráci má policie velké rezervy, které by měly být do budoucna napraveny.

6 DOKUMENTACE ZJIŠTĚNÝCH PŘESTUPKŮ A PŘEČINŮ PŘI VÝKONU SLUŽBY HLÍDKOU DOPRAVNÍ POLICIE NA ÚZEMÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Dokumentace ve smyslu zajištění důkazů pro případné řešení přestupků a přečinů je jeden z důležitých úkolů policie. Dopravní policie používá nejrůznější způsoby dokumentace přestupků jako např. natáčení přestupků na videozáznam, při měření nejvyšší povolené rychlosti fotky jednotlivých snímků vozidel následnému zastavení vozidla a ztotožnění řidiče. Takto zdokumentované jednání nám slouží ke zjištění pachatele a následnému potrestání dle platných norem. K řešení přestupků a přečinů souvisejících s podezřením, zda osoba není ovlivněna alkoholem, slouží k dokumentaci výtisk pozitivní dechové zkoušky z přístroje Dräger. Tento výtisk je vyplněn policistou a podepsán osobu, které byla dechová zkouška provedena.

Dále můžeme dokumentaci chápat jako zapsání, zadokumentování určitého jednání do jisté formy. Dokumentace způsobem např. sepsání úředního záznamu, sepsání oznámení o přestupku, ale vypsání pokutového bloku. Toto jednání má tedy písemnou formu a je podkladem k dalšímu jednání ať už k usvědčení pachatele nebo může vést i k potrestání policisty, v případech, kdy pochybil např. v souvislosti zadokumentování přestupku tedy vypsání pokutového bloku.

Dokumentace probíhají ve výkonu služby, kdy policista tímto způsobem řeší spáchaný přestupek. Pokutové bloky, které policie používá ve výkonu služby, jsou cenina, vydává je ministerstvo financí. Série a čísla jednotlivých pokutových bloků jsou zapsány v evidenci trestního řízení každému policistovi, kterému jsou přiděleny. Před výdejem těchto bloků policistovi musí být každý z nich opatřen razítkem útvaru. Převzetí pokutových bloků policistou se zapíše do knihy evidence pokutových bloků a policista převzetí potvrdí svým podpisem, kde je uvedena i nominální hodnota těchto bloků. K dispozici jsou pokutové bloky např. nominální hodnoty 100 Kč, 500 Kč, 1 000 Kč a bloky na pokutu na místě nezaplacenou. Podle potřeby policista vyplní vhodný pokutový blok. Každý z těchto bloků má dvě části a to díl „A“ a díl „B“. V dílu „A“ policista vyplní údaje k osobě přestupce (jméno, přímení, datum narození, adresa, číslo občanského průkazu, číslo řidičského průkazu, registrační značku vozidla pokud se jedná o řidiče), paragrafové znění přestupku dle zákona o přestupcích, vyplní datum

a čas spáchání přestupku, místa spáchání a popis přestupkového jednání spolu s paragrafovým zněním přestupku dle zákona o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v dolní části je částka, datum přestupku, kde byla uložena a podpis policisty spolu s jeho funkcí a služebním číslem. Dále je ještě ve spodní části podpisová doložka přestupce s poučením, že proti této pokutě se nelze odvolat. V dílu „B“ v je vytištěna částka pokud se jedná o bloky na pokutu na místě zaplacenou (pokud se jedná o bloky na pokutu na místě nezaplacenou je částka na obou dílech vepsána policistou), paragrafové znění přestupku dle zákona o přestupcích, jméno příjmení, datum narození, datum spáchání přestupku, podpis s funkcí a služebním číslem policisty. Tento díl se předá po zaplacení a podepsání přestupci. V případě bloku na pokutu na místě nezaplacenou se ještě předá přestupci složenka s poučením. Po vypsání všech pokutových bloků jsou odevzdány nadřízenému pracovníkovi. Maximální hotovost, kterou může mít policista u sebe je 10 000 Kč a minimální je 5 000 Kč.

K dokumentaci přestupků, s kterými osoba pachatele nesouhlasí nebo se jedná o přestupky, které se dají řešit pouze oznámením přestupku, sepíše policista toto oznámení, které má také určité náležitosti. Policista má ve výkonu služby několik druhů oznámení. Údaje zapisované do oznámení přestupku jsou obdobné jako u pokutových bloků, navíc je zde např. svědek jednání. Některá oznámení nemají prostor pro vyjádření a podpis podezřelé osoby. Součástí každého oznámení o přestupku je sepsání úředního záznamu. Oznámení o přestupku může být doplněno dalším důkazním materiálem (fotografie, kamerový záznam, výtisky o pozitivní dechové zkoušce). Oznámení je po zadokumentování jednání podezřelé osoby odevzdáno nadřízenému pracovníkovi k dalšímu šetření.

Policista má ve výkonu služby u sebe také hlídkový list, který slouží k dokumentaci jeho celodenní činnosti. V hlídkovém listě najdeme údaje o hodnosti, jménu a příjmení velitele hlídky popřípadě členu hlídky, jejich podpisy, jezdí-li vozidlem, tak jeho volací znak a označení vozidla. Další informace jsou pro hlídku ohledně úseku Prahy (1 až 5 rozdělené podle jednotlivých částí Prahy), kde bude hlídka provádět výkon služby, jaké má kontrolní stanoviště, kdy má odpočinek a jaké plní úkoly (pátrání po osobách a věcech, dohled nad BESIP, řízení provozu, kontrola osob). V hlídkovém listě najdeme číslo analyzátoru k provedení orientačních dechových zkoušek, kolonku na případnou kontrolu nadřízeného a tabulku k zapsání činnosti jednotlivých policistů.

Zapisování, které se provádí na oddělení po skončení služby, je součástí každodenního výkonu policisty. Každý policista je povinen zapisovat činnost do knihy evidence práce, která je v elektronické podobě a dále do elektronického systému evidence trestního řízení zadokumentovat veškeré blokové řízení, které ten den provedl. Tato evidence slouží také ke kontrole nadřízených pracovníků, jakým způsobem a jestli je vše správně zapsáno a ke kontrole činnosti celého oddělení.

Podle mého názoru je policista zahlcen spoustou administrativy, kterou musí každodenně vypisovat do několika různých evidencí se stále stejnými informacemi a ztrácet tím čas, který by mohl strávit ve výkonu služby k dohledu nad BESIP, k zajišťování dopravních nehod, k pomoci občanům atd. Dalším problémem je dle mého názoru zastaralá počítačová technika, kterou máme k dispozici, je mnohdy nefunkční a její počet si myslím není dostatečný na počet policistů, kteří jsou ve výkonu služby.

7 MĚŘENÍ RYCHLOSTI JAKO NEJČASTĚJI ZJIŠTĚNÝ PŘESTUPEK NA KRAJSÉM ŘEDITELSTVÍ POLICIE PRAHA

Měření rychlosti policií obecně je velmi citlivě vnímáno veřejností od zavedení bodového hodnocení a často se o tomto tématu hovoří v médiích v souvislosti s různými kauzami např. měření rychlosti obecní policií bez označení úseku měření apod. Nepřiměřená rychlost bývá častou příčinou dopravních nehod s tragickými následky. Dopravní policie se snaží častým měřením rychlosti v rizikových úsecích (např. školy, přechody pro chodce) předejít dopravním nehodám a působit preventivně na ostatní řidiče.

7.1 Způsoby měření rychlosti

Měření rychlosti může být prováděno dvěma způsoby a to stacionárními nebo mobilními měřiči. Mobilními měřiči rozumíme měřiče, které jsou umístěny v přenosném kufru, s kterého jsou před zahájením měření komponenty měřiče vyjmuty a sestaveny policistou na místě, nebo jsou trvale zastavěny do vozidla nebo motocyklu. Stacionárními měřiči rozumíme měřiče umístěné v kovové skřínce pevně na místě v blízkosti pozemní komunikace, na níž zaznamenávají překročení nejvyšší povolené rychlosti.

Podle metod, které jsou při měření používány, lze rozdělit tyto technické prostředky do několika skupin. Nejjednodušší formou je měření času na určité dráze (např. 200 m úsek komunikace stopkami). Tato forma měření je velmi využívána v hlavním městě Praze na příjezdových komunikacích. Další metodou je měření s využitím kmitočtů (Dopplerova jevu-radiolokátory), která se u policie využívá nejčastěji společně s měřením laserem.

7.2 Radarový měřič rychlosti AD9

Tento radarový měřič od společnosti RAMET C.H.M. a.s. Kunovice je policií používán nejčastěji. Díky kvalitnímu zpracování a vynikajícím výsledkům firma chystá modernizovaný typ tohoto měřiče s názvem Ramer 10t.

7.2.1 Základní údaje a provedení měřiče AD9

Radarový měřič rychlosti AD9 slouží k měření a dokumentaci vozidel, které překročily nejvyšší povolenou rychlost v obci nebo mimo ni, jak na příjezdu, tak na odjezdu vozidel na základě Dopplerova principu.

O vozidle, které překročí nejvyšší povolenou rychlost je automaticky pořízen digitální obrazový záznam v originální podobě a je uložen v zařízení. K dalšímu zpracování obrazových záznamů z radaru slouží archivační program s názvem Archiv 4.5. Tento radarový měřič rychlosti s názvem AD9 je vyráběn v několika možných variantách a to: AD9 T, AD9 O, AD9 P a AD9 C (car), který je umístěn ve služebním vozidle a je z těchto variant měřičů využíván policií nejčastěji i z důvodů snadné obsluhy, která se provádí prostřednictvím dotykové obrazovky. Měřičem AD9 C můžeme provádět měření za jízdy nebo na místě. Měřič může být namontován v civilním služebním vozidle, ale i ve služebním vozidle v barvách policie. Technické údaje k měřiči AD9 C viz. příloha č. 3.

7.2.2 Stanoviště vhodné k měření rychlosti

Stanoviště vybíráme tak, aby se v blízkosti nenacházely žádné překážky, které by mohly negativně ovlivnit samotné měření (např. stromy, vysoké křoví, stožáry pouličního osvětlení, dopravní značky, informační tabule). U vozovky, která je vícepruhá se doporučuje umístit tento měřič na stranu vybraného měřeného jízdního pruhu, čímž dojde k minimálnímu zastínění měřených vozidel. Další podmínkou je, že se nesmí nacházet žádné překážky v zorném poli kamery. Není také vhodné, aby slunce svítilo přímo do objektivu kamery nebo pod úhlem 45°, kdy by mohlo dojít ke znemožnění identifikace poznávací značky automobilu i samotného řidiče. Úsek měření musí být ve směru jízdy přímý v délce, která je závislá na bočním odstupu měřiče od středu měřeného jízdního pruhu.

Předepsané hodnoty bočního odstupu jsou uvedeny v tabulce:

boční odstup od měřených vozidel	minimální délka přímého úseku
5 m	35 m
10 m	45 m
15 m	60 m

Rádus zakřivení vozovky do 1 600 m se považuje za rovný úsek a může zde probíhat měření rychlosti.

7.2.3 Ovládání a nastavení parametrů měřiče rychlosti

Pomocí tlačítka umístěného na pravé straně dotykové obrazovky s názvem „**ON**“ zapneme program, který se sám inicializuje. Poté pomocí pera na dotykový displej zadáme jméno uživatele, které si vybereme v nabídce tlačítka „**Měřil**“ a zadáme heslo měřiče (při prvním spuštění je nastaveno jméno: Administrátor a heslo: „**RADAR**“). Poté se dostaneme do menu hlavní nabídky, kde začneme s nastavováním různých parametrů radaru. Volbou tlačítka „**Popis a nastavení měřiče I**“ se dostáváme do režimu nastavení měřiče, kde si přizpůsobíme svědka měření, stanoviště, místo přestupku, limit místa osobní a nákladní, jednotky rychlosti, komunikační jazyk, zkušební provoz, start dalšího měření, start videa a hlasitost. Je dobré si zkontrolovat, zda odpovídá datum a čas. Pokud máme nastaveno, dáme tlačítko „**Potvrdit**“ a tlačítkem „**Návrat zpět**“ se vrátíme do hlavní nabídky a přejdeme k dalšímu tlačítku „**Nastavení radaru**“, kde opět nastavíme limit radaru osobních a nákladních vozidel, povolený směr, dosah radaru a konstantu tacha. Vrátime se opět do hlavní nabídky a dáme „**Nastavení videokamery**“, kde máme různé možnosti nastavení, jako jsou režim clony a expozice (zde můžeme nastavit např.: úplný automat, který se sám přizpůsobí vnějším podmínkám), dobu expozice, režim blesku, blesk, zaostření, zoom a adaptivní zobrazení. Po nastavení je možné spustit video, kde zjistíme, pokud nemáme zapnutý úplný automat, jak jsme si radar nastavili. Poslední nabídka týkající se samotného měření je v hlavním menu jako „**Měření**“, kde už probíhá samotné měření a automatická dokumentace pořízených snímků. Máme zde znovu nabídku různých ikon např. prohlížení snímků, kde jsou zadokumentované pořízené fotografie. Dále je tu foto, měření (on, off), doba expozice, clona, blesk, zaostření, adaptivní zobrazení, místo přestupku, zkušební provoz pro vyzkoušení nebo provoz normální, při kterém se fotodokumentace automaticky ukládá. V prohlížení snímku se pak doplňují informace, zda bylo vozidlo zastaveno hlídkou na likvidačním stanovišti nebo se postoupí k řešení správním orgánu.

Na snímku, kde je záznam vozidla překračujícího rychlost, se zobrazí: směr jízdy, naměřená rychlost, číslo snímku, čas a datum měření, směr otočení videokamery, dosah radaru, oblast radarového svazku, nastavení limitu, ohnisko vzdálenosti objektivu a výrobní číslo zařízení.

Policista, který obsluhuje měřící zařízení, má za úkol dávat informace pomocí radiostanice policistům o změřených vozidlech, jejich naměřené rychlosti, registrační značce, typu a barvě vozidla. Místo, kde policista zastavuje vozidla, tzv. „likvidační stanoviště“, vybírá tak, aby netvořilo překážku v silničním provozu a aby nebyl porušován zákon a další interní předpisy. Dále je obsluha povinná ke každému změřenému vozidlu napsat doplňkové údaje, podle způsobu vyřešení.

7.2.4 Dokumentace, zpracování a vyhodnocení snímků z měřiče rychlosti

K dokumentaci a následnému vyhodnocování slouží program Archiv 4.5. V tomto programu dochází ke zpracování snímků pořízených tímto měřičem, a to především snímků přestupků spáchaných nedodržením rychlostních limitů, které jsou dočasně archivovány v databázi na disku archivačního počítače. K ovládání programu nám slouží menu, kde máme k dispozici dva panely nástrojů obsahující základní funkce pro práci s programem, především pro grafické zpracování snímků přestupků (grafické filtry).

7.2.5 Užití měřiče při dohledu nad BESIP

Jedna z nejčastějších kontrol prováděná při dohledu nad BESIP je speciální kontrola nad dodržováním stanovené rychlosti jízdy. Model měřiče rychlosti Ramer AD9 C je tedy hlídkami dopravní policie používán nejčastěji. Na oddělení máme tyto radary zabudované ve třech civilních automobilech, které jsou určeny ke každodennímu dohledu nad BESIP. Dále používáme i jiné měřiče, které nejsou tak rozšířené a využívány, a to měřič laserového typu např. Pro Laser III od firmy Lavet s.r.o. nebo MicroDigiCam LTI. Tyto měřiče jsou přenosné, sestávají se z několika částí, zpravidla policistou v civilním oblečení, který na určeném místě provádí skrytou kontrolu nad dodržováním stanovené rychlosti.

Policista je povinen při měření rychlosti řídit se ustanovením interního aktu řízení.⁷⁸ Policista používá při měření rychlosti pouze zařízení schválené Českým metrologickým institutem. Při obsluze měřícího zařízení se policista řídí návodem k obsluze tohoto měřiče, s kterým je náležitě seznámen a proškolen. Měřící zařízení, jako stanovené měřidlo podléhá povinnému ověřování s dobou platnosti na jeden rok, bez kterého nelze toto měřidlo použít k měření rychlosti za účelem postihu. Policista,

⁷⁸ Čl. 29 odstavec 1,2,3 Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie č. 1/2010 Sb.

který zařízení obsluhuje, musí mít u sebe při měření originál platného „Ověřovací listu“ vydaného Českým metrologickým institutem.

Při provádění měření rychlosti, je nutné přihlížet k odchylce měření stanovené výrobcem tohoto zařízení. V praxi to znamená, že po naměření skutečné rychlosti se odečte odchylka stanovená výrobcem. Měřicí zařízení, které používá policie má stanovenou odchylku ± 3 km/h do 100 km/h a dále je to 3 % nad 100 km/h. Odchylka je policistou odečtena při projednávání přestupku.

Jak je uvedeno, policista je proškolen a seznámen s obsluhou radaru a na základě toho je mu vydáno osvědčení, které má při měření policista u sebe a opravňuje ho k ovládání tohoto typu měřiče. Kromě těchto povinností vede obsluha zařízení také knihu radaru, kde se zaznamenává datum, čas a osoba, která měření prováděla.

7.2.6 Výhody a nevýhody měřiče rychlosti

Měřič rychlosti typu Ramer AD9 je špičkový technický prostředek k měření rychlosti, který se využívá nejen v České republice, ale také v zahraničí. Je vyroben ve vysoké kvalitě, je maximálně mobilní, odolný proti nešetrnému zacházení, spolehlivý a se záznamy pořízenými tímto prostředkem lze dále pracovat a upravovat je dle potřeby.

Výhody měřiče Ramer AD9 typu C spočívají především v tom, že je měřič umístěn v civilním vozidle. Právě díky tomu je možné provádět skrytý dohled na místech s častým porušováním dodržování stanovené rychlosti. Další výhodou je, že lze měření provádět také za jízdy. To probíhá tak, že měřicí vozidlo jede stanovenou rychlostí a ve chvíli, kdy zaměří vozidlo, které jede nepřiměřenou rychlostí, pořídí obrazový záznam. Poté může toto vozidlo dojet a projednat přestupek. Nezanedbatelnou výhodou je jednoduché ovládání, které lze nastavit jednak v českém jazyce, ale také v mnoha dalších světových jazycích. Prostřednictvím dotykové obrazovky, kde je jasně a srozumitelně popsáno, jak a kde se nastavují požadované parametry, ovládáme celý systém. Výhoda je i nastavení rychlostního limitu zvlášť pro osobní a nákladní automobily. Kvalita pořízených fotografií je vysoká při ideálních podmínkách. Ty však nejsou příliš často, a pak samozřejmě velmi záleží na lidském faktoru, tedy na obsluze radaru. Obsluha radaru má k dispozici mnoho nastavení k docílení kvalitních fotografií, jako důkazního prostředku (např. nastavení ostrosti obrazu, nastavení clony, použití různých filtrů apod.). Také varianty způsobu měření, které máme k dispozici, jsou

velkým kladem tohoto měřiče (za jízdy, na místě v jednom směru, oba jízdní pruhy či různé směry apod.).

Nevýhody u toho typu měřiče spatřuji ve výběru místa měření, které musí být rovné (rádius zakřivení vozovky do 1600 m), nesmí být v blízkosti předměty, které by umožňovaly odrazy paprsků a tím znemožnily měření nebo docházelo k nechtěným reflexím. To je problém obzvláště v Praze a jiných velkých městech, kde najít úsek pro měření, aby splňoval všechny podmínky je poměrně komplikované.

Další nevýhodou je, že při měření za ztížených podmínek, zejména v noci, je pro policistu velmi obtížné zastavit změřené vozidlo. Přestože je díky blesku samotná registrační značka čitelná, barva a typ vozidla je nemožné rozeznat. Policista na likvidačním stanovišti těžko v množství vozidel rozezná to vozidlo, které bylo změřeno. Barevný displej by v takových ztížených podmínkách jednoznačně usnadnil identifikaci vozidel a umožnil širší využití radaru např. právě při měření v noci. I při maximální snaze obsluhy radaru a ideálních podmínkách bohužel není možné řidiče vozidla 100 % identifikovat a ve správním řízení pak použít tuto fotografii jako důkaz. Právě z toho důvodu se při měření rychlosti vytváří tzv. likvidační stanoviště, kde policisté okamžitě jednotlivé přestupky řidičů nedodržujících stanovenou rychlost řeší.

Ani pořizovací náklady měřiče rychlosti typu Ramer AD9 nejsou zanedbatelné, naopak jsou poměrně vysoké. A také výdaje související s údržbou a opravami, které se provádějí na jediném pracovišti v České republice, jsou časově i finančně náročné. Ale i přes všechny zmíněné nedostatky je tento měřič absolutní špička mezi technickými prostředky na měření rychlosti, které využívá policie.

Stávající technické prostředky u policie nejsou dostačující z hlediska neustálého technického vývoje. Proto je potřeba využívat nové metody, které pomohou zlepšit kvalitu práce a zvýšit počet objasněných přestupků.

S tím souvisí také technika zabraňující nebo znesnadňující práci policistů, která se také zdokonaluje a vylepšuje, ať už to jsou antiradary (pasivní, aktivní) nebo laserové rušičky. Proti těmto prostředkům policie bojuje už několik let s ne příliš vysokým úspěchem, a to také díky nedokonalému zákonu, kde je pouze vymezeno, že se nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků policie při dohledu nad BESIP. Mluví se tedy o používání aktivních antiradarů a postih za takovéto závažné porušení dopravních předpisů je relativně vysoké, ale prokazatelnost tohoto jednání velmi komplikovaná a pro ostatní

řidiče není dost demotivující. Velká část řidičů používá pasivní antiradary, které upozorňují řidiče na měření rychlosti v určitém místě, zákaz použití není upraven zákonem a tito řidiči jsou tudíž nepostižitelní. Tento způsob nijak neovlivňuje zařízení policie, proto je použití neškodné. Neznamena to však, že by to mělo být povolené a řidič by měl povolenou rychlostí jet pouze, když ho antiradar upozorní na měření rychlosti policií.

ZÁVĚR

Dopravní policisté se při výkonu služby na oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy řídí obecnými právními normami a dalšími interními akty řízení, které upravují pouze oblast pro ně nezbytně nutnou. Dané předpisy musí znát každý policista a řídit se jimi. Tyto právní znalosti jsou klíčové pro bezchybný výkon služby a správný postup policisty v různých situacích, s kterými se každodenně setkává. Každá složka policie má své specifické interní předpisy, kterým odpovídají i speciální znalosti policistů v dané oblasti.

Na dopravní policisty jsou kladeny vysoké nároky z důvodu výkonu služby na veřejnosti, kde jejich vystupování a jednání je pod drobnohledem občanů. Každé pochybení, kterého se policista dopustí při tomto výkonu, je podle mého názoru velmi negativně vnímáno širokou veřejností. Excesy jednotlivých jedinců jsou pak vnímány jako neschopnost a nekompetentnost všech policistů a naopak dílčí úspěchy nejsou náležitě oceněny a zviditelněny. V tomto, by mělo do budoucna dojít ke zlepšení komunikace mezi médii a policií, kdy veřejnost zajímají ve většině případů pouze negativní události a to má pak vliv na obraz celé policie, která je viděna pouze ve špatném světle. Ke zlepšení této situace by vedlo především jednotnost vystupování policie jako celku, poučení se z chyb, kterých se v minulosti dopustila a předcházet jim v budoucnu a neopakovat je, jak se běžně dle mého mínění stále děje. Dále je potřeba také lépe medializovat dosažené úspěchy policie v objasňování protiprávního jednání, ale i při plnění dalších úkolů, které jsou pozitivně vnímány veřejností.

Další nedostatek, který považuji za nesmyslný, neefektivní a nevedoucí ke zlepšení situace je vysílat do výkonu služby jednočlennou pěší hlídku, která musí řešit nejrůznější situace a případy např. protiprávní jednání bez jistění druhým policistou, řízení dopravy. Nemyslím si, že by policista danou situaci nezvládl sám, ale z důvodu bezpečnosti a objektivnosti je důležité mít svědka jakéhokoliv jednání, které pak policista může užít při své obraně. Další problém, vidím v přístupu k plnění úkolů policisty, kde se nadřízenými často nedbá na kvalitu, ale především na kvantitu tzv. „čárkový systém“, což vede k demotivování policistů.

Na oddělení řízení dopravy se dále potýkáme s nedostatkem některých kvalitních technických prostředků, bez kterých policisté nemohou odvádět adekvátní výkon, který od nich společnost očekává. Tím mám na mysli nedostatek počítačové techniky ke zpracování každodenní činnosti policisty, dále pak chybí náležité vybavení

jako je směrovka k řízení křižovatek, světelné zastavovací terče, detekční trubičky ke zjišťování ovlivnění alkoholem, nekvalitní radiostanice pro pěší hlídku apod.

Narůstající administrativa související se zapisováním činnosti, kterou policista denně provádí např. zapisování činností do několika různých informačních systémů, seznamování se s novými interními předpisy, které se jich často ani netýkají, vpisování vydaných pokutových bloků do evidence trestního řízení, vedení elektronické knihy evidence práce.

Neustálé omezování a snižování finančních prostředků na provoz oddělení se podle mého názoru projevuje na kvalitě výkonu služby a vedou k odchodu zkušených policistů do soukromého sektoru. Odchody kvalifikovaných policistů vedou k destabilizaci a tomu, že na oddělení zůstávají mladí nezkušení policisté.

K určitým změnám by mělo dojít i při výběru nových uchazečů o práci u policie, mám na mysli zpřísnění požadavků na psychologické a lékařské vyšetření, snížení horní věkové hranice přijímaných uchazečů a alespoň nějaká pracovní zkušenost. Domnívám se, že krok správným směrem by bylo zavedení 3 roční zkušební doby, která umožňuje propustit policisty, kteří nedosahují potřebných znalostí a schopností.

Ke spolupráci mezi správním orgánem a policií je v této práci použit řízený rozhovor s metodikem správního řízení Magistrátu hlavního města Prahy panem Bc. Janem Čejkou. Policie je první, kdo řeší protiprávní jednání, které se pak případně oznámí na správní orgán a je dále řešen, proto si myslím, že první krok je na policii, která by měla udělat maximum pro zajištění důkazů k řádnému projednání věci, což se mnohdy neděje, ale nemyslím si, že by byl problém pouze na straně policie. Projednávání některých věcí podle mého mínění trvá správnímu orgánu velmi dlouho a výslech policisty probíhá i po několika měsících od samotného spáchání. Zpětná vazba od pracovníků správního orgánu není prakticky žádná a samotný policista se nedozví, jak rozhodl správní orgán popřípadě, kde policista udělal chybu v oznamování, a proto daná věc nemohla být vyřešena. Domnívám se, že určité zlepšení ve spolupráci mezi těmito orgány by mohla být účast pracovníků správního orgánu při výkonu služby policistů, kde by se daly odstranit nedostatky spojené s oznámením přestupku.

Nejdůležitější věc, kterou spatřuji ve zlepšení situace na silnicích, ale i v chování účastníků provozu je v legislativě, jak nám plyne i z řízeného rozhovoru, který tuto práci obohatil i o nastínění případných důsledky jednotlivých řešení. S tímto názorem souhlasím a je velmi komplikované vyřešit takovou věc, aby nedošlo k porušení jiných právních předpisů nebo omezení práv a svobod občanů. Neřešení právní úpravy ohledně

ztotožnění řidiče do budoucna by vedlo ke stupňující se degradaci policie v oblasti odhalování a dokazování protiprávního jednání. Tyto nedostatky v právních normách se projevují ve velké finanční náročnosti spojené s projednáváním protiprávního jednání, ale také síly vynaložené jednotlivými policisty a výsledkem je malá objasňenost přestupků řidičů i jiných účastníků provozu. S touto neúplnou úpravou souvisí i bezpečnost na pozemních komunikacích, kdy osoba, která se dopustila protiprávního jednání, by byla spravedlivě potrestána a nemohla při projednávání zneužívat osoby blízké a unikla by tedy potrestání. Tuto změnu vnímám jako nejpodstatnější pro změnu chování a jednání účastníků silničního provozu, pro zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě, zlepšení postavení a zvýšení autority policistů před veřejností.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. vyd. Praha : Eurounion, 2008. 420 s. ISBN 978-80-7317-069-1.
2. JELÍNEK, J., et. al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2010. 1216 s. ISBN 978-80-87212-22-6.
3. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha : Legas, 2008. 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5.
4. MACEK, P., FILÁK, A. et. al. *Základy teorie policejně bezpečnostní činnosti*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2004. 253 s. ISBN 80-86477-21-5.
5. MACEK, P., HÁJEK, V. *Obecní policie II*. 1. vyd. Praha : PA ČR, 2003. 168 s. ISBN 80-7251-133-5.
6. MEDELSKÁ, V., SLAMKA, J. *Teória bezpečnosti v cestnej premávke*. 1. vyd. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislavě, 1999. 157 s. ISBN 80-8054-099-3.
7. PAVLÍČEK, K. *Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2003. 118 s. ISBN 80-7251-020-7.
8. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2004. 199 s. ISBN 8086477-24-X.
9. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 1995. 118 s. ISBN 80-9019233-2-7.
10. REJMAN, L. *Slovník cizích slov*. 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1971. 414 s. ISBN 14-106-71.
11. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009. 458 s. ISBN 978-80-7400-142-0.

Legislativní dokumenty

1. Česko. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupný z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbira/1997/sb003-97.pdf>.

2. Česko. Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupný z WWW: [□http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1994/sb37-94.pdf](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1994/sb37-94.pdf).
3. Česko. Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3528-3548. Dostupný z WWW: [□http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb073-00.pdf](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb073-00.pdf).
4. Česko. Zákon č. 500/2004 Sb. Správní řád. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 174, s. 9782-2827. Dostupný z WWW: [□http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2004/sb174-04.pdf](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2004/sb174-04.pdf).
5. Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1987, částka 13, s. 399-403. Dostupný z WWW: [□http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbira/1987/sb13-87.pdf](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbira/1987/sb13-87.pdf).
6. Česko. Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1976, částka 21, s. 518-534. Dostupný z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1976/SB21-76.pdf>.
7. Nařízení Evropského parlamentu Rady (ES) č. 561/2006/ES, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Ramet C. H. M. a. s. Kunovice, *Návod k obsluze R308 391CZ*, vydání 1. března roku 2007
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince roku 2009 Sb.
- Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie č. 1 ze dne 11. ledna roku 2010 Sb.
- Interní databáze MV ČR
- Interní databáze PČR

SEZNAM ZKRATEK

KŘP – Krajské ředitelství policie

OSDP – Oddělení služby dopravní policie

OŘD – Oddělení řízení dopravy

PČR – Policie České republiky

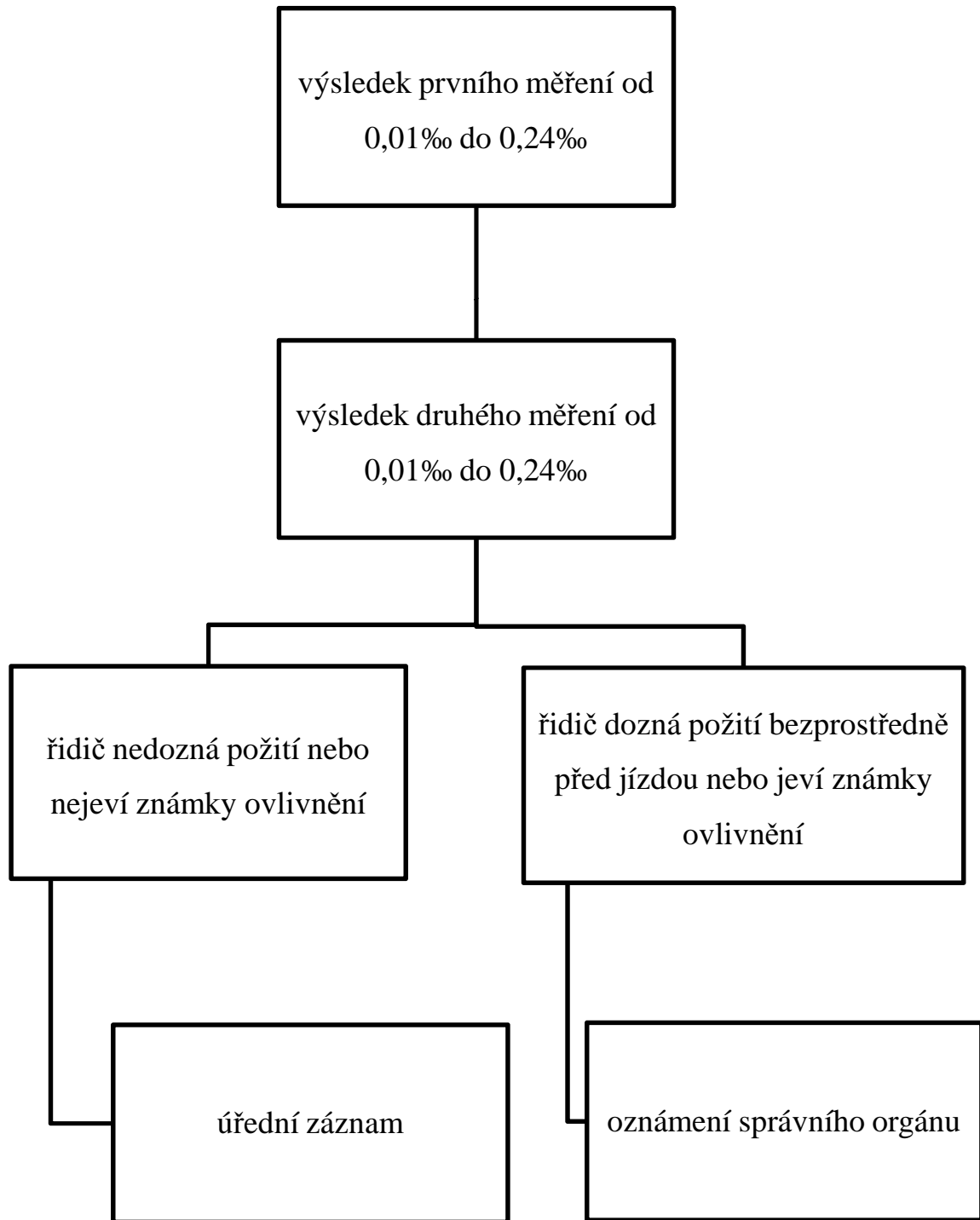
SKPV – Služba kriminální policie a vyšetřování

SEZNAM PŘÍLOH

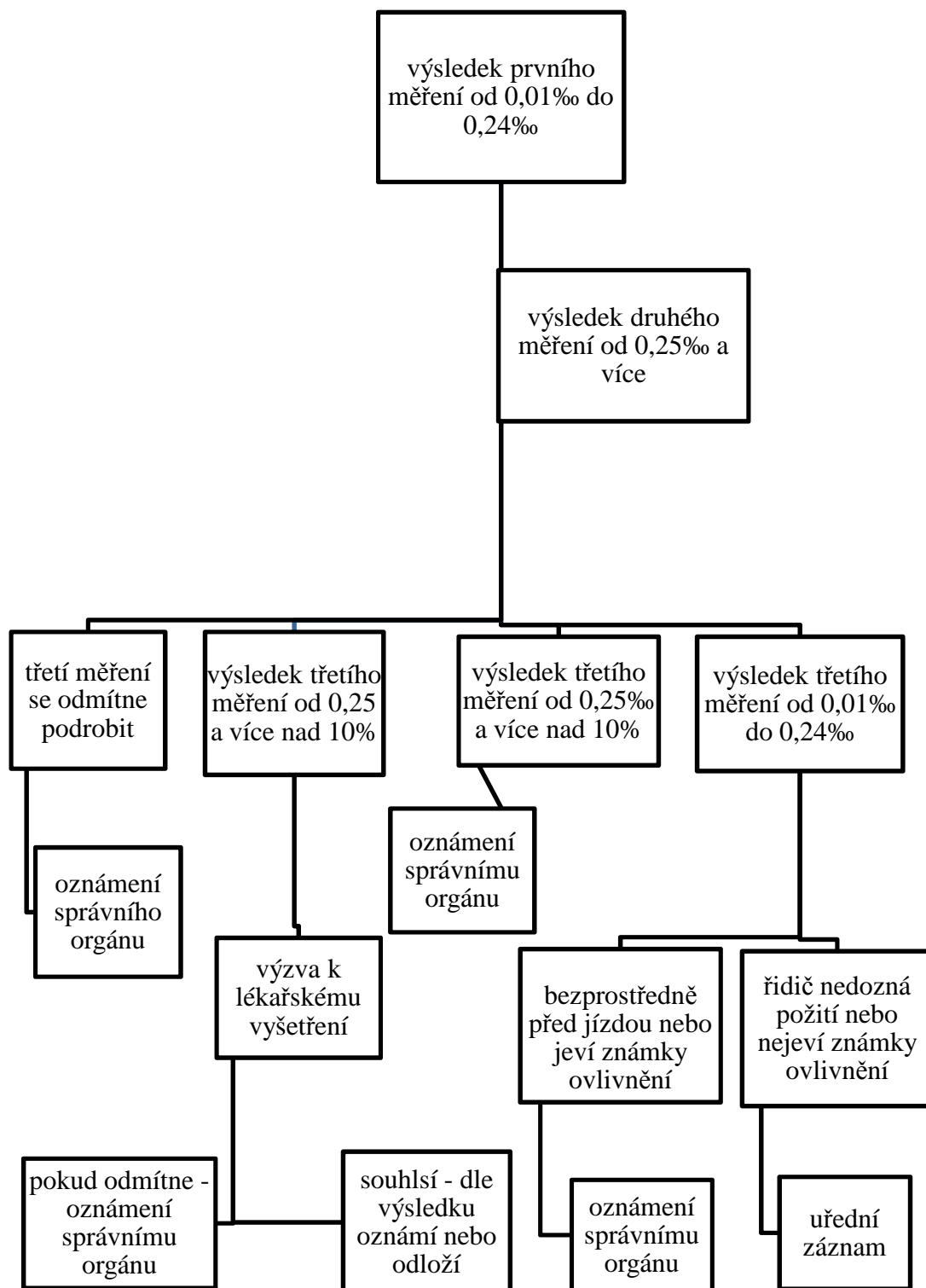
Příloha I - VI Schéma postupu policisty při zjištění řidiče ovlivněného alkoholem...67	
Příloha VII Základní technické údaje měřiče rychlosti AD9.....73	



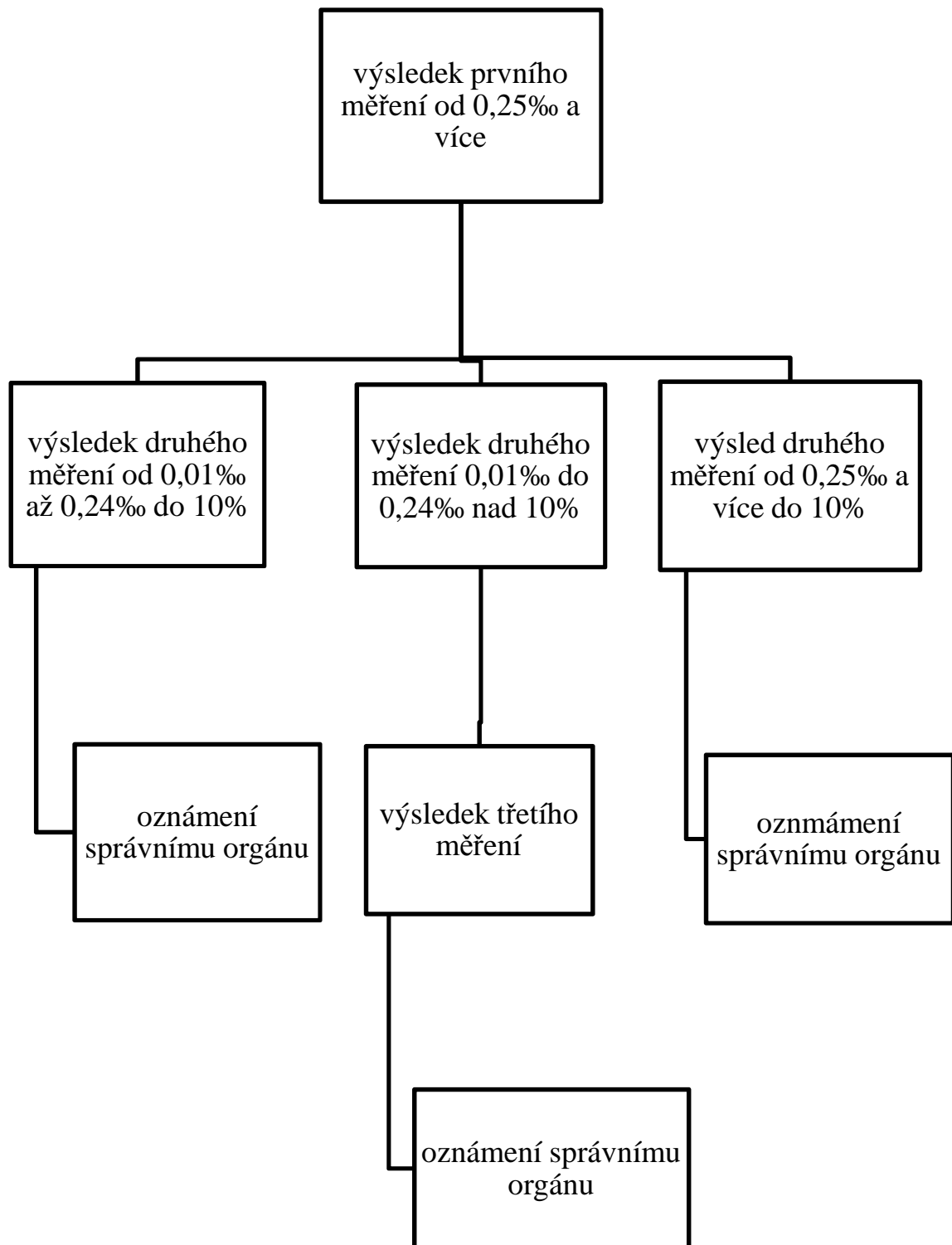
¹ Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.



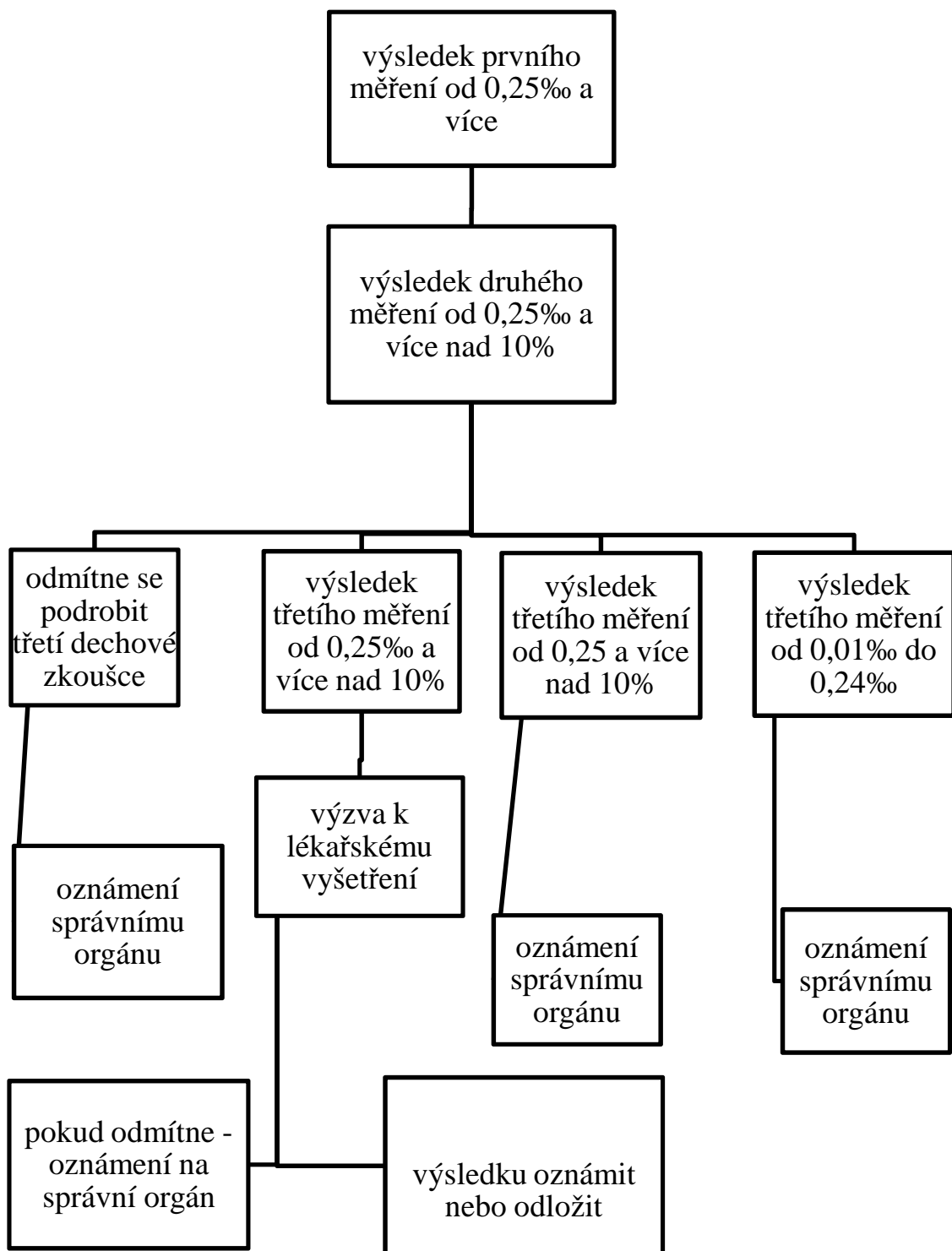
² Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.



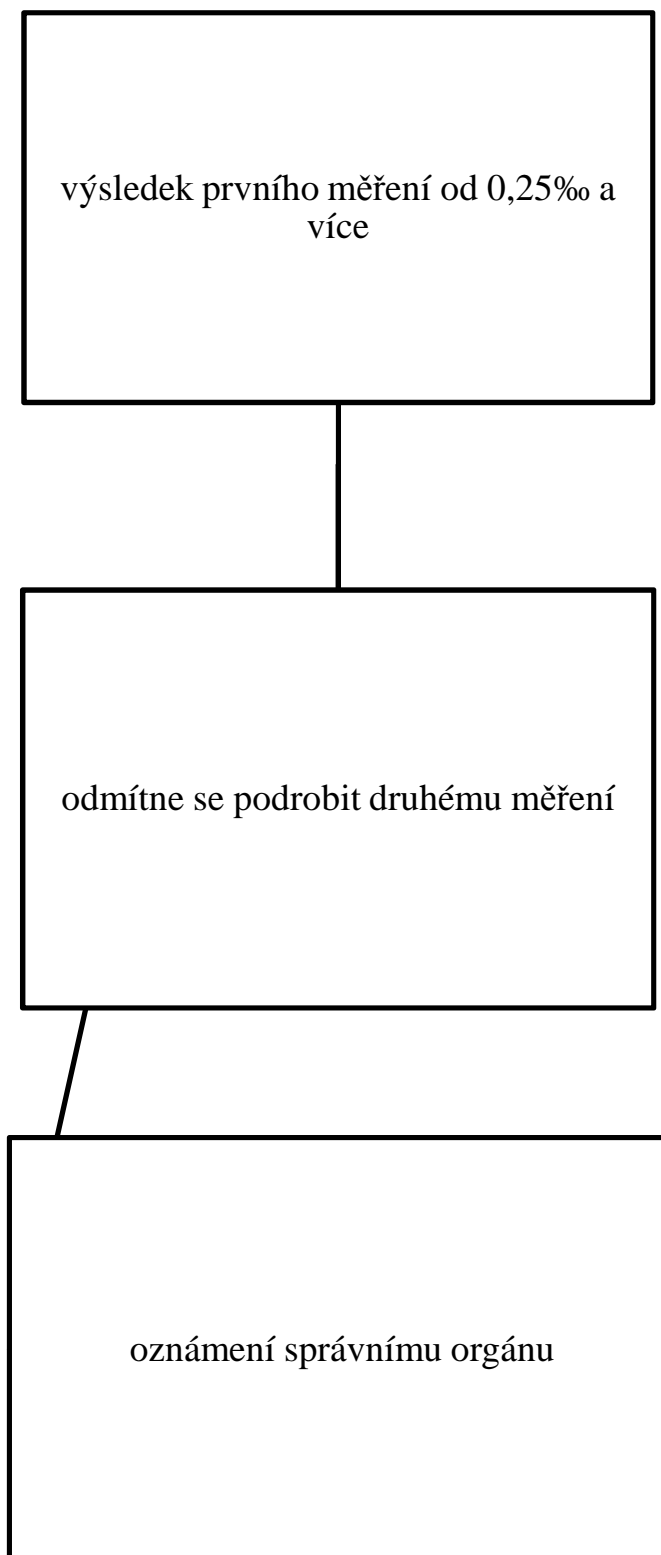
³ Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.



⁴ Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.



⁵ Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.



⁶ Příloha k Závaznému pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 Sb.

Příloha VII⁷

Vysílací kmitočet:	34,3 GHz nebo 34,0 GHz
Vysílací výkon:	typicky 0,5 mW, max. 2 mW
Šířka svazku antény:	5°
Úroveň postranních smyček:	min. -20 dB
Odklon elektrické a mechanické osy:	max. 0,5°
Odklon osy svazku antény od směru jízdy měřených vozidel:	22°
Způsob měření podle typu zástavby:	
1. s radarem příjezd, odjezd, oba směry	z místa i za jízdy
2. bez radaru (pouze za jízdy a jen u typu AD9 C)	měření rychlosti sledovaného vozidla
Maximální vzdálenost měřeného objektu:	podle OIML R91 60 m (3 jízdní pruhy)
Volba dosahu měření (citlivost měřicí části):	60 m, 30 m, 20 m
Rozlišitelnost měřené rychlosti	1 km/h
Rozsah zaručované přesnosti měření:	20 km/h až 250 km/h podle OIML R91
Maximální povolená chyba měření podle PNU 1620.1	
do 100 km/h	± 3 km/h
nad 100 km/h	± 3 %
Způsob startu měření:	ručně, automaticky
Rozlišení dlouhého a krátkého vozidla	ve snímku, doplňková data
Výstup změřeného údaje:	snímek na displeji, soubor na počítačovém paměťovém médiu, hlasový výstup

⁷ Ramet C. H. M. a. s. Kunovice, *Návod k obsluze R308 391CZ*, 1 vyd. 2007.

Odklon optické osy digitální kamery od směru jízdy měřených vozidel:	19°
Rozlišovací schopnost použitých kamer :	1,4 miliony – 4 miliony obraz. bodů
Elektronická uzávěrka	1/60 až 1/10000
Průměrná velikost souboru po bezdrátové kompresi od:	1,2 MB – černobílý obrázek 1,5 MB – barevný obrázek
Kompresní formát	JPG-LS
Ident. údaje o měření zobrazené ve snímku: identifikace měření	naměřená rychlost čas měření datum měření dosah radaru číslo snímku výrobní číslo zařízení limity měřené rychlosti hodnota ZOOM objektivu
Údaje doplněné do hlavičky souboru s obrázkem:	vlastní rychlost stanoviště měření registrační značka poznámka velikost pokuty jméno operátora jméno svědka měření
Napájecí napětí (AD9 C, AD9 T)	11,2 V až 14,4 V
Doba provozu na plně nabitou baterii bez použití blesku:	cca. 8 hod. s kapacitou baterie 50Ah
Doba provozu na plně nabitou baterii s použitím blesku:	cca 150 snímků
Napájecí napětí (AD9 O, AD9 P)	230 V + 10 % ; – 15 %/50Hz

