

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**METODY POLICIE ČR V DOHLEDU NAD
SILNIČNÍM PROVOZEM**

Autor práce: Ondřej Kuliš

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KULIŠ, O. *Metody Policie ČR v dohledu nad silničním provozem : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 65 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, dohled nad silničním provozem, formy dohledu, dopravně bezpečnostní akce

Práce zkoumá problematiku bezpečnosti silničního provozu a metody Policie České republiky v dohledu nad silničním provozem v souvislosti se snahou eliminace bezpečnostních rizik pro jeho účastníky. V úvodní části práce pojednává o historickém vývoji silničního provozu, vzniku pravidel provozu na pozemních komunikacích a vzniku složek policie, které se zabývají dohledem nad jejich dodržováním a zajištěním bezpečnosti. Dále práce popisuje současnou právní úpravu, kterou se provoz na pozemních komunikacích České republiky řídí a seznamuje s technickými prostředky, které v současné době Policie České republiky využívá v rámci dopravně bezpečnostních činností. V dalších částech je přiblížen postup policistů provádějících přímý výkon služby v terénu při silničních kontrolách, rozbor vývoje nehodovosti v Jihočeském kraji a následky nehod spojené s újmami na zdraví účastníků. V poslední části jsou popsány konkrétní případy dopravních přestupků, řešené Policií České republiky, přičemž byly zvoleny případy, se kterými běžný účastník provozu i policista, přijde do styku nejčastěji.

ABSTRACT

KULIŠ, O. *Police Methods in Road Traffic Surveillance : Bachelor thesis.*
České Budějovice : The College of European Regional Studies, 2016. 65 p. Supervisor :
JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: road safety, road traffic supervision, forms of control, traffic safety campaigns.

This thesis deals with issues of road safety and the methods used by the Police of the Czech Republic in road traffic control connected with efforts to eliminate safety risks for its participants.

The first introductory part discusses the historical development of traffic, establishment of rules of the road traffic and the origin of police departments which deal with monitoring and following the rules, and security aspects. The thesis also describes the current legislation which controls the traffic on roads in the Czech Republic and it also introduces technical instruments that are currently used by the Police of the Czech Republic within road safety activities.

Further parts of the thesis aim on the police officers performing the direct service in the field during road checks, the analysis of the development of number of accidents in the South Bohemian Region and the consequences of accidents connected with harm to the health of participants.

The last part of my thesis describes the specific cases of traffic offenses dealt by the Police of the Czech Republic, where the cases which an ordinary participant of a traffic or a police officer comes into a contact with most often, were chosen.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Náhled do historie silničního provozu a dopravní policie	11
2.1 Vývoj silničního provozu	11
2.2 Vznik a vývoj dopravní policie v Českých zemích.....	13
3 Právní úprava a výklad základních pojmů	16
3.1 Současná právní úprava	16
3.1.1 Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	16
3.1.2 Zákon 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	18
3.1.3 Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.....	18
3.1.4 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009	18
3.1.5 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.4/2015.....	19
3.2 Výklad základních pojmů.....	19
3.2.1 Bezpečnost silničního provozu	20
3.2.2 Dopravní konflikt.....	20
3.2.3 Dohled na silniční provoz	20
3.2.4 Způsoby dohledu na silniční provoz	21
3.2.5 Dopravní přestupek	24
3.2.6 Dopravní nehoda	24
3.2.7 Havárie	25
4 Policejní informační systémy.....	26
5 Technické prostředky využívané policisty v dohledu nad silničním provozem a jejich použití.....	32
5.1.1 Technické prostředky ke zjišťování alkoholu:	32
5.1.2 Technické prostředky ke zjišťování přítomnosti návykových látek	37

5.1.3	Technické prostředky k měření rychlosti.....	38
5.1.4	Technické prostředky k vážení vozidel.....	42
5.1.5	Technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla.....	44
5.1.6	Technické prostředky k násilnému zastavení vozidla.....	45
5.1.7	Technické prostředky k pátrání po odcizených vozidlech.....	46
5.1.8	Technické prostředky k dokumentaci dopravních přestupků.....	46
6	Dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích a způsoby dohledu.....	48
6.1	Hlídky Policie ČR konající dohled nad BESIP.....	48
6.2	Zastavování a kontrola vozidla.....	49
6.3	Vývoj nehodovosti v Jihočeském kraji mezi lety 2001-2015.....	50
7	Konkrétní případy činnosti Policie ČR v dohledu nad silničním provozem.....	55
	Závěr.....	59
	Seznam použitých zdrojů.....	61
	Seznam zkratk.....	63
	Seznam tabulek a grafů.....	64
	Přílohy.....	65

Úvod

Policie České republiky je zákonem zřízena jako jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor. Již v úvodních ustanoveních zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky je uvedeno, že policie slouží veřejnosti a jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku, veřejný pořádek a mnohé další. Mimo jiné je jejím úkolem dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, který rovněž souvisí s ochranou osob, majetku a veřejného zájmu a k tomuto úkolu Policii České republiky předurčuje konkrétního zákonné ustanovení, kterým je ustanovení § 124 odst. 9 zákona číslo 361/2000 Sb.

Obecně lze říci, že provoz na pozemních komunikacích se neobejde bez pravidel, která jsou v tomto případě stanovená zákonem a bez dohledu nad dodržováním těchto pravidel. Cílem dohledu nad dodržováním pravidel provozu je snaha předcházet tomu, aby uživatelům pozemních komunikací nevzniklo žádné nebezpečí a aby mohli využívat veřejných pozemních komunikací, aniž by byli ohrožováni neukázněnými účastníky nebo sami sobě nezpůsobili újmu.

Do současné doby automobilový průmysl zaznamenává velký technický pokrok, využívá nových technologií a provoz vozidel se neustále zrychluje. Veškerý takovýto vývoj je třeba neustále sledovat, sbírat nové poznatky z praxe a přizpůsobovat podmínky tak, aby i nadále bylo cestování po pozemních komunikacích bezpečným způsobem přepravy.

Práce čtenáři přiblíží současný vývoj problematiky dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, nové trendy a postupy využívané policií, strukturu a nebezpečnost nejčastěji páchaných dopravních přestupků v souvislosti s příčinami vzniku nehod, aby tak vznikl ucelený obraz o metodách dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, prostředcích a o technickém vybavení, které má Policie České republiky k dispozici. Dále práce podrobně vysvětlí použití jednotlivých postupů a metod v praxi na konkrétních případech.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je komplexní zachycení a shrnutí současných teoretických a praktických poznatků v odvětví dopravních přestupků a metod dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a jejich praktické využití, provedení analýzy dohledu nad silničním provozem v regionu Jižních Čech a vytvoření uceleného obrazu taktiky dohledu nad silničním provozem v rámci pravomoci Policie České republiky.

K dosažení výše uvedeného cíle bakalářské práce budou především využity metody studia, shromažďování a analýza dat, komparativní metoda a metoda analýzy dokumentů a to statistik a zákonů týkajících se provozu na pozemních komunikacích, závazných pokynů policejního prezidenta a jiných metodických pokynů, které upravují činnost hlídek Policie ČR v dohledu nad silničním provozem a odborné literatury zabývající se touto problematikou a jejím historickým vývojem.

První kapitola vysvětluje cíle a metodikou použitou při zpracování této bakalářské práce.

Druhá kapitola je věnována celkově historii silničního provozu, dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, vzniku dopravní policie v Čechách, jejímu historickému vývoji a jejímu nynějšímu členění. V této kapitole je dále popsána činnost jednotlivých složek dopravní policie tak, jak je prováděna v současné době.

Třetí kapitola seznamuje s platnou právní úpravou, kterou se řídí provoz na pozemních komunikacích, popisuje směry, kterými se ubírá vývoj právní úpravy v souvislosti s technickým vývojem dopravních prostředků a dále seznamuje s interními předpisy Policie České republiky, kterými jsou hlídky policie vázány při výkonu dopravní služby. Dále tato kapitola popisuje technické vybavení dopravní policie, současné metody dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Čtvrtá kapitola popisuje informační systémy, které Policie České republiky využívá při své běžné denní činnosti v dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Pátá kapitola popisuje technické prostředky využívané Policií České republiky při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé druhy technických prostředků jsou zde rozděleny do skupin dle jejich určení a je zde popsáno jejich použití.

Šestá kapitola je zaměřena na základní povinnosti hlídky konající dohled nad silničním provozem v terénu, na potřebné vybavení hlídek, určování míst pohybu hlídek a zaměření jejich konkrétní činnosti. Dále kapitola obsahuje grafy vývoje nehodovosti v jihočeském kraji za určité období a srovnání činnosti obvodních oddělení a dopravního inspektorátu v okrese Prachatice z hlediska zjištěných přestupků v dopravě od roku 2011 do roku 2015.

Sedmá kapitola popisuje na příkladech z praxe činnost policistů při řešení nejčastějších dopravních přestupků. Popisuje různé možnosti řešení dopravních přestupků, projednání v blokovém řízení na místě, oznámení či odevzdání přestupku nebo vyřešení domluvou.

V závěru práce budou shrnuty a zhodnoceny zjištěné skutečnosti a navrženy postupy, které by mohly zefektivnit činnost hlídek Policie ČR v dohledu nad silničním provozem a přispět tak ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, což je hlavním cílem snahy dopravní složky Policie ČR.

2 Náhled do historie silničního provozu a dopravní policie

Cílem první části této kapitoly je přiblížit počátky silničního provozu, zachytit vývoj silničního provozu od jeho počátků v souvislosti s rozvojem motorizmu, vývoj motorových vozidel a jejich rozšíření mezi lidmi jako běžný dopravní prostředek. Právě s touto etapou dějin automobilismu, kterou přiblíží druhá část této kapitoly, souvisí zrod a historie dopravní policie, neboť její vznik má na svědomí rozvoj silničního provozu a snaha lidí učinit tento způsob dopravy co nejbezpečnějším bez negativních vlivů na své okolí.

2.1 Vývoj silničního provozu

Největší rozvoj silničního provozu je spojen s 20. stoletím, ve kterém se vynález automobilu rozšířil mezi lidmi nejen jako luxusní záležitost, která byla vnímána veřejností zprvu záporně a pouze jako zábava bohatých lidí, ale také jako běžný dopravní prostředek, který byl využíván stále větším počtem osob.

S vývojem silničního provozu souvisí rovněž provoz železniční, který byl v Československu hlavním způsobem přepravy osob i zboží na přelomu 19. a 20. století. Vzhledem k tomu, že v té době byl vývoj automobilů teprve v začátcích, nemohla rychlost a nákladnost dopravy po silnici konkurovat železnici. Veškerá dálková doprava tedy byla uskutečňována vlaky. Silniční doprava se využívala v místech, kde nebyla železnice například kvůli hornatému terénu a především na krátké vzdálenosti z nádraží přímo do místa určení, zůstávala tedy v pozadí za dopravou železniční. Preference železniční dopravy ze strany státu a nezáměr o rozvoj automobilismu vedl k tomu, že Československo v této oblasti zaostávalo za zeměmi západní Evropy a naopak do dnešní doby se nám na území České republiky dochovala nejhustší železniční síť na světě. V období před první světovou válkou rostlo uplatnění motorových vozidel, přičemž nejvíce se rozvíjela doprava osobní. Do rozvoje automobilizmu poté velmi negativně zasáhla první světová válka, díky které byla většina automobilů v soukromém vlastnictví zabrána pro vojenské účely. Jako další faktor, který negativně ovlivnil rozvoj automobilizmu v průběhu první světové války, bylo zavedení systému, na základě kterého se pohonné hmoty pro vozidla vydávaly pouze na povolení. Vzhledem k tomu, že tato povolení byla udělována ve značně omezeném množství, dá se říci, že toto

opatření se takřka rovnalo povolení k jízdě vozidlem. Tuzemští výrobci civilních automobilů byli nuceni zaměřit svou produkci na vojenskou výrobu, což vedlo k tomu, že prodej, výroba a vývoj nových vozů v době první světové války byl zastaven. Automobilky vyráběly pouze užitkové automobily, které bylo možno využívat k vojenským účelům.¹

Po válce, v průběhu 20. let 20. století došlo k postupné změně záporného vnímání automobilizmu. Společnost začala motorová vozidla vnímat jako běžné dopravní prostředky a začala si uvědomovat, že rozšíření automobilů širšímu spektru obyvatelstva může být přínosem. Cenově však byla motorová vozidla pro značnou část československé populace stále nedostupná. Cena automobilu se pohybovala v předválečném období mezi 10.000 až 15.000 korunami, za které bylo možné si koupit rodinný dům. Českoslovenští výrobci nebyli schopni snížit prodejní cenu vozidel, která byla vysoká především kvůli tomu, že výroba vozidel byla stále ještě kusovou záležitostí. Vysokou cenu si prodávaná nová vozidla zachovala i po první světové válce, protože podpora domácích výrobců automobilů ze strany státu spočívala v tom, že na zahraniční automobily dovážené do tuzemska byla uvalena celní daň, což sice vedlo k tomu, že byl vyšší prodej vozidel místních výrobců, kteří nedokázali výrobní cenou konkurovat zahraničním výrobcům, ale zároveň tím byla udržována stále vysoká cena všech vozidel na trhu, což brzdilo v masívnějším rozvoji automobilové dopravy. Český automobilový průmysl se tak začal specializovat na výrobu menších a levnějších automobilů, které byly zatíženy menší daní a menšími provozními náklady. Pokles ceny automobilů ve 20. letech byl spojen i s technickými inovacemi výroby a zavedením malosériové produkce. Díky poklesu cen tak vozidla byla dostupná širšímu spektru obyvatelstva a mohla se snáze šířit mezi běžnými lidmi. Automobily tak nebyly již výsadou pouze nejmajetnější vrstvy. Ve 30. letech již byla silniční doprava v Československu na takové úrovni, že mohla konkurovat železnici. S příchodem druhé světové války se však opakoval útlum rozvoje automobilizmu stejně tak jako při první světové válce. V poválečném období v závěru 40. let došlo k situaci, kdy společenská poptávka po automobilu stále rostla, ale z nedostatku nových vozidel byly zavedeny pořadníky s dlouhými čekacími lhůtami. Větší prodej motorových vozidel byl v nadcházejících 50. a 60. letech spojen se zavedením velkosériové výroby osobních automobilů a to zejména automobilů s menším obsahem motoru, které byly méně

¹ ŠTEMBERK J., *Automobilista v zajetí reality*, Praha: Nakladatelství Karolinum 2008, ISBN 978-80-2461-461-8, s. 12-13.

nákladné na provoz. Motorová vozidla se tak postupem času rozšířila a stala se běžným dopravním prostředkem tak, jak je vnímáme a užíváme v dnešní době.²

2.2 Vznik a vývoj dopravní policie v Českých zemích

Rozšíření silničních motorových vozidel a hustší doprava s sebou však přinesly různá rizika a hrozby, kterým bylo třeba čelit. Aby bylo možno účinně předcházet škodlivým následkům silniční dopravy, bylo třeba silniční dopravu regulovat a stanovit pravidla, kterými se budou její účastníci řídit. V souvislosti se zaváděním pravidel silničního provozu, bylo nutné vytvořit bezpečnostní složku, která nad dodržováním pravidel bude dohlížet, aby tak bylo vynuceno jejich dodržování a s tím spojená vyšší bezpečnost provozu a omezení jeho negativních vlivů na okolí. V roce 1919, tak na základě rozkazu ústředního policejního inspektorátu č. 69 ze dne 15. 7. 1919, vzniklo první oddělení dopravní stráže. Jelikož poměrně řídký provoz na venkově prozatím nepožadoval zvýšenou pozornost ze strany bezpečnostních složek, toto oddělení bylo zřízeno v hlavním městě Československa v Praze, kde se jevilo jej zřídit jako nejúčelnější, jelikož silniční provoz zde byl již v té době rušný a vzhledem k absenci jeho usměrňování a řízení rovněž chaotický. Toto oddělení, bylo zřízeno prozatím jako jediné.³

Co se týká organizace nového pražského oddělení dopravní stráže, bylo k němu přiděleno 29 příslušníků z různých pražských komisařství. Jednalo se o 3 obvodní inspektory, dalšími byli nadstrážníci, strážníci a zatímní strážníci. Tito příslušníci prošli krátkým kvalifikačním kurzem, který trval 7,5 hodiny. Po jeho absolvování byli plně proškolenými policejními specialisty na dopravu. Z počátku se počítalo s tím, že přeložení příslušníků z jejich základních útvarů k dopravní službě bude trvat pouze půl roku, po kterém budou vystřídáni dalšími kolegy. Tento postup však v nebyl využit. Početní stav dopravní stráže byl do prosince roku 1919 navýšen na 56 členů. Nově příchozími byla posílena služba na křižovatkách a na dalších stanovištích. Od 19.4.1920 byl nově součástí oddělení dopravní stráže i cyklistický oddíl. Jeho členové vykonávali službu ve trojčlenných mobilních hlídkách. Na konci roku 1920 již na oddělení dopravní stráže vykonávalo službu celkem 118 příslušníků. V roce 1927 byla služba

² ŠTEMBERK J., *Automobilista v zajetí reality*, Praha: Nakladatelství Karolinum 2008, ISBN 978-80-2461-461-8, s. 14-18.

³ MACHUTOVÁ M. a kol., *Historie dopravní policie*, Praha: Milpo 2009, ISBN 978-80-87040-14-0, s. 11.

dopravní stráž vybavena motocykly. Jednalo se o 4 motocykly s přívěsným vozíkem a 7 kusů motocyklů bez vozíku. První automobily pro službu dopravní stráž byly zavedeny až v roce 1936.⁴

Později, jako důsledek rozvoje motorizace, byly za účelem odborného dohledu nad dodržováním dopravních předpisů na veřejných silnicích a cestách, dále zřizovány od 1.5.1935 četnické silniční kontrolní stanice. Jejich obvod byl určován silniční sítí. Co se týká organizace četnických silničních kontrolních stanic, tak ty, které byly umístěné v sídle četnického oddělení byly podřízeny veliteli tohoto oddělení. Četnické silniční kontrolní stanice umístěné mimo toto sídlo byly podřízeny příslušným okresním četnickým velitelům. K datu 10.3.1936 existovalo na území Československa 15 četnických silničních kontrolních stanic, v červenci 1937 již 19 a uvažovalo se o zřízení dalších.

V roce 1937 byly četnické silniční kontrolní stanice dislokovány v těchto místech:

- a) v zemi České: Česká Lípa, České Budějovice, Hradec Králové, Jičín, Karlovy Vary, Most, Plzeň, Poděbrady, Praha
- b) v zemi Moravskoslezské: Brno, Jihlava, Moravská Ostrava, Olomouc, Uherské Hradiště
- c) v zemi Slovenské: Banská Bystrica, Bratislava, Košice, Poprad, Trenčín, Žilina
- d) v zemi Podkarpatoruské: Chust, Mukačevo

Činnost četnických silničních kontrolních stanic řídil velitel, který měl stanoveného zástupce a k dispozici 6 až 9 četníků určených k výkonu služby. Úkolem četnické silniční kontrolní stanice bylo hlídkování v příkázaném služebním obvodu, dozor nad dodržováním předpisů, pokud se týkaly policie silniční, jízdy motorovými vozidly a ostatních předpisů, upravujících dopravu na silnicích.

⁴ MACEK, P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva II.*, Praha: Police history 1999, ISBN 80-902670-0-9, s. 37.

Pozornost byla věnována zejména nejfrekventovanějším hlavním silničním spojům. Kromě toho však byla pozornost věnována i ostatním silničním spojům. Zde byla v rámci účelnosti výkonu služby důležitá nečekaná přítomnost hlídek, což umožňovalo odhalování porušení předpisů, ke kterému by za očekávané přítomnosti hlídek nedocházelo. V rámci své činnosti byli členové hlídek povinni poskytnout první pomoc v případě nehod na silnicích a v případech vážných úrazů a byli povinni dopravit zraněné k lékaři nebo lékařskou pomoc přivolat.

Úkoly v oblasti silničního provozu plnily i ostatní četnické stanice, kterým byla stanovena povinnost dohlížet, aby byly dodržovány předpisy vydané k udržování veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti na silnicích a pečovat o to, aby bylo volné spojení na pozemních cestách. Technickou kontrolou zařízení a vybavení motorových vozidel a předepsaných dokladů potřebných k řízení a provozu vozidel, byly pověřeny pouze motorizované četnické útvary. Ostatní stanice tuto činnost vykonávaly pouze při zvláštních akcích. Četníkům bylo doporučováno, aby si při obchůzce poznamenávaly čísla automobilů, které potkají, pro případ, že by po nich bylo nutno pátrat.

Príslušníci četnických silničních kontrolních stanic byli povinni se při hlídkové činnosti zastavit na četnických stanicích, jejichž územním obvodem přijížděli a v služební knize museli o této návštěvě učinit záznam. Tímto opatřením bylo možné kontrolovat pohyb hlídek v terénu.⁵

Dá se říci, že vznikem četnických kontrolních stanic, jako výkonných složek četnického sboru Československa, byl položen základ vzniku specializovanému odvětví policie, věnujícímu se výhradně problematice spojené s dopravou. Přestože v pozdější době prošla organizace bezpečnostních složek velkými změnami, služba dohlížející na bezpečnost a plynulost provozu se zachovala do současné doby v podobě služby dopravní policie, jako specializované složky Policie České republiky. Služba dopravní policie se neustále vyvíjí, její metody v dohledu nad silničním provozem se neustále díky technickému pokroku a modernímu vývoji zdokonalují a přinášejí větší efektivitu při výkonu práce, odhalování přestupků v dopravě a zjišťování a objasňování příčin vzniku dopravních nehod, což bezesporu přispívá ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

⁵ MACEK, P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva II.*, Praha: Police history 1999, ISBN 80-902670-0-9, s. 66-67.

3 Právní úprava a výklad základních pojmů

Právní úprava v oblasti silničního provozu je upravována zákonnými normami a v oblasti dohledu nad silničním provozem pak rovněž i interními akty řízení policie. Těmito interními akty jsou především závazné pokyny policejního prezidenta upravující postupy provádění dohledu nad silničním provozem policií a metodické pokyny a další. Kapitola věnující se právní úpravě přibližuje odborné veřejnosti zákonné normy, které upravují provoz na pozemních komunikacích a základní pojmy, které se v této oblasti využívají.

3.1 Současná právní úprava

Základní pravidla, kterými se obecně řídí silniční provoz a která stanovují podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, schvalování jejich technické způsobilosti a další, v současné době upravují následující právní normy:

- a) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- b) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- c) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Pro policisty v přímém výkonu služby, kteří provádějí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, jsou pak důležité zejména následující interní předpisy Policie České republiky:

- a) Závazný pokyn policejního prezidenta číslo 160 z roku 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- b) Pokyn číslo 4 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 29. září 2015, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

3.1.1 Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Dá se říci, že se jedná o nejdůležitější zákon v oblasti pravidel silničního provozu, kterým se musí řídit všichni jeho účastníci. Zákon o provozu na pozemních komunikacích v úvodních ustanoveních definuje základní pojmy, využívané pro účely

tohoto zákona. Vymezuje základní podmínky účasti provozu na pozemních komunikacích, povinnosti jeho účastníků a určuje, co jeho účastníci nesmí. Další ustanovení hovoří o konkrétních pravidlech provozu na pozemních komunikacích, druhích řídicích oprávnění, potřebných k řízení konkrétních motorových vozidel rozdělených do kategorií, o registru řidičů, o bodovém systému a o rozdělení působnosti v oblasti dopravy ve státní správě. Dále tento zákon upravuje správní delikty a přestupky účastníků silničního provozu a vymezuje sankce, které jsou za porušení zákona ukládány a určuje správní orgány, příslušné k jejich projednávání.

Pro Policii České republiky z tohoto zákona vyplývá, že dohled nad silničním provozem je jedním z jejích úkolů. Věcná příslušnost dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích pro Policii České republiky vyplývá z konkrétního ustanovení § 124 odst. 9 zákona číslo 361/2000 Sb. Toto zákonné ustanovení ukládá policii povinnost dohlížet na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích kontrolou dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílením se na jeho řízení. Dále policii určuje objasňovat dopravní nehody, vést evidenci dopravních nehod, projednávat v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a provádět prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

K provádění výše uvedených činností v dohledu nad silničním provozem Policie České republiky využívá oprávnění, která upravuje ustanovení § 124 odst. 10 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o to, že při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie České republiky ve služebním stejnokroji oprávněni zejména dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích, zastavovat vozidla a mohou zabránit v jízdě řidiči za zákonem stanovených podmínek. Za zákonem stanovených podmínek jsou rovněž oprávněni zadržet řidiči řídicí průkaz, zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem, vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou. Toto zákonné ustanovení dále policisty opravňuje vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla. Při kontrolách dodržování maximální hmotnosti vozidel mohou vyzvat řidiče motorového vozidla ke kontrole maximální přípustné

hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy. Policista je na základě tohoto ustanovení zákona rovněž oprávněn rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního předpisu nebo vybírat kauce podle § 125a z.č. 361/2000 Sb.⁶

3.1.2 Zákon 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, které se týkají registrací vozidel, technických požadavků na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti. Upravuje práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí a kontrolu technického stavu vozidel v provozu.⁷

3.1.3 Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu. Dále stanovuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a upravuje výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.⁸

3.1.4 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009

Tento interní pokyn Policie České republiky, kterým se řídí její příslušníci, upravuje jejich postup při plnění úkolů v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Upravuje postupy při kontrolách dodržování podmínek provozování silniční dopravy, dodržování zákazu požívání

⁶ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000.

⁷ Česko. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001.

⁸ Česko. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997.

alkoholických nápojů a jiných návykových látek a postupy při šetření dopravních nehod i na úseku dopravního inženýrství.⁹

3.1.5 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.4/2015

Tento interní pokyn Policie České republiky podrobně upravuje některé podrobnosti v dohledu nad silničním provozem. Specifikuje způsoby provádění dohledu na silniční provoz, charakterizuje jednotlivé druhy kontrol a usměrňuje činnost hlídek Policie ČR při jejich dopravně bezpečnostních akcích.¹⁰

3.2 Výklad základních pojmů

Tato kapitola se zabývá výběrem, definováním a vysvětlením obsahu frekventovanějších pojmů z oblasti služby dopravní policie a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Základní pojmy a jejich výklad je důležitý jak pro práci policistů při výkonu dohledu nad silničním provozem, tak pro práci služebních funkcionářů, při plánování dopravně bezpečnostních akcí a také pro lepší představu a pochopení práce policie v této oblasti ze strany veřejnosti.

Mezi základní pojmy, které je potřeba objasnit patří:

- a) bezpečnost silničního provozu
- b) dopravní konflikt
- c) dohled na silniční provoz
- d) způsob dohledu na silniční provoz
- e) dopravní přestupek
- f) dopravní nehoda
- g) havárie

⁹ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 Sb., kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

¹⁰ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2015 Sb.

3.2.1 Bezpečnost silničního provozu

Jedná se o potenciální stav optimálně fungujícího systému silniční dopravy, bez konfliktních situací při zaručené plynulosti a organizaci dopravního provozu na pozemních komunikacích. Jde o plynulý, intenzivní dopravní ruch, bez výskytu neúměrně složitých dopravních situací, vytvářejících na jeho účastníky úměrnou zátěž a umožňující optimální snížení výskytu kritických situací a dopravních nehod.¹¹

Bezpečnost silničního provozu představuje jednu z vlastností dopravního systému. Může se jednat o bezpečnost celého systému na národní nebo regionální úrovni, nebo se může jednat o bezpečnost konkrétního úseku silnice, určité kategorie účastníků silničního provozu. Je ovlivňována managementem bezpečnosti silničního provozu od aktivit ministerstva dopravy, BESIP, podoby zákonů, činnosti policie, stavu technických předpisů, kvality dopravní výchovy, kvality silnic a dalších.¹²

Snahou příslušníků dopravní policie a příslušníků pořádkové policie, konajících dopravně bezpečnostní činnost, je právě dosažení snížení konfliktních situací v dopravě a zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu, v rámci jejich kompetence, především prostředky preventivními a v případě porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, která jsou stanovena zákonem, rovněž prostředky represivními.

3.2.2 Dopravní konflikt

Jedná se o pozorovatelnou situaci, při které se k sobě dva nebo více účastníků silničního provozu přiblíží v určitém prostoru a čase natolik, že hrozí riziko kolize, pokud se jejich pohyb nezmění.

3.2.3 Dohled na silniční provoz

Věcnou příslušnost k provádění činnosti dohledu nad silničním provozem Policii České republiky určuje především zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Výčet oprávnění Policie České republiky v dohledu nad silničním provozem upravuje konkrétně ustanovení § 124 odst. 10 zákona číslo 361/2000 Sb., o

¹¹ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*, Praha: Police history 2005, ISBN 80-86477-24-X, s. 16.

¹² Centrum dopravního výzkumu, *Audit bezpečnosti pozemních komunikací, slovník základních pojmů*, [online]. 2015 [cit. 2015-01-12]. Dostupné z: <http://www.audit-bezpecnosti.cz/slovník-zakladnich-pojmu/>

provozu na pozemních komunikacích. Činnost policistů na úseku silničního dohledu dále konkrétněji upravují další právní předpisy a metodická doporučení. Pro policisty směrodatné jsou zejména závazné pokyny policejního prezidenta, které určují způsoby provádění činnosti dohledu nad bezpečností silničního provozu.

Jako ostatní důležité pojmy v této oblasti, je i pojem Dohled na silniční provoz, rozpracován v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, kde se uvádí, že dohled na silniční provoz kromě jiného spočívá i v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, dohledu nad technickým stavem vozidel a jeho kontrolách přímo v silničním provozu, řízení městského provozu a dodržování právních předpisů.

3.2.4 Způsoby dohledu na silniční provoz

Existují různé způsoby dohledu na silniční provoz. Na základě rozboru dopravně bezpečnostní situace, vývoje dopravní nehodovosti, jejich příčin a následků a jiných požadavků ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, stanovují vedoucí organizačních článků Policie ČR, jakým způsobem bude dohled na silniční provoz realizován. Dělení způsobů dohledu na silniční provoz dává vedoucím organizačních článků možnost volby mezi čtyřmi druhy:

A) Základní kontrola

Základní kontrola spočívá v přímém dohledu na silniční provoz. Policisté v rámci této kontroly dohlížejí na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, kontrolují u řidičů doklady předepsané k řízení a provozu vozidel, doklady k nákladu, technický stav vozidel přímo v provozu a dodržování dalších povinností vyplývajících z právních předpisů. Dále se kontroluje dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek. Jelikož se jedná o všeobecnou kontrolu, kromě výše uvedeného je tento způsob dohledu na silniční provoz změřen mimo jeho přímé účastníky i na zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací. Policisté k rámci základní kontroly vyhledávají trestnou činnost, pátrají po osobách, odcizených věcech, vozidlech, zbraních, výbušninách a podobně. Dalším důležitým úkolem policie, který je prováděn při základní kontrole, je

zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel, což může být nápomocno při objasňování trestné činnosti i jiným policejním složkám.¹³

B) Speciální kontrola

Tento druh dohledu na silniční provoz slouží k účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu. Nedílnou součástí speciální kontroly je základní kontrola. Speciální kontrola je plánována a organizována v rámci běžného výkonu služby policistů tak, aby svým zaměřením účinně řešila problematiku pro kterou je určena. Podle právě řešené problematiky se speciální kontroly dělí na další druhy:

Speciální kontrola „a“ – jedná se o kontrolu zaměřenou na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel.

Speciální kontrola „b“ – jedná se o kontrolu dodržování stanovené rychlosti jízdy.

Speciální kontrola „c“ – jedná se o kontrolu dodržování ustanovení pravidel silničního provozu formou skrytého dohledu.

Speciální kontrola „d“ – jedná se o kontrolu technického stavu vozidel v provozu.

Speciální kontrola „e“ – jedná se o kontrolu dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu nebo úseku pozemní komunikace.

Speciální kontrola „f“ – jedná se o kontrolu způsobu jízdy na delší vzdálenost.

Speciální kontrola „g“ – jedná se o kontrolu dodržování jiných opatření souvisejících s provozem na pozemních komunikacích prováděnou policií ve spolupráci s jinými služebními nebo státními orgány.

Speciální kontrola „h“ – jedná se o kontrolu dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy.¹⁴

¹³ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4.12.2009, článek 17

¹⁴ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4.12.2009, článek 18

C) Průběžná dlouhodobá kontrola

Tento typ kontrol je realizován stacionárními měřícími 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 měřící a monitorovací zařízení a systémy, používané při provádění průběžných dlouhodobých kontrol patří zejména stacionární radary pro měření okamžité rychlosti, kamerové systémy pro takzvané poměrové měření úsekové rychlosti, kamerové systémy pro detekci a záznam průjezdu vozidla na červený signál u křižovatek, přechodů, železničních přejezdů a všude tam, kde je signální zařízení instalováno. Dále se využívají kamerové systémy pro automatickou detekci a záznam dalších porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, například zákazu vjezdu, jízdy v protisměru, zákazu zastavení, zákazu předjíždění, neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci na přechodu a mnohá další porušení předpisů.¹⁵

D) Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření

Dopravně bezpečnostní akce jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu při nasazení maximálního počtu sil a prostředků Policie České republiky. Dopravně bezpečnostní akce se organizují na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvarů zřízených v rámci krajského ředitelství policie, územního odboru krajského ředitelství policie nebo na celém území České republiky. Do těchto akcí se zařazuje co nejvyšší počet policistů služby dopravní police a v případě potřeby i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů.

Podle zaměření se organizují dopravně bezpečnostní akce dvou typů. Prvním typem je dopravně bezpečnostní akce „X“. Tento typ akce je zaměřen na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol.

¹⁵ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4.12.2009, článek 19

V druhé, případě se jedná o dopravně bezpečnostní akci typů „Y“. Tento typ se zaměřuje na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy.

Dopravně bezpečnostní opatření je proti dopravně bezpečnostní akci uskutečňováno v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a veřejného pořádku při pořádání konkrétních společenských, kulturních a jiných akcí. Dopravně bezpečnostní akce je organizována plošně a zaměřuje se obecně na bezpečnost silničního provozu. Před zahájením jak dopravně bezpečnostní akce, tak dopravně bezpečnostního opatření, je příslušným vedoucím zpracován plán. Tento plán obsahuje časový harmonogram opatření nebo akce, určuje rozmístění hlídek na stanoviště, určuje činnost, jakou mají hlídky na stanovištích vykonávat, dále obsahuje předpis výstroje a výzbroje hlídek a postup v případě zjištění protiprávního jednání hlídkami.¹⁶

3.2.5 Dopravní přestupek

Obecně je přestupek charakterizován zákonem číslo 200/1990 Sb. o přestupcích v ustanovení § 2 odst. 1, které hovoří o tom, že se jedná o zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a toto jednání současně musí být za přestupek výslovně označeno v přestupkovém nebo jiném zákoně, pokud nejde o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. Dopravní přestupek, je nejčastějším deliktem v silničním provozu, projevující se jako zaviněné jednání, které porušuje obecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

3.2.6 Dopravní nehoda

Definice dopravní nehody dle zákona o provozu na pozemních komunikacích zní, že dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti

¹⁶ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4.12.2009, článek 20

s provozem vozidla v pohybu.¹⁷ Jedná se o událost, která je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná.

Dopravní nehodu tedy charakterizuje její nepředvídanost, její vztah k dopravní cestě a následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný zvlášť závažný následek.

3.2.7 Havárie

Jedná se o dopravní nehodu, při níž je ovlivněn pouze jeden účastník nehody, nedojde tedy ke kolizi s jiným účastníkem silničního provozu. Jakákoliv nehoda se zraněním, jejímž účastníkem je jen jedno silniční vozidlo, například sjetí z vozovky, náraz do pevné překážky a podobné. Spolupůsobícím faktorem vzniku havárie může být například nezvládnutí řízení vozidla. Z pohledu policie je havárie nehoda s účastí jen jednoho vozidla, při které nedošlo ke střetu s jiným účastníkem silničního provozu ani s pevnou překážkou. Pro potřeby analýz nehodovosti je však havárie chápána jako jakákoliv nehoda jediného silničního vozidla, bez ohledu na to, zda vyústila ve střet s pevnou překážkou či ne.

¹⁷ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000.

4 Policejní informační systémy

Složky Policie České republiky využívají při své činnosti v oblasti bezpečnosti dopravy řadu informačních systémů. Informační systémy využívané policií, jsou uživatelům dostupné ze sítě intranet (Hermes), která je jednou z datových sítí zřízených a provozovaných v působnosti Ministerstva vnitra České republiky. Slouží Policii České republiky k zajištění vnitroresortní komunikace a sdílení technických prostředků, programů a dat. Síť intranet mohou využívat pro plnění úkolů podle zvláštních právních předpisů oprávnění příslušníci a zaměstnanci policie a v případech upravených meziresortními dohodami a interními akty řízení též mimoresortní subjekty. Informační systémy policie umožňují velkému počtu uživatelů vkládat nebo naopak získávat informace potřebné pro plnění služebních povinností. Existují i systémy, které mají možnost zpracovávání statistických přehledů. Cílem těchto informačních systémů je, aby na všech úrovních organizačních článků Policie ČR byly včasné, efektivně a koordinovaně plněny úkoly vyplývající z jejich každodenní činnosti. Informace zpracovávané policisty při výkonu dopravní služby a vkládané do informačních systémů, jsou dále využívány i jinými složkami policie ČR, jejichž činnosti se navzájem prolínají. Poznatky získané na základě výkonu dopravně bezpečnostní činnosti a vložené do patřičného informačního systému, mohou být dále využity například službou kriminální policie a vyšetřování, při monitorování pohybu zájmových osob, při pátrání po osobách a věcech a při jiných policejních činnostech.

Při využívání informačních systémů, se pracovníci musí řídit zákonem číslo 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů. Policisté mohou žádat informace pouze v míře nezbytné k provedení služebního úkonu a musí se tak dít způsobem, který umožňuje identifikovat policistu, který informaci žádá, účel, k němuž byla vyžádána a to nejméně po dobu pěti let. Policisté jsou rovněž při práci s informačními systémy vázáni povinností mlčenlivosti.

Mezi úplně základní informační systémy státní správy, které jsou klíčové pro činnost Policie České republiky a jsou denně využívány při dopravně bezpečnostní činnosti, patří:

A) Evidence obyvatel

Správcem systému evidence obyvatel je Ministerstvo vnitra. Veškeré údaje do systému vkládají především úřady obcí s rozšířenou působností. V některých případech vkládá do systému informace i Policie ČR. Jedná se o informace vložené na základě policií vydaného povolení k pobytu cizinci nebo povolení k pobytu azylanta na území České republiky.¹⁸

Systém Evidence obyvatel je využíván policisty prakticky pokaždé, při prokazování totožnosti občanů, se kterými přijdou do styku. V případě kontroly totožnosti účastníků silničního provozu v souvislosti dopravně bezpečnostní činností policie, jsou účastníkem poskytnuté osobní údaje vždy ověřovány v tomto informačním systému policistou provádějícím kontrolu.

B) Registr silničních vozidel

Jedná se o evidenci motorových, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel. Tento informační systém je úzce propojen s informačním systémem Centrální registr obyvatel a tím je automaticky aktualizována vazba osob k vozidlům. Systém Registr silničních vozidel je veden ministerstvem dopravy a spojů a obsahuje údaje, které do něho předávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Do registru vozidel se zapisují především údaje týkající se vlastníků vozidel, registračních značek, výrobců vozidel, výrobních čísel jednotlivých vozidel, čísla osvědčení o registraci vozidel, druhy a kategorie vozidel a další specifické údaje, které umožňují identifikovat konkrétní vozidlo a jeho provozovatele.

C) Registr řidičů

Jedná se o evidenci údajů o řidičích. Správcem tohoto systému je ministerstvo dopravy a spojů. Tento systém zpracovává údaje předávané od obecních úřadů s rozšířenou působností, je úzce propojen s Centrální evidencí obyvatel a tím je automaticky prováděna kontrola a ověření údajů o řidičích. Registr řidičů obsahuje evidenční karty řidičů s osobními údaji o řidiči uvedené v řidičském průkazu, spisy řidičů, evidenci vydaných mezinárodních řidičských průkazů a evidenci spáchaných dopravních přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

¹⁸ Studijní materiál typu A SPŠ MV Hrdlořezy, kapitola Služba dopravní policie

D) Lotus Notes

Aplikace Lotus Notes slouží k evidenci a zároveň ke spisové dokumentaci dopravních nehod. Po zapsání všech údajů o nehodě, vozidlech a účastnících umožňuje generovat dokumenty mající procesní charakter. Dále slouží k evidenci poškozených čelních skel automobilů, evidenci přestupků zpracovávaných skupinami dopravních nehod, evidenci dožádání a oddělené evidenci případů, kdy škoda na vozidlech nepřesáhne výši 20.000,-Kč.

Aplikace slouží všem zpracovatelům dopravních nehod ke zpracování dopravních nehod, jejich přehlednému zobrazení a vytváření dokumentů procesního charakteru. Všem ostatním pracovníkům zařazeným na úseku dopravní policie k snadnému dohledání údajů o nehodách a jejich účastnících. V souvislosti se zpracováním spisové dokumentace dopravních nehod funguje v celé republice jednotný systém přidělování jednacích čísel, pod kterými jsou jednotlivé případy vedeny.

E) ETR

ETR (Evidence trestních řízení) je informační systém provozovaný na základě příslušných policejních interních aktů řízení. Účelem tohoto informačního systému je především dokumentování průběhu trestního, přestupkového a správního řízení na krajské úrovni a postupná elektronizace spisových materiálů. V současné době je ETR členěno dle krajů České republiky do čtrnácti skupin. Tyto skupiny jsou vzájemně propojené a umožňují uživatelům vzájemnou komunikaci mezi jednotlivými krajskými ETR. Systém lze tedy vytěžovat zadáním analytického dotazu například z ETR Jihočeského kraje a lze zjistit informaci, že určitý automobil se účastnil nehody v Jihomoravském kraji a tuto informaci automaticky vygenerovat z ETR Jihomoravského kraje. Tato prostupnost systému je využívána zejména při operativně pátrací činnosti Policie ČR. Systém neustále prochází vývojem a nadále se doplňuje o nové funkční prvky. Jedná se v podstatě o nedůležitější informační systém využívaný prakticky denně při jakékoliv policejní činnosti, který umožňuje mimo dokumentace výše uvedených řízení také dokumentovat a vykazovat činnost policistů.

S informačním systémem ETR pracují prakticky všichni příslušníci Policie ČR na všech úrovních. Systém ETR je propojen s centrálními informačními systémy evidence obyvatel, registr osob, registr obyvatel, centrální registr vozidel a centrální registr řidičů, což vkladateli umožňuje provádět i v rámci systému ETR verifikaci a

ztotožnění vkládaných osobních údajů. Tato prostupnost systému značně urychluje a zjednodušuje práci policistům. Systém dále umožňuje provádět příjem a odesílání datových zpráv. K jednotlivým případům vedeným pod specifickými čísly jednacími je v systému možno generovat formuláře a doplňovat do nich data již uložená v systému. K těmto formulářům je kdykoliv možné se vracet a editovat je. Systém umožňuje identifikaci všech zpracovatelů, kteří ve formuláři kdy pracovali, každý formulář a každá úprava provedená ve spise má historii a lze zpětně zjistit, který registrovaný uživatel a kdy změnu provedl. Prostřednictvím systému ETR mohou vedoucí pracovníci předávat pokyny svým podřízeným, které mohou instruovat, jaké úkony je třeba v jednotlivých případech provádět.

F) PATROS

Prakticky se jedná o informační systém, denně využívaný všemi složkami Policie ČR v přímém výkonu služby. PATROS je celostátně automatizovaný informační systém s centrální databází, provozovaný Policií ČR na základě právního předpisu jako základní nástroj využívaný k plnění úkolů policie při pátrání po osobách. Jedná se o elektronicky vedený systém evidence osob, po kterých bylo na území ČR vyhlášeno pátrání. Jsou zde zpracovávány údaje k osobám hledaným a pohřešovaným, osobám neznámé totožnosti, mrtvolám, částem lidského těla nebo kosterním nálezům neznámé totožnosti.

Každá osoba, která je policií podrobena kontrole, v případě provádění dopravně bezpečnostní činnosti silniční kontrole, je mimo jiné lustrována v informačním systému PATROS. Pakliže je výsledek lustrace pozitivní, je policejním orgánem postupováno dle instrukcí, které jsou vždy k lustrované osobě v tomto systému uvedeny.

G) KONROLA 2

Jedná se o informační systém, který v současné době nově zavádí do uživatelské praxe Policie ČR. Tento systém funguje plošně v rámci celé Policie České republiky. Jedná se o automatizovaný systém s manuální i automatizovanou aktualizací. Databáze ke kontrolovaným objektům je vedena pouze centrálně.

Systém KONTROLA 2 dokumentuje proces kontroly objektu s cílem využití získaných údajů pro plnění úkolů policie při předcházení, vyhledávání, odhalování trestné činnosti a stíhání trestných činů a zajišťování bezpečnosti České republiky,

veřejného pořádku a vnitřní bezpečnosti. Systém KONTROLA 2 poskytuje kontrolujícímu pracovníkovi informace potřebné k provedení procesu kontrola objektu a v jeho průběhu provádí automatizované porovnání dat kontrolovaných objektů s databázemi pátracích informačních systémů.

Systém KONTROLA 2 umožňuje tipovat jednotlivce, eventuálně organizované skupiny pachatelů trestné činnosti, zejména krádeží dopravních prostředků a zjistit pohyb osob na místech, kde dochází ke zvýšenému výskytu trestné činnosti.

H) Dotazy do IS

Aplikace Dotazy do informačních systému je základním prostředkem pro získávání informací z informačních systémů Policie ČR a z informačních systému státní správy. Tento systém je přístupný i policistům v terénu, kteří jej mohou vytěžovat buďto prostřednictvím radiostanic dotazem na operační středisko, které provede lustraci v systému nebo pokud jsou k tomu vybaveni, jak už je v dnešní době pravidlem u všech služebních vozidel Policie ČR určených pro výkon služby, tak dotazem přes vlastní terminál radiostanice s integrovaným vozidlovým počítačem.

Přístup do programu je povolen příslušníkům a zaměstnancům policie a Generální inspekce bezpečnostních sborů, kteří přístup nezbytně potřebují k plnění svých služebních úkolů. Přístup je možný jen přes přidělené uživatelské konto, které je tvořeno uživatelským jménem a heslem. Program umožňuje uživatelům zadávat z pracovní stanice dotazy do informačních systémů ve třech úrovních.

První úroveň je Základní dotaz. V tomto dotazu musí být přesně zadány stanovené identifikační údaje konkrétní osoby nebo věci. Tyto úroveň dotazu umožňuje na základě jediného zadání dotazu získat informace ze zvolených informačních systémů v rámci přidělených oprávnění. Systémy, ve kterých bude dotaz proveden, je nutné označit zatržením. Pro vyhledání osoby je nutné zadat příjmení, jméno a datum narození. Pro vyhledání vozidla je třeba zadat konkrétní registrační značku nebo výrobní číslo vozidla VIN. Tato úroveň dotazu do informačních systémů je využívána při každé silniční kontrole kontrolujícími policisty, kteří mají k dispozici přesné informace od kontrolované osoby a vozidla ať už v podobě dokladů nebo získané po poskytnutí potřebné součinnosti při prokazování totožnosti.

Druhou úrovní zadávání dotazu do informačních systémů je komplexní dotaz. V případě tohoto dotazu lze zadat pouze část identifikačních údajů, které jsou známe, například rozsah data narození, část jména nebo příjmení. Komplexní dotaz se zadává vždy do jednoho konkrétního informačního systému. Po zjištění údajů kontrolované osoby nebo věci z komplexního dotazu, lze dotaz zadat formou základního dotazu do všech informačních systémů.

Třetí úrovní zadávání dotazu je fulltextový dotaz, který umožňuje vyhledávání podle jednotlivých slov, jejich částí a jejich kombinací spojených logickými operátory. Odpověď na dotaz obsahuje všechny záznamy ze zvolených informačních systémů, v nichž se zadané slovo nebo logická kombinace slov vyskytuje.

Při každém dotazu je uživatel povinen uvést účel dotazu, za kterým informace ze systému chce získat. Zpravidla se uvádí číslo jednacích dokumentů, pro jehož zpracování se dotaz provádí, nebo v případě dopravně bezpečnostní činnosti přímo v terénu, kdy se dotaz zadává prostřednictvím počítačů ve služebních vozidlech, se uvádí například dopravně bezpečnostní akce, kontrola osoby nebo kontrola vozidla. Uživatel vždy musí být schopen kdykoliv doložit kontrolnímu orgánu oprávněnost dotazu do programu. V evidenci se informace o každém provedeném dotazu uchovává po dobu pěti let.

5 Technické prostředky využívané policisty v dohledu nad silničním provozem a jejich použití

Jedná se o prostředky, které slouží policistům pro zjišťování a dokumentaci technického stavu vozidel užívaných v provozu na pozemních komunikacích a porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Technické prostředky využívané v dohledu nad silničním provozem lze dělit do osmi skupin a to dle účelu, ke kterému tyto prostředky slouží.

5.1.1 Technické prostředky ke zjišťování alkoholu:

Použitím těchto technických prostředků je zjišťováno, zda řidič vozidla před jízdou nebo v průběhu jízdy nepožil alkohol. Tato skutečnost je zjišťována pomocí analýzy vydechovaného vzduchu. V současné době tyto technické prostředky slouží ve většině případů rovněž k dokumentaci jednání, neboť za splnění všech právních podmínek, je možné výsledek měření použít jako důkaz v dalším řešení přestupku nebo trestného činu. Podmínky toho, aby výstup z analyzátoru dechu mohl být použit jako důkaz, budou popsány níže. V každém případě tak lze učinit pouze při užití elektronických analyzátorů dechu.

V současné době policie využívá dva typy elektronických alkoholtesterů. Dosluhujícím typem, který je postupně obměňován je přístroj Lyon SD-400. Tento typ je nahrazován přístroji Dräger 7410 plus a Dräger 7510. Dalším způsobem detekce alkoholu v dechu je užití soupravy Altest, jedná se o detekční trubičky, které slouží pouze k orientačnímu zjištění, zda řidič alkohol požil či nikoli.

A) Alkoholtestery Dräger

Tyto přístroje slouží k rychlému zjištění koncentrace alkoholu v krvi prostřednictvím dechové zkoušky. Koncentrace alkoholu v dechu se zjišťuje pomocí elektrochemického článku, který analyzuje přesně definovaný vzorek vydechnutého vzduchu. Každý přístroj podle zákona o metrologii a jeho prováděcích předpisů podléhá pravidelné zákonné kalibraci a metrologickému ověření (viz. příloha č. 1), kterému musí být podroben vždy ve lhůtě šesti měsíců. Přístroj nelze použít bez platného

metrologického ověření a ověřovacího listu za účelem postihu protiprávního jednání v souvislosti s požitím alkoholu řidičem před nebo při jízdě vozidlem.

Při použití přístroje v praxi musí policista provádějící dechovou zkoušku zohlednit několik faktorů, které by mohly ovlivnit objektivnost výsledku dechové zkoušky. Jedná se zejména o to, aby v okolním ovzduší nebyly obsaženy žádné páry alkoholu, ředidel nebo silného tabákového kouře, zkouška by neměla být prováděna v těsné blízkosti jiných elektrických přístrojů, měla by se provádět nejdříve 15 minut po posledním požití alkoholu a nejdříve dvě minuty po kouření. Tyto skutečnosti, které mohou ovlivnit výsledek dechové zkoušky, jsou uvedeny v návodu k použití přístroje, všichni policisté jsou s povinností se s návodem seznámit a tyto skutečnosti brát v potaz při provádění zkoušek u řidičů.

Před použitím analyzátoru alkoholu policista přístroj zapne a vyčká, až bude provedena automatická diagnostika, na jejímž konci zazní zvukový signál a rozsvítí se zelená kontrolka, která značí připravenost přístroje k použití. Poté policista poučí kontrolovanou osobu o způsobu provádění výdechu do přístroje a zároveň dotazem ověří, zda osoba před zkouškou nekouřila, nejedla či nepila. Kontrolovaná osoba vydechuje po dobu znění zvukového signálu. Po ukončení zkoušky se během chvíle zobrazí výsledek na displeji přístroje. V případě, že se jedná o pozitivní výsledek dechové zkoušky, může nastat několik možností, kterými lze případ řešit.

Pro případ, že výsledek dechové zkoušky řidiče vykazuje hodnotu do 0,24‰ alkoholu v dechu, další postup ve věci je závislý na výpovědi řidiče. Může nastat situace, kdy řidič uvede, že v nedávné době před jízdou požil alkoholický nápoj. Potom je nutno tuto skutečnost uvést do protokolu o provedení dechové zkoušky a věc oznámit k projednání místně a věcně příslušnému úřadu obce pro podezření z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Druhou možností je situace, kdy řidič uvede, že alkohol nepožil a ačkoli v České republice je v současné době nulová tolerance alkoholu za volantem, celá věc se zaeviduje do systému ETR, jako provedená dechová zkouška s pozitivním výsledkem pouze jako událost pod číslem jednacím, bez podezření na spáchání trestného činu ani přestupku, jelikož hodnota do 0,24‰ alkoholu v dechu, je fyziologická hladina, kterou může teoreticky lidské tělo vyprodukovat, nezávisle na požití alkoholu.

Pro případ, že výsledek dechové zkoušky řidiče vykazuje hodnotu mezi 0,24‰ až 1,0‰, postupuje se tak, že při provedení první pozitivní dechové zkoušky, policista nastaví v systému analyzátoru alkoholu funkci „Odborné měření“. Tato funkce spustí automaticky další měření a po provedení tohoto měření přístroj odpočítává čas pěti minut, po kterém se provede další dechová zkouška. Systém „Odborné měření“ samostatně vyhodnotí a porovná obě dechové zkoušky a pakliže je mezi těmito zkouškami rozdíl v hodnotách menší než 10%, staví se výsledek měření na roveň lékařské prohlídky, kterou tak není nutno provádět, pokud s výsledkem řidič souhlasí a lékařské vyšetření sám nežadá. Věc s takovýmto výsledkem dechové zkoušky lze kvalifikovat jako přestupkové jednání na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Výsledek odborného měření se zaznamená do protokolu o dechové zkoušce a jako příloha bude výtisk z tiskárny analyzátoru alkoholu. Takový protokol s přílohou postačuje jako důkazní materiál pro správní řízení. Celá věc se tedy zadokumentuje a oznámí se věcně a místně příslušnému obecnímu úřadu.

Pro případ, že výsledek dechové zkoušky řidiče vykazuje hodnotu nad 1,0‰, postupuje se obdobně jako u výše uvedeného případu v rovině přestupkového jednání, avšak právní kvalifikace tohoto protiprávního jednání řidiče, bude odlišná. V tomto případě bude věc kvalifikována jako Ohrožení pod vlivem návykové látky a policejní orgán bude postupovat dle trestního řádu.

Mnoho řidičů, kteří jsou si vědomi toho, že před jízdou požili alkoholický nápoj a jsou si rovněž vědomi toho, že jej požili v takové míře, že by jejich jednání spočívající v řízení motorového vozidla po požití alkoholického nápoje, bylo kvalifikováno jako přečin Ohrožení pod vlivem návykové látky, se trestnímu stíhání snaží vyhnout. Často tak činí způsobem, kdy nespolupracují s policisty provádějícími silniční kontrolu a odmítnou provedení dechové zkoušky i možnosti provedení lékařského vyšetření za účelem zjištění míry ovlivnění řidiče alkoholem. Jednání spočívající v odmítnutí těchto úkonů je totiž vždy kvalifikováno jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, který je projednáván v kompetenci místně a věcně příslušného obecního úřadu, vzhledem k místu spáchání přestupku. Ve většině těchto případů sice je ve správním řízení uložena sankce v horní výši, nicméně řidič se takto vyhne trestnímu řízení. Lze konstatovat, že vzhledem k této skutečnosti by bylo vhodné, kdyby odmítnutí provedení dechové zkoušky a nespolupráce s policisty při ověřování, zda řidič před jízdou alkohol požil či ne, bylo zakotveno v trestním zákoníku. Jízda pod vlivem alkoholu je totiž jednou z nejčastějších

příčin dopravních nehod s tragickými následky a není v žádném případě vhodné, aby bylo možno se vyhýbat přísnějším postihům, za toto jednání a navíc možnost nespolupráce řidiče s policejním orgánem, kterou se lze vyhnout trestnímu řízení, snižuje autoritu policistů při provádění kontrole.

Obr. 1: Souprava nejpoužívanějšího přístroje Dräger 7510 s tiskárnou a náustky¹⁹



B) Souprava detekčních trubic Altest

V dnešní době již tato souprava není policií příliš využívána a to díky tomu, že pozitivní výsledek testu sám o sobě není možné použít jako důkazní prostředek pro trestní nebo přestupkové řízení. Tato souprava je schopna pouze orientačně detekovat přítomnost alkoholu v dechu řidiče zbarvením účinné látky obsažené v trubici. Z tohoto důvodu se tato pomůcka využívá spíše jen pro vyloučení požití alkoholu před jízdou. Při pozitivním výsledku je následně třeba provést dechovou zkoušku buďto výše popsaným alkoholtesterem Dräger, nebo provést lékařské vyšetření za účelem zjištění míry ovlivnění řidiče alkoholem.

Detekční zařízení Altest se skládá ze tří částí. Hlavní část je tvořena průhlednou skleněnou trubicí o průměru zhruba jednoho centimetru a o délce deset centimetrů. Tato trubice obsahuje žlutou krystalickou látku, která při styku s alkoholem mění barvu, čímž prokáže nebo vyloučí jeho přítomnost v dechu. Dalšími částmi soupravy jsou hygienický plastický náustek a plastový odměrný sáček, který slouží ke kontrole množství vydechaného vzduchu.

¹⁹ Dräger Safety s r.o., *Testery alkoholu a drog* [online]. 2015 [cit. 2015-02-10]. Dostupný z Internetu: <http://www.draeger.com/sites/cs_cz/Pages/Applications/Draeger-Alcotest-7510.aspx>.

V praxi použití soupravy vypadá tak, že policista nejprve zkontroluje datum expirace soupravy, neporušenost skleněných trubic a zbarvení krystalické aktivní látky, která musí být žlutá. Pokud jsou tyto náležitosti v pořádku, připraví policista soupravu k užití a tak, že ze skleněné detekční trubice ulomí oba konce tak, aby trubicí mohl prostupovat vydechovaný vzduch. Na trubici je šipkou označen směr vydechovaného vzduchu, podle něhož se na trubici ve směru vstupu nasadí hygienický náustek a ve směru výstupu odměrný sáček na vydechovaný vzduch. Takto připravená souprava je předána řidiči, který je poučen o způsobu provedení dechové zkoušky, přičemž je třeba na jedno vydechnutí naplnit odměrný sáček vzduchem. Po takto provedené zkoušce je provedeno vyhodnocení, před kterým je třeba vyčkat přibližně dvě minuty, během kterých proběhne reakce vydechovaného vzduchu s aktivní látkou v trubici. Vyhodnocení probíhá tak, že policista pohledem zhodnotí zbarvení aktivní látky. Pokud nedošlo k žádnému zbarvení a látka je stále žlutá, případně nepatrně ztmavne vlivem vlhkosti vydechovaného vzduchu, jedná se o negativní výsledek. V případě pozitivního výsledku látka zezelená. Dle množství alkoholu v dechu je stupeň zelenosti světlejší nebo tmavší.

Obr. 2: Detekční souprava trubic Altest 1²⁰



²⁰ Altest s r.o., Alkoholtestery pro orientační měření [online]. 2016 [cit. 2016-01-10]. Dostupný z Internetu: <<http://www.altest.cz/altest.html>>

5.1.2 Technické prostředky ke zjišťování přítomnosti návykových látek

Při silniční kontrole v případě, že policista pojme podezření, že řidič užil před jízdou jiné návykové látky, než je alkohol, jehož užití bylo vyloučeno předchozí dechovou zkouškou, je oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu vyšetření ke zjištění přítomnosti návykových látek. Podezření na užití návykové látky lze posoudit z chování osoby, zejména z jistoty jejího postoje nebo chůze, celkové koordinovanosti pohybů, chování a vystupování, agresivitě, zápachu potu, nebo typického zápachu marihuany z vozidla nebo oblečení kontrolované osoby. K provedení orientační kontroly za účelem zjištění přítomnosti návykových látek jsou v současné době hlídky Policie ČR vybavené technickým prostředkem Drugwipe 5.

Drugwipe 5 je jednorázový detekční přístroj. Je rovněž založen na principu reakce návykových látek obsažených ve slinách či potu kontrolované osoby s aktivní látkou v přístroji. Tento přístroj je schopen rozpoznat pět druhů běžně užívaných návykových látek, kterými jsou marihuana, amfetamin, kokain, opiáty a metamfetamin.

Při provedení zkoušky se postupuje tak, že z přístroje se sejme vrchní modrá část, která je oddělitelná. Na spodní straně této části jsou umístěny stěrové čtverečky, kterými se stěrem zajistí vzorek slin z jazyka testované osoby nebo potu z čela testované osoby. Celá modrá část přístroje se zajištěným vzorkem se zacvakne zpět do druhé části přístroje. Celé zařízení přidrží ve svislé poloze, sejmutými vzorky směrem dolů a prstem se promáčkne integrovaná ampulka s vodou, která je na přístroji označena. Voda následně vteče k zajištěným vzorkům a vyplaví je do místa, ve kterém proběhne následně reakce, která určí přítomnost a druh užití návykové látky. Doba reakce je osm minut. Na vrchní části přístroje je testovací okénko, na kterém jsou napsány zkratky označující návykové látky - CA, AM, CO, OP a CL (kontrolní linka). Při pohledu do testovacího okénka přístroje po provedení testu a uplynutí reakční doby, by mělo být patrné zabarvení kontrolní linky s označením CL do červena. Toto značí funkčnost testeru. Dále podle druhu návykové látky přítomné v zajištěném vzorku biologického materiálu, bude zabarvena další linka, pod zkratkou návykové látky. Jedná se o CA v případě přítomnosti marihuany, AM v případě přítomnosti amfetaminu nebo metamfetaminu, CO v případě přítomnosti kokainu a OP v případě přítomnosti opiátů.

Další postup ve věci je takový, že s podezřelým je zahájeno přestupkové řízení. Bezprostředně po provedení orientační zkoušky je řidič vyzván k provedení lékařského

vyšetření, které spočívá v odběru krve a moči, která poslouží ke zjištění koncentrace drogy v těle. V případě, že se řidič podrobí odbornému lékařskému vyšetření, je součástí spisové dokumentace i žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou. Další postup ve věci je obdobný jako v případě požití alkoholu pře jízdu. Věc je oznámena místně a věcně příslušnému obecnímu úřadu k projednání dle místa spáchání.

Obr. 3: Tester Drugwipe 5²¹



5.1.3 Technické prostředky k měření rychlosti

Technické prostředky k měření rychlosti lze rozdělit do několika skupin podle metod, které jsou v rámci měření použity. Dle principu měření můžeme rozlišovat radiolokační měřiče rychlosti (založené na principu Dopplerova jevu), laserové měřiče rychlosti, měřiče pracující na principu srovnávací rychlosti s videozáznamem a soupravy pracující na principu úsekového měření.

Další možností dělení měřičů rychlosti může být na stacionární a mobilní. Jde o to, zda přístroj je schopen měřit rychlost za pohybu či z pevného stanoviště.

²¹ Policie České republiky. *Zpravodajství Policie Jč. kraje* [online]. 2015 [cit. 2015-02-12]. Dostupný z Internetu: < <http://www.policie.cz/clanek/zkouska-testerem-drugwipe-5-pozitivni.aspx>>.

1) Radiolokační měřiče rychlosti:

Jedná se o Policii ČR nejvyužívanější měřiče, které ke své činnosti využívají Dopplerova jevu, tedy pro zjišťování rychlosti využívají detekci fázového posuvu zachycených radiiových vln vyzařovaných v mikrovlnném pásmu a následně odražených od jedoucího vozidla. V současné době Policie ČR využívá radiolokační měřiče rychlosti od českého výrobce Ramet a to typy Ramer AD9 a Ramer AD10.

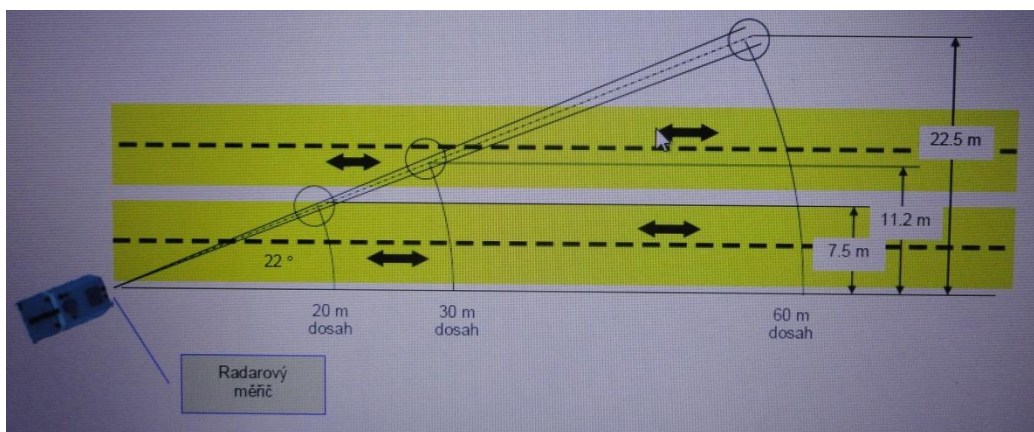
a) Ramer AD9

Jedná se o velmi přesné zařízení, které je Policí ČR využíváno v několika variantách provedení. Jde o zařízení, která je možné dále zařadit do skupiny mobilních měřičů rychlosti a to jsou provedení Ramer AD9 C, které je určeno pro zástavbu do služebních vozidel, dále provedení Ramer AD9 T, což je varianta určená pro stacionární měření na stativu nebo pevné podložce. Dále, sice minimálně, ale využívána je varianta AD9 P, rovněž určená pro stacionární měření, avšak určená pro zástavbu do pevné skříně, což tuto variantu řadí do skupiny stacionárních měřičů rychlosti.

Základní sestava měřiče Ramer AD 9 se skládá z napájecího bloku, propojovacích kabelů, radarové hlavy s radioprůzračným krytem, řídicí počítačové jednotky měřiče, digitální videokamery, zábleskového zařízení a zobrazovací jednotky, což může být tablet nebo upravený notebook.

Měření je nutno provádět na přímém úseku vozovky ve vodorovné rovině. Radar před měřením musí být správně zaměřen a ustaven v terénu. Osa radarového svazku musí být natavena ve sklonu 22° a osa kamerového svazku 19° k podélné ose vozovky. Před zahájením vlastního měření obsluha radaru provede po zapnutí přístroje přihlášení do systému měřiče pod loginem policisty, provede nastavení příslušných parametrů měření, tedy nastavení místa, času, obsluhy měřiče, parametrů kamery, dosahu, směru měření, maximální rychlost a způsob záznamu. Poté je nutno provést kontrolní snímek, po jehož provedení a vyhodnocení správnosti zadaných údajů, může být zahájeno měření.

Obr. 4: Nastavení měřiče Ramer AD 9 vůči vozovce²²



Dosah měřiče Ramer AD 9 je do šedesáti metrů, přičemž měřič je schopen zaznamenat rychlost v rozsahu 20 – 250 km/h na příjezdu i na odjezdu měřeného vozidla. U provedeného měření je třeba počítat s odchylkou měřiče, která ± 3 km/h při naměřené rychlosti do 100 km/h a ± 3 % při naměřené rychlosti nad 100 km/h. Rozsah pracovních teplot přístroje je od -10°C do $+60^{\circ}\text{C}$.

Veškeré údaje naměřené přístrojem jsou ukládány na pevný disk měřiče rychlosti, ze kterého je lze následně exportovat do počítače Policie ČR napojeného na intranetovou síť ministerstva vnitra s dostupným informačním systémem ETR, ve kterém je poté provedena evidence měřičem zadokumentovaného přestupkového jednání řidiče, které spočívá v překročení maximální povolené rychlosti a dále je ve věci postupováno dle přestupkového zákona.

b) Ramer AD 10

Principiálně se jedná o shodný přístroj, jako je výše popisovaný Ramer AD 9. Jeho obsluha je prakticky stejná a nevyžaduje speciální proškolení uživatelů. Co se týká vylepšení, které má tento novější typ proti Rameru AD 9, patří mezi ně například, co se týká hardwaru, že jeho hlavice je skrytá za přední mřížkou chladiče vozidla, zábleskové zařízení, tedy blesk k fotoaparátu je integrován do mlhových světel vozidla a vozidla vybavená tímto měřičem rychlosti jsou již opatřena v interiéru vestavěnými výstražnými světly modré barvy s rozhlasovým zařízením – tzv. VRZ. Díky tomuto nenápadnému vybavení, jsou vozidla jím vybavená, zvláště vhodná k provádění

²² Policie České republiky. Policejní škola ministerstva vnitra v Brně [online]. 2015 [cit. 2015-02-11]. Dostupný z Intranetu PČR: < <http://10.208.52.240/index.php?screen=ec/publikace> >

skrytého dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Co se týká softwaru zařízení Ramer AD 10, je jeho systém vylepšen o možnost komunikace s registrem kanceláře pojistitelů, který umožňuje ověřit platnost pojištění kontrolovaných vozidel, která se ne vždy shoduje s předkládaným dokladem o uzavření zákonného pojištění neboli zelenou kartou. Dále je systém schopen vygenerovat údaje o platnosti technické kontroly vozidla i tom, která stanice technické kontroly v České republice, technickou prohlídku prováděla.

Stejně jako u Rameru AD 9 jsou získaná data z měření přenášena do počítačů na útvarech služby dopravní policie a vkládána do informačního systému ETŘ. Zajímavou informací, kterou mnoho řidičů neví, je to, že záznam z měřiče rychlosti, tedy zadokumentované přestupkové jednání, týkající se překročení rychlostního limitu, nemůže na místě hlídka provádějící dohled smazat, technicky to není proveditelné. Nicméně stále mnoho lidí se domnívá, že když změří rychlost policista policistovi nebo známému, tak jednoduše snímek vymaže a nechá ho jet dále, pravdou je, že každý takto zaznamenaný přestupek nezůstane neprojednaný.

2) Laserové měřiče rychlosti

Laserová zařízení pracují na principu zachycení laserového paprsku odraženého od jedoucího vozidla. Ze zpoždění v rámci vysílání a následného zachycení odraženého laserového paprsku je vypočtena vzdálenost a poté rychlost jedoucího vozidla. Tyto měřiče jsou schopné pracovat na velkou vzdálenost a změřit tak i rychlost jedoucího vozidla vzdáleného více než 1km. Optimální měření se však provádí na 50-200m. Díky úzkému rozptylu laserového paprsku, jsou vhodné pro provádění selektivního měření v rámci provozu na pozemních komunikacích, jelikož při správném zaměření zvládnou změřit rychlost vozidla jedoucího na dvoupruhové silnici v řadě ostatních vozidel.

Policie ČR využívá zařízení typů LTI 20-20 UltraLite Micro Digi-Cam, ProLASER III od výrobce LAVET či TruCAM od výrobce ATS-Telcom.

3) Měřiče pracující na principu srovnání rychlosti s videozáznamem

Tyto měřiče pracují na principu porovnání rychlosti policejního vozidla s metrologicky ověřeným rychloměrem s měřeným vozidlem. Rychlosti obou vozidel jsou srovnány a následně zaznamenány prostřednictvím videozáznamu a přenosu údajů o okamžité rychlosti z metrologicky ověřeného rychloměru do videozáznamu

zpracovaného zařízení. Toto zařízení slouží dále i k dokumentaci jiných protiprávních jednání v dopravě, například nepovoleného předjíždění, telefonování při řízení, nerespektování dopravního značení a signalizace a to vše kamerovým záznamem.

Z výše popisovaného způsobu měření rychlosti přístroji plyne, že měření rychlosti je možné provádět pouze při jízdě služebního vozidla pronásledující vozidlo jehož rychlost je měřena.

Policie ČR využívá zařízení typu PolCam a Gesig Travimo. Obdobnou funkcí měření však disponují i Ramer AD9 a AD10.

5.1.4 Technické prostředky k vážení vozidel

Technické prostředky k vážení vozidel slouží ke zjišťování dodržování maximální hmotnosti vozidel v souvislosti s přepravou nákladů. Přetížená vozidla nadměrně namáhají vozovku a jejich přeložení značně mění jízdní vlastnosti vozů a může způsobit bezprostřední ohrožení provozu. Příkladem může být situace, kdy přetížený nákladní vůz pojedí z kopce a díky kinetické energii nákladu, který přesahuje povolenou nosnost vozu, jsou nadměrně namáhány brzdy vozu, které jsou dimenzované pouze na předepsanou hmotnost, samozřejmě s nějakou rezervou. Brzdy se vlivem brzdění při jízdě z kopce přehřívají a tím může dojít až k varu brzdové kapaliny, tím zavzdušnění hydraulického brzdového systému a vyřazení brzdové soustavy z provozu.

K vážení vozidel jsou používány systémy, které lze rozdělit do dvou skupin.

1) Vysokorychlostní váhy

Tato zařízení jsou na pevně zabudována do tělesa pozemní komunikace, takže často řidiči ani neví, že kontrolní vážení proběhlo. Výhodou tohoto způsobu vážení je, že kontrolovaná vozidla nemusí být odkláněna z původní trasy, vážení probíhá za provozu a okamžitě. Tyto typy vah jsou využívány jako selekční prostředky sloužící pro výběr vozidel z dopravního proudu.

Obr. 5: Vysokorychlostní váha integrovaná do vozovky²³



2) Nízkorychlostní kontrolní váhy

Jedná se o kontrolu dodržování nejvyšších povolených hmotností za pomoci mobilního vážicího zařízení. Kontrolním vážením je prováděna jednak kontrola dodržení největší povolené hmotnosti vozidla. Dále je kontrolováno zatížení jednotlivých náprav vozidla a další hmotnostní poměry vozidla nebo celých souprav.

Policie ČR disponuje mobilními zařízeními typu **Haenni** and Cie AG CH-3033, Jegendsdorf. Těmito zařízeními však nejsou vybaveny všechny služební vozy policie. Většina okresních ředitelství policie takovýmito zařízeními není vybavena, a proto vážení probíhá za spolupráce s jinými složkami, zejména s Celní správou a dále s Centrem služeb pro silniční dopravu.

²³ Tenzováhy, spol. s r.o., Vysokorychlostní váhy [online]. 2016 [cit. 2016-01-19]. Dostupný z Internetu: < <http://www.edb.cz/firma-121586-tenzovahy-olomouc> >

Obr. 6: Použití nízkorychlostní váhy²⁴



5.1.5 Technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla

Jedná se o zařízení mezi lidmi známé jako tzv. „botička“. Používá se na vozidla, která se nacházejí v místech do kterých je vjezd zakázán, kde je zákaz zastavení nebo stání, která stojí na chodníku nebo tam, kde vozidla neoprávněně zabírají veřejné prostranství.

Tyto prostředky nelze použít na vozidla tvořící překážku v provozu na pozemních komunikacích. U takovýchto musí být přistoupeno k odtahu. Dále nesmí být umístěna na vozidla viditelně označená jako vozidla ozbrojených sil a bezpečnostních sborů, vozidla požární ochrany, vozidla určená k poskytování zdravotnických služeb, vozidla invalidů nebo vozidla osob požívajících výsad a imunit podle zákona, která jsou takto označena.

„Botička“ se zpravidla nasazuje na levé přední kolo vozidla a na vozidlo je policistou umístěno upozornění. Před umístěním „botičky“ je provedena fotodokumentace vozidla zachycující jeho stav a jeho neoprávněné stání. Následně je vozidlo fotograficky zadokumentováno s upevněnou „botičkou“ a upozorněním od policie.

²⁴ Hospodářské noviny, Kontroly přetížených kamionů [online]. 2016 [cit. 2016-02-09]. Dostupný z Internetu: < <http://ihned.cz/c1-61866400-praha-zvysuje-kontroly-pretizenych-kamionu> >

Obr. 7: Prostředek k zabránění odjezdu vozidla „Botička“²⁵



5.1.6 Technické prostředky k násilnému zastavení vozidla

Technickým prostředkem k násilnému zastavení vozidla je zastavovací pás. Jedná se o rozkládací kovovou konstrukci, na níž jsou umístěné duté hroty. Toto zařízení je přenosné a umísťuje se vždy do místa předpokládaného průjezdu vozidla jež je třeba zastavit. Takové vozidlo si po najetí na pás prorazí pneumatiky a tím se znemožní jeho další jízda nebo přinejmenším se značně zhorší jízdní vlastnosti a ovladatelnost vozidla.

Policisté jsou oprávněni těchto prostředků užití proti řidičům vozidel, kteří přes výzvu k zastavení vozidlo nezastaví, nebo k zabránění odjezdu vozidla, u něhož lze předpokládat, že jej užije osoba, která má být omezena na osobní svobodě jako prostředek k útěku. Podle §52 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii ČR, je tento technický prostředek donucovacím prostředkem a tudíž se jeho použití tímto zákonem řídí.

²⁵ Autoweb, Právní poradna [online]. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupný z Internetu: <
<http://www.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/boticka-na-aute-exekuce-leasingy/18408/>>

Obr. 8: Zastavovací pás v pohotovostní poloze²⁶



5.1.7 Technické prostředky k pátrání po odcizených vozidlech

Policie ČR používá systém LOOK, jedná se o aplikaci pro počítače, jejíž funkce je založena na zpracování obrazového materiálu, konkrétně na zjištění registrační značky vozidla z kamerového snímku a její následné porovnání v informačních systémech dostupných Policii ČR a určených pro pátrání po vozidlech se kterými je schopno zařízení spolupracovat. Při zjištění shody registrační značky s pátráním systém oznámí tuto skutečnost obsluze. Dále je možné tímto zařízením sledovat platnost technických kontrol vozidel a platnost pojištění. Systém samostatně vytváří databázi kontrolovaných vozidel a je schopen ji vkládat do informačního systému IS KONTROLA 2 včetně zaznamenání místa a času kontroly, což může sloužit ostatním složkám Policie ČR k provádění operativně pátrací činnosti.

5.1.8 Technické prostředky k dokumentaci dopravních přestupků

Jedná se o čtyři druhy záznamových zařízení, z nichž každý druh se specializuje na záznam konkrétního typu přestupkového jednání.

²⁶ Primesafety 112, Prostředky k násilnému zastavování vozidel [online]. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupný z Internetu: < <http://www.prime-safety.com/zastavovaci-pas.html>>

1) Unicam Redlight

Jde o kameru zaznamenávající jízdu vozidel na červenou. Kamera je schopna detekovat fáze signalizačního zařízení křižovatky a společně s tím potom zaznamenat vozidla projíždějící na červený signál stůj. Vozidlo pak vyfotografuje i s registrační značkou a záznam poté odesílá ke zpracování.

2) Unicam Velocity

Toto zařízení měří rychlost v daném úseku a to na základě zaznamenání registrační značky vozidla na počátku a na konci úseku. Potom dle délky úseku a časovému rozmezí mezi zaznamenáním značky na počátku a na konci, vypočte průměrnou rychlost. Výhodou tohoto zařízení je, že je schopno změřit průměrnou rychlost na libovolně dlouhém úseku.

3) Unicam Speed

Toto zařízení měří okamžitou rychlost projíždějících vozidel pomocí čidel zabudovaných ve vozovce. Tento systém je schopen rovněž zaznamenávat hustotu provozu sčítáním projíždějících vozidel.

4) Unicam ADR

Zařízení Unicam ADR detekuje a čte tabulky ADR automobilů přepravujících nebezpečný náklad.

6 Dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích a způsoby dohledu

Tato kapitola se zabývá činností policistů v přímém výkonu služby, konkrétně tedy těch policistů, kteří vykonávají svou činnost přímo v terénu a provádějí dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Policii České republiky opravňuje k provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu především Zákon o Policii ČR č. 273/2008 Sb. a Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. Dohled nad bezpečností silničního provozu spočívá v řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu, kontrole dodržování pravidel silničního provozu, dohledu na technický stav vozidel v silničním provozu a v řízení městského provozu.

6.1 Hlídky Policie ČR konající dohled nad BESIP

Hlídky Policie ČR jsou k dohledu nad silničním provozem vysílány vedoucími organizačních článků, kteří společně s dalšími vedoucími pracovníky provádějí rozbor dopravně bezpečnostní situace na daném území zejména vývoj dopravní nehodovosti, jejich příčiny a následky a jiných požadavků ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích. Tohoto vedoucí pracovníci následně využívají při plánování tras a míst provádění dohledu a při tvorbě instrukcí hlídek.

Členové hlídky Policie ČR určené k dohledu nad silničním provozem musí být k výkonu služby náležitě vybaveni. Každý člen hlídky musí být řádně ustrojen ve služebním stejnokroji s viditelně umístěným identifikačním číslem policisty. Musí mít u sebe služební průkaz, zbraň s předepsaným počtem nábojů, slzotvorný prostředek, služební pouta, obušek nebo jiný úderný prostředek. Dále musí mít zastavovací terč, reflexní vestu nebo jiné výstrojní součástky s reflexními prvky, pokutové bloky, pro výkon služby za snížené viditelnosti musí být vybaven svítilnou s červeným světlem.

Velitel hlídky musí mít u sebe hlídkový list (viz, příloha č.2), který určuje hlídce trasu pohybu a stanoviště, kontrolní body a popis činnosti, kterou má hlídka vykonávat, dále musí mít při sobě tzv. „pátranku“ jedná se o tiskopis obsahující nacionále osob, s trvalým pobytem v územním obvodu hlídky a po nichž je vyhlášeno

pátrání. Velitel hlídky rovněž odpovídá za vybavenost technickými prostředky určenými pro výkon dohledu nad silničním provozem, které byly pro tyto účely hlídce přiděleny.

Povinností velitele hlídky při nástupu do služby v obvodu je oznámit na integrované operační středisko krajského ředitelství nástup hlídky do služby, přičemž sdělí kolikačlenná hlídka službu nastupuje, zda je motorizovaná či pěší a volací znak radiostanice hlídky. Velitel hlídky přiděluje členům hlídky úkoly tak, aby byly splněny povinnosti, které hlídce plynou z instruktáže zaznamenané v hlídkovém listu. Velitel hlídky usměrňuje činnost a zajišťuje úplné vedení dokumentace předepsané pro používání technických prostředků při výkonu služba a odpovídá za jejich stav a dbá na dodržování právních předpisů při používání služebních vozidel, provádění služebních úkonů a zákroků. Velitel hlídky je po ukončení služby odpovědný za vykázání provedené činnosti zaznamenáním výsledků do hlídkového listu v elektronické podobě.

6.2 Zastavování a kontrola vozidla

Zastavování vozidla policista provádí za zákonem stanovených podmínek. K zastavení vozidla je oprávněn v případě, že řidič vozidla je podezřelý ze spáchání trestného činu nebo přestupku, v případě zjevné technické závady vozidla nebo soupravy, pro účel kontroly technického stavu nebo maximální hmotnosti vozidla nebo pro kontrolu úplnosti dokumentace k vozidlu či nákladu vybavení vozidla pro provoz na pozemních komunikacích a pro kontrolu způsobilosti řidiče k řízení motorových vozidel.

Při zastavování vozidla policista vkročí do jízdního pruhu a stojí čelem k zastavovanému vozidlu, přičemž pohledem musí kontrolovat situaci za sebou, zda například za jeho zády zrovna nepředjíždí nějaké vozidlo jiné a není v té době v jízdním pruhu, do kterého vkročuje. Policista dává znamení k zastavení zastavovacím terčem nebo vztyčenou paží, dlaní proti zastavovanému vozidlu. Za snížené viditelnosti dává znamení k zastavení máváním světlem červené barvy v půlkruhu nad hlavou. Druhou rukou vždy ukazuje místo, kde má řidič vozidla zastavit. Je třeba sledovat počínání řidiče zastavovaného vozidla a dbát především na vlastní bezpečnost a možnost, že řidič začne na policistu vozidlem najíždět. Zastavování vozidel ze služebního vozidla se provádí pomocí zvláštního výstražného zařízení se světlem modré barvy doplněným červeným nápisem STOP POLICIE. Místo k zastavení vozidla se volí s ohledem na

bezpečnost při provádění následné kontroly vozidla, tudíž nejlépe v přehledném úseku komunikace, na autobusové zastávce nebo svedením vozidla na místo ležící mimo pozemní komunikaci.

Samotná kontrola vozidla je prováděna tak, že s ohledem na vlastní bezpečnost policista přistupuje ke kontrolovanému vozidlu ze zadní strany a sleduje činnost posádky a okolní provoz. Po přistoupení k vozidlu k místu řidiče se postaví tak, aby v případě prudkého otevření dveří nebyl jimi zasažen, to znamená, že policista stojí někde mezi zadními a předními dveřmi vozidla. Toto postavení navíc řidiči znemožňuje sledovat činnost policisty a zároveň policistovi umožňuje dobrý výhled do vozidla. Po otevření okénka nebo dveří, policista řidiče pozdraví vojenským způsobem současně s občanským pozdravem. Vyzve řidiče, aby zastavil chod motoru, při snížené viditelnosti, aby rozsvítil osvětlení v interiéru vozidla, opět kvůli přehlednosti situace a bezpečnosti policisty a vyzve řidiče k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu vozidla. Z taktických důvodů si policista ponechá doklady po celou dobu kontroly u sebe.

Prováděnou kontrolou je zjišťováno, zda řidič má u sebe všechny potřebné doklady, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, kontroluje se technický stav vozidla, zda ve vozidle nejsou přepravovány osoby nebo věci, po nichž je vyhlášeno pátrání, zda řidič nemá uložen zákaz řízení nebo pobytu v místě kontroly. V rámci kontroly policista provádí lustraci řidiče a přepravovaných osob v informačních systémech dostupných Policii ČR a to dotazem do systému IS KONTROLA 2. Po provedení kontroly policista rovněž její výsledek do IS KONTROLA 2 zaznamená přes mobilní lustrační zařízení instalované ve služebních vozidlech nebo v případě pěší hlídky, výsledek kontroly do systému zaeviduje po návratu na útvar.

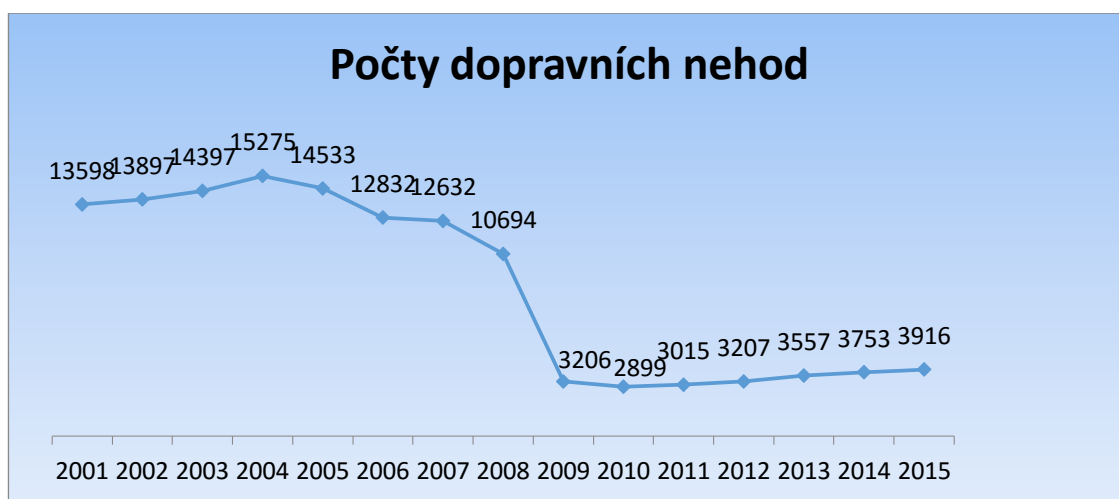
Po provedení kontroly a za předpokladu, že policista nezjistí žádné nedostatky, odůvodňovaly zákaz další jízdy, řidiči vrátí doklady, opět rozloučí se vojenským způsobem společně s užitím občanského pozdravu a řidiči sdělí, že smí pokračovat v jízdě.

6.3 Vývoj nehodovosti v Jihočeském kraji mezi lety 2001-2015

Následující kapitola je zaměřená na předložení statistických údajů dopravních nehod a jejich následků se zaměřením na újmy na zdraví v regionu Jižní Čechy. Data

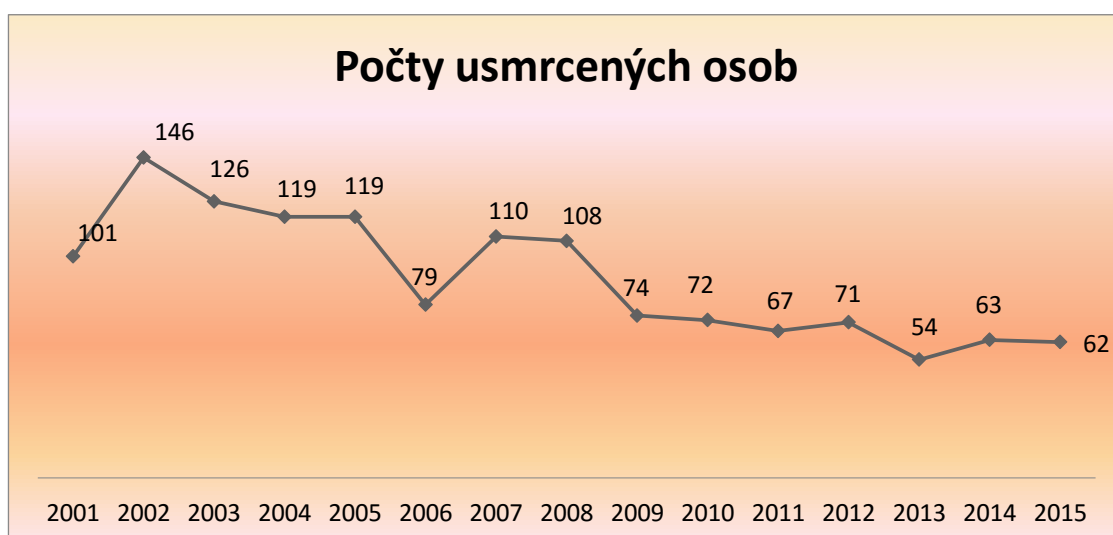
byla poskytnuta ze statistických evidencí Odboru Služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje v Českých Budějovicích. Poskytnuté údaje budou dále analyzovány a prezentovány formou grafů a tabulek.

Graf 1: Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Jihočeském kraji²⁷



Jak je z grafu patrné, velmi výrazný je pokles dopravních nehod mezi lety 2008 a 2009. Tento pokles je však způsoben tím, že od 1.1.2009 odpadá účastníkům dopravních nehod za určitých podmínek, tuto událost oznamovat policii. Graf zahrnuje pouze nehody evidované Policií ČR.

Graf 2: Celkový počet usmrcených osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015²⁸



²⁷ Vlastní sestava

²⁸ Vlastní sestava

V roce 2015 bylo na jihočeských silnicích usmrceno 62 osob. V sledovaném období je tato bilance druhou nejnižší po roce 2013. Naopak v roce 2002 bylo usmrceno 146 osob. Lze spekulovat o tom, zda mělo zavedení bodového systému do pravidel silničního provozu v roce 2006, vliv na propad počtu usmrcených osob. Je možná spojitost s tím, že řidiči více dbají na dodržování pravidel. Od roku 2009 se celkový počet usmrcených osob pohybuje v průměru kolem 65-ti za rok. Postupný pokles úmrtí při dopravních nehodách má bezpochyby spojitost s technickým vývojem automobilů a jejich bezpečnosti a postupnou obměnou vozového parku na českých silnicích.

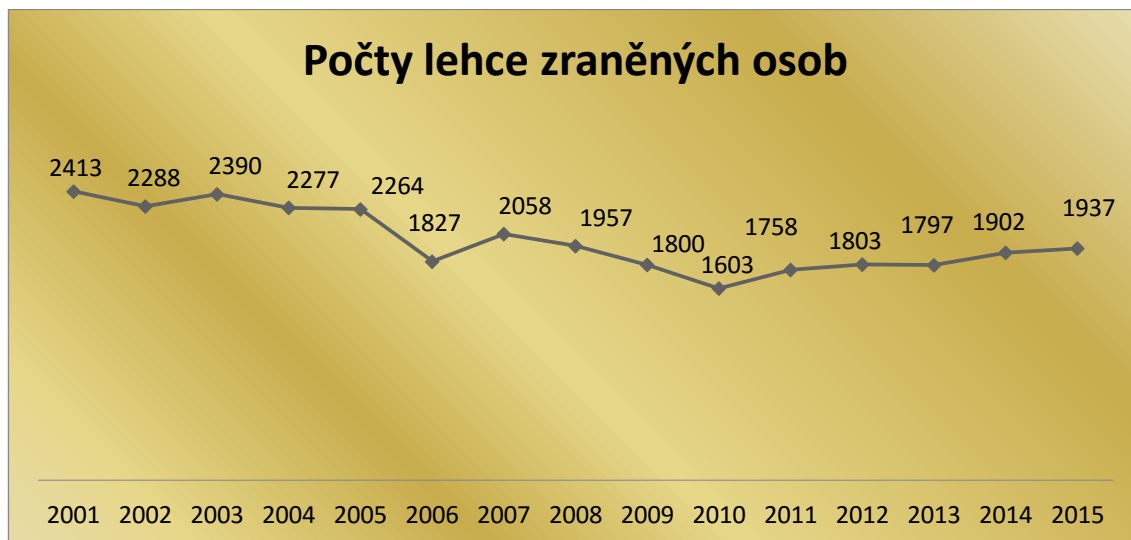
Graf 3: Celkový počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015²⁹



Počet těžce zraněných osob se vyvíjí obdobně jako počet usmrcených osob.

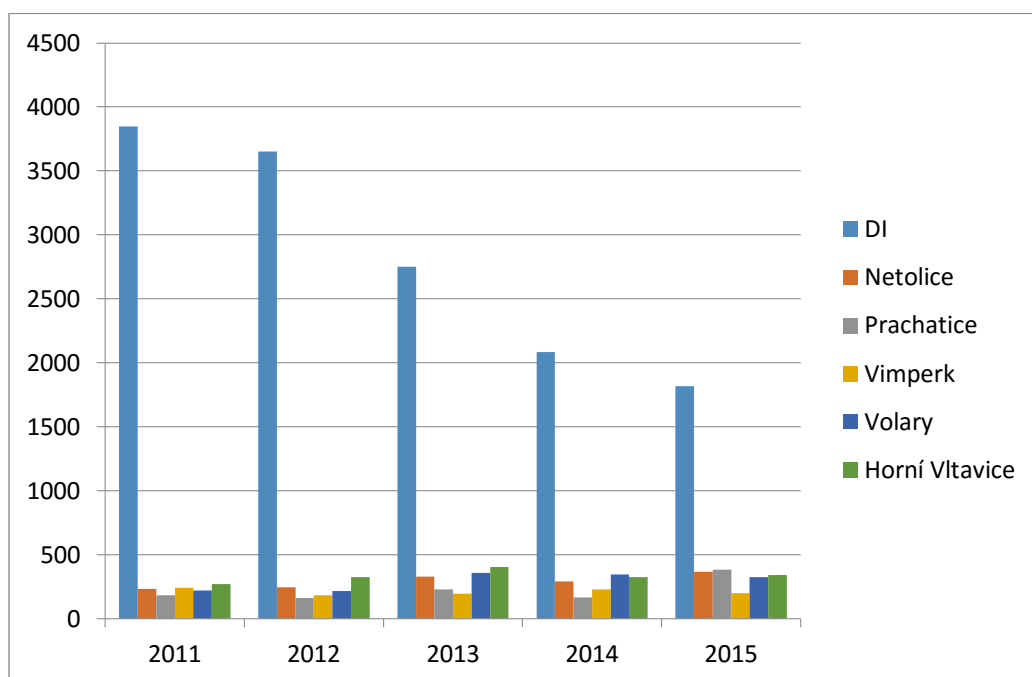
²⁹ Vlastní sestava

Graf 4: Celkový počet lehce zraněných osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015³⁰



Počet lehce zraněných osob, dá se říci se ve sledovaném období, pohybuje přibližně ve stejných hodnotách pouze s mírnými odchylkami mezi jednotlivými lety.

Graf č. 5: Vývoj počtu zjištěných přestupků v dopravě v okrese Prachatice v letech 2011 – 2015³¹



³⁰ Vlastní sestava

³¹ Vlastní sestava

Z grafu je patrný největší podíl zjištěných přestupků dopravním inspektorátem Územního odboru Prachatice, což je logické vzhledem k tomu, že se jedná o hlavní náplň práce tohoto útvaru proti obvodním oddělením. Celkový počet zjištěných přestupků má sestupnou tendenci, což je pozitivní ukazatel, v roce 2011 podíl dopravních přestupků zjištěných všemi obvodními odděleními Policie ČR v okrese Prachatice činil sotva třetinu z celkového počtu zjištěných dopravních přestupků, kdy se jednalo o 4991 přestupků z toho 3849 zjištěných dopravním inspektorátem a zbylých 1142 přestupků zjištěných obvodními odděleními. Od roku 2015 se poměr zjištěných přestupků zvyšuje ve prospěch obvodních oddělení. Což svědčí o tom, že na policisty zařazené na těchto útvarech se zvyšuje ze strany nadřízených tlak na dohlížení nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Obvodní oddělení v roce 2015 zjistila celkem 1608 přestupků v dopravě a dopravní inspektorát 1817 přestupků, tedy téměř stejně.

7 Konkrétní případy činnosti Policie ČR v dohledu nad silničním provozem

V této kapitole budou v krátkosti popsány skutečné případy zjištění dopravních přestupků, ke kterým došlo v Jihočeském kraji. Cílem kapitoly je přiblížit čtenáři postup v řešení přestupku policejním orgánem od zjištění přestupku, zadokumentování přestupku, přes šetření až po ukončení šetření přestupku a rozhodnutí ve věci. Budou popsány nejčastější případy, se kterými se běžný občan i policista setkávají nejčastěji, což je řešení přestupku v blokovém řízení a oznámení přestupku správnímu orgánu.

1) Přestupek nerespektování dopravního značení řešený v blokovém řízení na místě

Dne 1.11.2015 v 11:00 hodin, bylo hlídkou Policie ČR obvodního oddělení Volyně, zjištěno na Náměstí Svobody ve Volyni, zaparkované vozidlo v místě, kde je dopravní značkou B28 (Zákaz zastavení), zakázáno zastavení a stání.

Hlídka Policie ČR provedla místo včetně zaparkovaného vozidla fotograficky zadokumentovala, provedla lustraci vozidla, kterou bylo zjištěno, že provozovatelem vozidla je fyzická osoba s místem bydliště mimo Volyni, další kontakt na osobu nebyl z místa události zjištěn.

V průběhu provádění lustrace vozidla se na místo dostavil jeho řidič, který byl hlídkou vyzván k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu vozidla, byl mu vysvětlen důvod, z jakého jsou doklady vyžadovány, přičemž mu byla popsána protiprávnost jednání, kterého se dopustil výše popisovaným neoprávněným stáním a bylo od něho požadováno vysvětlení. Řidič k věci uvedl, že v místě zastavil z toho důvodu, že na nedalekém parkovišti byla všechna místa obsazena a nechtělo se mu chodit z volného parkoviště, které se nachází na druhém konci náměstí, když věděl, že potřebuje pouze k bankomatu vybrat peníze a bude za chvíli odjíždět. K samotnému přestupku se vyjádřil tak, že si je vědom svého protiprávního jednání.

Hlídka Policie ČR bylo tedy zjištěno zaparkované vozidlo v místě, kde je zastavení a stání zakázáno svislým dopravním značením. O špatném stání tedy nebylo pochybností. Vyjádřením řidiče bylo zjištěno, že vozidlo zde zaparkoval pouze z důvodu toho, že nebyl ochotný přejít náměstí z parkoviště k bankomatu a parkoviště

v jeho blízkosti bylo obsazené. Přestupkové jednání bylo tedy spolehlivě zjištěno. Řidiči bylo sděleno, že přestupek, kterého se dopustil, bude projednán v blokovém řízení, uložením blokové pokuty ve výši 500,-Kč. Řidič proti projednání v blokovém řízení nic nenamítal s přestupkem a s výší pokuty souhlasil a byl ochoten ji na místě zaplatit. Řidiči byl tedy policistou vypsán pokutový blok na 500,-Kč s uvedením jeho osobních údajů, stručným popisem protiprávního jednání s dobou a místem jeho spáchání a identifikační údaje policisty, který přestupek v blokovém řízení projednal (viz. příloha č. 3). Řidič následně vypsáný pokutový blok podepsal, čímž vyjádřil svůj souhlas s projednáním přestupku v blokovém řízení s údaji v něm uvedenými, se samotným spácháním přestupku a ochotu zaplatit požadovanou částku jako sankci. Pokutový blok byl vyhotoven v originále a jedné kopii přes propisovací papír, přičemž originál byl předán řidiči a kopie byla uchována pro potřeby Policie ČR. Po provedení těchto úkonů byl řidič vyzván, aby své vozidlo přeparkoval.

Po návratu hlídky na základní útvar Policie ČR Obvodní oddělení Volyně, byla celá věc zaevidována do informačního systému ETR.

2) Přestupek nerespektování dopravního značení řešený oznámením správním orgánu

Druhý případ se odehrál na stejném místě, tedy na Náměstí Svobody ve Volyni, dne 30.6.2015 v 09:30 hodin, kdy řidič osobního motorového vozidla zaparkoval přímo za svislým dopravním značením „Zákaz zastavení. Hlídka Obvodního oddělení Policie ČR Volyně projíždějící v té době okolo, si zaparkovaného vozidla povšimla a rozhodla se věc vyřešit. Z toho důvodu stejně jako je běžné v ostatních případech, jeden člen hlídky provedl fotografickou dokumentaci místa tak, aby bylo patrné dopravní značení a neoprávněně zaparkované vozidlo. Z fotografické dokumentace musí být jasně patrné stání vozidla v místě, kde je to zakázáno dopravní značkou. Druhý člen hlídky mezitím provedl lustraci vozidla, dotazem do informačního systému dostupných Policii ČR prostřednictvím programu IS KONTROLA 2.

V průběhu probíhajícího šetření a dokumentace místa, se dostavil na místo řidič vozidla, který dokumentujícího policistu oslovil a dotazoval se jej, zda to co dělá je nutné a že by policie měla konat jinou práci, než nesmyslně „buzerovat“ lidi, kteří si pouze na skok odběhnou do bankomatu pro peníze, uvedl, že vozidlo odstavil jen na deset minut. Již z prvotního vyjádření řidiče bylo patrné, že k zastavení v místě, kde je

toto zakázáno neměl žádný zvláštní důvod, který by ho opravňoval zde zastavit. Policista řidiči vysvětlil protiprávnost jeho jednání včetně právní kvalifikace dle zákona o provozu na pozemních komunikacích a vyzval jej k předložení dokladů potřebných k řízení provozu vozidla, což řidič učinil. Následně mu bylo sděleno, že stav věci byl fotograficky zadokumentován a byly mu vysvětleny možnosti řešení přestupku v dopravě a to projednání v blokovém řízení, buď pokutou na místě zaplacenou či na místě nezaplacenou ve výši 500,-Kč, nebo v případě nesouhlasu s výší pokuty a s přestupkem samotným, s možností oznámit věc k projednání příslušnému úřadu. Řidič, ačkoli bylo zřejmé, že se dopustil přestupkového jednání, s tímto nesouhlasil, což odůvodňoval tím, že v místě označeném dopravní značkou Zákaz zastavení smí zastavit na dobu nutnou pro nastoupení a vystoupení osob nebo vyložení a naložení nákladu a tvrzení policistů označil jako nesmyslné. Řidiči bylo sděleno, že věc tedy bude oznámena správnímu orgánu k projednání a byl mu popsán další postup ve věci. Policista provádějící zákrok na místě vyplnil tiskopis „Oznámení/odevzdání přestupku/správního deliktu k projednání“ (viz. příloha č.4), který obsahuje, obdobně jako pokutový blok, nacionále osoby, jejíž protiprávní jednání je oznamováno, dále stručný popis protiprávního jednání, nacionále případných svědků události a identifikační údaje policisty provádějícího úkon. Tento tiskopis dále obsahuje prostor pro vyjádření podezřelé osoby k věci. Možnost vyjádření se k věci byla řidiči na místě poskytnuta, přičemž ten na to sdělil policistovi, že jediní, kteří se budou k věci vyjadřovat, budou policisté a to svým nadřízeným, které osobně zná a nenechá si líbit, aby byl obyčejnými řadovými policisty řešen za přestupky v dopravě a nechá je svléct z uniform. Po splnění všech povinností ze strany policistů, byly řidiči vráceny doklady a ten odjel z místa. Následně hlídka na základním útvaru provedla evidenci přestupku do informačního systému ETR, vypracovala úřední záznam hlídky, podrobně popisující protiprávní jednání a chování řidiče vůči členům hlídky, dále fotografickou dokumentaci, toto bylo přiloženo k oznámení přestupku sepsanému na místě a celý spis byl odeslán správnímu orgánu k projednání. V tomto případě se dle místa spáchání jednalo o Městský úřad Strakonice.

K oběma případům je nutno uvést, že dopravní značka Zákaz zastavení, se na Náměstí Svobody ve Volyni nachází v místě, kde se otáčejí autobusy, neboť Volyně má autobusové nádraží přímo na náměstí. Od řidičů je tedy v těchto místech respektování dopravního značení striktně vyžadováno, jelikož v opačném případě by docházelo k nepřehledným a nebezpečným dopravním situacím na silnici 1. třídy, vedoucí

k hraničnímu přechodu s Německem – Strážný, která rovněž prochází přímo Volyňským náměstím.

Závěr

Tato práce popisuje praktické policejní činnosti v dohledu nad bezpečnostní a plynulostí provozu na pozemních komunikacích a snaží i celkově přiblížit činnost policistů konajících službu tak, aby si čtenář dokázal představit jejich povinnosti a zodpovědnost při práci, která jim plyne z jejich postavení. V práci je nahlédnuto do historie silničního provozu a s tím souvisejícím vznikem složky policie, zabývající se problematikou dopravy. Jsou zde uvedeny právní normy, kterými se řídí jak provoz na pozemních komunikacích, tak i policisté při dohledu nad ním. Jsou zde prezentovány informační systémy, které Policie České republiky využívá při své činnosti a dále také technické prostředky soužící k dokumentaci a zjišťování přestupků v souvislosti s provozem motorových vozidel na veřejných pozemních komunikacích. Na závěr jsou prezentovány dva konkrétní případy řešení běžného dopravního přestupku, kde je přiblížen postup jeho řešení v blokovém řízení na místě a řešení formou oznámení přestupku k projednání správnímú orgánu.

Při zpracování práce byly použity jako podklady pro zhodnocení vývoje dopravní nehodovosti a následků dopravních nehod údaje ze statistických přehledů zpracovaných Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Jihočeského kraje. Ze zjištěných údajů je zřejmé, že ve sledovaném období počet nehod evidovaných Policií ČR v roce 2009 prudce klesl, jak bylo řečeno, toto bylo způsobeno především tím, že řidičům v té době odpadla povinnost volat k nehodám policii za předpokladu, že škoda na některém ze zúčastněných vozidel nebo přepravovaných věcech nepřesáhne 100.000,-Kč nebo nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby nebo nevznikla hmotná škoda na jiném majetku další osoby. Od doby tohoto poklesu evidovaných nehod se roční nehodovost pohybuje přibližně ve stejných hodnotách s mírným vzestupem, jedná se počet nehod zhruba od 3000 do 3900 ročně. Nicméně pozitivním ukazatelem je, že ačkoli došlo k mírnému vzestupu nehodovosti, závažnost těchto nehod je menší. Klesající tendenci má počet usmrcených osob a počet těžce zraněných osob proti počtu lehkých zranění, které mají tendenci vzestupnou. Jistě jsou tyto ukazatele ovlivněny jak činností Policie ČR, tak obměnou vozového parku, kdy vozidla jsou modernější a bezpečnější, tak i zvyšující se hustotou provozu.

Práci policie v Jihočeském kraji co se týká dohledu nad silničním provozem lze hodnotit pozitivně, neboť se daří postupně eliminovat nehody s vážnými následky

s újmou na zdraví účastníků, což je hlavní prioritou. Nedílnou roli na tomto úspěchu má bez pochyb větší zapojení činnosti obvodních oddělení do dohledu nad silničním provozem a úspěšnost při prokazování porušení dopravních předpisů neukázněným řidičům, čemuž napomáhá modernizace technických prostředků využívaných v dohledu nad silničním provozem dostupnost těchto prostředků širšímu spektru policejních složek než jen službě dopravní policie.

I přes výše uvedenou úspěšnost policie v dopravně bezpečnostní činnosti, spatřuji prostor pro zlepšení ve větší motivaci služebně starších policistů zařazených na obvodních odděleních služby pořádkové policie, kteří se povětšinou neztotožňují s názorem, že policista obvodního oddělení by měl dohlížet na bezpečnost silničního provozu, jelikož dříve na tuto problematiku u služby pořádkové policie kladen takový důraz. Dále v současné době Policie ČR razí názor, že policisté musí být u silnice vidět a musí působit na řidiče především preventivně, což je myšlenka sice dobrá, každopádně lze konstatovat, že tento způsob služby se může shledat s úspěchem pouze v místě, kde bude skutečně hlídka policie vidět. Právě zde pak lze očekávat, že v tomto místě řidiči budou jezdit ukázněně. Při užití této strategie v boji proti řidičům ohrožujícím bezpečnost silničního provozu by bylo třeba velké množství policistů, kterým v současné době policie nedisponuje. Cílem však stejně je, aby se řidiči chovali ukázněně i v místech, kde zrovna policie přítomna není. Toho lze dosáhnout tím, že policie bude vykonávat dohled nad bezpečností provozu a dodržování předpisů skrytě a postihy za závažné porušení předpisů budou nekompromisní. Výkonem skrytého dohledu nad silničním provozem by byl v řidičích vzbuzen pocit, že jejich případné porušení dopravních předpisů bude odhaleno i když zrovna není policejní hlídka v dohledu. Tímto by se snížila personální náročnost provádění dohledu nad silničním provozem a možná i zvýšila úspěšnost ve zvyšování jeho bezpečnosti, ačkoli tento způsob dohledu by bezpochyby u veřejnosti vzbudil negativní ohlas. Je však třeba si uvědomit, že cílem policie není odhalit co největší množství přestupků a vybrat na pokutách co nejvíce peněz, ale naopak přinutit účastníky provozu k tomu aby předpisy neporušovali a neohrožovali svým jednáním ostatní.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. MACHUTOVÁ, M. a kol., *Historie dopravní policie*, Praha: Milpo 2009, ISBN 978-80-87040-14-0
2. MACEK, P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva II*, Praha: Police History 1999, ISBN 80-902670-0-9
3. MACEK, P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva III.*, Praha: Police history 2001, ISBN 80-86477-01-0
4. MACEK, P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva IV.*, Praha: Police history 2011, ISBN 978-80-866477-55-8
5. ŠTEMBERK, J., *Automobilista v zajetí reality*, Praha: Nakladatelství Karolinum 2008, ISBN 978-80-246-1461-8
6. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*, Praha: Police History 2005, ISBN 80-86477-24-X
7. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče, výklad práva a jednání s policisty i úřady*, Brno: CPress 2014, ISBN 978-80-264-0260-2

Elektronické zdroje

1. Centrum dopravního výzkumu, *Audit bezpečnosti pozemních komunikací, slovník základních pojmů*, [online]. 2015 [cit. 2015-01-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.audit-bezpecnosti.cz/slovník-zakladnich-pojmu/>>
2. Dräger Safety s r.o., *Testery alkoholu a drog* [online]. 2015 [cit. 2015-02-10]. Dostupný z Internetu: http://www.draeger.com/sites/cs_cz/Pages/Applications/Draeger-Alcotest-7510.aspx
3. Altest s r.o., *Alkoholtestery pro orientační měření* [online]. 2016 [cit. 2016-01-10]. Dostupný z Internetu: <http://www.altest.cz/altest.html>
4. Policie České republiky. *Zpravodajství Policie Jč. kraje* [online]. 2015 [cit. 2015-02-12]. Dostupný z Internetu: <http://www.policie.cz/clanek/zkouska-testerem-drugwipe-5-pozitivni.aspx>
5. Policie České republiky. *Policejní škola ministerstva vnitra v Brně* [online]. 2015 [cit. 2015-02-11]. Dostupný z Intranetu PČR: <http://10.208.52.240/index.php?screen=ec/publikace>
6. Tenzováhy, spol. s r.o., *Vysokorychlostní váhy* [online]. 2016 [cit. 2016-01-19]. Dostupný z Internetu: <<http://www.edb.cz/firma-121586-tenzovahy-olomouc>>

7. Hospodářské noviny, Kontroly přetížených kamionů [online]. 2016 [cit. 2016-02-09]. Dostupný z Internetu: < <http://ihned.cz/c1-61866400-praha-zvysuje-kontroly-pretizenych-kamionu>>
8. Autoweb, Právní poradna [online]. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupný z Internetu: <http://www.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/boticka-na-aute-exekuce-leasingy/18408/>
9. Primesafety 112, Prostředky k násilnému zastavování vozidel [online]. 2016 [cit. 2016-02-10]. Dostupný z Internetu: < <http://www.prime-safety.com/zastavovaci-pas.html>>

Legislativní dokumenty

1. Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000.
2. Česko. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001.
3. Česko. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997.
4. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4.12.2009

Ostatní zdroje

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

- Zápis z porady Policie ČR, Územního odboru Prachatice ze dne 13.1.2016
- Zápis z porady Krajského ředitelství Policie ČR Jihočeského kraje ze dne 11.1.2016

Seznam zkratk

ADR – Accord Dangerous Route (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí)

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

DBA – Dopravně bezpečnostní akce

DI – Dopravní inspektorát

DN – Dopravní nehoda

ETR – Evidence trestního řízení (informační systém pro zpracování údajů a zajištění výkonu spisové služby u Policie ČR)

IS – Informační systém

Seznam tabulek a grafů

Graf 1: Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Jihočeském kraji

Graf 2: Celkový počet usmrcených osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015

Graf 3: Celkový počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015

Graf 4: Celkový počet lehce zraněných osob při dopravních nehodách v Jihočeském kraji v letech 2001 - 2015

Graf 5: Vývoj počtu zjištěných přestupků v dopravě v okrese Prachatice v letech 2011 – 2015

Přílohy

- I. Ověřovací list analyzátoru alkoholu v dechu Dräger 7510
- II. Hlídkový list hlídky Policie ČR
- III. Vzor pokutového bloku
- IV. Tiskopis Oznámení přestupku



Český metrologický institut

Okružní 31, 638 00 Brno

tel. +420 545 555 111

www.cmi.cz

Pracoviště: Oblastní inspektorát Opava, Gudrichova 41, 746 01 Opava
Oddělení měř a vah, tel. +420 553 625 308, 605 208 026, fax +420 553 625 601

OVĚŘOVACÍ LIST

7051-OL-D1341-15

Datum vydání: 18. srpen 2015 List 1 ze 2 listů

Zákazník: Česká republika - Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
Lannova 193/26, 370 74 České Budějovice

Měřidlo:

Druh: analyzátor alkoholu v dechu (digitální)
Výrobce: Dräger Safety AG & Co. KGaA, Německo
Typ: Alcotest 7510 Standard
Výrobní číslo: ARHJ - 0006

Vlastník měřidla: ----

Použité etalony: kalibrační plyny ČMI pro ověřování/kalibraci analyzátorů alkoholu v dechu, specifikované platným certifikátem referenčního materiálu a záznamem o měření


Datum provedení: 17. srpen 2015

Místo provedení: Oddělení měř a vah, Laboratoř ČMI OI Opava

Podmínky měření: teplota v laboratoři: (19,0 - 27,0 °C)
průtok plynu: (0,30 ± 0,05) l/s

Ověření provedl:

Ředitel organizační jednotky:


Renata Škrobánková




Ivo Pitra

*Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožován jinak než v celkovém počtu listů.
Výsledky ověření se vztahují k technickému stavu měřidla v době provedení ověření*

OVĚŘOVACÍ LIST

7051-OL-D1341-15

List 2 ze 2 listů

Metoda měření: přímým měřením suchým referenčním plynem (certifikovaným referenčním materiálem); zkouška byla provedena podle interní metodiky ČMI (114-MP-C004), která reflektuje požadavky OIML R 126.

Pro přepočítání mezi jednotkami mg/l a promile (‰) byl použit přepočítací koeficient 2,1.

Výrok o výsledku:

Hmotnostní koncentrace etanolu	0,14 mg/l 0,29 ‰	0,48 mg/l 1,01 ‰	0,90 mg/l 1,89 ‰	1,40 mg/l 2,94 ‰
Největší dovolená chyba	0,02 mg/l 0,04 ‰	5 ‰	5 ‰	5 ‰
Největší dovolená směrodatná odchylka	0,01 mg/l	2,5 ‰	2,5 ‰	2,5 ‰

Ověření je provedeno vystavením tohoto ověřovacího listu a opatřením měřidla úřední značkou (resp. úředními značkami na stanovených místech).

Měřidlo splňuje požadavky Opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C040-13.

Doba platnosti ověření uplyne dnem: 18. srpen 2016

Doba platnosti ověření je stanovena vyhláškou Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) č. 345/2002 Sb. v platném znění. Platnost ověření zaniká v případech uvedených v § 7, odst. 2 vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 262/2000 Sb. v platném znění.



Konec ověřovacího listu

*Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožován jinak než v celkovém počtu listů
Výsledky ověření se vztahují k technickému stavu měřidla v době provedení ověření*

ZKRÁCENÝ LIST HLÍDKY č. XXXXX

SLUŽBA VE DNECH	VOZIDLO	pprap. XXXXXXX
TYP VÝKONU	VOLACÍ ZNAK	prap. XXXXXXXX
28.3.2000 07:00 až 28.3.2000 19:00	Š Octavia RZ XXXXXX	člen hlídky
přímý výkon	XXXXX	DS, velitel hlídky

ČASOVÝ PLÁN:

07:00-09:00 předání DS, seznámení s nápadem, E-siař, seznámení u DS, práce na spisech

09:00-12:00 obchůzková služba v okrsku Netolice, Strunkovice

12:00-12:30 přestávka

12:30-13:30 práce na spisech

13:30-14:30 obchůzková služba v okrsku Netolice

14:30-15:00 přestávka

15:00-18:00 republiková DBA 'X' činnost a stanoviště dle č.j.KRPC-794-11/ČJ-2016-020606

18:00-19:00 práce na spisech, zapsání výsledků práce ETR, IS Instruktaž, úklid sl. mot. vozidla

09:30-10:00 PB BESIP Vitějovice křiž. STOPAŘKA

Série: FD / 2013 číslo bloku: **D**

1. Jméno a příjmení: Petr Nový

2. Rodné číslo / datum narození: 000000/0000

3. Adresa místa pobytu: Dlouhá 14, České Budějovice

4. Totožnost ověřena: OP 11111111, ČP AA 11111, Instrace CR0

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis: 1.1. 1900 v 14⁰⁰ hod. Na nám. Svobody ve Volyni, okres Strakonice. Vozidlo 1A1111, řidič nerepektoval D.Z. zákona zastavení.

6. Pokuta uložena za přešupek dle § 125c/14 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty -500,- Kč, slovy pětsotkorun padesát Kč
Proti uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrženka o zaplacení pokuty.

8. V Volyni dne 11. 20 00
Prap. Jan Halab, 502 222 222
podpis s uvedením jména, příjmení a funkce nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné úřední osoby

9. Souhlasím s projednáním přestupku v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na obou částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části A bloku dne 11. 20 00 podpis přestupce

Série: FC / 2013 číslo bloku: **C**

1. Jméno a příjmení: Petr Nový

2. Rodné číslo / datum narození: 000000/0000

3. Adresa místa pobytu: Dlouhá 14, České Budějovice

4. Totožnost ověřena: OP 11111111, ČP AA 11111, Instrace CR0

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis: 1.1. 1900 v 14⁰⁰ hod. Na nám. Svobody ve Volyni, okres Strakonice. Vozidlo 1A1111, řidič nerepektoval D.Z. zákona zastavení.

6. Pokuta uložena za přešupek dle § 125c/14 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty -500,- Kč, slovy pětsotkorun padesát Kč
Proti uložení této pokuty se nelze odvolat.

8. Tímto blokem uloženou pokutu jste povinen(a) zaplatit nejděle do 15 dnů ode dne následujícího po dni, kdy Vám pokuta byla uložena. Uloženou pokutu zaplatte na účet uvedený na složenice nebo na místě 00P VL. Při placení pokuty v hotovosti předložte k nahlédnutí tento blok. Po zaplacení pokuty obdržíte na zaplacenou částku Kč stvrženku. Nezaplatíte-li pokutu v uvedené lhůtě a uvedeným způsobem, bude pokuta vymáhána.

9. Ve Volyni dne 11. 20 00
Prap. Jan Halab, 502 222 222
podpis s uvedením jména, příjmení a funkce nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné úřední osoby

10. Souhlasím s projednáním přestupku v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na všech částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části A bloku dne 11. 20 00 podpis přestupce

Poštovní poukázka A
Podací listek
Podací číslo
Cena
Česká pošta, s.p.
IČ 47114963

ČESKÁ POŠTA

Účel platby

Kč h

Slovy

Kč h

Adresa majitele účtu
Celní úřad pro Jihočeský kraj
Kasárenská 6/1473
370 21 České Budějovice

Č. účtu / Kód banky 3754-17720231 / 0710

V. symbol
S. symbol

Odesílatel

C. účtu / 0300

Poštovní poukázka A

Částka Kč 0 1 Tr. kód 1 1 0

Ve prospěch účtu 0 0 3 7 5 4 0 0 1 7 7 2 0 2 3 1

Kód banky 0 7 1 0 V. symbol
K. symbol 1 1 4 9 S. symbol

Odesílatel (hůlkovým písmem, tiskem)
jméno
příjmení
ulice (obec), č. domu, PSC, dodávací pošta

Vyplní plátcé – majitel běžného účtu v CZK vedeného Poštovní spořitelnou jen při bezhotovostní úhradě

Datum, právoplatný podpis Datum splatnosti 879 X

Zúčtujte na vrub účtu plátcé 0 0 0 0 0 0 Kód banky 0 3 0 0

110 <

Č. j.: _____

v _____

Přílohy: _____

Oznámení (odevzdání) přestupku (věci)*

Podle § 58 odst. 1 / odst. 3 písm. a/* zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, podávám oznámení (odevzdávám) přestupku (věci)* na

Jméno: Příjmení: Rozená:
 Narozen(a): Místo: Okres:
 Trvalý pobyt: Tel.: Okres:
 Přechodný pobyt: Tel.:
 Adresa zaměstnavatele:
 Číslo OP: Rodné číslo:
 Řidič. průkaz č.: Skup.: Vydáný DI v
 Motorové vozidlo (druh a SPZ):
 dopustil(a) se přestupku (jednání, které má znaky přestupku)

MV č. skl. 587

Vysvětlení a podpis občana, který je podezřelý z přestupku (z jednání, které má znaky přestupku)

(podpis)

Svědci (jméno, příjmení, datum narození, trvalý a přechodný pobyt)

Zadržžený řidičský průkaz č.: se připojuje.

Zasílá se k vyřízení

(podpis policisty)

v _____

(podpis vedoucího)

Poznámka: *Nehodící se škrtněte