

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PRÁVNÍ A TAKTICKÁ UPOTŘEBITELNOST
VYBRANÝCH TECHNICKÝCH PROSTŘEDKŮ
UŽÍVANÝCH PŘÍSLUŠNÍKY POLICIE ČR
V RÁMCI DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ
A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU**

Autor práce: Jaroslav Nesiba, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha PhD.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jaroslav Nesiba, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Právní a taktická upotřebitelnost vybraných technických prostředků užívaných příslušníky Policie ČR v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu



Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Legal and practical applicability of selected technical means used by officers of the Police of the Czech Republic within the supervision of the safety and fluency of the road traffic

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií




Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha PhD.

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2020

Cíl bakalářské práce: **Hlavním cílem** „práce“ je formou analyticko-syntetizujícího teoretického a teoreticko-praxeologického vhledu objasnit a demonstrovat základní odborné pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, kdy budou formou tematicky přílehlavé a užité kasuistiky demonstrovány zájmově reflektované právní a taktické konsekvence upotřebitelnosti vybraných technických prostředků, které jsou využívány příslušníky Policie ČR v rámci legitimně vymezeného operačního prostoru v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. **Vedlejším cílem práce** je empirické kvantitativní průzkumné šetření, kde se autor bude úžeji empiricky zabývat problematikou odbourávání alkoholu v těle, respektive dechu dospělé osoby různého věku a pohlaví.

Student: Jaroslav Nesiba, DiS.	20.11.20 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	8.12.20 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	1.12.20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1.12.20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1.12.20 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

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

ABSTRAKT

NESIBA, J. *Právní a taktická upotřebitelnost vybraných technických prostředků užívaných příslušníky Policie ČR v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 86 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha PhD.

Klíčová slova: alkohol, dechová zkouška, drogy, měření rychlosti, návyková látka, odbourávání alkoholu, policie, přestupek, řidič, trestný čin

Věcná část bakalářská práce (dále jen „**práce**“) primárně, formou širšího teoretického vhledu demonstruje základní pojmosloví a východiska odborné zkoumané tematické oblasti, zájmově reflektující poukazované technické prostředky, které jsou využívány příslušníky Policie ČR (dále jen „**příslušníci Policie ČR**“) při měření nejvyšší povolené rychlosti a odhalování řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v rámci zákonodárcem ČR legitimně vymezeného operačního prostoru v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. V rámci navazujícího teoreticko-praxeologického vhledu jsou formou tematicky přiléhavé užití kasuistiky úžeji demonstrovány eklekticky reflektované právní a taktické konsekvence upotřebitelnosti těchto technických prostředků při realizaci tzv. „*zakročovací povinnosti*“ shora poukazovaných „příslušníků Policie ČR“. Zpracovatel „*práce*“ dále za pomoci užitého kvantitativního průzkumného šetření v intencích samostatných empiricky orientovaných subkapitol dále reflektuje tzv. specifitu a jedinečnost poukazovaného odbourávání alkoholu v dechu dospělé osoby, kde u zájmově vybraných respondentů, které konzumovaly předem určený druh a množství alkoholu realizoval průběžné měření alkoholu dechu certifikovaným analyzátozem Dräger Alcotest 7510 až do nulové hodnoty, kdy výsledný čas byl v rámci vymezené korelace komparován s oficiálně zveřejněnou tabulkou hodnot Policií ČR tzv. „doporučených“ časů pro odbourání alkoholu.

ABSTRACT

NESIBA, J. *Legal and Practical Applicability of Selected Technical Means Used By Officers of the Police of the Czech Republic within the Supervision of the Safety and Fluency of the Road Traffic: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 86 p. Supervisor: Mgr. Bc. Josef Kříha PhD.

Key words: alcohol, breath test, drugs, speed measurement, addictive substance, degradation of alcohol, police, offense, driver, criminal offense

The descriptive part of the bachelor thesis (hereinafter „**thesis**“) focuses primarily, in the form of a broader theoretical insight, demonstrating the basic terminology and starting points of the researched thematic area, interest-reflecting on the technical equipment used by Czech Police (hereinafter „**Czech Police**“) officers to measure maximum permitted speed and to identify drivers under influence of alcohol or other substances in a legitimately defined by the legislator of the Czech Republic in connection with the supervision of road safety and smoothness. Within the following theoretical and praxeological insight, the eclectically reflected legal and tactical consequences are demonstrated in an on-topic case study in order to apply the technical equipment during „intervention obligation“ of the „Czech Police“ mentioned above. The author of the „thesis“ uses empirical qualitative research in the intentions of separate empirically oriented subchapters, he further demonstrates the so-called specificity and uniqueness of alcohol metabolizing measured in breath of selected adults. In the research, selected participants consumed pre-determined types and quantities of alcohol, subsequently, their breath alcohol levels were systematically measured using the Dräger Alcotest 7510 certified analyser until the levels returned to zero. The resulting times were then compared to the official Czech Police table of recommended alcohol metabolizing time.

OBSAH

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Historie dopravy a měření rychlosti na území ČR	11
2.1 Historie dopravy v ČR.....	11
2.2 Vývoj rychlosti jízdy vozidel	12
2.3 Historie měření rychlosti	13
3 Problematika BESIP a měření rychlosti orgány Policie ČR.....	15
3.1 Oprávnění policie měřit rychlost.....	15
3.1.1 Operační prostor „zákona o provozu na pozemních komunikacích“	16
3.1.2 Sankce při překročení rychlosti vozidla.....	19
3.1.3 Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020	20
3.1.4 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní č. 2/2021	21
3.1.5 Bezpečnost a plynulost silničního provozu a operační prostor „zákona o Policii ČR“	22
3.2 Vliv rychlosti na závažnost dopravních nehod.....	23
3.3 Přítomnost policistů v provozu a jejich pozitivní vliv na řidiče.....	24
4 Měřiče rychlosti používané orgány Policie ČR	27
4.1 Radarové měřiče rychlosti	28
4.2 Lidary, neboli lasery	33
4.3 Rychloměry	35
5 Řidič pod vlivem návykové látky	38
5.1 Základní pojmy.....	39
5.2 Oprávnění kontrolovat řidiče zda nejsou pod vlivem návykové látky	40
5.3 Alkohol	41
5.4 Jiné návykové látky	42
5.5 Řízení vozidla pod vlivem návykových látek	44
5.6 Postup policistů při zjišťování, zda je řidič ovlivněn alkoholem	45
5.7 Postup policistů při zjišťování, zda je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou	47
5.8 Správní tresty a trestní sankce	48
6 Prostředky používané ke zjišťování návykových látek v organismu řidiče	50
6.1 Přístroje používané k odhalování alkoholu v dechu.....	50
6.2 Testery používané ke zjištění řidičů pod vlivem jiné návykové látky	55
7 Moderní technické prostředky využívané orgány Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.....	57
7.1 Specifikace zastavovacího pásu POLICE ROAD BLOCK	57
7.2 Specifikace zařízení ARGOS	58
8 Empirická část: realizace kvantitativního průzkumného šetření - odbourávání alkoholu	60
Závěr.....	68
Seznam použitých zdrojů	71
Seznam příloh	75
Seznam obrázků a tabulek	76
Seznam zkratk	78
Přílohy	79

Úvod

Téma „práce“ *„Právní a taktická upotřebitelnost vybraných technických prostředků užívaných příslušníky Policie ČR v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu“* zájmově reflektuje odbornou a praktickou oblast, která byla zpracovatelem „práce“ zvolena z důvodů jeho praxeologických a teoretických zkušeností s vybranými technickými prostředky, které zpracovatel „práce“ získal během 18 let služby u Policie ČR, kdy po celou dobu zabezpečuje výkon tzv. „přímé bezpečnostní povahy“ realizovaný v rámci místně a příslušné policejní součásti u dopravní služby. Během tohoto času získal mnoho praxeologických zkušeností s technickými prostředky, které aktivně používal jak na dopravním inspektorátu Jihlava, tak následně na Oddělení silničního dohledu Krajského ředitelství policie kraje Vysočina (dále jen „KŘP-J“) a aktuálně na Dálničním oddělení Velký Beranov, kde je služebně zařazen jako zástupce vedoucího oddělení. Ve své dosavadní policejní praxi byl mimo jiné i školitelem „KŘP-J“ na vybrané radary řady RAMER, rychloměr Polcam PC2006, používání testu Drugwipe.

V rámci přípravné části „práce“ bylo zpracovatelem zjištěno, že téma je již řešeno v dostupných odborných zdrojích a literatuře s tím, že se mu nepodařilo nalézt ucelený a přehledný materiál, který by se originálně a detailně věnoval zkoumané problematice.

Z výše uvedeného důvodu se zpracovatel „práce“ rozhodl, že v teoretické části „práce“ za pomoci analyticko-syntetizujícího teoretického vhledu bude demonstrovat základní odborné pojmosloví a východiska problematiky měření rychlosti vozidel a řízení vozidel pod vlivem návykové látky. V teoreticko-praxeologické části „práce“ za pomocí užití kasuistiky bude demonstrovat právní a taktickou upotřebitelnost měřičů rychlosti vozidel a zároveň i odhalování řidičů vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. V empirické části „práce“ má zpracovatel ambici formou užitého kvantitativního průzkumného šetření objasnit problematiku odbourávání alkoholu v těle, respektive dechu dospělé osoby různého věku a pohlaví za pomoci dechového analyzátoru dechu Dräger Alcotest 7510.

Překročení nejvyšší povolené rychlosti je jeden z nejčastějších přestupků, kterého se dopouštějí řidiči při jízdě s vozidlem po pozemní komunikaci. Bohužel se každoročně zároveň jedná i jednu z nejtragičtějších příčin dopravních nehod na našich silnicích. Úprava rychlosti jízdy ve vybraných lokalitách je jedním ze základních předpokladů

snižování dopravních nehod a jejich následků. Jedná se o hlavní priority Evropské unie v souvislosti se silničním provozem a ČR jako její člen dbá na jejich naplňování. Praxe bohužel ukazuje, že samotné stanovení v zákoně je za současného stavu právního vědomí řidičů nedostatečné a je nutné na jejich dodržování dohlížet. Policie ČR je v tomto ohledu pouze jedním z článků řetězce a pro výkon služby dříve využívala a stále využívá technické prostředky, které budou zmíněné v této práci.

Při řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek dochází k velmi riskantním situacím na pozemních komunikacích a v mnoha případech dochází k vážným dopravním nehodám s velmi tragickými následky. Alkohol je velmi rozšířený a zároveň i oblíbený širokou veřejností. V menší míře jsou v populaci rozšířené jiné návykové látky, kterých je nespočet druhů. Jejich užívání a zároveň i řízení vozidel pod jejich vlivem je však každoročně na vzestupu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem „práce“ je formou analyticko-syntetizujícího teoretického a teoreticko-praxeologického vhledu objasnit a demonstrovat základní odborné pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, kdy budou formou tematicky přiléhavé a užité kasuistiky demonstrovány zájmově reflektované právní a taktické konsekvence upotřebitelnosti vybraných technických prostředků, které jsou využívány příslušníky Policie ČR v rámci legitimně vymezeného operačního prostoru v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. **Vedlejším cílem práce** je empirické kvantitativní průzkumné šetření, kde se zpracovatel „práce“ bude úžeji empiricky zabývat problematikou odbourávání alkoholu v těle, respektive dechu dospělé osoby různého věku a pohlaví.

Věcná část „práce“ vymezuje primárně základní odborné pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti. V rámci navazujících kapitol „práce“ je formou teoretického analyticko-syntetizujícího vhledu demonstrována prvotní analýza dostupné odborné literatury a zdrojů problematiky měření rychlosti vozidel a řízení vozidel pod vlivem návykové látky. Dále v rámci návazné teoreticko-praxeologické části „práce“ jsou formou tematicky obohacující přiléhavé a užité kasuistiky demonstrovány zájmově reflektované právní a taktické konsekvence upotřebitelnosti měřičů rychlosti vozidel a zároveň i technických prostředků pro odhalování řidičů vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Jsou zde zahrnuty způsoby a metody, které jsou příslušníky Policie ČR prováděny při kontrole řidičů podezřelých z překročení nejvyšší povolené rychlosti a řízení vozidla pod vlivem návykové látky.

Empirická část „práce“ obsahuje užité a vyhodnocované kvantitativní průzkumné šetření, které mělo s ohledem k tematické profilaci „práce“ za cíl demonstrovat problematiku odbourávání alkoholu v dechu dospělé osoby. V samotném průběhu kvantitativního průzkumného šetření vybraný počet dospělých osob (dále jen „respondentů“) konzumovalo předem určený druh a množství alkoholu a následně u nich proběhlo průběžné měření alkoholu v dechu certifikovaným analyzátozem dechu Dräger Alcotest 7510 až do nulové hodnoty, kdy výsledné časy byly v rámci vzájemné korelace komparovány s oficiálně zveřejněnou tabulkou hodnot Policií ČR tzv. „doporučených“ časů pro odbourání alkoholu¹.

¹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu*. [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebny-pro-odbourani-alkoholu.aspx>>

2 Historie dopravy a měření rychlosti na území ČR

2.1 Historie dopravy v ČR

První zmínka o dopravě na území České republiky (dále jen „ČR“) patří plavbě na řekách Labe a Vltavě, která je datována již z 6. a 7. století našeho letopočtu. Plavby sloužily převážně obchodu s Němci (dovoz soli, vína, medu apod.). Vlivem geografických podmínek a nedostatku vody v řekách se na území nynější ČR především rozvíjela pozemní doprava. Kolem roku 805 jsou datovány první zprávy o pozemních dopravních cestách. Jednalo se o stezky, které nebyly terénně upravené a do 13. století i bez mostů. Jako příklad je možné uvést stezku, která se jmenovala „Haberská“ a sloužila jako spojení mezi Vídní a Prahou. Stezka vedla přes nynější města Znojmo, Jihlava, Havlíčkův Brod, Čáslav.²

Počátky silniční dopravy, tak jak je známe dnes, sahají do konce 19. století, kdy se objevily první automobily poháněné naftovým či benzínovým motorem. Již od samotného začátku se objevuje potřeba začít regulovat pohyb těchto vozidel, a proto byla v Paříži 11. 10. 1909 podepsána první mezinárodní úmluva, která obsahovala oprávněnost řídit vozidlo, výstražné značky jednotného typu a registraci vozidel. Uvedená úmluva byla postupem času nahrazena dalšími, které v sobě odrážely potřeby daného stupně silniční dopravy.³

Obr. č. 1: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: První automobil se spalovacím motorem⁴



² KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11.

³ MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, s. 7-9.

⁴ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: AUTO.CZ. *První automobil vznikl před 120 lety* [online]. 2. 1. 2006 [cit. 2020-11-11] Dostupné z WWW: <<https://www.auto.cz/prvni-automobil-vznikl-pred-120-lety-14781>>.

2.2 Vývoj rychlosti jízdy vozidel

Od prvních chvil, kdy začaly jezdit různá vozidla, si lidé uvědomovali, jaké nebezpečí jejich provozem a zrychlováním hrozí. Jedním z prvků, které se v průběhu doby měnily je tedy i nejvyšší povolená rychlost. Její počátky můžeme hledat již v tzv. „**praporkovém zákoně**“ (1865 – The Locomotives Act), jenž stanovoval, že před vozidlem ve vzdálenosti 60 yardů (55 metrů) musel nést jeden člověk červený praporek a rychlost byla maximálně 4 míle za hodinu (6,4 km/h). V obci dokonce pouze 2 míle za hodinu (3,2 km/h). Hlavním požadavkem tohoto zákona byla ochrana ostatních účastníků silničního provozu. Zákon byl zrušen až v roce 1895 po velkém tlaku výrobců automobilů.⁵

Dle autora knihy Historie dopravy na území ČR J. Kyncla⁶ lze na našem území první úpravy rychlosti jízdy najít v místodržitelenském nařízení z 29. 1. 1900, ve kterém je rychlost v obci povolena pouze taková, aby nebyla větší než rychlost koně v čerstvém klusu.

První zákon, který upravoval nejvyšší povolenou rychlost na území Československa, byl vydán v roce 1935 (zákon č. 81/1935) a upravoval rychlost již převedenou na kilometry v hodině (km/h), a to maximálně na 35 km/h v uzavřených osadách. Rychlost se postupně měnila v závislosti na počtu vozidel.

Změny rychlostí vozidel na našem území:

do roku 1950

- za mlhy 25 km/h
- přes železniční přejezd 15 km/h

rok 1953

- vyjmenovaná místa, kde lze jet 15 km/h

rok 1961 (vyhláška č. 141/1960)

- v obci (5-23 hod) maximálně 50 km/h
- autobusy a nákl. vozidla nad 3,5 t až 80 km/h

rok 1976 (vyhláška č. 100/1975)

- v obci (5-23 hod) maximálně 60 km/h

⁵ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 18.

⁶ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 21.

- rychlost lze upravit dopravní značkou
rok 2000 (zákon č. 361/2000)
- v obci 50 km/h
- současnost (§18 např. snížená rychlost v obytné a pěší zóně, při vlečení, ...)

2.3 Historie měření rychlosti

Pokud nahlédneme do aktuálních statistik dopravních nehod, zjistíme, že nedodržení předepsané rychlosti je jedna z hlavních příčin, při které dochází k tragickým dopravním nehodám s vážnými následky na životech a zdraví.

Obdobně tomu bylo i koncem dvacátých let minulého století, kdy se touto problematikou začali odborníci poprvé zabývat. Důvodem byly stížnosti obyvatelstva nejen na bezohlednou jízdu řidičů automobilů, ale i motorových kol. Takovýmto řidičům bylo lhostejné, zda svým vozidlem někoho ohrozí nebo dokonce srazí, důležitější pro ně bylo chlubit se výkonností svého stroje. V místech s předepsanou rychlostí (45 km/h, 15 km/h nebo 6 km/h) byl potrestán ten, který tuto rychlost překročil. Ale měření rychlosti nebylo tak jednoduché, jak je tomu nyní. Ideální situace nastala, když kontrolu prováděli dva četníci (první byl schován se stopkami, druhý čekal na znamení a vozidla posléze zastavoval), kteří si zvolili doporučenou vzdálenost (100, 200 nebo 300 metrů) a stopkami měřili, za jakou dobu vozidlo projelo daným úsekem. Tato data porovnávali s tabulkou, která byla vypočítaná dle vzorce $V=s/t$ [m/s] => km/h.⁷

Tab. č. 1 : Tabulka pro výpočet rychlosti⁸

vzdálenost	45 km/h	15 km/h	6 km/h
100 metrů	8 sekund	24 sekund	60 sekund
200 metrů	16 sekund	48 sekund	120 sekund
300 metrů	24 sekund	72 sekund	180 sekund

To je však historie příliš vzdálená. Pokud si v současné době přijdou zavzpomínat bývalí policisté v důchodovém věku, vzpomínají, jak začínali měřit. Pásmem si změřili

⁷ MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, s. 44-46.

⁸ Vlastní zdroj

vzdálenost dvou stromů, v ruce měli stopky a měřili čas průjezdu dle již výše zmíněného vzorce.

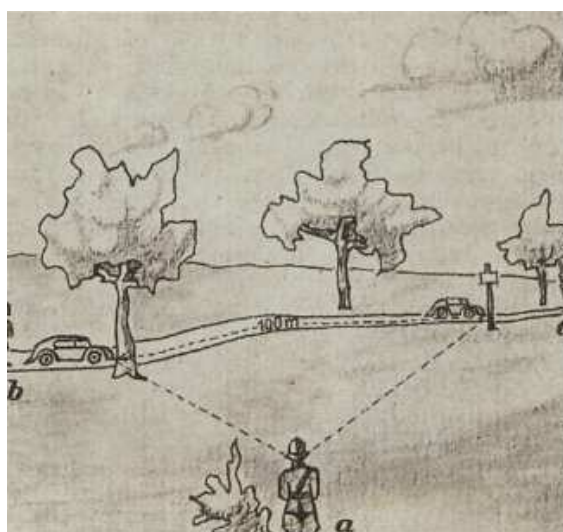
Ti pečlivější měli na sklíčkách stopek fixou namalované čáry s popisem rychlosti (viz obrázek č.2).

Obr. č.2: Stopky upravené pro měření rychlosti⁹



Jednoduché a relativně přesné měření, které mohl ovlivnit pouze lidský faktor. Později se objevují měřiče rychlosti, které tuto možnou chybu eliminují. Používané měřiče budou představeny v jedné z následujících kapitol.

Obr. č. 3: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Příklad měření rychlosti pomocí stopek¹⁰



⁹ Vlastní zdroj

¹⁰ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, s. 44.

3 Problematika BESIP a měření rychlosti orgány Policie ČR

Policie ČR v roce 2019 šetřila 107 572 dopravních, při kterých bylo 547 osob usmrceno a 2 110 osob bylo těžce zraněno. Škoda při těchto dopravních nehodách byla odhadnuta na více než 6,8 mld. Kč. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod v roce 2019 byla nepřiměřená rychlost a to v 13 377 případech. Při těchto nehodách zemřelo 195 osob, což je 35,6 % z celkového počtu usmrcených osob na českých silnicích v roce 2019, a tím je rychlost druhou nejtragičtější příčinou dopravních nehod v roce 2019.¹¹

Pokud nahlédneme do statistik předchozího roku 2018, zjistíme, že nepřiměřená rychlost byla nejtragičtější příčinou dopravních nehod, kdy bylo na základě nedodržení rychlosti usmrceno 218 osob. Což se rovná 38,6 % z celkového počtu usmrcených osob v uvedeném roce.¹²

Nepřiměřená rychlost je jedním z výrazných faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu (dále jen „**BESIP**“), a proto je nutné kontrolovat její dodržování. Z toho logicky vyplývá jeden z dlouhodobých úkolů policie, kterým je kontrola dodržování rychlosti řidičů motorových vozidel.

3.1 Oprávnění policie měřit rychlost

V dnešní době má policie oprávnění rychlost zakotvené ve více zákonech a právních normách. V první řadě je tu oprávnění, které zná většina řidičů a tím je např. aplikace ustanovení § 79a zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“). Dle tohoto paragrafu je oprávněna měřit rychlost vozidel Policie ČR a obecní (městská) policie. Postup policistů je dále upraven v Pokynu policejního prezidenta č. 300 z roku 2020 a také v Pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2 z roku 2021. Na závěr nesmíme opomenout zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o Policii ČR**“) ze kterého vyplývá obecné oprávnění policistů měřit rychlost.

¹¹ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZÍDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019*, Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, květen 2020, s. 103.

¹² ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZÍDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*, Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, červen 2019, s. 102.

3.1.1 Operační prostor „zákona o provozu na pozemních komunikacích“

„Zákon o provozu na pozemních komunikacích“ upravuje:

- práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích
- pravidla provozu na pozemních komunikacích
- úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích
- řidičská oprávnění a řidičské průkazy
- a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích¹³

Měření rychlosti vozidel – viz aplikace ustanovení § 79a „zákona o pozemních komunikacích“

„Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.“¹⁴

Z čehož vyplývá, že policisté mohou měřit rychlost na pozemních komunikacích kdykoliv a kdekoliv, ale obecní policie může měřit rychlost pouze na místech, které jí určí Policie ČR. V praxi to funguje tak, že místně příslušný Dopravní inspektorát určí obecní policii jednou za rok nebezpečné úseky (okolí škol, byty pro seniory, místa s větší koncentrací chodců atp.), na kterých mohou strážníci obecní policie následně rychlost měřit. Do srpna roku 2011 musely být úseky, kde bylo prováděno měření obecní policií, označeny přenosnými dopravními značkami „ZAČÁTEK MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ a „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“. I když uvedené dopravní značení není již v této době povinné, můžeme se s ním na komunikacích nadále setkávat, a to z důvodu, že na některých místech jsou takto označovány úseky, kde probíhá úsekové měření rychlosti.

¹³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 20-21.

¹⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 442.

Rychlost vozidel - viz aplikace ustanovení § 18 „zákona o pozemních komunikacích“

Povinnost řidičů dodržovat stanovenou rychlost je zakotvena v § 18 „zákona o silničním provozu“. První velmi důležitou povinností účastníků silničního provozu je, že řidič musí přizpůsobit svoji jízdu s vozidlem zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, nákladu, povětrnostním podmínkám a v neposlední řadě i dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Zároveň řidič smí jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Další povinnosti řidičů jsou zaměřeny na dodržení povolené rychlosti vozidla v obci, mimo obec, s nasazenými řetězy a také na povolenou rychlost jízdní soupravy.¹⁵

„(1) Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

(3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h⁻¹; na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130 km.h⁻¹. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h⁻¹.

(4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h⁻¹.

(5) Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla,²⁾ a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy

(8) Při použití sněhových řetězů na vozidle smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹“¹⁶

^{15 16} KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. Praha: Leges, 2018, s. 214-216.

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích - viz aplikace ustanovení § 4 „zákona o pozemních komunikacích“

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace“¹⁷

Železniční přejezd - viz aplikace ustanovení § 28 „zákona o pozemních komunikacích“

„Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h⁻¹. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹. Při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění.“¹⁸

Vlečení motorových vozidel - viz aplikace ustanovení § 34 „zákona o pozemních komunikacích“

„Při vlečení motorového vozidla se smí jet rychlostí nejvýše 60 km.h⁻¹.“¹⁹

Provoz na dálnici - viz aplikace ustanovení § 35 „zákona o pozemních komunikacích“

„Na dálnici je dovolen jen provoz motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km.h⁻¹. V úseku dálnice procházejícím obcí je dovolen i provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž nejvyšší povolená rychlost²⁾ není nižší než 65 km.h⁻¹. Mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici.“²⁰

^{17 18 19 20} KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. Praha: Leges, 2018, s. 73-293.

Provoz v obytné a pěší zóně - viz aplikace ustanovení § 39 „zákona o pozemních komunikacích“

„V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.“²¹

3.1.2 Sankce při překročení rychlosti vozidla

V případě překročení povolené rychlosti dle uvedených ustanovení v předchozí podkapitole se řidič dopustí přestupku dle § 125c odst. f) nebo k) „zákona o silničním provozu“. Za porušení je možné uložit pokutu v blokovém řízení, nebo u správního orgánu. V případě závažnějšího porušení je řidiči vysloven zákaz řízení. Ve vybraných případech jsou příslušným správním orgánem řidiči udělené body v rámci bodového hodnocení. Body jsou následně evidovány v Evidenční kartě řidiče (dále jen „EKŘ“).

Sankce za překročení rychlosti v obci dle § 125c „zákona o silničním provozu“:

- při překročení rychlosti do 5 km/h: v blokovém řízení pokuta do 1000 Kč, ve správním řízení 1500 až 2500 Kč a bez zapsání bodů do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o více jak 5 km/h a méně než 19 km/h: blokovém řízení pokuta do 1000 Kč, ve správním řízení 1500 až 2500 Kč a 2 body do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o 20 až 39 km/h: v blokovém řízení pokuta do 2500 Kč, ve správním řízení 2500 až 5000 Kč a 3 body do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o 40 km/h a více: přestupek nelze v blokovém řízení projednat, ve správním řízení pokuta 5000 až 10000 Kč, zákaz řízení na 6 až 12 měsíců a 5 bodů do „EKŘ“²²

²¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 299.

²² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 691-715.

Sankce za překročení rychlosti mimo obec dle § 125c „zákonu o silničním provozu“:

- při překročení rychlosti do 10 km/h: v blokovém řízení pokuta do 1000 Kč, ve správním řízení 1500 až 2500 Kč a bez zapsání bodů do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o 11 až 29 km/h: v blokovém řízení pokuta do 1000 Kč, ve správním řízení 1500 až 2500 Kč a 2 body do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o 30 až 49 km/h: v blokovém řízení pokuta do 2500 Kč, ve správním řízení 2500 až 5000 Kč a 3 body do „EKŘ“
- při překročení rychlosti o 50 km/h a více: přestupek nelze v blokovém řízení projednat, ve správním řízení hrozí řidiči vozidla pokuta 5000 až 10000 Kč, zákaz řízení na 6 až 12 měsíců a 5 bodů do „EKŘ“²³

3.1.3 Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020

Pokyn upravuje postup policistů při:

- plnění úkolů vyplývajících z právních předpisů
- při dohledu na BESIP a plynulost provozu na pozemních komunikacích
- kontrole dodržování podmínek provozování silniční dopravy
- dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek
- šetření dopravních nehod a činnosti úseku dopravního inženýrství²⁴

Čl. 18 Speciální kontrola

(1) K účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu jsou prováděny speciální kontroly. Pokud není interním aktem řízení stanoveno jinak, nedílnou součástí speciální kontroly je základní kontrola podle čl. 17. Speciální kontrola je plánována a organizována v rámci běžného výkonu služby tak, aby svým zaměřením účinně řešila problematiku, pro kterou je určena.²⁵

²³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 691-715.

^{24 25} ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300, 2020*, s. 1-12.

Jednou ze speciálních kontrol dle tohoto pokynu je kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy. V předchozím pokynu, který upravoval postup policistů na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (ZPPP č. 160/2009 – platnost do konce roku 2020), byla speciální kontrola označována jako „Speciální kontrola B“. Označení je mezi policisty velmi rozšířené a nejspíš bychom těžko hledali dopravního policistu, který by nevěděl, co zmíněný pojem znamená. V novém pokynu již označení zmizelo.

3.1.4 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní č. 2/2021

Čl. 6 Speciální kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy

„Při provádění speciální kontroly dodržování stanovené rychlosti jízdy hlídka kontroluje dodržování rychlosti jízdy zejména v místech, kde z důvodu porušení zákona o silničním provozu dochází k páchání dopravních přestupků a tato místa jsou vyhodnocena jako riziková, zejména pak místa častých dopravních nehod.

Hlídka k měření rychlosti jízdy používá mobilní nebo stacionární technické prostředky schválené a ověřené (kalibrované) Českým metrologickým institutem. Obsluha měřicího zařízení může být v civilním oblečení.“²⁶

Čl. 29 Kontrola dodržování rychlosti jízdy

„Při obsluze měřicího zařízení se policista řídí návodem k obsluze, který je součástí každého zařízení. Policista musí být náležitě seznámen a proškolen k obsluze zařízení. Měřicí zařízení, jako stanovené měřidlo, podléhá podle vyhlášky stanovující měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu⁵³) povinnému ověřování. Doba platnosti ověření je 1 rok. Bez platného ověření nesmí být měřidlo použito k měření rychlosti vozidel za účelem postihu. Obsluha zařízení musí mít při výkonu služby s sebou originál platného „Ověřovacího listu“ vydaného Českým metrologickým institutem nebo autorizovaným metrologickým střediskem. Za včasnost metrologického ověřování odpovídá vedoucí.“²⁷

^{26 27} ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. 2021, s. 3-16.

3.1.5 Bezpečnost a plynulost silničního provozu a operační prostor „zákona o Policii ČR“

Policie České republiky je ozbrojený bezpečnostní sbor České republiky s působností po celém jejím území. Od 1. ledna 2009 je její činnost upravena „zákonem o Policii ČR“.

Působnost policie § 2

„Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.“²⁸

Iniciativa § 10

„V případě ohrožení nebo porušení vnitřního pořádku a bezpečnosti, jehož odstranění spadá do úkolů policie, je policista ve službě nebo zaměstnanec policie v pracovní době povinen provést úkon v rámci své pravomoci (dále jen „úkon“) nebo přijmout jiné opatření, aby ohrožení nebo porušení odstranil.“²⁹

²⁸ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky komentář*. Praha: C. H. Beck. 2014, s. 11.

²⁹ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky komentář*. Praha: C. H. Beck. 2014, s. 53.

3.2 Vliv rychlosti na závažnost dopravních nehod

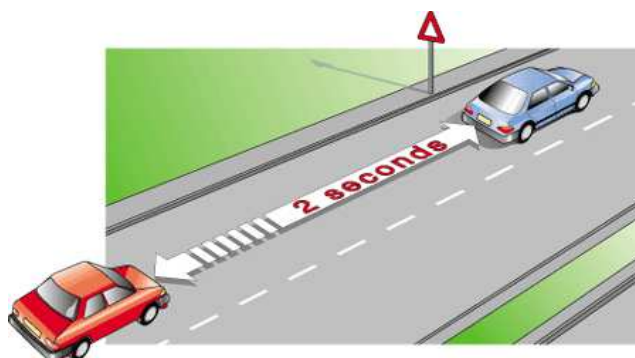
Jedním ze základních faktorů, které mají vliv na počet a závažnost dopravních nehod, je typ pozemní komunikace a její členění. Závisí na počtu a typu křižovatek, zatáček nebo na přítomnosti cyklistů či chodců v silničním provozu. V zastavěné obci je riziko vzniku dopravní nehody vyšší a zároveň se zvyšuje i vliv rychlosti vozidla. Oběti dopravních nehod nepřiměřené rychlosti v obcích (městech) jsou většinou zranitelnější účastníci provozu (chodci, cyklisté). Rozdíl jejich rychlosti a hmotnosti v poměru k motorovému vozidlu bývá hlavní příčinou těchto nehod a jejich následků. Dálnice a silnice pro motorová vozidla se naopak dají považovat za nejbezpečnější komunikace proto, že se zde nevyskytují chodci a cyklisté. Jedná se o jednosměrný relativně rovný úsek s vozidly pohybujícími se převážně podobnou rychlostí.

Rychlost vozidla při nárazu zásadně ovlivňuje závažnost poranění. Již malým zvýšením rychlosti o několik kilometrů za hodinu závažnost zranění výrazně roste.

Jak vyplývá z několika průzkumů v celé Evropě, ve většině států je nepřiměřená rychlost problémem číslo jedna a má na svědomí přibližně třetinu dopravních nehod se smrtelným následkem. Obecně lze říci, že závažnost a počet dopravních nehod vzrůstá se zvyšující se rychlostí vozidla.

Vysoká rychlost výrazně snižuje dobu pro vyhodnocení situace, která se na silnici odehrává. K této době je nutné přičíst i čas, za který je řidič schopný na danou situaci reagovat (reakční doba). Ujetá vzdálenost se tedy se zvyšující rychlostí prodlužuje. Reakční doba závisí na psychickém a fyzickém stavu řidiče. Nejčastěji se uvádí 1 vteřina. Řidičům se doporučuje odstup mezi vozidly 2 vteřiny (viz Obr. č. 4). Čím vyšší rychlostí vozidlo jede, tím má řidič menší možnost vyhnout se kolizi.

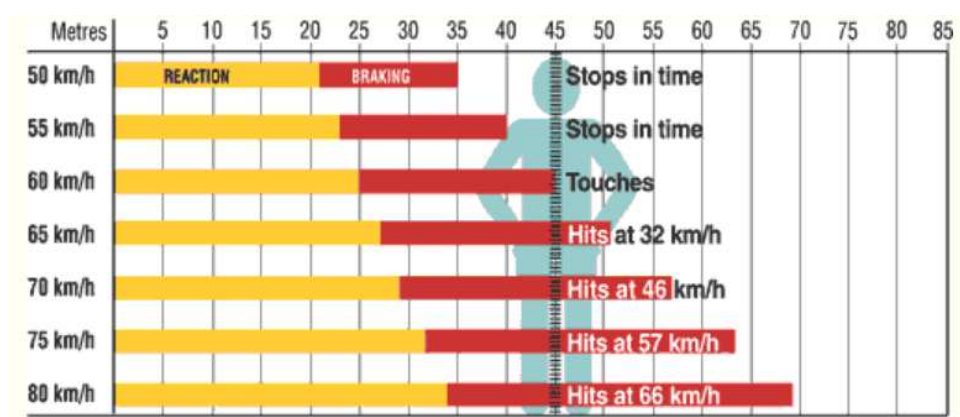
Obr. č. 4: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Doporučený odstup mezi vozidly³⁰



³⁰ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: AUTOLEXICON.NET. *Brzdná dráha* [online]. [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.autolexicon.net/cs/articles/brzdna-draha/>>.

Např. jak je znázorněno na obrázku č. 5, při rychlosti 80 km/h ujede řidič během reakční doby 34 metrů a při přičtení brzdné dráhy ujede řidič celkem 69 metrů do úplného zastavení na suchém povrchu. Pokud by tedy jel v obci řidič rychlostí 70 km/h a 45 metrů před ním by vyběhlo dítě, tak jej s největší pravděpodobností usmrtí. Při rychlosti 60 km/h by došlo s největší pravděpodobností ke střetu a vážnému poranění. Pokud by však jel předepsanou rychlostí 50 km/h, s vysokou pravděpodobností k nárazu nedojde. Výše uvedené je za předpokladu, že je suchá vozovka, vozidlo je v dobrém technickém stavu a řidič není unaven. V případě, že by byla vozovka mokrá nebo namrzlá, brzdná dráha se výrazně prodlouží.

Obr. č. 5: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Brzdná dráha vozidel na suché vozovce³¹



3.3 Přítomnost policistů v provozu a jejich pozitivní vliv na řidiče

Budeme-li pohlížet na dopravní prostředí jako na systém, najdeme v něm několik subsystémů, mezi kterými probíhá neustálá interakce. Subsystémy se neustále vyvíjejí a zdokonalují, ale přesto je nejdůležitější část tvořena člověkem, účastníkem silničního provozu. Působení na uvedený faktor je považováno za nejdůležitější součást, ať již z hlediska dopravní výchovy, nebo preventivně represivních opatření. Každá oblast lidských činností má svá specifika. Jednak z pohledu formy společenských styků, ale i z hlediska organizování činností samých. Doprava a její pravidla, kterými se účastníci

³¹ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: EDWARDTUFTE. *Auto Safety – Stopping Distance Chart*. [online]. [cit. 2021-01-03]. Dostupné z WWW: <https://www.edwardtufte.com/bboard/q-and-a-fetch-msg?msg_id=0000Yn>.

tohoto procesu řídí, je toho odrazem. Zahrnuje časté sociální kontakty vyznačující se krátkou dobou trvání a neosobním charakterem. Řidiči jsou uzavřeni na kratší nebo delší dobu v malém prostoru a pohybují se poměrně rychle po dané trase. Přitom nedochází k vzájemným interakcím „face to face“, což vede k pocitu anonymity.

Řidič motorového vozidla je v tomto systému brán jako jeho část a jeho dopravní chování je regulováno systémem dopravních pravidel, dopravního značení a dopravních informací. Během své činnosti řidič přijímá a vyhodnocuje řadu různých informací, z nichž některé jsou z hlediska BESIP nezbytné, některé důležité a některé pouze neproduktivně zatěžující nebo až přetěžující mentální kapacitu řidiče. Část všech těchto informací nachází řidič přímo na vozovce či v jejím koridoru, nemalý podíl však připadá na informace přicházející z bezprostředního či blízkého okolí vozovky.

Při posuzování činnosti řidiče silničního motorového vozidla je třeba vycházet ze skutečnosti, že se jedná o souhrn mnoha jednotlivých procesů spojených v jedné časové rovině zahrnujících aspekty senzomotorické koordinace, reakční doby, usuzování, pozornosti, emocí, motivace a dovednosti vytvářet dovednost učení.

Chování účastníků silničního provozu potažmo řidičů lze zásadním způsobem ovlivnit kvalitním vzděláváním, které by bylo primárně zaměřeno na prevenci v oblasti BESIP, pro všechny věkové skupiny účastníků silničního provozu a následné zvyšování dopravního a právního vědomí.

Jedním z nejdůležitějších lidských smyslových orgánů při provozu na pozemních komunikacích je ZRAK. Odborníci udávají, že až 90% informací přicházejících do lidského mozku je zajišťováno lidským okem. Ne všechny skutečnosti, které řidič spatří, jsou ale zpracovány mozkiem. Pro řidiče je důležité nejenom spatřit nějakou věc, ale uvědomit si také, co spatřil, a správně vyhodnotit, zda to má vliv na BESIP.

Důležitým pojmem v této problematice je „VYUŽITELNÝ ROZSAH ZORNÉHO POLE“, někdy také nazývaný „funkční zorné pole“. Je samozřejmě menší než periferní zorné pole a je přímo závislé nejen na rychlosti vozidla, ale i na množství dalších informací, které musí mozek a oko v daném okamžiku zpracovat. S rostoucí rychlostí a růstem množství informací je pole menší (zúženější). Proto je nutné, aby řidič vždy přizpůsobil rychlost jízdy vozidla vizuálním možnostem. Dalo by se s nadsázkou říci, že řidič vlastně nereaguje pozdě, ale jede příliš rychle ve vztahu ke svým možnostem. Proto jsou v obci rychlosti daleko nižší než na dálnici, neboť přítomnost ostatních účastníků a křížení komunikací nedovoluje jet řidiči rychleji. Důležité je popsání zjištění zejména u nových začínajících řidičů, neboť ještě nemají nacvičeno, které informace jsou

pro ně důležité a které ne, a současně nevykonávají úkony automaticky a musí na ovládání vozidla soustředit větší část pozornosti. V některých odborných publikacích se lze dočíst, že řidiči získají optimální zrakové vnímání provozu po ujetí 50 tisíců kilometrů v různě hustém silničním provozu.

Budeme-li vycházet z platné legislativy, přešupek je nedbalostní jednání a jen malá část přešupků je činěna úmyslně. Značná část je pak spáchána náhodou a neobsahuje záměrné riskování. Mnohé z těchto přešupků by mohly být lépe eliminovány pomocí úprav silniční infrastruktury. Kromě toho slouží řidičům některá technická zařízení, která jim napomáhají v jejich rozhodovacích procesech, jako například proměnné informační tabule a tabule s informací o rychlosti. Samozřejmostí je také přítomnost policejních hlídek v provozu.

Přítomnost policisty v provozu je významným faktorem, který ovlivňuje pozornost účastníků silničního provozu. Pokud řidič spatří policistu, začíná okamžitě korigovat své jednání a hlavně rychlost. V mnohých případech je však již pozdě. V souladu s interními akty řízení a platnou legislativou je policie oprávněna k měření rychlosti používat skryté měření, které může být realizováno civilním vozidlem nebo policistou v civilu. Řidič, který nevidí policisty, se chová v měřeném úseku naprosto běžným způsobem a jeho reakce přichází až při spatření uniformované hlídky.

Řidič, který dodržuje stanovená pravidla bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, průběžně dodržuje zákonem stanovené povinnosti. Nedisciplinovaný řidič své povinnosti vědomě porušuje s vědomím, že jej nikdo nevidí. Z výše uvedeného je zcela patrné, že na osobu řidiče působí přítomnost hlídky PČR na komunikaci.

4 Měřiče rychlosti používané orgány Policie ČR

Měřiče rychlosti jízdy vozidel slouží ke zjištění a případnému zadokumentování rychlosti vozidla v konkrétním čase na konkrétním místě. Cílem tohoto měření je kontrola dodržování stanovených rychlostí řidiči motorových vozidel a tím i zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Policie ČR v současné době provádí kontrolu dodržování stanovených rychlostí těmito způsoby:

- **odrazem vln**
 - radiových (RADAR)
 - světelných (LIDAR)
- **z vlastní rychlosti**
- **úsekové měření** (průměrná rychlost)

U všech měřičů je udávána přesnost měření s tolerancí ± 3 km pro naměřené rychlosti do 100 km/h. V případech, kde je naměřená rychlost vyšší, se počítá s tolerancí $\pm 3\%$. Z tohoto důvodu musí policisté odečítat danou toleranci z naměřené rychlosti, v souladu s právní zásadou „in dubio pro reo“, v pochybnostech ve prospěch obviněného.

Pro měření rychlosti při dohledu na BESIP je možné užít pouze takové měřiče, jejichž přesnost je pravidelně (1 x za rok) kontrolována tomu určeným odborným pracovištěm, což je zakotveno v zákoně o metrologii. Odborné pracoviště vydá osvědčení o kontrole měřiče, to je nedílnou součástí měřící soupravy.³²

³² ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích*. 2021. s. 16.

4.1 Radarové měřiče rychlosti

V průběhu šedesátých let 20. století začíná dopravní služba veřejné bezpečnosti používat první RADAR (RAdio Detection And Ranging, přeloženo do češtiny „rádiová detekce a měření vzdálenosti“), kterým byl RAMER II vyráběný Vojenským opravárenským závodem Olomouc (nyní RAMET).³³ Měřiče pracují na základě Dopplerova jevu a slouží k měření rychlosti projíždějících vozidel.

Dopplerův jev

Se projevuje tím, že frekvence vlnění zjištěná měřičem je jiná než frekvence vlnění měřeného vozidla, jestliže se vzdálenost zdroje mění v čase. Jev nastává, pokud se vozidlo od měřiče vzdaluje nebo přibližuje. Poprvé byl objeven a popsán v roce 1942 rakouským fyzikem a matematikem Christianem Dopplerem.³⁴

V současné době mohou používané radary měřit okamžitou rychlost jak z místa, tak za jízdy měřícího vozidla v obou směrech. Měřiče mají výrobcem stanovený rozsah měření 20 – 250 km/h. Maximální vzdálenost měřícího vozidla od vozidla měřeného je 60 metrů.

Nejznámějším výrobcem policejních radarů pro Českou a Slovenskou republiku je firma RAMET C.H.M sídlící v Kunovicích. Všechny verze radiolokačních měřičů užívané českou policií jsou právě výrobkem této firmy.

Specifikace radarového měřiče RAMER II

Jeden z prvních radiolokačních měřičů, který fungoval na již zmíněném Dopplerově jevu - Ramer II se již několik desítek let nepoužívá. Radar měřil rychlost jen ve směru jízdy měřených vozidel na rovném úseku v rozmezí 20 – 120 km/h. V měřeném prostoru (úhel 30°) nesměly být žádné překážky, jako jsou skupiny stromů či kovové ploty, které by mohly způsobovat odraz elektromagnetické energie. Další zvláštností byly rozestupy mezi vozidly, protože pokud projela dvě vozidla za sebou v čase do 1 s, měření neproběhlo. Na radar, nebo spíše na jeho zprovoznění, měla vliv okolní teplota. Během

³³ FELCAŇ, M. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007, s. 88.

³⁴ RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *AD9: Návod k obsluze R308 391CZ*. Kunovice, 2007, s. 10.

teplého počasí byl minimální čas uvedení zařízení do provozu 3 minuty, ale čím byla teplota nižší, tím se doba úměrně prodlužovala. Při zimních teplotách dosahovala až hranice 30 minut.³⁵

Specifikace radarového měřiče RAMER 3F

V roce 1979 začal Sbor národní bezpečnosti využívat radiolokační měřič rychlosti motorových vozidel RAMER 3F, který postupně nahrazoval RAMER II.

Jako první z radarových měřičů poskytuje i obrazový záznam přestupků. Úkolem tohoto měřiče bylo zjistit okamžitou rychlost vozidla a zároveň pořídit obrazový záznam (fotodokumentaci). U tohoto zařízení bylo možné nastavit automatické pořízení fotodokumentace po překročení nastavené rychlosti, která obsahovala: vozidlo, SPZ, rychlost, čas a místo měření, údaje o maximální povolené rychlosti v místě spáchání přestupku. Další vylepšení oproti předchůdci byla možnost měření rychlosti vozidel na příjezdu i odjezdu, ve dne i v noci s rozsahem měření 20 – 199 km/h. Přesnost měření byla ± 3 km/h. Zpracování filmů (pro určené útvary) provádělo na základě smlouvy výrobní družstvo Fotografia Praha. Vyvolání 17 metrů v té době trvalo 14 dnů a náklady činily 600,- Kčs.³⁶

Specifikace radarového měřiče RAMER 7F

Byl vyráběn ve dvou variantách. RAMER 7F-V jako „trojnožka“ a RAMER 7F byla verze zabudována do vozidel Škoda Favorit nebo Škoda Forman. Rozsah měření byl zvýšen na 20 až 250 km/h. Radar je možné na první pohled rozeznat podle toho, že využívá klasický natahovací fotoaparát na kinofilm. Popis místa měření bylo nutné vypsát černou fixou nebo tužkou na malou bílou kartičku, která se poté vložila do určeného místa v zařízení. Popis se poté zobrazil i na pořízené fotografii.³⁷

³⁵ ŠKRABÁK, P. *Dopravno-bezpečnostné technické prostriedky používané na dopravných inspektorátoch VB v ČSSR*. Bratislava: Vysoká škola ZNB, 1978, s. 46.

³⁶ ČADEK, J. *Hospodářský a technický věstník ekonomické a technické správy federálního ministerstva vnitra číslo 16*. Praha, 1979, s. 1-2.

³⁷ Empirické materiály: Informační leták firmy RAMET s.r.o. *RAMER 7 – RADAR SPEEDOMETERS*.

Specifikace radarového měřiče RAMER 7M

Radiolokační měřič RAMER 7M byl vyráběn ve více verzích. Dnes se již měřiče této řady nevyrábějí. Verze RAMER 7M-VB byla ještě bez záznamového zařízení. Varianta RAMER 7M-M se vyznačovala maximální mobilitou, protože měřič byl zabudován ve vozidle a jako jediný v té době umožňoval měření rychlosti za jízdy. Další měřič RAMER 7M-V byl určen k nejširšímu využití za všech dopravních podmínek. Byl složen z akumulátoru a „těla radaru“, které se zpravidla umísťovalo na stativ. Nebylo těžké tuto soupravu na místě rychle složit a uvést do provozu. Stacionární verze RAMER 7M-S se používala v místech, kde k překračování rychlosti docházelo nejčastěji. Jednalo se o pevnou zástavbu, do které se umísťovaly bloky radaru. Bloky radaru šlo jednoduše vyjmout a přemístit do zástavby na jiném místě, aniž by řidiči poznali, zda je v dané skříni funkční měřič, a ty prázdné působily preventivně. RAMER 7M-SL fungoval na podobném principu jako 7M-S. Jednalo se o skříň připevněnou na sloupu, do níž bylo možné vkládat zařízení RAMER 7M-V.³⁸

Specifikace radarového měřiče RAMER 7CCD

Jedná se o nástupce RAMER 7F a využívá k měření rychlosti dva principy, které jsou srovnávání vlastní rychlosti a radarové měření pomocí Dopplerova jevu. Zásadní pokrok nastal i kvalitě snímacího zařízení. Dříve používaný fotoaparát u tohoto typu nahrazuje digitální kamera se snímacím CCD prvkem.

Při radarovém měření je rychlost změřeného vozidla zobrazena na displeji ovládací jednotky. V případě překročení nastavené rychlosti se automaticky pořídí záznam, který se zobrazí na displeji a zároveň se uloží do paměti počítače, který je součástí soupravy. Měření je možné využít jak ze stojícího, tak i z jedoucího vozidla.

Metody využití srovnávání vlastní rychlosti je možné využít jen z jedoucího vozidla. Dokumentace přestupku se provádí za využití minimálně tří snímků se zaznamenanou rychlostí v toleranci 3 km/h. Pořízený snímek je možné zvětšit, zaostřit nebo zvýraznit určené detaily, jako je např. registrační značka. V případě připojení tiskárny je možné snímek ihned na místě vytisknout.³⁹

³⁸ Empirické materiály: Informační leták firmy RAMET s.r.o. *TRAFFIC SPEED MEASUREMENT SYSTEMS*.

³⁹ RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *RAMER 7 CCD – NÁVOD K OBSLUZE*. Kunovice, 2002, s. 3.

RAMER 7CCD donedávna policie ještě na některých místech v republice využívala, ale už byl postupně nahrazen novějšími modely.

Specifikace modelu radaru AD9

Opět se jedná o zařízení z dílny RAMET Kunovice, který vývojově navazuje na RAMER 7M a 7CCD. Je vybaven počítačem s podstatně větší pamětí, ovládán přes dotykový displej. Novinkou je možnost dálkového ovládání a to pomocí WIFI nebo LAN. Jak je již u RAMETu zvykem, je vyráběn v několika verzích. AD9 T je mobilní, lehce přenosný (i v ruce) měřič označovaný jako „trojnožka“. Další verze jsou si podobné tím, že jsou připevněné na jednom určeném místě, jsou tedy stacionární. Jedná se o AD9 O a AD9 P. U radaru AD9 O je velkou výhodou automatický bezúdržbový provoz po dobu 24h s automatickým zapínáním blesku při snížené viditelnosti. AD9 P je umístěn v plechové skříni převážně na sloupu u silnice, ale je možné ho najít i na budovách. Skříň je přizpůsobena na vložení měřicího bloku již zmiňovaného radarového zařízení AD9 T, a tím je opět dána možnost nepravidelně přemísťovat měřič na více míst, kde dochází k překračování nejvyšší povolené rychlosti.⁴⁰

Poslední typ, který byl v sérii AD9 vyroben je označován AD9 C a byl jako jediný z řady AD9 celý zabudován do vozidel a to převážně do modelu Škoda Octavia v civilním provedení. Na Dálničním oddělení jsme se s tímto radarem donedávna mohli setkat i ve vozidle Š Superb 3,6V FSI. Do tohoto vozidla byl přebudován z vozidla Škoda Felicie kolo roku 2013. Rychloměr AD9 byl mezi policisty velmi oblíben jak z důvodu jednoduchého ovládání, tak mobility (bezdrátový tablet). V této době se u policie nachází již posledních několik kusů, a to z důvodu využívání novější verze RAMER 10.

⁴⁰ RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *AD9: Návod k obsluze R308 391CZ*. Kunovice, 2007, s. 8-10.

Specifikace modelu radaru RAMER 10

Nejnovější model radarů z firmy RAMET Kunovice používaný policií. Opět je vyráběn v několika verzích stejně jako předchůdce AD9. U modelu RAMER10 C proběhly dvě významné změny, které jsou uvedené níže.

Měření průměrné rychlosti bez radaru:

„Jedná se o měření vlastní průměrné rychlosti za jízdy. Tato vlastní průměrná rychlost je poté dokladována jako průměrná rychlost vozidla, které jede před vozidlem, ve kterém tuto průměrnou rychlost měříme.“⁴¹

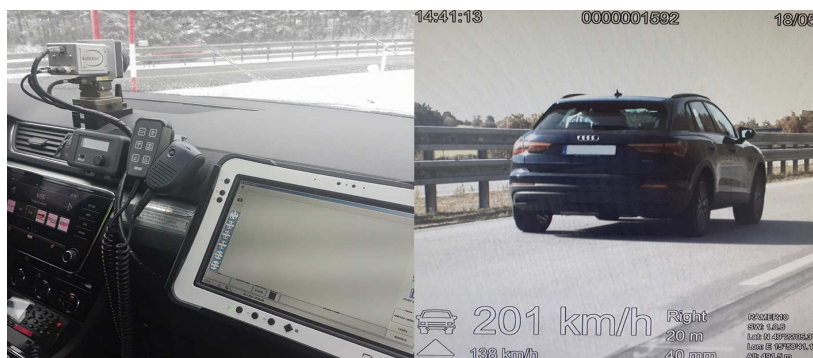
Měření lze provést 2 způsoby. První metoda je za použití tzv. „START/STOP měření“ a spočívá v pořízení 2 snímků v rozmezí 10 sekund. Druhá možnost je použití za použití záznamu kontinuálního videa (režim Video). Výsledkem je potom celá videosekvence, kde jsou v posledním snímku uvedeny potřebné informace.

Pro využití obou metod je potřeba ujet minimálně 100 metrů a velikost změřeného vozidla na prvním snímku nesmí být větší než na posledním (tzn. vzdálenost mezi vozidly před začátkem měření musí být stejná nebo větší než na konci měření).

Položka lustrace:

„Funkce „Lustrace“ slouží pro práci s databází registračních značek, zadávání uživatelsky definovaných registračních značek do pátrání a prohlížení rozeznávaných registračních značek včetně doplňkových údajů (výrobní značka vozidla, barva, platnost TK).“⁴²

Obr. č. 6: RAMER R 10C zabudovaný ve služebním vozidle Škoda Superb⁴³



⁴¹ ⁴² RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. RAMER 10: Návod k obsluze R311 063X CZ. Kunovice, 2015, s. 91-92.

⁴³ Vlastní zdroj

Začátkem dubna roku 2012 přibylo do vozového parku dopravní policie 20 vozidel Volkswagen Passat 3.6 FSI 4 Motion, které byly vybaveny právě radarem RAMER10 C. V roce 2015 následovala další dodávka, kdy se jednalo o 50 vozidel Škoda Octavia, které byly určeny pro okresní Dopravní inspektoráty. Během roku 2018 následovala další „vlna“ nákupu policejních „stíhaček“, kdy se jednalo o vozidla Škoda Superb 2,0 TSI, která byla pro změnu určena pro Dálniční oddělení a Oddělení silničního dohledu. Jednalo se vždy o vozidla v civilním provedení, aby bylo možné provádět i skrytý dohled na BESIP.

Zaznamenané snímky se ze zařízení následně přenášejí do stolního PC a pomocí programu Archiv je možné vytvořit Záznam přestupku (viz Příloha I), který slouží jako důkazní materiál pro přestupkové řízení. Program je využíván pro data z laserů i radarů.

4.2 Lidary, neboli lasery

Technický pokrok jde nezadržitelně kupředu, a tak byla v posledních desetiletích podstatně vyvinuta a zdokonalena nová metoda měření rychlosti vozidel. Zařízení se anglicky nazývá LIDAR – Light Detection And Ranging, v překladu měření vzdálenosti pomocí odrazu světelného paprsku, česky nejčastěji označován jako „Laser“. Vzhledem k dobrým vlastnostem a příznivé ceně se nové měřiče rychlosti používají stále častěji.

Laserový měřič rychlosti pracuje na základě polovodičového laseru, který září v neviditelné – infračervené části spektra. Laser nepracuje spojitě, ale paprsek je vyslán ve velmi krátkých intervalech – pulzech. Pokud je paprsek laseru namířen na lesklý objekt, odrazí se od něj zpět. Odražený paprsek je zachycen pomocí optiky a světlocitlivý prvek – fotodioda jej přemění na elektrický signál. Když se vozidlo pohybuje, vzdálenost, a tím i intervaly mezi pulsy, se postupně zkracují – jak se cíl přibližuje. Jednoduchým výpočtem časových intervalů mezi jednotlivými pulzy je pak spočítána rychlost.⁴⁴

⁴⁴ TUREČEK, J. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 151-152.

Specifikace měřiče rychlosti Micro DigiCam

Policie ČR jako první laserový měřič používala lidar řady UltraLyte. Laserový měřič je dodáván s příslušenstvím a je souhrnně označován jako Micro DigiCam. Součástí této sestavy je laser UltraLyte 100LR, programovatelná vysokorychlostní kamera Panasonic, pocket PC – HP iPAQ hx4700.

Základní technické parametry zařízení:

- rychlost v rozsahu ± 320 km/h
- vzdálenost cíle při měření rychlosti 20 m až 400 m
- rychlost měření 1 až 3 s (dle režimu měření)
- výdrž baterie 7 hodin
- teplotní rozsah pro měření -20°C až 50°C
- celková hmotnost cca 5kg⁴⁵

Systém Micro DigiCam může ovládat laser pro měření rychlosti v manuálním i v automatickém módu. V manuálním módu je spouštěno měření obsluhou radaru a výběr měřeného objektu je na její úvaze. V automatickém módu se systém nejprve zaměří na rozsah vzdáleností (tzv. brány), laser se přepne do automatického módu. Všechna vozidla vjíždějící do předdefinovaného úseku jsou pak podrobena měření rychlosti. Když je mód automatického měření aktivní, laser kontinuálně měří a zachycuje cíle. Okno brány zabraňuje, aby laser zachycoval cíle, které jsou mimo oblast zaostření kamery.

Pokud je rychlost vozidla rovna nebo je větší než uživatelem definovaná povolená rychlost, systém zaznamená snímek vozidla. Pokud je rychlost menší než uživatelem definovaná povolená rychlost, systém nezaznamená obraz, ale může uložit rychlost a vzdálenost pouze pro statistické účely.⁴⁶

^{45 46} ATS – TELCOM PRAHA A.S. *Systém Micro DigiCam Manuál uživatele verze 4.1 cz.*, Praha, 2007, str. 7-17.

Specifikace měřiče rychlosti LTI 20/20 TruCAM

Měřič rychlosti LTI 20/20 TruCAM (dále jen „TruCAM“) pochází z dílny americké firmy Laser Technology, Inc., stejně jako předchozí model Micro DigiCam. Měřič byl oproti svému předchůdci výrazně zmodernizován. Nejvýraznější změna je taková, že se nemusí skládat z různých částí, ale vše potřebné je v jednom celku. Jeho váha se snížila na velmi přijatelných 1,5 kg, a tím odpadá i případné používání stativu, na který je možné zařízení připevnit. Další novinkou je možnost nahrávání videa, což policistům umožňuje zaznamenat případně i jiné přestupky při dohledu na BESIP. Výdrž baterie se také výrazně prodloužila. TruCAM je vybaven technologií GPS a díky tomu je u každého uloženého záznamu zaznamenána přesná poloha a čas.

Obr. č. 7: Měřič rychlosti LTI 20/20 TruCAM ⁴⁷



4.3 Rychloměry

Rychloměry neměří rychlost měřeného vozidla tak, jako tomu je u radarů a lidarů v předchozích kapitolách, ale měří průměrnou rychlost vlastního (měřícího) vozidla. Veškerá činnost je nahrávána na video. Díky tomu je možné zaznamenat i jiné přestupky než jen nepřiměřenou rychlost vozidla.

⁴⁷ Vlastní zdroj

Specifikace rychloměru GESIG TRAVIMO

S rostoucí intenzitou silničního provozu, vývojem dopravní nehodovosti a vysokou nekázní účastníků silničního provozu, bylo v průběhu roku 1991 do výkonu dopravní policie zavedeno 38 zařízení s videozáznamem GESIG TRAVIMO rakouské firmy GESIG. Zařízení bylo v této době montováno do rychlejších vozidel v civilním provedení, jako např. Mazda 323, Opel Omega.

Videozařízení GESIG TRAVIMO se skládalo z videa se zabudovanou obrazovkou, čelní a zadní videokamerou se zabudovanými mikrofony a digitálního tachometru MINISPEED 2000 k měření rychlosti. Součástí zařízení byla i mobilní tiskárna, která sloužila k okamžitému pořízení černobílých snímků. Díky videokameře bylo možné dokumentovat i jiné přestupky v silničním provozu než pouhou rychlost. Dokumentace překročení povolené rychlosti se provádělo sledováním vozidla jedoucího před nebo za služebním vozidlem policie. Pro objektivní posouzení bylo nutné pořídit 3 fotografie v průběhu 10 vteřin. Zabudované mikrofony umožňovali hlídce během pořizování záznamu doplnit důležité informace o místě spáchání přestupku, případně doplnit informace o dopravní omezení nebo jiných důležitých informacích potřebných k dokazování přestupku.⁴⁸

Specifikace rychloměru Polcam PC2006

Systém PolCam je mobilní videosystém pro dohled a záznam všech silničních přestupků řidičů. Slouží také k měření průměrných rychlostí na základě měření času a vzdálenosti. Systém PolCam vypočítá průměrnou rychlost na základě přesného měření projeté dráhy a času. Při použití měřící metody, měření rychlosti s měřením času a vzdálenosti není naprosto nutné udržení stále vzdálenosti mezi policejním a sledovaným vozidlem během celého úseku dráhy. Důležitým faktorem je dodržení stejné vzdálenosti mezi vozidly na začátku a na konci měření, přičemž vzdálenost mezi vozidly se zobrazuje na monitoru.

Je možné využívat kontinuálního záznamu celého průběhu jízdy v rozsahu velikosti karty CF s možností nastavení kvality záznamu s menší kvalitou a delší dobou záznamu. Dále je možné zaznamenávat přestupky ve vysoké kvalitě, např. rychlost, jízdu na

⁴⁸ Archiv Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy, Vzdělávací zařízení Jihlava.

červenou, nepovolené předjíždění apod., a to po celou dobu činnosti. Každý přestupek je označen, indexován pro snadné vyhledání. Zařízení lze instalovat na libovolný automobil či motocykl.

System PolCam umožňuje vyčerpávající doložení celého měřicího procesu videozáznamem nebo v tiskové podobě tiskem jednotlivých snímků. Na obrazovce jsou zobrazeny a zapsány hodnoty měřených rychlostí, projetý úsek silnice, změřený čas a také jiné údaje, jako je např. datum, čas, počítadlo snímků, vlastní rychlost vozidla, pozice přiblížení kamery atd., spolu s průběžnou situací v silničním provozu. Současně vypočtené průměrné rychlosti jsou vedle jiných údajů (projatá dráha, časové údaje přestupku, datum, hodina atd.) dodatečně uloženy v elektronické paměti a vepsány přímo do snímku.

System PolCam se skládá z:

- centrální jednotky model PC2006
- dálkového ovládání
- kamery (v automobilech 2x – vpředu a vzadu)
- kabelové instalace
- obrazového zařízení displej 7“ (u motocyklu navíc 2,5“ displej)
- záznamového zařízení
- další doplňkové příslušenství, např. přijímač GPS, paměťové medium, tiskárna⁴⁹

Začátkem roku 2009 Policie ČR začala využívat systém PolCam v nově zakoupených automobilech Volkswagen Passat R36, které se využívají především na dálnicích. V následujícím roce byl PolCam zabudován do nových služebních motocyklů Yamaha FZ6SA a FJR1300A, které policie využívá především v „boji“ s motorkáři. V dnešní době je možné se s tímto typem rychloměru setkat již jen řádově v jednotkách kusů, a to hlavně na odděleních, kde rychloměry zůstaly namontované na výše uvedených motocyklech, nebo jako např. na DO Velký Beranov, kde byl rychloměr po dopravní nehodě vozidla VW Passat přebudován do vozidla Škoda Superb.

⁴⁹ RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *PolCam PC2006 Návod k obsluze česká verze 1.7.4.6*. Kunovice, 2009, s. 8-10.

5 Řidič pod vlivem návykové látky

Již více než 100 let se lidstvo na území naší republiky potýká s řidiči pod vlivem návykové látky (v tehdejší době alkoholem). Již tenkrát bylo zřejmé, že řízení vozidel vyžaduje plnou pozornost řidiče a také to, aby nebyly ovlivněny jeho duševní a tělesné schopnosti. Zásada „nezkalené mysli“, jak se tehdy říkalo řízení pod vlivem alkoholu, měla platit jak pro řidiče vozidel, tak i pro vozky, cyklisty a pěší. Bezpečnostní úřady tomuto problému věnovaly velkou pozornost a přestupcům už v té době odníмали vůdčí listy. Řízení v opilosti bylo pokládáno za těžký delikt, a také proto byly ukládány ty nejvyšší možné tresty.⁵⁰

I nadále je řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky pro společnost obrovským problémem, který má v množství případů bohužel velmi vážné až tragické následky. K jízdě pod vlivem alkoholu se postupem času přidal další fenomén této doby. Tím je řízení pod vlivem jiných návykových látek neboli drog. Každým rokem v policejních statistikách těchto řidičů bohužel přibývá.

Policie v roce 2019 řešila 4627 dopravních nehod, při kterých bylo hlavní příčinou ovlivnění alkoholem a v dalších 269 nehodách bylo na vině ovlivnění návykovou látkou. Při těchto nehodách bohužel zemřelo 62 osob a více jak 2200 osob bylo zraněno. Ze statistik dále vyplývá jedna velmi znepokojující skutečnost, a to taková, že u více jak 77 % zaviněných nehod bylo viníkovi naměřeno více jak 1 promile alkoholu.⁵¹ Při takto vysoké hodnotě, kdy se mimo jiné jedná již o trestný čin, není možné hovořit o tzv. „zbytkovém alkoholu“, kdy se řidič domnívá, že není alkoholem ovlivněn. V tomto stavu si musí být vědom toho, že jeho reakce jsou velmi zpomalené a pozornost značně ovlivněna a že v kombinaci s řízením vozidla jde o obrovský hazard s lidským zdravím.

⁵⁰ MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, s. 40-41.

⁵¹ ČESKO. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v roce 2019*, s. 19.

5.1 Základní pojmy

V intencích věcného vymezení subkapitoly textu budou demonstrovány, objasněny základní východiska a pojmosloví zkoumané tematické oblasti týkající se řízení vozidla pod vlivem návykové látky.

Účastník provozu na pozemních komunikacích: je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích

Řidič: je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti

Vozidlo: je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj

Motorové vozidlo: je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus⁵²

Návyková látka: alkohol, omamné látky, psychotropní látky a další látky, které mohou ovlivnit psychiku, ovládací, nebo rozpoznávací schopnosti člověka⁵³

Alkoholický nápoj: nápoj obsahující více než 0,5 % objemového etanolu, např. pivo, víno, lihovina

Orientační vyšetření: dechová zkouška, nebo vyšetření slin, stěru z kůže nebo sliznic včetně jejich odběru

Odborné lékařské vyšetření: cílené klinické vyšetření lékařem včetně odběru biologického materiálu

Odběr biologického materiálu: odběr vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo stěru z kůže nebo sliznic⁵⁴

Odborné měření: provedení dechové zkoušky analyzátozem splňujícím podmínky stanovené vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu⁵⁵

⁵² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 28.

⁵³ JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2012, s. 179.

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb. o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2017, částka 21, s. 2.

⁵⁵ ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300, 2020*, s. 21.

5.2 Oprávnění kontrolovat řidiče zda nejsou pod vlivem návykové látky

Příslušníci Policie ČR na základě ustanovení § 124 odst. 11 a 12 „zákona o silničním provozu“ vykonávají dohled nad BESIP a jsou zároveň oprávněni mimo jiné kontrolovat dodržování povinností a pravidel účastníků provozu.

Příslušníci policie ČR jsou dle shora poukazované aplikace ustanovení §12 oprávněni vyzvat řidiče k podrobení se orientačního vyšetření za účelem zjištění, zda není řidič pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky.

Příslušníci policie ČR mohou na základě ustanovení § 118a „zákona o silničním provozu“ při dohledu na BESIP přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla jestliže řidič:

- c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj, nebo užil jinou návykovou látku během jízdy
- d) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholu, nebo jiné návykové látky, nebo v takové době, kdy je ještě pod jejich vlivem
- e) se přes výzvu podle § 5 odst. 1, písm. f) odmítl podrobit vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem
- f) se přes výzvu podle § 5 odst. 1, písm. g) odmítl podrobit vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou ⁵⁶

Na základě výše uvedených důvodu jsou příslušníci Policie ČR oprávněni dle ustanovení § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu“ podezřelému řidiči zadržet řidičský průkaz, pokud jej při kontrole předloží.

⁵⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 568-569

5.3 Alkohol

Jde o návykovou látku a lidstvo jeho účinky zná již tisíce let. V populaci je velmi rozšířen a je lehce dostupný. I z tohoto důvodu je jeho konzumace běžná a velmi oblíbená, a to i přesto, že je pro lidský organismus škodlivý. V každoročních průzkumech v množství spotřebovaného alkoholu v přepočtu na obyvatele se ČR umísťuje na předních pozicích (v roce 2020 4. místo na světě⁵⁷).

Alkoholem se označuje etylalkohol, nebo také etanol. Vzniká kvašením cukru a patří mezi látky ovlivňující hlavně látkovou přeměnu a nervový systém. Alkohol je vstřebáván do krevního řečiště již v ústech a žaludku, ale většina vypitého alkoholu (až 80 %) se vstřebá v tenkém střevě.⁵⁸

Jedná se o čirou hořlavou kapalinu s charakteristickou vůní. Je ředitelný vodou. Toho využívají výrobci alkoholických nápojů. Díky tomu máme také nepřehledné množství alkoholických nápojů různých chutí a vůní. V malých dávkách alkohol způsobuje pocit uvolnění. Větší dávky způsobují sníženou vnímavost, útlum, deprese, agresivitu a někdy i otravu krve.

Alkohol se uvádí v různých jednotkách. Tou nejznámější, zvláště pro řidiče, je promile, která se označuje symbolem ‰. Zároveň by se dala promile vyjádřit jako 1 desetina procenta, neboli jedna tisícina z celku. Dále se můžeme setkat s měřením v gramech alkoholu na kilogram krve (g/kg). A jelikož je i gram tisícina z kilogramu, tak vychází poměr, že 1 g/kg alkoholu rovná je 1 promile alkoholu. Také se velmi často můžeme setkat s alkoholem udávaným v procentech (%) a to převážně u alkoholických nápojů.

⁵⁷AMERICAN ADDICTION CENTERS. *Global Drinking Demographics*. [online]. 2021, [cit. 2021-02-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.alcohol.org/guides/global-drinking-demographics/>>.

⁵⁸ KVAPILÍK, J. a MUDr. SVOBODOVÁ, A. *Člověk a alkohol*. Praha: Avicenum, 1985, s. 12-18.

5.4 Jiné návykové látky

Obecně by se dalo uvést, že pod pojmem „jiné návykové látky“ si můžeme představit veškeré návykové látky mimo alkohol. Přesná definice pojmu „návyková látka“ je uvedena v zákoně č. 40/2009 Sb. trestní zákoník (dále jen „**trestní zákoník**“) a zní následovně: „*Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování*“⁵⁹

Ve společnosti jsou spíše známé jako Drogy. Dějiny návykových látek sahají do dávné minulosti až 4 tisíc let před naším letopočtem. Z této doby jsou dochovány první zmínky o pěstování máku na území Evropy a Malé Asie a zároveň o uklidňujících vlastnostech makové šťávy (opium). Z Indie jsou z této doby dochovány zmínky o pěstování konopí, kdy při jeho nadměrném použití začínají lidé vidět přízraky a při dlouhodobějším užívání je možné mluvit s duchy a vznášet se. Naši předkové využívali drogy převážně k léčbě a také jako opojné prostředky.⁶⁰

Při dohledu na BESIP a řešení dopravních nehod se příslušníci Policie ČR nejčastěji setkávají s drogami jako jsou marihuana, metamfetamin a kokain.

Marihuana

Marihuana představuje název pro sušené květenství a horní lístky samičí rostliny Cannabis, která je ve společnosti známá také pod názvem „konopí“ a má tzv. halucinogenní účinek. Pochází z Asie, ale je možné ji vypěstovat i v ČR. Dle kvality má zbarvení tmavě zelené až skoro černo-zelené. Po správném usušení je látka v menších kouscích držících v hručkách a má velmi charakteristické aroma. Užívá se především kouřením, kdy nastupuje účinek obvykle po několika minutách. Zřídka se objevuje i jako součást pokrmů, kdy v případě perorálního požití je účinek slabší.

Nejčastějšími příznaky užití jsou sucho v ústech, nepřiměřený smích, zrakové iluze, špatná koordinace, červené oči, pocení, chuť k jídlu, rozšířené oční zornice.

Marihuana je nejrozšířenější a zároveň nejvíce užívaná droga v naší zemi, zejména mladými lidmi.⁶¹

⁵⁹ JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2012, s. 179.

⁶⁰ ESCOHOTADO, A. *Stručné dějiny drog*. Praha: Volvox Globator, 2003, s. 11-16.

⁶¹ KALINA, K. *Drogy a drogové závislosti mezioborový přístup*. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003, s. 174-177.

Metamfetamin / Pervitin

Stimulační droga Metamfetamin, u nás známá spíše jako Pervitin, se řadí mezi psychostimulační látky s vysokým potencionálem pro vznik závislosti. Má formu mikrokrystalického prášku bílé až zažloutlé barvy. Vyrábí se vařením, kdy výchozí látkou je efedrin, dále se k výrobě používá louh a červený fosfor. Pervitin se v ČR nejčastěji aplikuje nitrožilně. Další možností aplikace jsou šňupáním a kouřením.

Pervitin ovlivňuje motoriku, psychické funkce, snižuje únavu, způsobuje nechutenství, zvyšuje výkonnost celého organismu, odstraňuje zábrany. Dále urychluje tok myšlenek, většinou na úkor kvality. Po odeznění účinku se dostavuje fáze deprese, hluboké pocity vyčerpání, ztráta paměti, zmatenost, apod.⁶²

Kokain

Kokain se získává z listů jihoamerického keře Koka pravá. Jedná se o stimulační drogu s účinky podobnými jako u pervitinu. Tradiční způsob aplikace je žvýkání kokových listů, ale v našich podmínkách se nevyužívá. V ČR je nejčastější způsob aplikace šňupáním a velmi zřídka nitrožilně.

Nástup účinku kokainu se projeví zvýšením krevního tlaku, zrychlením pulzu, pocením, nevolností a rozšířením zornic. Při prvním užití mohou být pocity nepříjemné, ale opakované užívání vede k euforii. Uživatel bývá veselý, družný, mívá halucinace příjemného obsahu, oplývá energií, hyperaktivitou, nespavostí, zvýšenou sexuální aktivitou. Dále se po užití dostavuje i agresivita, neklid, poruchy chování apod. Kokain je silné anorektikum (snižuje chuť k jídlu) a jeho užívání vede k nápadné hubenosti, organismus trpí podvýživou.⁶³

^{62 63} KALINA, K. *Drogy a drogové závislosti mezioborový přístup*. Praha: Úřad vlády České Republiky, 2003, s. 164-167.

5.5 Řízení vozidla pod vlivem návykových látek

Na rozdíl od jiných zemí v Evropě, nebo po celém světě je v České republice nulová tolerance ovlivnění alkoholem, nebo jinou návykovou látkou, a to jak u řidičů motorových, tak i u řidičů nemotorových vozidel.

„Zákon o silničním provozu“ v ustanovení § 5 odst. 2 mimo jiné stanovuje, že řidič nesmí:

- a) požití alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol, nebo užití jinou návykovou látku během jízdy
- b) řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholu, nebo užití jiné návykové látky a to v takové době, po kterou by mohl být ještě pod jejím vlivem
- c) předat řízení vozidla osobě, která je pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky⁶⁴

V případě, že řidič řídí pod vlivem uvedených návykových látek, dopouští se jednání, které má znaky přestupku, nebo trestného činu. Vždy záleží na tom, jak moc byl řidič látkou ovlivněn. Pokud byl řidič (motorového vozidla) ovlivněn návykovou látkou natolik, že jeho stav byl vyhodnocen jako „stav vylučující způsobilost“, jedná se již o trestný čin. Pro „stav vylučující způsobilost“ neexistuje žádná definice, protože různá návyková látka působí na každého člověka jinak.

Při ovlivnění alkoholem je určení hranice stavu vylučující způsobilost v praxi jednodušší. Ve většině případů je dáno, že pokud je řidiči motorového vozidla prokazatelně naměřena 1 promile alkoholu v krvi a více, tak není schopen bezpečně řídit své vozidlo a se jedná o „stav vylučující způsobilost“, kdy je řidič následně podezřelý z naplnění skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 „trestního zákoníku“. Uvedený stav je nutné vždy zjistit a řidiči dokázat, a proto se v některých případech provádí znalecké zkoumání.

Při ovlivnění jinou návykovou látkou se „stav vylučující způsobilost“ prokazuje složitěji. Z důvodu velkého množství druhů a rozdílných účinků návykových látek není určena žádná hranice, jak je tomu u alkoholu, ale v případě pozitivního výsledku na přítomnost jiné návykové látky je řidič vyzván k odběru biologického materiálu (krevní vzorek) ze kterého následně soudní znalec z oboru zdravotnictví odvětví toxikologie

⁶⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 83.

vypracuje znalecký posudek, ze kterého určí, zda byl řidič ovlivněn návykovou látkou natolik, že se jedná o „stav vylučující způsobilost“.

5.6 Postup policistů při zjišťování, zda je řidič ovlivněn alkoholem

V roce 2021 příslušníci Policie ČR zjišťují případné ovlivnění řidiče alkoholem výhradně za pomoci dechového analyzátoru Dräger Alcotest 7510. Při přípravě odborného měření (dechové zkoušky) musí příslušník Policie ČR vizuálně zkontrolovat technický stav přístroje, správné nastavení data a času. Dále je nutné, aby byla provedena kontrola, zda je analyzátor opatřen neporušenou úřední značkou prokazující ověření měřidla. Z důvodu objektivnosti měření a případné „falešné“ pozitivitě je doporučováno, aby se příslušník Policie ČR před zahájením dechové zkoušky dotázal kontrolované osoby, zda v uplynulé době cca 10 až 15 minut nepožila látku, která by mohla ovlivnit výsledek měření (např. kapky na bolest v krku, oplatka Mila, čokoládový bonbon s alkoholovou příchutí, apod.).

Následně je možné přejít k odbornému měření, kdy se příslušník Policie ČR kontrolované osoby dotáže, zda požila alkohol a poté ji vyzve k podrobení se dechové zkoušce. Doporučená formulace výzvy zní:

„Pane/paní, v souladu se zákonem o silničním provozu Vás vyzývám k podrobení se orientačnímu vyšetření, zda nejste ovlivněný/á alkoholem. Vyšetření bude provedeno ověřeným analyzátozem alkoholu v dechu formou odborného měření. V případě pozitivního výsledku bude toto měření opakováno.“⁶⁵

Pokud kontrolovaná osoba odborné měření odmítne, tak ji příslušník Policie ČR vyzve k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření včetně odběru biologického materiálu ve zdravotnickém zařízení.

V případě nulového výsledku při první zkoušce se další již neprovádí a odborné měření je ukončené. Pokud je výsledek první dechové zkoušky s pozitivní hodnotou, tak se z důvodu objektivity provádí opakované odborné měření s časovým rozstupem minimálně 5 minut. Vzájemný rozdíl mezi provedenými měřeními nesmí být větší než 10 %. Pokud je rozdíl vyšší jak zmiňovaných 10 %, tak se po dalších 5 minutách provede třetí odborné měření, které se v tomto případě porovnává s výsledkem druhého měření.

⁶⁵ ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300, 2020, s. 21.*

Když je rozdíl hodnot vyšší jak 10 %, kontrolována osoba je vyzvána k odbornému lékařskému vyšetření s odběrem biologického materiálu. Příslušník Policie ČR pozitivní výsledky odborného měření vždy na místě vytiskne, vyplní potřebné údaje a nechá výtisky podepsat kontrolovanou osobu. Následně s osobou sepíše „Úřední záznam o kontrole řidiče pod vlivem návykové látky“ (viz Příloha II), který připojí k oznámení o přestupku, nebo ke spisové dokumentaci trestného činu.

Pokud bylo s kontrolovanou osobou provedeno odborné lékařské vyšetření s odběrem biologického materiálu, tak příslušník Policie ČR vyplní „Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem“ (viz Příloha III), který následně odešle s odebraným biologickým materiálem na analýzu pomocí plynové chromatografie a po obdržení výsledku, protokol založí ke spisové dokumentaci přestupku, nebo trestného činu.

Při platném pozitivním výsledku odborného měření příslušník Policie ČR mimo výše uvedené řidiči zadrží řidičský průkaz a zároveň mu zakáže další jízdu. Řidiči předá Potvrzení o zadržení řidičského průkazu (viz Příloha IV).

V případě, že naměřená hodnota analyzátořem dechu se nachází v rozmezí 0,01-0,24 promile a kontrolována osoba nedozná požití alkoholu, tak se nejedná o pozitivní dechovou zkoušku a příslušník Policie ČR o provedeném odborném měření sepíše pouze „Úřední záznam“ a věc dále nešetří. Postup vyplývá ze stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR, kde je uvedeno, že naměřenou hodnotu do 0,24 promile, zjištěnou analyzátořem alkoholu v dechu, nelze považovat za průkaznou a zároveň jí není možné považovat za identickou s hladinou alkoholu v krvi, jelikož z uvedeného stanoviska vyplývá, že hodnota 0,20 promile je fyziologická hladina a hodnota 0,04 promile může být odchylka analyzátořu dechu.⁶⁶

⁶⁶ Empirické materiály: Stanovisko Ministerstva zdravotnictví ČR č.j. 33336/2010/OZS ze dne 12. července 2010.

5.7 Postup policistů při zjišťování, zda je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou

Kontrola, zda je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou se v policejní praxi provádí ve většině případů jednorázovým testerem Drugwipe, který detekuje přítomnost návykových látek ze slin, potu nebo předmětů, kterých se kontrolovaná osoba dotýkala.

Na rozdíl od dechové zkoušky provedené pomocí dechového analyzátoru se test na přítomnost návykových látek v praxi neprovádí u každého řidiče. Důvody jsou jak časové (vyhodnocení testu trvá až 10 minut), tak i finanční (cena za 1 kus se momentálně pohybuje okolo 600,-Kč). Již od prvního kontaktu s kontrolovanou osobou se příslušník Policie ČR zaměřuje na chování, jednání a vystupování řidiče. Jedním ze základních příznaků požití návykových látek je velikost a reakce očních zornic. Dalšími příznaky, dle kterých je možné podezírat osobu z užití jiné návykové látky, jsou např. nepřiměřená veselost, koordinace pohybů, agresivní chování, nadměrné pocení, zápach po spálené trávě apod.

Pokud příslušník Policie ČR vyhodnotí, že by kontrolovaná osoba mohla být pod vlivem jiné návykové látky, vyzve ji k provedení orientačního vyšetření za pomoci jednorázového testeru Drugwipe, kdy vyhodnocení testu trvá 5 až 10 minut.

V případě, že je výsledek orientačního vyšetření pozitivní nebo pokud z chování a vystupování kontrolované osoby vyplývá, že by mohla být ovlivněna jinou návykovou látkou a požití alkoholu bylo vyloučeno dechovou zkouškou, příslušník Policie ČR vyzve osobu k odbornému lékařskému vyšetření s odběrem biologického materiálu (krve a moči). Následně vyplní „Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou“ (viz Příloha V), který během odborného lékařského vyšetření lékař vyplní a potvrdí. Odebraný biologický materiál je odeslán na odborné zdravotnické zařízení, kde je provedeno prvotní zjištění ze vzorku moče. Krevní vzorek je v laboratoři uchován po dobu minimálně 3 měsíců pro potřebu znaleckého zkoumání.⁶⁷

⁶⁷ ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300, 2020, s. 24.*

5.8 Správní tresty a trestní sankce

Pokud řidič prokazatelně řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky, není možné jeho jednání řešit na místě v příkazním řízení, ale příslušník policie ČR musí zjištěné jednání oznámit místně příslušnému správnímu orgánu dle ustanovení § 74 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, pokud se jedná o podezření z jednání mající znaky přestupku.⁶⁸

V případě podezření z jednání naplňující znaky trestného činu policejní orgán dle ustanovení § 179c odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (dále jen „trestní řád“) vyhotoví zprávu o výsledku zkráceného přípravného řízení (dále jen „ZPŘ“), kterou předloží státnímu zástupci příslušného Okresního státního zastupitelství. Státní zástupce následně dle ustanovení § 179c odst. 2, písm. a) „trestního řádu“ podá soudu návrh na potrestání, pokud shledá, že výsledek ZPŘ odůvodňuje postavení podezřelé osoby před soud.⁶⁹

Správní tresty:

Pokud osoba řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholu, nebo užití jiné návykové látky, nebo v době, kdy by mohla být ještě pod jejich vlivem, hrozí jí ve správním řízení trest od 2.500 Kč do 20.000 Kč, zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku a až 7 bodů do „EKŘ“.⁷⁰

V případě, že osoba řídí vozidlo, nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, nebo se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla, nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem, nebo jinou návykovou látkou, hrozí jí ve správním řízení trest od 25.000 Kč do 50.000 Kč, zákaz řízení od jednoho roku do dvou let a 7 bodů do „EKŘ“.⁷¹

⁶⁸ KUČEROVÁ, H., HROZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017, s. 392-393.

⁶⁹ JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2012, s. 812-813.

^{70 71} KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha: Leges, 2018, s. 694.

Trestní sankce:

Pokud soud rozhodne, že se řidič motorového vozidla dopustil přečinu dle ustanovení § 274 „trestního zákoníku“, bude potrestán odnětím svobody, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Pokud soud uloží trest odnětí svobody a zároveň peněžitý trest, není již možné zároveň uložit i trest zákaz řízení. Podmínkou trestní odpovědnosti dle uvedeného ustanovení je, že řidič jedná ve stavu vylučující způsobilost, který si přivodil požitím návykové látky.⁷²

V případě, že osoba řídí motorové vozidlo ve stavu vylučující způsobilost dle ustanovení § 274 odst. 1 „trestního zákoníku“ může být potrestána odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

Pachatel může být potrestán odnětím svobody na šest měsíců až 3 roky, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti, pokud:

- a) činem uvedeným v odst. 1 způsobil dopravní nehodu, jinému ublížil na zdraví, nebo způsobil větší škodu na cizím majetku
- b) spáchal-li čin při výkonu zaměstnání, nebo obdobné činnosti, při které je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný (například řidič hromadného dopravního prostředku)
- c) byl-li za takový čin v posledních 2 letech odsouzen, nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn⁷³

^{72 73} JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2012, s. 371-374

6 Prostředky používané ke zjišťování návykových látek v organismu řidiče

V počátcích zjišťování, zda je řidič pod vlivem alkoholu, kdy policisté neměli žádné technické prostředky, bylo velmi složité. V případech, kdy měla hlídka podezření, že řidič požil alkohol, byl řidič převezen do policejní cely, kde byl prohlédnut policejním lékařem. Pokud lékař naznal, že byl řidič podnapilý, nebo dokonce opilý, provinilec zůstal ve vazbě až do vystřízlivění. Po vystřízlivění byl řidič převezen k vyšetřovateli, který na základě lékařského posudku ihned rozhodl o trestu a době zadržení vůdčího listu. Zároveň muselo být přijaté opatření ohledně odvozu a úschovy jeho vozidla. Uvedený postup se využíval až do přelomu padesátých a šedesátých let, kdy se začal používat „Hargerův přístroj“.⁷⁴ V průběhu let používala dopravní služba různé prostředky od již zmíněného Hargerova přístroje přes detekční trubičky až k dnešním dechovým analyzátorům od firmy Dräger.

6.1 Přístroje používané k odhalování alkoholu v dechu

Hargerův přístroj

Jedná se o první přístroj, který byl vynalezen a následně používán na detekci alkoholu v dechu. Představil jej americký profesor Rolla Neil Harger symbolicky na silvestra 31.12.1938. Následně začala přístroj využívat americká policie. Do rukou československých policistů a četníků se přístroj dostal v 50. letech minulého století. Jednalo se o složitý přístroj a velikostí připomínal krabici od bot. Princip byl takový, že po vdechnutí do balonku se dech dostal do kontaktu s chemickou látkou umístěnou v trubičce, která následně v závislosti na množství alkoholu měnila svoji barvu. Dle intenzity a zbarvení sloupce se poté odhadovalo množství požitého alkoholu. Odborníci připouštěli, že měření Hargerovým přístrojem není zcela přesné, protože detekční

⁷⁴ MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, str. 41-42

trubička svým zbarvením reagovala i např. na zubní pastu, zkvašený kompot, nebo punčový dort. Přístroj byl známý pod názvem „drunkometer“ (opilcoměr).⁷⁵

Detekční trubičky

Do historie měření alkoholu v dechu příslušníky Policie ČR nepochybně patří detekční trubičky, které byly používány při orientačních zkouškách na zjištění alkoholu desítky let. Detekční trubička byla z konstrukčního pohledu skleněná trubice částečně naplněna chemickou látkou, která reagovala na alkohol zeleným zbarvením. Náplň byla v trubici připevněna pomocí sítěk, aby při manipulaci nedošlo k jejímu pohybu. Testovaná osoba vydechovaným vzduchem profoukla trubičku do měrného sáčku, který byl součástí balení a následně se látka umístěná v trubici zbarvila do žluté až zelené barvy, dle přítomnosti alkoholu v dechu. Na trubici byla vyznačena ryska, která určovala orientační hodnotu ovlivnění alkoholem 0,8 promile. Skleněná trubice byla hermeticky uzavřená, z tohoto důvodu bylo nutné před použitím odlomit oba skleněné konce pomocí odlamovače, který byl součástí soupravy. Detekčních trubiček bylo mnoho druhů, těmi nejznámějšími z policejní praxe jsou DETECOL a ALTEST.

LION alcometer SD-400P

Dechový analyzátor LION alcomete SD-400 byl příslušníky Policie ČR ve velké míře využíván převážně koncem minulého století, kdy byl postupem času nahrazován modernějším a spolehlivějším analyzátozem Dräger Alcotest 7410.

Přístroj LION byl plně automatizovaný přenosný měřič alkoholu v dechu s jednoduchým ovládáním, který byl schopen změřit alkohol v dechu kontrolované osoby v rozsahu hodnot 0 až 4 promile. Fungoval na bázi elektrochemického snímače

⁷⁵ ČESKÁ TELEVIZE. *Díky vynálezu Rolly Hargera mohou policisté zjistit, zda řidiči před jízdou popíjeli* [online]. 31.12.2018, [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://ct24.ceskatelevize.cz/archiv/1428407-diky-vynalezu-rolly-hargera-mohou-policiste-zjistit-zda-ridici-pred-jizdou-popijeli>>.

s vysokou selektivitou k alkoholu a lineární závislostí na koncentraci par alkoholu. Analyzátor funguje ve 3 provozních režimech:

- **Presursory (P)** – rychlé zpracování orientační dechové zkoušky prováděné bezkontaktně výdechem do kalíšku, používá se za předpokladu nulové hladiny alkoholu, nezobrazuje se hodnota, ale pouze pozitivní, nebo negativní výsledek
- **Analyse (A)** – režim určený k přesnému měření alkoholu v dechu s možností tisku záznamu přímo z připojené tiskárny, používá se za předpokladu, že řidič jeví známky ovlivnění alkoholem. Při tomto měření je nutné použít jednorázový náustek
- **Dual (P/A)** – jedná se o kombinaci předchozích 2 režimů, přístroj začne fungovat v režimu P, avšak je-li naměřená hodnota vyšší než předem nastavená, tak se přístroj automaticky přepne do režimu A⁷⁶

Obr. č. 8: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj:Lion alcomete SD-400⁷⁷



⁷⁶ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Metodický pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při používání alcoholtesteru LION Alcometer SD – 400 P firmy LION LABORATORIES plc, Barry, V. Británie a termální tiskárny Able Systems Ap 860-B*, 2002, s 1-4.

⁷⁷ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj:ALCO-SAFE. *Lion Alcolmeter SD 400P – with printout facility* [online]. 2021 [cit. 2021-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.alcosafe.co.za/Products/Alcohol-Testing/Lion-Alcolmeter-SD400P>>.

Specifikace dechového analyzátoru Dräger Alcotest 7410

Dechový analyzátor alkoholu Dräger Alcotest 7410 začala Policie ČR používat od počátku devadesátých let minulého století. Díky osvědčeným vlastnostem a své spolehlivosti analyzátor postupně zaujal dominantní postavení nejen u policejního sboru Policie ČR, ale téměř po celém světě. Velké nasazení těchto technicky vyspělých přístrojů u policejních sborů nezůstalo bez odezvy a v mnoha zemích včetně ČR se legislativně dostaly do pozice legálního měřicího přístroje a důkazního prostředku.⁷⁸

Jedná se o přesný analyzátor, který uvádí výsledky v desetinách promile. Při vdechování vzduchu z plic do přístroje pomocí jednorázového náustku je přístrojem signalizován zvukový tón, na základě kterého obsluha pozná, zda kontrolovaná osoba do přístroje fouká, nebo přerušila-li výdech vzduchu do přístroje. Případné přerušení rozpozná i samotný přístroj a na displeji zobrazí hlášení „Nedostatečný objem vzduchu“. Výsledek měření je možné ihned vytisknout pomocí přenosné tiskárny Alcotest Printer, kterou je možné bezkontaktně propojit pomocí IR technologie.

Modely označované symbolem Plus (viz Obr. č. 9) jsou vybaveny „nasávacím zařízením“ pomocí kterého je možné provést orientační dechovou zkoušku i bezkontaktně. V případě využití této metody se výsledek zkoušky pouze v psané podobě a to „BEZ ALKOHOLU“, nebo v případě pozitivní zkoušky „ALKOHOL“.

Obr. č. 9: Dechový analyzátor Dräger Alcotest 7410 Plus⁷⁹



Princip měření:

„Koncentrace alkoholu v dechu je zajišťována pomocí elektrochemického článku, který analyzuje přesně definovaný vzorek vydechnutého vzduchu. Při přeměně alkoholu na acetaldehyd v prostoru senzoru se uvolňují elektrony. Tento proud elektronů je měřen

⁷⁸ MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2009, s. 43.

⁷⁹ Vlastní zdroj

a následně vyhodnocován zabudovaným mikroprocesorem. Vysoká selektivita senzoru zaručuje netečnost vůči dalším substancím, obsaženým ve vydechaném vzduchu, např. acetonu.“⁸⁰

Specifikace dechového analyzátoru Dräger Alcotest 7510

Na přelomu roku 2020 až 2021, kdy je psána bakalářská práce, se u Policie ČR v praxi používají výhradně analyzátory dechu od firmy Dräger. Starší modely Dräger Alcotest 7410 jsou postupně nahrazovány novějším modelem Dräger Alcotest 7510 (viz Obr. č. 10), který je uzpůsoben potřebách Policie ČR. Uvedený model funguje na stejném principu jako předchozí model zde uvedený.

Obr. č. 10: Dechový analyzátor Dräger Alcotest 7510 ⁸¹



Dräger Alcotest 7510 má mnoho vylepšení:

- kvalitnější a odolnější zpracování
- delší výdrž baterie, která je součástí přístroje, nabíjí se kabelem
- větší a kvalitněji zpracovaný displej
- zobrazení výdrže baterie, data a přesného času v pravém horním rohu displeje
- jednodušší MENU s jednoduchým dohledáním předchozích zkoušek
- pasivní odběr, tzv. nasátí okolního vzduchu
- možnost volby odborného měření (přístroj nepovolí dechovou zkoušku dříve jak po 5 minutách)
- některé verze jsou vybaveny systémem GPS pro určení polohy

⁸⁰ ALTEST. *Alkohol tester Alcotest pro orientační měření obsahu alkoholu v krvi – stanovené měřidlo v ČR!* [online]. 26. 1. 2019 [cit. 2021-02-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.altest.cz/alcotest7410>>.

⁸¹ Vlastní zdroj

6.2 Testery používané ke zjištění řidičů pod vlivem jiné návykové látky

Specifikace orientačního testeru řady Drugwipe 5

Pomocí orientačních testerů řady Drugwipe 5 je možné zjistit přítomnost vybraných návykových látek ze slin, nebo potu kontrolované osoby a dále i z povrchů různých předmětů. Testery používají složky Policie různých evropských zemí. Příslušníci Policie ČR při kontrole řidičů podezřelých z užití jiné návykové látky postupně používali testery Drugwipe 5, poté následovaly Drugwipe 5+, Drugwipe 5S a nyní Drugwipe 5SP (viz Obr. č. 11).

Orientační testery řady Drugwipe 5 jsou pro obsluhu velmi jednoduché a vyhodnocení trvá maximálně 5 až 8 minut. Rozměr testeru je přibližně 15 x 5 cm, a i proto je velmi lehce přenosný. Skládá se z předního stěrového panelu modré barvy, na kterém jsou umístěné dvě až tři malé stěrové plochy (podle druhu testeru) ve tvaru čtverce. Panel slouží k odběru vzorku pomocí stěrových ploch. Po odebrání požadovaného vzorku se panel spojí s druhou částí, kterou tvoří testovací panel s integrovanou ampulí obsahující kapalinu a dvě až tři testovací okénka (podle druhu testeru). Po spojení obou dílů a následného zmáčknutí testovací ampule se kapalina rozlije na testovací okénka a tím spustí proces vyhodnocení testu, který trvá již zmíněných 5 až 8 minut. Pokud byl test proveden správně, tak se po uplynutí doby v testovacích okénkách u nápisu CL zobrazí slabá růžová linka. Pokud se stejná linka zobrazí i v okénku u zkratky návykové látky, tak vzniká podezření na výskyt této látky v organismu testované osoby.

Obr. č. 11: tester DRUGWIPE 5SP⁸²



⁸² Vlastní zdroj

Testerem Drugwipe 5SP je možné odhalit návykové látky:

- Konopí (Cannabis)
- Metamfetamin (Pervitin), Amfetamin
- Kokain
- Opiáty

Specifikace přístroje DrugRead

Na některých vybraných odděleních policie používají příslušníci Policie ČR k vyhodnocení testerů řady Drugwipe zařízení DrugRead. Přístroj má zabudovanou baterii, takže je lehce přenosný a ovládá se pomocí dotykového displeje. Po odebrání vzorku od testované osoby se tester zasune do určeného místa na boční části přístroje a následně po zmáčknutí ampule s kapalinou na testeru Drugwipe se na přístroji spustí vyhodnocení. Po uplynutí 8 minut se ozve zvukový signál a na displeji se zobrazí testované návykové látky a zároveň je u každé uveden výsledek negativní nebo pozitivní.

Výsledky se v přístroji ukládají a je možné je i vytisknout pomocí tiskárny propojené bezdrátově přes Bluetooth.

Obr. č. 12: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Přístroj DrugRead⁸³



⁸³ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: DOPA. *Drugread* [online]. 2016 [cit. 2020-03-11] Dostupné z WWW: <<http://www.do-pa.com/product-details/drugread/#technikzellikler>>.

7 Moderní technické prostředky využívané orgány Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu

Na základě praktické zkušenosti zpracovatele „práce“ s dalšími moderními technickými prostředky, které byly do výbavy Policie ČR zařazeny v nedávné minulosti, se rozhodl, že je představí v následující části „práce“. Jedná se o zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK a zařízení ARGOS, které je v době zpracování „práce“ ve výbavě dopravní policie pouhé 2 měsíce. Zpracovatel „práce“ je zároveň školitelem policistů KŘP-J na používání těchto technických zařízení.

7.1 Specifikace zastavovacího pásu POLICE ROAD BLOCK

Zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK je speciální technický prostředek pro násilné, ale zároveň bezpečné zastavení dvoustopých motorových vozidel v rámci dohledu na BESIP příslušníky Policie ČR. Jedná se o jeden z donucovacích prostředků používaný od roku 2014 a v rámci Policie ČR jsou jím vybaveny všechny „prvosledové hlídky“ a většina dopravních policistů provádějících dohled na silničním provozem.

Technický prostředek POLICE ROAD BLOCK se nejčastěji příslušníky Policie ČR využíván k násilnému zastavení vozidla, jehož řidič přes výzvu k zastavení vozidla nezastaví. Další možností využití je zabránění odjezdu vozidla.

Obr. č. 13: Zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK⁸⁴



Zastavovací pás je dlouhý 4,7 m, je osazen 110 ks dutými ocelovými hroty o délce 4,5 cm a průměru 3 mm. Na konci je karabinou připevněna šňůra o délce přibližně 8 metrů

⁸⁴ Vlastní zdroj

pro jednodušší a bezpečnější manipulaci. Zastavovací pás má hmotnost 4 kg a po složení je možné ho přepravovat v plastovém kufru. Ocelové hroty jsou uloženy v pásu za pomoci gumového kroužku, díky kterému je možná jednoduchá a rychlá výměna, případně doplnění. Během veškeré manipulace musí obsluha používat ochranné prostředky (brýle, rukavice) a to proto, že hroty jsou opravdu velmi ostré.

Všichni policisté, kteří zastavovací pás v rámci výkonu služby používají, musí být o jeho používání proškoleni. V rámci školení probíhá teoretická část, poté následuje praktická část, během které si policisté vyzkoušejí, že od vyjmutí složeného pásu z plastového kufru až po rozvinutí tzv. „hozením“ uplyne jen několik vteřin. Na závěr školení musí všichni plnit test, který se skládá z 20 otázek.

Pokud zastavované vozidlo na pás najede, jeho pneumatiky prorazí duté ocelové hroty, které zároveň v pneumatice zůstanou. Během uplynutí několika vteřin pomocí dutých hrotů dochází k pozvolnému úniku vzduchu. Vozidlo je během této doby ovladatelné, ale z důvodu úniku vzduchu nutí řidiče zpomalit a nakonec i zastavit. Při použití donucovacího prostředku POLICE ROAD BLOCK musí příslušník sepsat Záznam o použití zastavovacího pásu (viz Příloha VI).

7.2 Specifikace zařízení ARGOS

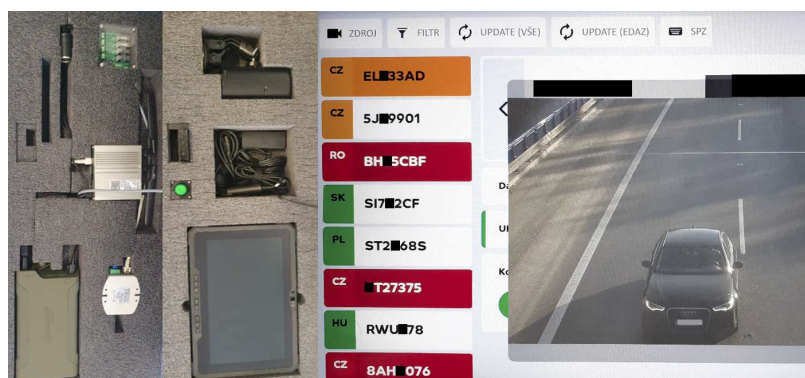
Od 1. ledna 2021 došlo v České republice ke změně v systému zpoplatnění za užívání dálnic a vybraných motorových silnic pro vozidla do 3,5 t. Papírové dálniční známky, které se lepily na čelní sklo, byly nahrazeny elektronickou dálniční známkou, kterou lze mimo jiné nakoupit i online na internetu přes e-shop.

Na uvedenou změnu musela reagovat i Policie ČR a Celní správa ČR, kdy jejich příslušníci jsou oprávněni kontrolovat zpoplatnění vybraných dálnic a silnic pro motorová vozidla v ČR. Firmou CENDIS bylo vyvinuto zařízení ARGOS, které umožní příslušníkům Policie ČR a Celní správy ČR kontrolovat, zda řidiči motorových vozidel do 3,5 t mají poplatek uhrazený v období, kdy právě využívají zmíněné pozemní komunikace.

Zařízení je zabudováno ve služebních vozidlech a je složeno z mnoha komponentů, kdy pro obsluhu jsou nejdůležitější kamera, která je umístěna na čelním skle vozidla a bezdrátového tabletu. Dále je v zadní části vozidla umístěna technologie, která zajišťuje napájení a komunikaci s tabletem, kamerou a příslušnými databázemi.

Systém funguje tak, že se do zařízení nahraje registrační značka a během několika vteřin se na displeji tabletu zobrazí informace o tom, zda je na vozidle zaplacen poplatek, nebo naopak není. Podle zbarvení registrační značky je možné hned na první pohled zjistit zda je poplatek zaplacen (kombinace zelené a bílé barvy), není zaplacen (červená), provozovatel podal žádost o osvobození od poplatku, ale toto není ověřené (oranžová), je osvobozené od poplatku (kombinace oranžové a bílé).

Obr. č. 14: Zařízení ARGOS ⁸⁵



Registrační značky vozidel systém získává třemi způsoby:

- z vybrané mýtné brány
- z kamery umístěné na čelním skle vozidla
- pomocí kamery tabletu

Argos je primárně určen na kontrolu elektronických dálničních známek, ale jako podpůrné funkce pro příslušníky Policie ČR byly do systému zavedeny databáze odcizených vozidel, vozidel bez platné technické kontroly a bez platného zákonného pojištění. Pomocí těchto databází mohou policisté během dohledu na BESIP odhalit nejenom řidiče bez zaplacené dálniční známky, ale i vozidlo odcizené, nepojištěné a bez platné technické kontroly.

V tabletu je možné nastavit různé funkce kamery, a to např. přiblížení, oddálení a zaostření obrazu, denní a noční režim. Zařízení dokáže rozpoznat i druh vozidla (motocykl, osobní automobil, nákladní automobil, autobus, dodávky a karavany). Pomocí této funkce se na displeji tabletu nezobrazují vozidla podléhající platbě mýta, která nemají zaplacenou elektronickou dálniční známku. Zařízení ARGOS je v době praní „práce“ pořád ve vývoji a průběžně jsou přidávány další aktualizace s novými funkcemi.

⁸⁵ Vlastní zdroj

8 Empirická část: Realizace kvantitativního průzkumného šetření (experimentu) - odbourávání alkoholu

Cílem empirické části „práce“ je originálně demonstrovat a následně generalizovaně vyhodnotit užité kvantitativní průzkumné šetření, zpracované formou experimentu, které má ambici reflektovat odbourávání alkoholu u dospělých osob a následné porovnání výsledků s hodnotami uváděnými v oficiálních zdrojích Policie ČR⁸⁶. Do stanoveného průzkumného experimentálního šetření se zapojí celkem 12 osob ve věku 20 až 45 let. Během něho budou osoby konzumovat předem určený druh a množství alkoholu a následně u nich proběhne průběžné měření alkoholu v dechu certifikovaným analyzátořem dechu Dräger Alcotest 7510. Výsledný čas od začátku požívání alkoholu až do doby, kdy se na přístroji zobrazí nulová hodnota, bude následně porovnán s tabulkou doporučených časů pro odbourávání alkoholu, která se nachází na oficiálních stránkách Policie ČR. Aby bylo možné hodnoty s touto tabulkou porovnávat, tak zpracovatel „práce“ určil, že muži budou konzumovat 12° pivo s obsahem alkoholu 4,8% v množství 1, 2 a 3 litry a dále víno s obsahem alkoholu 12% v množství 2, 4 a 6 dcl. U žen bude probíhat průzkumné šetření konzumace vína v množství stejném jako u mužů.

„Respondenti“ kvantitativního průzkumného šetření (experimentu):

Muž č. 1 – 22 let, 174 cm, 70kg,

Muž č. 2 – 30 let, 182 cm, 75 kg

Muž č. 3 – 33 let, 192 cm, 87 kg

Muž č. 4 – 34 let, 178 cm, 96 kg

Muž č. 5 – 37 let, 185 cm, 82 kg

Muž č. 6 – 37 let, 175 cm, 85 kg

Muž č. 7 – 38 let, 178 cm, 85 kg

Muž č. 8 – 45 let, 176 cm, 90 kg

Žena č. 1 – 20 let, 165 cm, 60 kg

Žena č. 2 – 32 let, 185 cm, 85 kg

Žena č. 3 – 37 let, 171 cm, 84 kg

Žena č. 4 – 38 let, 168 cm, 80 kg

⁸⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu*. [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebn-y-pro-odbourani-alkoholu.aspx>>

Vyhodnocení naměřených dat

Každý „respondent“ měl za úkol si před začátkem a na konci požívání určeného druhu a množství alkoholu poznamenat přesný čas. Po uplynutí doby v rozmezí 15 až 30 minut, od posledního požití alkoholu, provést první dechovou zkoušku, pro zjištění prvotní hodnoty. Následně s odstupem času „respondenti“ prováděli další dechové zkoušky do té doby, než se na displeji dechového analyzátoru zobrazila hodnota 0,00‰. Při každé dechové zkoušce byl zaznamenáván i čas.

Výsledné časy poté zpracovatel „práce“ spočítal a porovnal s tabulkami uvedenými na webových stránkách Policie ČR. U mužů byly hodnoty porovnávány s tabulkou odbourávání alkoholu u muže vážícího 85 kilogramů (viz Tab. č. 2). U žen byly výsledné hodnoty porovnávány s tabulkou odbourávání alkoholu u ženy vážící 60 kilogramů (viz Tab. č. 3).

Tab. č. 2: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Tabulka odbourávání alkoholu u muže vážícího 85 kilogramů⁸⁷

Pivo 10	čas	Pivo 12	čas	Víno	čas
0,5	2:15	0,5 l	2:45	0,2 l	2:28
1 l	4:30	1 l	5:30	0,4 l	4:56
1,5 l	6:45	1,5 l	8:15	0,6 l	7:24
2 l	9:00	2 l	11:00	0,8 l	9:52
2,5 l	11:15	2,5 l	13:45	1 l	12:20
3 l	13:30	3 l	16:30	1,2 l	14:48

Tab. č. 3: Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: Tabulka odbourávání alkoholu u ženy vážící 60 kilogramů⁸⁸

Pivo 10	čas	Pivo 12	čas	Víno	čas
0,5	3:42	0,5 l	4:31	0,2 l	4:04
1 l	7:24	1 l	9:12	0,4 l	6:06
1,5 l	11:07	1,5 l	13:33	0,6 l	12:13
2 l	14:49	2 l	18:04	0,8 l	16:18
2,5 l	18:31	2,5 l	22:35	1 l	20:22
3 l	22:15	3 l	27:06	1,2 l	24:26

⁸⁷ ⁸⁸ Empirické materiály: Veřejně dostupný e-zdroj: POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu*. [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebný-pro-odbourání-alkoholu.aspx>>

Muž č. 1 – 22 let, 174 cm, 70kg

Muž č. 1 byl **nejmladší** a zároveň i **nejméně vážící** ze všech mužů, kteří se účastnili průzkumného šetření. U všech požívaných alkoholů **měl vždy nejdelší čas odbourávání alkoholu** a zároveň i nejvyšší hodnoty promile. I když se u tohoto „respondenta“ jednalo o nejdelší časy, tak při požití 0,2 l vína u něj odbourávání trvalo 51 % času z doporučeného v tabulce Policie ČR. Při dalších měřeních nebyl rozdíl časů již tak výrazný a pohyboval se v rozmezí 65 % až 74 % oproti času doporučenému.

Tab. č. 4: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 1⁸⁹

MUŽ č. 1	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	75	220	320	175	470	690
max. hodnota (‰)	0,17	0,32	0,62	0,27	0,62	0,96
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	73	76	124	95	190	300
rozdíl změřeno/tabulka	51%	74%	72%	65%	71%	70%
průměrný čas mužů	45%	60%	60%	57%	59%	58%

Muž č. 2 – 30 let, 182 cm, 75 kg

U Muže č. 2 byly naměřené časy odbourávání alkoholu v řádu několika minut nižší než u Muže č. 1, ale přesto byly výrazně delší, než byl průměr všech měření „respondentů“ mužské pohlaví.

Tab. č. 5: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 2⁹⁰

MUŽ č. 2	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	70	205	305	175	430	620
max. hodnota (‰)	0,14	0,35	0,51	0,23	0,54	0,80
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	78	91	139	95	230	370
rozdíl změřeno/tabulka	47%	69%	69%	65%	65%	63%
průměrný čas mužů	45%	60%	60%	57%	59%	58%

^{89 90} Vlastní zdroj

Muž č. 3 – 33 let, 192 cm, 87 kg

Z výsledků průzkumného šetření u Muže č. 3 byl zpracovatel „práce“ překvapen, že výsledné hodnoty jsou velmi podobné jako u Muže č. 1 a Muže č. 2, kteří váží o 17, respektive 12 kilogramů méně. V některých případech byly časy odbourávání alkoholu dokonce delší než u Muže č. 2. Časy dosahovaly úrovně 60 % až 72 % z doporučeného. Výjimkou z uvedených hodnot je 48 % opět u požití 0,2 l vína.

Tab. č. 6: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 3⁹¹

MUŽ č. 3	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	71	212	305	161	460	660
max. hodnota (‰)	0,16	0,34	0,55	0,26	0,58	0,84
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	77	84	139	109	200	330
rozdíl změřeno/tabulka	48%	72%	69%	60%	70%	67%
průměrný čas mužů	45%	60%	60%	57%	59%	58%

Muž č. 4 – 34 let, 178 cm, 96 kg

Muž č. 4 váží ze všech „respondentů“ nejvíce, a to 96 kilogramů. Na základě hmotnosti před průzkumem zpracovatel „práce“ předpokládal, že bude zároveň jeho tělo nejrychleji odbourávat alkohol. Z měření vyplynulo, že Muž č. 4 při konzumaci piva dosahoval průměrných časů. U požívání vína byly časy o několik minut nižší, než průměrný výsledek všech „respondentů“ mužského pohlaví.

Tab. č. 7: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 4⁹²

MUŽ č. 4	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	65	165	230	150	390	570
max. hodnota (‰)	0,12	0,28	0,46	0,30	0,55	0,79
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	83	131	214	120	270	420
rozdíl změřeno/tabulka	44%	56%	52%	56%	59%	58%
průměrný čas mužů	45%	60%	60%	57%	59%	58%

⁹¹ ⁹² Vlastní zdroj

Muž č. 5 – 37 let, 185 cm, 82 kg

Při porovnávání výsledků měření u Muže č. 5 se výsledky odbourávání alkoholu pohybovaly v rozmezí 58 % až 62 % z doporučeného času, pokud pomíneme měření 0,2 l vína, u kterého se změřený čas u všech „respondentů“ výrazně rozcházel s časem doporučeným.

Tab. č. 8: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 5⁹³

MUŽ č. 5	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	67	182	275	160	380	590
max. hodnota (%)	0,14	0,32	0,54	0,26	0,55	0,80
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	81	114	169	110	280	400
rozdíl změřeno/tabulka	45 %	61 %	62 %	59 %	58 %	60 %
průměrný čas mužů	45 %	60 %	60 %	57 %	59 %	58 %

Muž č. 6 – 37 let, 175 cm, 85 kg

Muž odpovídající svojí váhou doporučené tabulce. Během průzkumu jednoznačně vyplynulo, že **ze všech 12 osob**, které se účastnili průzkumného šetření, že organismus Muže č. 6 **odbourává alkohol nejrychleji**. Naměřené časové hodnoty dosahovaly ve všech měřeních nejkratších časů a zároveň v porovnání s tabulkou doporučených hodnot byly časy maximálně na poloviční úrovni, ale spíše kratší. Např. po požití 3 litrů 12° piva jeho tělo alkohol odbourávalo pouhých 8 hodin (viz Příloha VII), což je doba o 8 hodin a 30 minut kratší než doporučená. Pro zpracovatele „práce“ byly tyto výsledky překvapivé, a to z důvodu, že před průzkumem předpokládal, že na odbourávání alkoholu v organismu člověka má hlavní vliv jeho váha.

Tab. č. 9: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 6⁹⁴

MUŽ č. 6	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	60	135	210	135	300	480
max. hodnota (%)	0,16	0,20	0,53	0,24	0,47	0,77
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	88	161	234	135	360	510
rozdíl změřeno/tabulka	41 %	46 %	47 %	50 %	45 %	48 %
průměrný čas mužů	45 %	60 %	60 %	57 %	59 %	58 %

⁹³ ⁹⁴ Vlastní zdroj

Muž č. 7 – 38 let, 178 cm, 85 kg

„Respondent“ podobající se věkem, výškou i váhou Muži č. 6 již nedosahoval takových výsledků jako jeho předchůdce. Všechny naměřené časy byly sice kratší, než průměr všech „respondentů“, ale např. při požití 2 litrů 12° piva trvalo Muži č. 7 odbourání alkoholu o celých 60 minut déle než v případě Muže č.6.

Tab. č. 10: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 7⁹⁵

MUŽ č. 7	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	60	160	245	145	360	515
max. hodnota (‰)	0,12	0,29	0,45	0,21	0,55	0,76
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	88	136	199	125	300	475
rozdíl změřeno/tabulka	41 %	54 %	55 %	54 %	55 %	52 %
průměrný čas mužů	45 %	60 %	60 %	57 %	59 %	58 %

Muž č. 8 – 45 let, 176 cm, 90 kg

Věkem nejstarší muž ze všech „respondentů“, který váží oproti doporučené tabulce o 5 kilogramů více. Během průzkumného šetření jeho naměřené časy dosahovaly druhých nejkratších časů odbourávání alkoholu v těle ze všech. V porovnání s Mužem č. 6 byly časové rozdíly v řádu desítek minut a zároveň i výrazně kratší, než celkový průměrný čas všech mužů.

Tab. č. 11: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 8⁹⁶

MUŽ č. 8	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína	1L piva	2L piva	3L piva
změřený čas (min)	60	150	235	140	335	490
max. hodnota (‰)	0,11	0,28	0,40	0,27	0,52	0,73
čas dle tabulky (min)	148	296	444	270	660	990
rozdíl časů (min)	88	146	209	130	325	500
rozdíl změřeno/tabulka	41 %	51 %	53 %	52 %	51 %	49 %
průměrný čas mužů	45 %	60 %	60 %	57 %	59 %	58 %

^{95 96} Vlastní zdroj

Žena č. 1 – 20 let, 165 cm, 60 kg

Nejmladší, výškově nejmenší a váhově nejlehčí účastnice průzkumného šetření, která svojí váhou přesně odpovídá doporučené tabulce. Při porovnávání s ostatními „respondenty“ její naměřené časy byly nejdelšími ve všech 3 měřeních, kterých se účastnila. Např. při požití 0,6 litrů vína byl její čas odbourávání alkoholu v těle o 4 hodiny a 43 minut kratší, než je čas doporučený. Ale při porovnání s Mužem č. 6, který zmíněné množství vína odboural nejrychleji, je rozdíl celé 4 hodiny a z toho vyplývá, že Muž č. 6 na odbourání uvedeného množství vína potřeboval méně než poloviční čas než Žena č. 1.

Tab. č. 12: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 1⁹⁷

ŽENA č. 1	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína
změřený čas (min)	115	240	450
max. hodnota (‰)	0,19	0,39	0,67
čas dle tabulky (min)	244	488	733
rozdíl časů (min)	129	248	283
rozdíl změřeno/tabulka	47%	49%	61%
průměrný čas žen	38%	43%	50%

Žena č. 2 – 32 let, 185 cm, 85 kg

Naměřené časy u Ženy č. 2 byly v rozmezí 33 % až 42 % z doporučeného času pro ženu vážící 60 kg. V případě požití 0,2 l vína byl alkohol spotřebován za třetinu času. Naměřený čas při požití 0,4 l vína byl dokonce odbourán rychleji než u 3 mužů. Při požití vína 0,6 l byl naměřený čas odbourávání alkoholu kratší o více jak 7 h než doporučený.

Tab. č. 13: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 2⁹⁸

ŽENA č. 2	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína
změřený čas (min)	80	195	310
max. hodnota (‰)	0,13	0,32	0,60
čas dle tabulky (min)	244	488	733
rozdíl časů (min)	164	293	423
rozdíl změřeno/tabulka	33%	40%	42%
průměrný čas žen	38%	43%	50%

^{97 98} Vlastní zdroj

Žena č. 3 – 37 let, 171 cm, 84 kg

Časy potřebné na odbourávání alkoholu u Ženy č. 3 byly srovnatelné s naměřenými časy u Ženy č.1. V porovnání s Ženou č. 2 a č. 4 byly výrazně delší. V porovnání s doporučenou tabulkou se časy pohybovaly okolo hranice 50 %.

Tab. č. 14: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 2⁹⁹

ŽENA č. 3	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína
změřený čas (min)	110	225	420
max. hodnota (‰)	0,18	0,34	0,62
čas dle tabulky (min)	244	488	733
rozdíl časů (min)	134	263	313
rozdíl změřeno/tabulka	45%	46%	57%
průměrný čas žen	38%	43%	50%

Žena č. 4 – 38 let, 168 cm, 80 kg

Rychlost odbourávání alkoholu u Ženy č. 4 byla až nad očekávání zpracovatele „práce“ velmi rychlá. Nejenom, že časy všech měření byly nejkratší ze všech žen, ale dokonce i několika mužů a velmi se přibližovaly průměrným hodnotám ze všech měření „respondentů“ mužského pohlaví. Při prvním měření 0,2 l vína se hodnota 0 ‰ na displeji přístroje Dräger Alcotest 7510 ukázala po 1 hodině a 10 minutách od požití prvního množství tohoto alkoholického nápoje. Doporučený čas pro ženy o váze 60 kg je přitom 4 hodiny a 4 minuty.

Tab. č. 15: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 2¹⁰⁰

ŽENA č. 4	0,2L vína	0,4L vína	0,6L vína
změřený čas (min)	70	175	285
max. hodnota (‰)	0,13	0,29	0,57
čas dle tabulky (min)	244	488	733
rozdíl časů (min)	174	313	448
rozdíl změřeno/tabulka	29%	36%	39%
průměrný čas žen	38%	43%	50%

^{99 100} Vlastní zdroj

Závěr

Po celém světě každý den přichází o život stovky lidí vlivem následků dopravních nehod. Jinak tomu není bohužel ani v ČR, kde v posledních letech umírá při dopravních nehodách přibližně 500 osob za rok. Před 20 lety na českých silnicích přišlo o život přibližně 1500 účastníků dopravní nehody za rok. I když počty úmrtí na silnicích výrazně klesají, stále se jedná o velmi vysoký počet zbytečně zmařených životů. Jednou z každoročních nejtragičtějších příčin dopravních nehod v těchto statistikách je nepřiměřená rychlostí řidičem motorového vozidla. Další příčinou s velmi tragickými následky při dopravních nehodách je řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky.

Hlavním cílem „práce“ bylo formou analyticko-syntetizujícího teoretického a teoreticko-praxeologického vhledu objasnit a demonstrovat základní odborné pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, kdy budou formou tematicky přiléhavé a užité kasuistiky demonstrovány zájmově reflektované právní a taktické konsekvence upotřebitelnosti vybraných technických prostředků, které jsou využívány příslušníky Policie ČR v rámci legitimně vymezeného operačního prostoru v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Zpracovatel „práce“ se primárně zaměřil na technické prostředky, které souvisí s výše uvedenými tragickými příčinami dopravních nehod a využil své mnohaleté empirické zkušenosti získané během služby u dopravní policie a v teoretické části „práce“ za pomoci analyticko-syntetizujícího teoretického vhledu demonstroval základní odborné pojmosloví a východiska problematiky měření rychlosti vozidel a řízení vozidel pod vlivem návykové látky. V praxeologické části „práce“ za užití kasuistiky demonstroval právní a taktickou upotřebitelnost technických prostředků, které příslušníci Policie ČR v minulých letech využívali a nyní využívají při kontrole dodržování nejvyšší povolené rychlosti a kontrole řidičů zda během jízdy, nebo před jízdou nepožili alkoholický nápoj či jinou návykovou látku. V poslední kapitole teoretické části demonstroval moderní prostředky využívané příslušníky Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, kterými jsou zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK sloužící k násilnému zastavení vozidel a zařízení ARGOS využívané ke kontrole elektronických dálničních známek.

Vedlejším cílem empirické části „práce“ bylo za pomoci užití kvantitativního průzkumného šetření (experimentu) objasnit problematiku odbourávání alkoholu v těle,

respektive dechu dospělých osob a následné porovnání zjištěných výsledků s hodnotami viz oficiálně zveřejněných informací Policie ČR¹⁰¹. Důvodem tohoto šetření byla inspirativní zvědavost zpracovatele „práce“, zda demonstrace doporučených časů, potřebných pro odbourávání alkoholu v těle, které jsou uváděné v různých mediích, odpovídají skutečnosti, nebo zda jsou zejména i např. z primárně preventivních důvodů nadhodnocené. Pro objektivnost zpracovatel „práce“ zvolil tabulku doporučených časů pro odbourávání alkoholu z oficiálně zveřejněných zdrojů Policie ČR¹⁰².

Všichni oslovení „respondenti“ z okruhu přátel a rodinných příslušníků zpracovatele „práce“ projevíli zájem se empirického kvantitativního průzkumného šetření účastnit. Mimo nejmladší účastnice jsou všichni pravidelnými řidiči motorových vozidel a měli touhu zjistit, jak jejich organismus odbourává alkohol. Do realizovaného kvantitativního průzkumného šetření se zapojilo celkem 12 osob, a to 8 mužů a 4 ženy ve věku 20 až 45 let. Na základě tabulky, se kterou byly hodnoty následně porovnávány, zpracovatel „práce“ zvolil, že během průzkumného šetření budou muži požívat 12° pivo s obsahem alkoholu 4,8 % v množství 1, 2 a 3 litry a dále víno s obsahem alkoholu 12 % v množství 2, 4 a 6 dcl. Ženy požívaly pouze víno ve stejném množství jako muži. Průzkumné šetření probíhalo od listopadu roku 2020 do března roku 2021. V průběhu bylo zkonsumováno 14,4 l vína a 48 l piva.

U mužů byl největší rozdíl v naměřených časech při požívání 3 l piva, kdy Muž č. 1 odbourával alkohol o celé 3 hodiny déle než Muž. 6. U žen byl nejvýraznější rozdíl při požití 0,6 l vína, kdy Žena č. 1 odbourávala alkohol o 2 hodiny a 45 minut déle než Žena č. 4.

Vyhodnocená data spíše potvrzují individualismus zkoumaného jevu, který samozřejmě vykazuje determinaci odbourávání alkoholu obecně u každého individuálně. Důležitou roli při odbourávání alkoholu v těle dospělé osoby má pohlaví, věk a váha, což se ve větší míře během šetření i potvrdilo. Muž č.1 i Žena č. 1 byli nejmladšími, nejmenšími a zároveň i nejlehčími „respondenty“ ve svých kategoriích, a to jistě mělo na jejich výsledné časy výrazný vliv. Samozřejmě na odbourávání alkoholu v těle mají vliv i další faktory viz např. genetika jedince, oslabený či unavený organismus, aktuální zdravotní stav apod. Vliv ostatních faktorů potvrzuje i fakt, že nejlepšími časů ze všech „respondentů“ dosahoval Muž. č. 6, který má průměrnou výšku, váhu i věk.

^{101 102} POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu*. [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebny-pro-odbourani-alkoholu.aspx>>

Všechny změřené časy byly porovnány s tabulkou doporučených časů pro odbourávání alkoholu, která je zveřejněna v oficiálních zdrojích Policie ČR¹⁰³. Na základě srovnání je možné konstatovat, že časy uvedené v tabulce jsou výrazně delší než ty, které byly zjištěné během realizovaného a následně vyhodnocovaného empirického kvantitativního průzkumného šetření (experimentu). Zpracovatel „práce“ předpokládá, že orientační časy uváděné v tabulce jsou nadhodnocené hlavně z důvodu primární prevence, a to pro případ, kdyby se uvedených časů občané striktně drželi bez ohledu na individuální aspekty poukazovaného odbourávání alkoholu a následně nedošlo k možnému protiprávnímu stavu s ohledem k porušení norem správního (přestupkového) či trestního práva, jako je řízení vozidla pod vlivem alkoholu.

¹⁰³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu*. [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebny-pro-odbourani-alkoholu.aspx>>

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ESCOHOTADO, A. *Stručné dějiny drog*. Praha: Volvox Globator, 2003, 173 s. ISBN 80-7207-512-8
2. FELCAN, M., et al. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007, 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0
3. JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 3. vyd. Praha: Leges, 2012, 1280 s. ISBN 978-80-87576-29-8
4. KALINA, K. *Drogy a drogové závislosti mezioborový přístup*. Praha: Úřad vlády České Republiky, 2003, 319 s. ISBN 80-86734-05-6
5. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vyd. Praha: Leges, 2018, 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9
6. KUČEROVÁ, H., HROZINKOVÁ, E. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017, 864 s. ISBN 978-80-7502-211-0
7. KVAPILÍK, J. a SVOBODOVÁ, A. *Člověk a alkohol*. Praha: Avicenum, 1985, 237s.
8. KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s. ISBN 80-903184-9-5
9. MACHUTOVÁ, M. a BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2009, 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0
10. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN 80-86530-14-0
11. ŠKRABÁK, P. *Dopravno-bezpečnostné technické prostriedky používané na dopravných inspektorátech VB v ČSSR*. 1. vyd. Bratislava: Vysoká škola ZNB, 1978, 104 s.
12. TUREČEK, J. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 316 s. ISBN 978-80-7380-119-9
13. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck. 2014, 483 s. ISBN 978-80-7400-543-5

Elektronické zdroje

1. ALCO-SAFE. *Lion Alcolmeter SD 400P – with printout facility* [online]. 2021 [cit. 2021-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.alcosafe.co.za/Products/Alcohol-Testing/Lion-Alcolmeter-SD400P>>.
2. ALTEST. *Alkohol tester Alcotest pro orientační měření obsahu alkoholu v krvi – stanovené měřidlo v ČR!* [online]. 26. 1. 2019 [cit. 2021-02-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.altest.cz/alcotest7410>>.
3. AMERICAN ADDICTION CENTERS. *Global Drinking Demographics* [online]. 2021, [cit. 2021-02-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.alcohol.org/guides/global-drinking-demographics/>>.
4. AUTOLEXICON.NET. *Brzdná dráha* [online]. [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.autolexicon.net/cs/articles/brzdna-draha/>>.
5. AUTO.CZ. *První automobil vznikl před 120 lety.* [online]. 2. 1. 2006 [cit. 2020-11-11] Dostupné z WWW: <<https://www.auto.cz/prvni-automobil-vznikl-pred-120-lety-14781>>.
6. ČESKÁ TELEVIZE. *Díky vynálezu Rolly Hargera mohou policisté zjistit, zda řidiči před jízdou popíjeli* [online]. 31.12.2018, [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://ct24.ceskatelevize.cz/archiv/1428407-diky-vynalezu-rolly-hagera-mohou-policiste-zjistit-zda-ridici-pred-jizdou-popijeli>>.
7. DOPA. *Drugread* [online]. 2016 [cit. 2020-03-11] Dostupné z WWW: <<http://www.do-pa.com/product-details/drugread/#technikzellikler>>.
8. EDWARDTUFTE. *Auto Safety – Stopping Distance Chart.* [online]. [cit. 2021-01-03]. Dostupné z WWW: <https://www.edwardtufte.com/bboard/q-and-a-fetch-msg?msg_id=0000Yn>.
9. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Čas potřebný pro odbourávání alkoholu.* [online]. 30. 4. 2010 [cit. 2021-03-21] Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/cas-potrebny-pro-odbourani-alkoholu.aspx>>

Legislativní dokumenty:

1. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300*, 2020, s. 44. Č.j.: PPR-26693/ČJ-2020-990440.
2. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Metodický pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při používání alcoholtesteru LION Alcometer SD – 400 P firmy LION LABORATORIES plc, Barry, V. Británie a termální tiskárny Able Systems Ap 860-B*, 2002, s. 6. Č.j.: PPR-138/RDP—2002.
3. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích*. 2021, s. 22. Č.j.: PPR-38757/ČJ-2020-900440.
4. ČESKO. Zákon č. 65 ze dne 19. ledna 2017 o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2017, částka 21, s. 671-699. Dostupné také z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=65/2017&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>. ISSN 1211-1244.

Ostatní zdroje:

1. ATS – TELCOM PRAHA A.S. *Systém Micro DigiCam Manuál uživatele verze 4.1 cz.*, Praha, 2007, 104s.
2. ČADEK, J. *Hospodářský a technický věstník ekonomické a technické správy federálního ministerstva vnitra číslo 16*. Praha, 1979, 3 s.
3. Informační leták firmy RAMET s.r.o. *RAMER 7 – RADAR SPEEDOMETERS*
4. Informační leták firmy RAMET s.r.o. *TRAFFIC SPEED MEASUREMENT*
5. RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *AD9: Návod k obsluze R308 391CZ*. Kunovice, 2007, 192 s.
6. RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *RAMER 7 CCD – NÁVOD K OBSLUZE*. Kunovice, 2002, 30s.
7. RAMET C.H.M. A.S. KUNOVICE. *RAMER 10: Návod k obsluze R311 063X CZ*. Kunovice, 2015, 153s.
8. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZÍDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*, Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, červen 2019, 241s.
9. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZÍDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019*, Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, květen 2020, 244s.
10. Stanovisko Ministerstva zdravotnictví ČR č.j. 33336/2010/OZS ze dne 12. července 2010

Seznam příloh

- Příloha I Záznam přestupku z radaru R10C
- Příloha II Úřední záznam o kontrole řidiče pod vlivem návykové látky
- Příloha III Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem
- Příloha IV Potvrzení o zadržení řidičského průkazu
- Příloha V Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou
- Příloha VI Záznam o použití zastavovacího pásu
- Příloha VII Naměřené hodnoty u Muže č. 6 při požití 3 l piva

Seznam obrázků a tabulek

Obrázky

Obr. č. 1: První automobil se spalovacím motorem

Obr. č.2 : Stopky upravené pro měření rychlosti

Obr. č. 3: Příklad měření rychlosti pomocí stopek

Obr. č. 4: Doporučený odstup mezi vozidly

Obr. č. 5: Brzdná dráha vozidel na suché vozovce

Obr. č. 6: RAMER R 10C zabudovaný ve služebním vozidle Škoda Superb

Obr. č. 7: Měřič rychlosti LTI 20/20 TruCAM

Obr. č. 8: Lion alcomete SD-400

Obr. č. 9: Dechový analyzátor Dräger Alcotest 7410 Plus

Obr. č. 10: Dechový analyzátor Dräger Alcotest 7510

Obr. č. 11: Tester DRUGWIPE 5SP

Obr. č. 12: Přístroj DrugRead

Obr. č. 13: Zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK

Obr. č. 14: Zařízení ARGOS

Tabulky

Tab. č. 1 : Tabulka pro výpočet rychlosti

Tab. č. 2: Tabulka odbourávání alkoholu u muže vážícího 85 kilogramů

Tab. č. 3: Tabulka odbourávání alkoholu u ženy vážící 60 kilogramů

Tab. č. 4: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 1

Tab. č. 5: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 2

Tab. č. 6: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 3

Tab. č. 7: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 4

Tab. č. 8: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 5

Tab. č. 9: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 6

Tab. č. 10: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 7

Tab. č. 11: Vyhodnocení naměřených dat u Muže č. 8

Tab. č. 12: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 1

Tab. č. 13: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 2

Tab. č. 14: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 3

Tab. č. 15: Vyhodnocení naměřených dat u Ženy č. 4



Seznam zkratk

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
EKŘ	Evidenční karta řidiče
KŘP-J	Krajské ředitelství policie ČR
ZPŘ	Zkrácené přípravné řízení

Záznam přestupku z radaru R10C

Záznam přestupku

2020.08.13
14:41:13
0000001592
18/0503

Radar		Vozidlo	
Naměřená rychlost	201 km/h	Registrační značka	HKN
Směr	Odjezd	MPZ	
Datum	13.08.2020	Druh vozidla	
Čas	14:41:13	Typ vozidla	
Stanoviště	D1 PRAHA - BRNO	Barva	
Místo měření	D1		
Režim měření	automatizovaný		
Limit místa-osobní	130 km/h		
Limit místa-nákladní	80 km/h		
Číslo snímku z měřiče	1592		
Výrobní číslo zařízení	18/0503		
Vlastní rychlost	138 km/h		
Zařízení nastavil			
Svědék měření			
GPS délka	015°58'41.189" E		
GPS šířka	49°22'05.352" N		
Jízdní pruh			

Poznámka

OZN - D1 KM 141 PRAHA

Zpracováno programem Archiv 5.4RAMET s.r.o.

Úřední záznam o kontrole řidiče pod vlivem návykové látky

Příloha č. 4 k PPP č. 300/2020

 Název útvaru _____

Čj V dne.....
 Počet listů: _____
 Přílohy: _____

ÚŘEDNÍ ZÁZNAM
o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů
nebo jiné návykové látky (JNL) před anebo během jízdy

Údaje ke kontrole
 Místo: _____ datum: [][][][][][][][] čas: [][][][]
 dopravní kontrola dopravní nehoda jiné - jaké _____

Údaje ke kontrolované osobě
 příjmení: [] jméno: []
 datum narození: [][][][][][][][][]
 bydliště: _____
 doručovací adresa: _____ tel.: _____
 číslo OP: _____ číslo ŘP: _____ skupiny ŘO: _____ vydaný: _____
 datová schránka: _____
 Podezření z užití: alkoholického nápoje ano ne JNL ano ne

Vozidlo
 Druh vozidla nákladní osobní r.z. [][][][][][][][][] jiné jaké _____

Dechová zkouška
 dechový analyzátor certifikovaný ano ne typ: _____ výr. č.: _____
 dechový analyzátor čas: [][][][][] výsledek: [][][][] čas opakované: [][][][][] výsledek: [][][][]
 detekční trubička výsledek: pod dělicí rysku dělicí ryska nad dělicí rysku
 osoba odmítá důvod _____

Orientační vyšetření na jinou návykovou látku
 orientační vyšetření na jinou návykovou látku provedeno ano ne
 typ testeru: _____ výsledek: pozitivní negativní
 zjištěná návyková látka:
 Canabis Amphetamines, Methamph. Cocaine Opiates jiná _____

Na dotaz, zda požívala alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku, osoba uvedla
 alkohol ano ne druh, množství _____
 od kdy: [][][][][][][][][][] do kdy: [][][][][][][][][][]
 JNL ano ne druh, množství _____
 od kdy: [][][][][][][][][][] do kdy: [][][][][][][][][][]
 odmítla uvést

<u>Chování</u>	<input type="checkbox"/> ovládané	<input type="checkbox"/> řečnost	<input type="checkbox"/> unavené, zpomalené
	<input type="checkbox"/> odmítavé	<input type="checkbox"/> agresivní	<input type="checkbox"/> nepřirozená veselost
	<input type="checkbox"/> nervózní	<input type="checkbox"/> hyperaktivní	<input type="checkbox"/> zmatečné, neklidné
	<input type="checkbox"/> apatické	<input type="checkbox"/> jiné _____	
<u>Nálada</u>	<input type="checkbox"/> nenápadná	<input type="checkbox"/> depresivní	<input type="checkbox"/> tupá
	<input type="checkbox"/> podrážděná	<input type="checkbox"/> euforická	<input type="checkbox"/> křičí
	<input type="checkbox"/> vzlyká	<input type="checkbox"/> ustrašená	<input type="checkbox"/> panická
	<input type="checkbox"/> pocit všemocnosti	<input type="checkbox"/> jiná _____	
<u>Koordinace pohybů</u>	<input type="checkbox"/> koordinované	<input type="checkbox"/> nekoordinované - jak _____	
<u>Orientace:</u>	<input type="checkbox"/> normální	<input type="checkbox"/> dezorientována (časově, místně ve vztahu k osobám)	
<u>Postoj:</u>	<input type="checkbox"/> jistý / normální	<input type="checkbox"/> nejistý	
<u>Chůze:</u>	<input type="checkbox"/> jistá / normální	<input type="checkbox"/> nejistá	
<u>Řeč:</u>	<input type="checkbox"/> normální <input type="checkbox"/> koktání	<input type="checkbox"/> nevýrazná	<input type="checkbox"/> překotnost mluvení <input type="checkbox"/> upovídánost
<u>Paměť:</u>	<input type="checkbox"/> normální	<input type="checkbox"/> narušená, jak _____	
<u>Oblečení:</u>	<input type="checkbox"/> přiměřené	<input type="checkbox"/> nepřiměřené	<input type="checkbox"/> znečištěné
<u>Barva kůže:</u>	<input type="checkbox"/> normální	<input type="checkbox"/> bledá, popelavá	<input type="checkbox"/> zarudlá <input type="checkbox"/> jiná _____
<u>Oči:</u>	<input type="checkbox"/> normální	<input type="checkbox"/> zarudlé	<input type="checkbox"/> jiné _____

Tělesné známky: zápach alkoholu ano ne zápach konopí ano ne
viditelné vpichy po nitrožilní aplikaci JNL ano ne

Byla provedena výzva k lékařskému vyšetření s následným odběrem biologických materiálů:
 ano ne nebyla nutná

Na výzvu se podrobila lékařskému vyšetření s následným odběrem biologického materiálu:
 ano ne pouze lékařské vyšetření

Osoba požaduje lékařské vyšetření s následným odběrem biologického materiálu:
 ano ne

Zadržten řidičský průkaz:

ano ne

Uložena kauce:

ano ne

ve výši: _____ Kč

Zabráněno v jízdě:

ano ne

způsob: _____

Další doplňující skutečnosti:

Kontrolu a hodnocení provedl:

Přítomen:

hodnost, jméno a příjmení, OeČ a podpis

hodnost, jméno a příjmení, OeČ a podpis

Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem

VYPLNIT VŠECHNY ODDÍLY!		PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM	
<small>razítko žadatele - policie, VÚ, zaměstnavatele, zdravotnického zařízení či jiné organizace</small>			
A) VYPLNÍ ŽADATEL			
Jméno a příjmení	Datum nar.	Rodné číslo	ř. tátní příslušnost 1. CR, 2. jiná <input type="checkbox"/>
Bydliště (PSC)	Zaměstnavatel	Povolání	
LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ NA ŽADOST 1. příslušníka policie 2. příslušníka ČSA 3. z podnětu lékaře 4. org. státní správy 5. zaměstnavatele 6. na vlastní žádost	DŮVOD K VYŠETŘENÍ 1. dop. kontrola 2. dop. nehoda 3. zdravotnický 4. kontrola na pracovišti 5. protispol. jednání 6. jiný důvod	Doba deliktu den h. min. Začátek pití alk. den h. min. Konec pití alk. den h. min. Požití alk. náp. po deliktu 1. ano, 2. ne	Druh alk. množství pivo víno lihovi y Čas, druh a množství
Množství, druh a doba posledního jídla před deliktem		řIDIČ 1. ano, 2. ne <input type="checkbox"/>	
podpis žadatele			
B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ			
Lékařské vyšetření bylo započato dne h min.			
CHOVNÍ 1. zdvořilý 2. hlučné 3. mnoho- mluvnost 4. exaltovanost 5. tupost	VÝBAVA PŘEDSTAV 1. hbitá 2. pomalá 3. útlum 4. bezvědomí	SPOJIVKY 1. bledé 2. překrvené REAKCE ZORNIC 1. normální 2. zpomalená	„POSTROTAČNÍ NYSTAGMUS“ (Otočit 5x za 10 vteřin, pak pohled na lékařův prst ze vzdálenosti 25 cm) POZOR NA PÁD!!! Doba přetrvávání nystagmu s
Tělesná hmot: ost kg		výška cm teplota °C puls /min	
DALŠÍ VYŠETŘENÍ (1. ano, 2. ne, 3. nelze vyšetřit)			
Nejistý při chůzi <input type="checkbox"/>	Nejistý při chůzi po čáře <input type="checkbox"/>	Pokus prst - nos nepřesný <input type="checkbox"/>	Romberg III je pozitivní <input type="checkbox"/>
Zk. předklon - záklon je pozitivní <input type="checkbox"/>	De :h vyšetřovaného párhne po alkoholu dechová zk. po :it. <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Poraněný 1. ano, 2. ne <input type="checkbox"/>	Druh poranění	Nemoc 1. ano, 2. ne <input type="checkbox"/>	Druh nemoci
Požití léků před vyšetřením <input type="checkbox"/>	Název léku, množství doba požití	Vyšetřované léky používá 1. pravidelně <input type="checkbox"/> 2. užití jednorázové <input type="checkbox"/>	
1. nepožil, 2. analgetika, 3. hypnotika, 4. ataraktika, 5. antihistaminika, 6. psychostimulancia, 7. jiná skupina léků			
1. Vyšetřovaný jeví poruchy psychosenzomotorických funkcí <input type="checkbox"/>		Odběr krve proveden dne den h min.	
2. Vyšetřovaný nejví poruchy psychosenzomotorických funkcí <input type="checkbox"/>			
Přes poučení o porušení zákonem stanovené povinnosti odmítá odběr krve z důvodu		K desinfekci kůže bylo použito	
Vyšetření a odběru krve přítomen	Zdravotní sestra	razítko zdrav. zařízení kde byl proveden odběr, jmenovka a podpis lékaře	
C) VYPLNÍ LABORATOŘ POVĚŘENÁ VYŠETŘOVÁNÍM HLADINY ALKOHOLU			
Vzorek doručen dne		Zásilka neporušena 1. ano, 2. ne <input type="checkbox"/>	Číslo vyšetření
Výsledek vyšetření: g/kg		METODA 1. plynová chromatografie <input type="checkbox"/> 2. Widmarkova zkouška <input type="checkbox"/>	Vzorek vyšetřen dne
razítko oddělení provádějícího vyšetření a podpis odpovědného pracovníka			

Potvrzení o zadržení řidičského průkazu

označení útvaru Policie České republiky		
POTVRZENÍ o zadržení řidičského průkazu		
Jméno:	Příjmení:	
Adresa pobytu:		
Datum narození:	Rodné číslo:	/
Jmenovanému byl zadržen		
řidičský průkaz číslo:	vydaný dne:	vydaný kým:
Důvod zadržení řidičského průkazu, včetně stručného popisu skutku, na jehož základě došlo k zadržení řidičského průkazu, s označením místa a času spáchání tohoto skutku:		
Poučení o důsledku zadržení řidičského průkazu podle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů: „ Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo. “		
Vyjádření držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Podpis držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Datum a podpis policisty:		

MV č. skl. 535

Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou

Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou (NL):

Razítko žadatele, jméno, OEČ a podpis zodpovědné osoby	Datum	Č.j.
--	-------	------

A) VYPLNÍ ŽADATEL

Jméno a příjmení	Rodné číslo	Zdravotní pojišťovna	St. příslušnost
Bydliště			
Důvod vyšetření		Doba deliktu	
Udává požití NL vč. alkoholu před deliktem	ano/ne	druh NL	
Udává požití NL vč. alkoholu po deliktu	ano/ne	druh NL	

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

Lékařské vyšetření započato dne		v čase	
Anamnéza: Užívá léky, jaké, od kdy, dávkování, poslední dávka: Substituční program (metadon, subutex, apod.): Od kdy užívá alkohol nebo jiné drogy, jaké, kdy naposled: Nemoc ano/ne, jaká:			
Těl. hmotnost	výška	teplota	puls
		pocení	křeče
		zvracení	pach dechu
Vědomí:	jasné	otupělé	somnolence
		bezvědomí	dezorientace
		halucinace	
Chování:	zdvořilé	dysforické	exaltované
		překotné	neklidné
		agresivní	
Nálada:	normální	depressivní	euforická
		labilní	Řeč: normální
		nesouvislá	špatná artikulace
	přiléhavá	nepřiléhavá situaci	mnohomluvnost
Zornice:	střední	široké	úzké
Z. po osvětlení:	střední	široké	úzké
Spojivky:	normální	edematózní	zarudlé
		bledé	
Nosní přepážka:	normální	zarudlá	vřed
		perforace	
Nystagmus	Chůze jistá, kolísavá, padá, nemožná	Stoj o jedné noze	Pokus prst – nos
		Rhomberg	Předklon – záklon
Nález poranění, vpichů, čerstvé, starší, jizvy:			
Abstinční příznaky:			
Odběr krve (2x10 ml) proveden dne	hod.	min.	
k dezinfekci kůže bylo použito:			
Odběr moče (50 ml) proveden dne	hod.	min.	
Odběru krve přítomen:		Odběru moče přítomen:	
Jiný odběr (například vlasy):			
Vyjádření lékaře osoba je – není schopna procesních úkonů			
Doba ukončení vyšetření: Razítko zařízení, jmenovka a podpis lékaře, kde bylo vyšetření a odběry provedeny:			
C) VYPLNÍ SOUDNĚ TOXIKOLOGICKÁ LABORATOŘ			
Datum doručení vzorků:			
Druhy převzatých vzorků, množství:			
Poznámky:			
Vzorky převzal (jméno, podpis, razítko)			

Záznam o použití zastavovacího pásu

**ZÁZNAM
O POUŽITÍ ZASTAVOVACÍHO PÁSU**

podle § 52, písm. f) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR

Dne v hodin v

(označení místa použití – ulice, číslo / číslo silnice, kilometr, křižovatka apod.)

použil

(hodnost/hodnostní označení, jméno a příjmení, služební číslo)

proti vozidlu

(tovární značka, typ, barva)

registrační značky, mezinárodní poznávací značka

prostředek

k NÁSILNÉMU ZASTAVENÍ VOZIDLA - k ZABRÁNĚNÍ ODJEZDU VOZIDLA*

Použitím prostředku **DOŠLO – NEDOŠLO*** k proražení pneumatik vozidla.

Pokud došlo k proražení pneumatik, označte je křížkem na nákresu. Pokud je znám počet hrotů, které kolo prorazily, uveďte vedle křížku jejich počet.

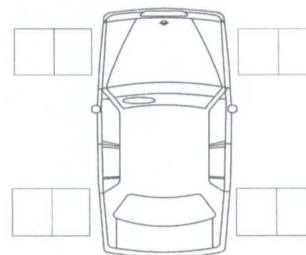
Při použití bylo vytrženo hrotů.

DOŠLO – NEDOŠLO* k následnému zastavení vozidla.

DOŠLO – NEDOŠLO* k následnému zadržení posádky vozidla.

DOŠLO – NEDOŠLO* ke zranění osob v důsledku použití prostředku.

DOŠLO – NEDOŠLO* ke škodě v důsledku použití prostředku.



Další skutečnosti:

.....

.....

Zpracoval:

(hodnost/hodnostní označení, jméno a příjmení, podpis)

* nehodící se škrtněte

Naměřené hodnoty u Muže č. 6 při požití 3 l piva

M.M	Muž č. 6	6x0,5
14.2.	Pivo - 4,8%	10:00 - 13:45
1	14:00 - 0,74%	3 l piva - 8 hod.
2	14:15 0,74%	
3	14:30 0,77%	
4	14:45 0,72%	
5	15:00 0,62%	
6	15:15 0,57%	
7	15:30 0,56%	
8	15:45 0,53%	
9	16:00 0,39%	
10	16:15 0,42%	
11	16:30 0,36%	
12	16:45 0,31%	
13	17:00 0,26%	
14	17:15 0,20%	
15	17:30 0,15%	
16	17:45 0,12%	
17	18:00 0,10%	