

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Bakalářská práce

**Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a
plynulostí silničního provozu**

Lukáš Schauer

© 2023 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Lukáš Schauer

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Šumperk

Název práce

Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Název anglicky

Authorization of a police officer in supervising the safety and smooth traffic flow

Cíle práce

Cílem závěrečné práce je vymezit a posoudit oprávnění příslušníků Policie České republiky při dohledu nad bezpečností silničního provozu (BESIP) a jeho plynulostí. Dílčím cílem práce je na základě rozboru platné právní úpravy poukázat na problémy spojené s prováděním policejního dohledu na pozemních komunikacích a navrhnout případné změny ke zlepšení situace a zefektivnění dohledu a prevenci nehodovosti.

Metodika

V teoretické části budou vymezeny základní pojmy jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích a oprávnění příslušníků Policie ČR v této souvislosti. V teoretické části práce bude využita zejména metoda literární rešerše a výkladu právních a služebních předpisů k dané problematice.

V praktické části práce bude využito poznatků z teoretické části práce a jejich aplikace v praxi, kde budou sledovány problémy, které s sebou praxe policejního dohledu přináší. Bude vyhodnoceno, zda jsou dosavadní oprávnění policisty dostačující vzhledem k podmínkám provozu na pozemních komunikacích a nejčastěji páchaným dopravním přestupkům. Bude použita metoda analýzy a dále statistické metody k posouzení četnosti přestupků či dopravní nehodovosti s návrhem opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Doporučený rozsah práce

30-40

Klíčová slova

pozemní komunikace, silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, silniční dohled, Policie České republiky, dopravní policie, policista, oprávnění, účastník silničního provozu, silniční provoz, dopravní přestupky, BESIP

Doporučené zdroje informací

FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0

KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4 aktualizované vydání podle stavu k 1.10.2018. Praha: Leges, 2018, 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9

MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 288 s. ISBN 978-80-7478-489-7

VANGELI, B. Zákon o policii České republiky. Komentář. 2. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, 483 s. ISBN 978-80-7400-543-5

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. et Mgr. Martin Langpaul

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 9. 6. 2022

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 11. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 07. 12. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15. 3. 2023



Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. et Mgr. Martinu Langpaulovi za pedagogické vedení.

Oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá částí veřejného práva uplatňovaného vůči přímým i nepřímým účastníkům silničního provozu s cílem minimalizovat rizika ze silničního provozu vyplývající. Zpracovaná práce se konkrétně zabývá oprávněními policistů při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, neboť právě policisté jsou prvotními a zároveň nejviditelnějšími aktéry, kteří dohled nad silničním provozem vykonávají. Policistům jsou právním řádem České republiky přiznány značné pravomoci, kterými mohou v silničním provozu působit jak preventivně, tak i represivně, přičemž jsou zároveň takovou složkou veřejné správy, jejíž každodenní výkon činnosti je veřejnosti nejvíce na očích. Řádné, nebo případně naopak excesivní jednání policistů pak bývá veřejností náležitě vnímáno a má tak vliv na chování účastníků silničního provozu.

V teoretické části jsou tedy vymezeny základní pojmy, jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích. Na jednotlivá oprávnění policistů ČR je nahlíženo jednat v rovině teoretické, kde jsou jednotlivá oprávnění vymezena a posouzena, a jednak v rovině praktické, kde jsou sledovány i problémy, které s sebou praxe přináší. V praktické části je také vyhodnoceno, zda jsou dosavadní oprávnění policistů dostačující vzhledem k podmínkám provozu na pozemních komunikacích a nejčastěji páchaným dopravním přestupkům.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, dohled, Policie České republiky, policista, oprávnění, doprava, účastník silničního provozu, silniční provoz, přestupek.

Authorization of a police officer in supervising the safety and smooth traffic flow

Abstract

This bachelor's thesis deals with the part of the public law applied to direct and indirect road traffic participants to minimize the risks arising from road traffic. The work deals specifically with the authorization of police officers to supervise the safety and smooth flow of road traffic since it is the police officers who are the primary and most visible actors checking the road traffic. Police officers have powers enabled by the legal system of the Czech Republic, with which they can act both preventively and repressively in road traffic. At the same time, they are a component of the public administration whose daily performance is most visible to the public. Proper, or possibly the opposite, excessive behaviour of police officers is then perceived by the public and thus influences the behaviour of road users.

In the theoretical part, basic concepts are defined, such as the safety and smooth flow of road traffic on the streets. The individual authorizations of police officers of the Czech Republic view the act on a theoretical level, where they are defined and assessed. On a practical level, where the problems brought about by practice are also monitored.

The practical part also evaluates whether the current authorizations of police officers are sufficient considering the conditions of traffic on the roads and the most frequently committed traffic offences.

Keywords: road safety, smoothness of road traffic, supervision, Police of the Czech republic, police officer, authorization, transport, road user, road traffic, offence.

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl práce	12
3 Metodika práce.....	13
TEORETICKÁ ČÁST	14
4 Vymezení základních pojmů souvisejících s problematikou.....	14
4.1 Pozemní komunikace	14
4.2 Bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.....	14
4.2.1 Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.....	15
4.2.2 Plynulost provozu na pozemních komunikacích	15
4.3 Policie jako subjekt vykonávající dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.....	15
4.4 Přestupek.....	17
5 Vybraná oprávnění příslušníků Policie ČR s ohledem na silniční provoz.....	20
Zákonný rámec	20
5.1 Oprávnění k řízení provozu na pozemních komunikacích.....	22
5.2 Oprávnění zastavovat vozidla	23
5.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel	24
5.4 Oprávnění vyzvat osobu k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou	24
5.4.1 Orientační a odborné lékařské vyšetření ke zjištění, zda osoba není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou	25
5.5 Oprávnění zabránit řidiči v jízdě a zadržení tabulek státní poznávací značky	25
5.5.1 Podmínky pro použití oprávnění k zabránění v jízdě příkázáním jízdy s následným použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.....	26
5.5.2 Podmínky pro použití oprávnění k zabránění v jízdě pomocí technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla a odtažením vozidla.....	27
5.6 Oprávnění zadržet řidičský průkaz.....	27
5.7 Oprávnění k rozhodnutí o odstranění vozidla	28
5.8 Oprávnění výzvy k technické silniční kontrole.....	28
5.9 Oprávnění vybírat kauce	29

PRAKTICKÁ ČÁST	31
6 Zhodnocení efektivity a případných nedostatků při uplatňování oprávnění policistů při dohledu nad BESIP.....	31
6.1 Delikty spojené s řízením vozidla pod vlivem alkoholu.....	33
6.2 Delikty spojené s řízením vozidla pod vlivem jiných návykových látek „JNL“36	
6.3 Přestupky spočívající v odmítnutí podrobit se odbornému měření nebo orientačnímu vyšetření	39
6.4 Delikty spojené se špatným technickým stavem vozidel, především nákladních souprav	40
7 Delikty spojené s přetíženými nákladními vozidly a jízdními soupravami	47
8 Delikty spojené řízením a provozováním elektrických jednotopých vozidel	54
9 Závěr.....	57
10 Seznam použitých zdrojů	58
10.1 Knižní publikace	58
10.2 Právní předpisy.....	58
10.3 Elektronické zdroje	59
10.4 Judikatura a nálezy	59
10.5 Interní akty police České republiky	59
11 Seznam obrázků a tabulek	60
11.1 Seznam tabulek	60
11.2 Seznam obrázků	60
12 Přílohy	60

1 Úvod

Každým rokem přibývá na českých silnicích a dálnicích motorových vozidel. Se zvyšující se hustotou provozu se zvyšují i nároky na řidiče a na znalost pravidel silničního provozu. V dané oblasti se často mění i legislativa, jakož i možnosti, práva a povinnosti příslušníků Policie ČR či strážníků jednotlivých obecních a městských policií. Téměř každý z nás je denně chodcem, řidičem vozidla, resp. účastníkem silničního provozu. Hlavním viníkem dopravních nehod je trvale řidič silničního motorového vozidla, a to v poměru více než 90 % z celkového počtu všech dopravních nehod. Jako hlavní příčiny těchto selhávajících řidičů jsou uváděny zejména nepřiměřenost jízdy, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, technická závada zaviněná řidičem. Pořadí těchto příčin se různě mění. V období od ledna do října roku 2022 Policie České republiky šetřila 82 325 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 390 osob usmrceno, 1 497 osob zraněno těžce a 19 248 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 015,8 milionů Kč.¹ Jak vyplývá ze strategie Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, „*dnes vnímáme dopravní nehody s vážnými následky na životě a zdraví jako něco, co je nedílnou součástí provozu na pozemních komunikacích. Každou nehodu v silničním provozu, při které dojde k usmrcení nebo vážným následkům na zdraví, je ale nutné považovat za mimořádnou událost a také k ní jako k mimořádné události přistupovat.*“²

Uvedená fakta jsou pádným důvodem pro opatření, kterými je u nás usilováno o zastavení růstu dopravní nehodovosti a poté i jejího postupného snižování, a to jak v absolutních číslech, tak i v závažnosti následků. V každé zemi má silniční provoz svá pravidla. Úkolem policie je jejich kontrola, v České republice tuto činnost provádí především Police ČR.

Práce je zaměřena na problematiku oprávnění policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v rámci řešení vybraných dopravních přestupků. Vzhledem ke značenému rozsahu zpracovaného tématu není práce věnována všem oprávněním policistů, kterými při dohledu na BESIP na pozemních komunikacích policisté disponují, i když by si zasluhovaly nemalou pozornost. Jako příklad mohou být uvedeny pravomoci Policie ČR v oblasti prevence BESIP či při šetření dopravních nehod. Práce je zaměřena proto na ta oprávnění, se kterými se účastník silničního provozu na pozemních komunikacích setkává nejčastěji.

¹ Statistika nehodovosti Policie ČR, <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d /online 2. 12. 2022/>

² Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2021-2022, MV ČR. <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d /online 2. 12. 2022/>

V první části práce je vysvětlena základní terminologie související s problematikou, jako je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (BESIP), oprávnění policistů při dohledu nad BESIP a pojem přestupek. Druhá část práce je věnována silničním kontrolám a zjištěným přestupkům, včetně problémů při uplatňování svých oprávnění příslušníkem PČR při silniční kontrole. V praktické části je zahrnuto i statistické vyhodnocení. Text je zpracován kompilativní metodou za použití odborné literatury a zdrojů.

2 Cíl práce

Cíl bakalářské práce je zaměřen na základní přehled oprávnění příslušníků Policie České republiky při jedné z jejich zákonem vymezených činností, tedy dohledu nad bezpečností silničního provozu (BESIP) a jeho plynulostí. Tato bakalářská práce se bude zabývat problematikou nejenom z pohledu prevence, činnosti a využití techniky, ale také výsledným statistickým hodnocením. Dílčím cílem práce je představení současné právní úpravy, poukázání na problémy spojené s prováděním dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, nastínění jejich možného řešení a zjištění, jak jsou jednotlivá oprávnění Policií České republiky využívána.

3 Metodika práce

Bakalářská práce bude rozdělena na dvě části, a to teoretickou a praktickou. V teoretické části budou stručně vysvětleny základní pojmy, jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích či dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Teoretická část bakalářské práce se bude zabývat obecnými informacemi o oprávnění příslušníků Policie České republiky při dohledu nad silničním provozem. Při zpracování teoretické části práce bude provedena rešerše a výklad příslušných právních a služebních předpisů a bude použita metoda popisná.

V praktické části práce bude využito poznatků z teoretické části práce, které budou podrobeny analýze a některé poznatky budou aplikovány a hodnoceny v praxi, kde budou sledovány problémy, které s sebou praxe přináší. Bude vyhodnoceno, zda jsou dosavadní oprávnění policisty dostačující vzhledem k podmínkám, se kterými přicházejí do kontaktu. Budou vyhodnoceny také výstupy a navržena doporučení nebo opatření ke zlepšení současného stavu. Závěrem bude vyhodnocen vývoj a četnost protiprávních jednání při účasti v silničním provozu, a to statistickými metodami.

TEORETICKÁ ČÁST

4 Vymezení základních pojmů souvisejících s problematikou

Pro uchopení problematiky si nejprve osvětlíme základní terminologii, která s uvedeným úzce souvisí nebo je nerozlučně spjata. Protože se práce zabývá oprávněním policisty při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, považujeme za vhodné vysvětlit pojmy „pozemní komunikace“, „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ a „plynulost provozu na pozemních komunikacích.“

4.1 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je definována v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jako „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“³ Pojem pozemní komunikace je základním a stěžejním pojmem silničního práva. Pozemní komunikace se dělí do několika kategorií (dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace).

4.2 Bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

Pojem bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích patří k neurčitým pojmům, neboť v žádném právním předpisu týkajícím se dopravy není definován. Tento pojem není definován ani v odborné literatuře, která jej sice v hojné míře používá, ale vysvětlení se její autoři většinou vyhýbají.

Užívání pozemních komunikací ze strany účastníků silničního provozu se označuje jako silniční provoz. Pod tento pojem spadá:⁴

- regulace a bezpečné užívání pozemních komunikací – nástrojem pro jejich dodržování jsou pravidla silničního provozu,
- účastníci silničního provozu – řidič motorového a nemotorového vozidla, chodec, spolujezdec, vozka atd.,

³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁴ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police History, 2006, s. 26. ISBN 8086477-24-X.

- motorová a nemotorová vozidla,
- vybavení pozemních komunikací, dopravní značení,
- osoby, které se přímo podílejí na dohledu na silniční provoz a na jeho řízení.

4.2.1 Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Při definování pojmu „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ lze vycházet ze dvou hledisek. Z filozoficko-sociálního pohledu se jedná o programové a cílené úsilí, kdy společnost usiluje o optimální bezpečnostní podmínky v silniční dopravě a snaží se snižovat dopravní nehodovost a negativní následky na životní prostředí. Z materiálního a formálního hlediska se bezpečností silničního provozu bere stav, při kterém nevzniká žádné nebezpečí pro život, zdraví a majetek.⁵ Takový stav bohužel v silničním provozu neexistuje, jelikož ve většině případů selhává lidský faktor. Na zajištění bezpečnosti přímým a rozhodujícím způsobem se podílí instituce, jako jsou Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Policie České republiky aj.

4.2.2 Plynulost provozu na pozemních komunikacích

Ve vzájemné návaznosti a souvislosti se společně s bezpečností silničního provozu užívá plynulost silničního provozu. Plynulost silničního provozu lze chápat jako souhrn opatření, která směřují k zajištění plynulého užívání pozemních komunikací ze strany chodců a vozidel, kterého může být dosaženo úpravou silničních sítí, dopravního značení a vyčlenění technických a materiálních zdrojů, které v co největší míře zabezpečují a pokrývají provoz na pozemních komunikacích do té míry, aby se zabezpečila dynamika přepravy lidí a materiálu i ve městech s nevyhovující a nedostatečnou infrastrukturou či s velkou hustotou provozu na pozemních komunikacích.

4.3 Policie jako subjekt vykonávající dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

Na dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích lze nahlížet zejména jako na kontrolu, jejíž podstatou je porovnání skutečného stavu na pozemních komunikacích se stavem předpokládaným příslušnými normami. Účelem je tedy zjistit, zda a jak účastník

⁵ MACEK, Pavel. Bezpečnostní služby. 2., dopl. vyd. Praha: Police history, 2008, s. 45-46. ISBN 978-80-86477-48-0.

provozu na pozemních komunikacích (řidič, provozovatel vozidla, správce komunikace) splnil povinnosti uložené právním předpisem.⁶

V § 124 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů, je dohled nad silničním provozem svěřen Policii ČR tím, že: kontroluje dodržování povinností jeho účastníků a současně se podílí na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, dále vede evidenci dopravních nehod, projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona a provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Jedním ze základních úkolů uložených Policii ČR zákonem je dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, který vykonávají především dle pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. ŘSDP č. 1/2010 dopravní policisté. Předmětem kontroly je dodržování předpisů ve všech oblastech silničního provozu, od dodržování pravidel jednotlivých účastníků silničního provozu, kontrola stavu pozemních komunikacích včetně stavu dopravního značení, provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích, přes plnění povinností dopravců, po komplexní kontroly technického stavu, za který je zodpovědný provozovatel vozidla až k šetření dopravních nehod. Policisté se zaměřují především na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek před a během řízení motorového vozidla, na kontrolu dodržování stanovených rychlostních limitů nebo na způsob samotné jízdy obecně. Dohled na silniční provoz je realizován prostřednictvím základních speciálních a průběžných dlouhodobých kontrol, dále pak prostřednictvím dopravně bezpečnostních akcí a preventivních opatření, která přispívají nejen ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale také k postihům nezodpovědných účastníků silničního provozu.

Na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích se podílí i strážníci obecní policie, a to v rozsahu stanoveném v zákoně č. 553/1991 Sb., o obecní policii, kde je v § 2 písm. d) stanoveno, že „*obecní policie při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona se podílí v rozsahu stanoveném tímto nebo zvláštním zákonem na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.*“ Dohled nad silničním provozem mohou vykonávat v rámci zákona i celníci a vojenští policisté.

⁶ KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006, s. 4. ISBN8086477-32-0.

4.4 Přestupek

Povinností se rozumí nutnost, vyplývající bezprostředně nebo zprostředkovaně pro právní subjekty z právních norem, chovat se určitým způsobem pod hrozbou sankce. Právní povinnost stanoví tedy buď právní norma nebo akt aplikace práva, nebo dobrovolný závazek subjektu. Porušení právní povinnosti je deliktem, s nímž právo spojuje sankční následky, zejména vznik právní odpovědnosti.⁷ V odborné literatuře se rozlišují dvě koncepce právní odpovědnosti:

- a) Právní odpovědností se rozumí povinnost strpět za porušení povinností následky, stanovené právními normami v rámci odpovědnostního právního poměru.
- b) Právní odpovědností se rozumí uplatnění nepříznivých právních následků, stanovených právní normou, vůči tomu, kdo porušil právní povinnost.

Právní odpovědnost má tedy svůj konkrétní obsah a zahrnuje:

- a) předvídané nepříznivé následky (ten, kdo nedodrží právní povinnost, bude zatížen předvídanými právními následky konkrétní povahy),
- b) prvek státního donucení, který je excelentním znakem právní normy a kvalitativně ji tak vyčleňuje z jiných druhů, systémů norem.⁸

Zásadně je možné dělit tyto následky takto:

- a) trvání původní povinnosti a možnost vynutit (po splnění právem předepsaných náležitostí), splnění původní povinnosti;
- b) vznik nové (sekundární) povinnosti v důsledku zaviněného porušení původní povinnosti tím, komu nová sekundární povinnost vzniká;
- c) jiné právní následky (například zánik práva korespondujícího porušení právní povinnosti).⁹

Během svého života se každý z nás může dopustit přestupku. Pokud je tento přestupek (dříve jsme používali pojem správní delikt) odhalen, staneme se účastníky správního řízení. Správní řízení v České republice jednoznačně určuje soubor principů spravedlivého procesu, které jsou obsaženy v ústavním pořádku – zejména Listině základních práv a svobod (Listina, LZSP). Listina ve svém čl. 2 odst. 2 zakotvuje omezení státní moci tak, že tuto lze uplatňovat pouze

⁷ GERLOCH, A. Teorie práva. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 149.

⁸ GERLOCH, A. Teorie práva. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 160.

⁹ BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. Teorie práva. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 192.; srovnej také s GERLOCH, Aleš. Teorie práva. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. str. 161.

v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví.¹⁰ Státní moc se tak rovněž musí podrobovat zákonu. Na druhé straně jsou Listinou v článku 2 odst. 3 rovněž stanoveny meze svobodného jednání jednotlivců, kdy tato uvozuje, že „každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá.“¹¹

Jak uvádí učebnice správního práva, „přestupkové řízení je zvláštním správním řízením, jehož účelem je, aby správní orgán objektivně a bez zbytečných průtahů zjistil, zda došlo ke spáchání přestupku, kdo jej spáchal, za jakých okolností a jakou sankci je třeba uložit pachateli přestupku.“¹² Činnost správního orgánu v přestupkovém řízení je součástí realizace veřejné správy. Jak opět uvádí kolektiv autorů: „Poskytuje mocenskou ochranu řádnému, plynulému a nerušenému fungování veřejné správy. Rozhodování o správních deliktech operativně navazuje na jiné činnosti správních orgánů (zejména na výkon správního dozoru) a naopak poznatky z této rozhodovací činnosti mohou být využity při preventivním působení veřejné správy (např. pro zlepšení informovanosti veřejnosti o právních povinnostech, pro vhodnější organizaci činnosti správních orgánů, pro iniciaci změn právní úpravy, pro plánování budoucích úkolů veřejné správy apod).“¹³

Zřejmě nejobvyklejším protispolečenským jednáním je porušování pravidel silničního provozu. Dle § 5 zákona o přestupcích „přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“¹⁴ Tato legální definice přestupku je plně v souladu s principem zákonnosti, a tak tím respektuje základní požadavek demokratického právního státu. Podle čl. 2 odst. 2 LZPS¹⁵ lze totiž státní moc uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Podle čl. 2 odst. 3 Ústavy¹⁶ slouží státní moc všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon. Slovy judikatury Nejvyššího správního soudu lze konstatovat, že „principem zákonnosti je vázána veškerá činnost veřejné správy, je nezbytné tento princip aplikovat i na problematiku správního trestání jakožto součást výkonu veřejné správy.“¹⁷ Řízení o přestupcích je proto svou povahou sankční

¹⁰ Usnesení ČNR č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, v platném znění, čl. 2 odst. 2.

¹¹ Usnesení ČNR č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, v platném znění, čl. 2 odst. 3.

¹² ČERNÝ, J., HORZÍNKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H.: *Přestupkové řízení. Příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde. 2011. s. 28-35.

¹³ ČERNÝ, J., HORZÍNKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H.: *Přestupkové řízení. Příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde. 2011. s. 28-35.

¹⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o přestupcích

¹⁵ Usnesení ČNR č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod (dále jen „LZPS“)

¹⁶ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR

¹⁷ Nejvyšší správní soud, rozhodnutí č.j. 9 As 7/2009-76, ze dne 2. 4. 2009

správní řízení. Přestupkové řízení je tak jedno z procesních forem správního trestání a je označováno podoborem správního práva.¹⁸ Ústavní soud dodává, že „*přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, jehož znaky jsou stanoveny zákonem. Je proto nepřipustné, aby skutkové podstaty přestupků, které jsou definovány v zákoně, nově nebo podrobněji formulovala například obecně závazná vyhláška obce.*“¹⁹

Zákon o přestupcích však pamatuje na situace, kdy jednání může naplňovat znaky přestupku dle zákona, ale z nějakého důvodu není naplněn materiální znak přestupku. Přestupek tedy není nebezpečný pro společnost. Tyto okolnosti se obecně označují jako okolnosti, které vylučují protiprávnost. Přestupkem však není jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem (tzv. nutná obrana) či nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním bezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak (tzv. krajní nouze). Případy nutné obrany se v silničním provozu nevyskytují. Může přicházet v úvahu pouze napadení řidiče vozidla nebo cestujících ve vozidle jinou osobou. Kromě okolností mohou nastat situace, kdy o přestupek rovněž nepůjde, i přesto, že byly naplněny všechny zákonné znaky přestupku a nejedná se o okolnosti vylučující protiprávnost. Jedná se například o výkon práv a povinností, svolení poškozeného aj. Uvedené je podloženo současnou judikaturou a obecnými právními principy.

¹⁸Nejvyšší správní soud, rozhodnutí č.j. 2 As 193/2016-26, ze dne 15. 12. 2016

¹⁹Nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 788/02, ze dne 11. 3. 2004

5 Vybraná oprávnění příslušníků Policie ČR s ohledem na silniční provoz

Zákonný rámec

Součástí výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích se Policie ČR řídí zejména zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, včetně prováděcích předpisů a dále zákony souvisejícími, včetně prováděcích předpisů k těmto zákonům (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, trestní zákon a trestní řád a další).

Z předpisů Evropské unie se působnosti služby dopravní policie týkají zejména:

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES a další.
- Dále je třeba zmínit i výměnu informací z registru vozidel, řidičů a podnikatelů v silniční dopravě prostřednictvím sítě EUCARIS, zejména na základě těchto dokumentů.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu [CBE].
- Nařízení 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě, ve znění Nařízení komise (EU) 2016/430, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, pokud jde o klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, a kterým se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES, a ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2016/480

ze dne 1. dubna 2016, o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 [ERRU].

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645, která novelizuje čl. 15 směrnice 2006/126/ES, o řídičských průkazech [RESPER].

V § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu je stanoveno, že: „*Policie vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že:*

- a) kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,*
- b) objasňuje dopravní nehody,*
- c) vede evidenci dopravních nehod,*
- d) projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona,*
- e) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.“*

Oprávnění příslušníků Policie České republiky ve služebním stejnokroji při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích je demonstrativním způsobem specifikováno v § 124 odst. 12 zákona o silničním provozu. Zde je stanoveno, že policisté jsou oprávněni zejména:

- „a) dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích,*
- b) zastavovat vozidla,*
- c) zabránit v jízdě řidiči podle § 118a,*
- d) zadržet řidičský průkaz podle § 118b,*
- e) zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem,*
- f) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu 7) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,*
- g) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu 7) ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,*
- h) vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla,*
- i) vyzvat řidiče vozidla, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole, kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny*

- náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu,*
- j) rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, postupem dle § 45 odst. 4, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti,*
- k) použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního předpisu, 37)*
- l) vybírat kauce podle § 124a,*
- m) zadržet osvědčení o registraci vozidla podle § 6b,*
- n) zajistit vozidlo nebo osvědčení o registraci vozidla podle § 124c.“*

Vzhledem k tématu práce se budeme zabývat pouze oprávněním policistů.

5.1 Oprávnění k řízení provozu na pozemních komunikacích

Oprávněním k řízení provozu na pozemních komunikacích disponují na základě § 75 odst. 1 zákona o silničním provozu policisté a při užití směrovky nebo zastavovacího terče i příslušníci vojenské policie a vojenské pořádkové služby.²⁰ Policisté řídí silniční provoz prostřednictvím změn postojů a pokynů paží. Při tom zpravidla používají směrovku, kterou drží v pravé ruce. Jejich pokyny jsou povinni uposlechnout řidiči i chodci. Vedle pokynů Stůj, Pozor a Volno může policista dávat při řízení provozu také jiné pokyny, např. zrychlení nebo zpomalení jízdy a ke zdůraznění svého pokynu může užít znamení píšťalkou. Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích, upravených v § 23 odst. 2 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, je uvedeno v příloze č. 14. „*Pro řízení provozu na pozemních komunikacích vojenským policistou a příslušníkem vojenské pořádkové služby platí totéž, co bylo uvedeno k řízení provozu policistou.*“ Pověření příslušníka vojenské pořádkové služby k řízení provozu na pozemních komunikacích a jeho náležitosti upravuje ust. § 25 vyhlášky č. 294/2015 Sb., mimo jiné musí obsahovat určení místa nebo úseku pozemní komunikace, na kterém je tento příslušník pověřen řízením provozu a konkrétní úkol k řízení tohoto provozu. Strážníci obecní policie oprávnění k řízení provozu nemají, je jim přiznáno oprávnění usměrňovat provoz na pozemních komunikacích dle § 75 odst. 8 zákona o silničním provozu v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a není-li řízení provozu zajištěno policií nebo v součinnosti s policií. V souvislosti s řešením mimořádné

²⁰ § 75 odst. 5 zákona o silničním provozu.

události, není-li přítomen nebo k dispozici policista ani strážník obecní policie, jsou v nezbytných případech oprávněni pokyny usměrňovat provoz na pozemních komunikacích též příslušníci Hasičského záchranného sboru ve služebním stejnokroji s označením příslušnosti k tomuto sboru a členové nebo zaměstnanci jednotky požární ochrany. Při usměrňování provozu používají uvedené osoby pokyny stanovené pro řízení provozu policisty.

5.2 Oprávnění zastavovat vozidla

Jeden z předpokladů pro výkon dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních přímo v terénu je oprávnění zastavovat vozidla, a to zejména pro odhalování přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a jejich následné projednávání v blokovém řízení.

Oprávněním k zastavování vozidel disponují policisté ve stejnokroji dle § 79 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. V § 79 odst. 1 zákona o silničním provozu jsou taxativně stanoveny i další subjekty oprávněné zastavovat vozidla a současně také podmínky pro takové zastavování. V pokynu č. 2 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1. ledna 2021 je v čl. 17 uvedeno, že *„policista zastavuje vozidla a provádí jejich prohlídku zejména za podmínek daných o Policii České republiky, nebo jestliže je řidič podezřelý ze spáchání trestného činu nebo přestupku, v případě zjevné technické závady vozidla nebo soupravy, při kontrole hmotností a rozměrů vozidel a dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu, nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy, při kontrole dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a při pronásledování pachatelů trestných činů a při pátrání po nich.“*²¹

V § 79 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu je stanoven způsob a zvláštní požadavky na zastavování vozidel z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zde je uvedeno, že znamení k zastavení vozidla dává policista vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým se pohybuje v horním půlkruhu. Z jedoucího vozidla musí být znamení dáváno kýváním paže nahoru a dolů nebo vysunutým zastavovacím terčem. Policisté a strážníci mohou z jedoucího služebního vozidla zastavovat vozidla i rozsvícením červeného nápisu „STOP“. Znamení k zastavení vozidla musí být dáno

²¹ čl. 17 pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 ze dne 1. ledna 2021.

včas a zřetelně s ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti tohoto provozu.

5.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel

Ustanovení § 79a zákona o silničním provozu stanoví, že policie je oprávněna za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích měřit rychlost vozidel, přičemž obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, a postupuje přitom v součinnosti s ní. Jak tedy vyplývá, oprávnění měřit rychlost mohou pouze příslušníci PČR a strážníci obecní policie. Žádný jiný, ať již soukromoprávní nebo veřejnoprávní subjekt tuto činnost vykonávat nesmí, a to ani v rámci podnikání na základě smlouvy uzavřené mezi obcí a soukromou obchodní společností. *„Měření rychlosti může být prováděno několika různými způsoby – zejména měřením Dopplerova posuvu kmitočtu signálu odraženého od pohybujícího se objektu, na našich silnicích relativně mladým měřením času při průjezdu vozidla předem vymezeným úsekem, též nazývaným START-STOP systémem, měření optickou metodou pomocí snímací kamery v policejním vozidle jedoucím za měřeným vozidlem a snímače vlastní rychlosti měřícího vozidla a též měřením pomocí laserové techniky.“*²²

5.4 Oprávnění vyzvat osobu k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou

Tento institut má chránit společnost před alkoholismem a návykovými látkami, kdy řidič ovlivněn alkoholem nebo návykovou látkou při řízení vozidla reaguje opožděně, chybně a sám sobě vytváří rizikové situace. Stejně jako nepřiměřená rychlost je i řízení vozidla pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek považováno za jednu z nejzávažnějších příčin dopravních nehod. Řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek je zakázáno v § 5 odst. 2 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. Vedle toho tento zákon v § 5 odst. 2 písm. d) zakazuje řidiči, aby předal řízení vozidla osobě, která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, a učitel autoškoly zakazuje ve stavu, kdy je ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, výkon dohledu nad řidičem motorového vozidla - § 8a odst. 1 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. Kontrolu dodržování výše uvedeného zákazu jsou zákonem o silničním provozu určeny subjekty oprávněné provádět

²² Kučerová Helena, Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími, Leges, 01.11.2018. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®

příslušnou kontrolu. Jedná se o policisty, vojenské policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie.²³ Řidiči i učitelé autoškol jsou povinni předmětnou výzvu poslechnout, v opačném případě se dopouští přestupku. Zvláštním právním předpisem, podle něhož je řidič povinen podrobit se na výzvu policisty vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, je zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.

5.4.1 Orientační a odborné lékařské vyšetření ke zjištění, zda osoba není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou

Vyšetřením se rozumí jednak orientační vyšetření a jednak odborné lékařské vyšetření. Orientační vyšetření, které provádí policista, spočívá v provedení dechové zkoušky v případě zjištění ovlivnění alkoholem, nebo vyšetření slin nebo stěru z kůže nebo sliznic při zjišťování ovlivnění jinou návykovou látkou. Odborné lékařské vyšetření, kterým je třeba rozumět cílené klinické vyšetření lékařem, včetně odběru biologického materiálu, tj. vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo stěru z kůže nebo sliznic, s výjimkou odběru biologického materiálu pro orientační vyšetření. Toto lékařské vyšetření provádí poskytovatel zdravotních služeb, který je k tomu způsobilý. Popsaným vyšetřením je povinen se podrobit řidič, tedy nejen řidič motorového vozidla, ale též řidič vozidla nemotorového a řidič tramvaje.

5.5 Oprávnění zabránit řidiči v jízdě a zadržení tabulek státní poznávací značky

Svojí právní povahou se jedná o bezprostřední zásah, jehož účelem je především ochránit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, tedy ochránit ostatní účastníky tohoto provozu. Institut zabránit v jízdě upravuje v zákoně o silničním provozu § 118a. Nově od 1. 1. 2022 vešel v účinnost zákon č. 418/2021, kterým byl novelizován mimo jiné zákon o Policii České republiky. V této novele získali policisté a celníci nové oprávnění vyžadovat při kontrole vozidla zaplacení dosud neuhrazené pravomocné pokuty za dopravní přestupky. Z níže citovaného ustanovení vyplývá, že pokud při kontrole vozidla policista zjistí, že řidič nebo provozovatel vozidla nezaplatil pravomocně uloženou pokutu dle níže uvedených zákonů, může požadovat její uhrazení. V případě, že pokuta nebyla na místě uhrazena, může policista zadržet tabulky registrační značky vozidla nebo zabránit odjezdu vozidla tzv. botičkou. Zabránění v jízdě motorového vozidla a zadržení tabulek státní poznávací značky upravuje § 42b zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. V odstavci 1 tohoto

²³ § 5 odst. 2 písm. f) a g) zákona o silničním provozu

ustanovení je stanoveno, že: „*Není-li nedoplatek podle § 42a odst. 1 uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, přikáže policista řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a*

a) zadrží tabulky státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) motorového vozidla; pokud je řidič motorového vozidla odmítne na výzvu policisty vydat, tabulky registrační značky odejme, nebo

b) zabráni motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.“ Nedoplatkem se podle § 42a odst. 1 zákona o Policii České republiky rozumí nedoplatek nebo nedoplatek provozovatele vozidla na pokutě za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě.

5.5.1 Podmínky pro použití oprávnění k zabránění v jízdě přikázáním jízdy s následným použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla

Ustanovení § 118a odst. 1 obsahuje taxativní výčet důvodů, pro které může policista při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu zabránit v jízdě tím, že přikáže řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu vhodné místo k odstavení vozidla a zabráni mu v další jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažením vozidla. Přípuštění takového postupu v případě podnapilého řidiče nebo řidiče pod vlivem návykové látky nebude s ohledem na prioritu, kterou je bezpečnost silničního provozu, možné.²⁴

Jedná se o tyto zákonem taxativně vymezené případy, kdy řidič:

„a) je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

b) ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b),

c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy,

d) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

²⁴ Kučerová Helena, Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími, Leges, 01.11.2018. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®

- e) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,
- f) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. g) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,
- g) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,
- h) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.²⁵

Uvedené důvody na straně řidiče patří k nezávažnějším případům porušení zákona, jimiž dochází k bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

5.5.2 Podmínky pro použití oprávnění k zabránění v jízdě pomocí technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla a odtahování vozidla

Ustanovení § 118a odst. 2 stanoví důvody zjištěné na straně motorového vozidla, pro které lze tomuto vozidlu zabránit v jízdě, a to především:

- „a) je důvodné podezření, že vozidlo bylo odcizeno,
- b) vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích 34a) tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- c) řidič odmítl podrobit vozidlo technické silniční kontrole, nebo
- d) je důvodné podezření, že vozidlo bylo užito v rozporu s § 47a.“²⁶

5.6 Oprávnění zadržet řidičský průkaz

Institut zadržení řidičského průkazu lze vnímat jako nezbytný předpoklad účinnosti zásahů policie proti řidičům, kteří se dopustili závažného protiprávního jednání. Policista je oprávněn použít toto oprávnění za stejných podmínek, jako u oprávnění k zabránění v jízdě, v případech, kdy důvody pro využití tohoto oprávnění jsou na straně řidiče, tedy na případy, kdy řidič je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení osoby nebo k těžké újmě na zdraví, nebo ujel z místa dopravní nehody, na níž měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii, či řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo se odmítl na výzvu policisty podrobit

²⁵ Ustanovení §118a zákona o silničním provozu

²⁶ § 118a odst. 2 zákona o silničním provozu

dechové zkoušce ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, nebo řídil motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění, nebo i přesto, že mu byl soudem uložen trest, nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.²⁷

5.7 Oprávnění k rozhodnutí o odstranění vozidla

Dle § 45 odst. 4 zákona o silničním provozu jsou policisté a strážníci oprávnění rozhodnout o odstranění vozidla, které tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích. Pojem „překážka provozu na pozemních komunikacích“ je definován v § 2 písm. e)) zákona o silničním provozu, kde je stanoveno, že: „*překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.*“²⁸ Ve vztahu k oprávnění policistů lze za překážku provozu na pozemních komunikacích označit vozidlo, které bylo ponecháno na pozemní komunikaci v takovém místě, kde by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích. Odpověď na otázku, zda určité vozidlo ponechané na pozemní komunikaci vykazuje znaky překážky provozu na pozemních komunikacích, resp. zda takovou překážkou skutečně je, musí nalézt policista či strážník přímo v jednotlivých případech na konkrétních místech. Odstranění vozidla je poměrně výrazným zásahem do práv osob, a proto by policisté měli vždy s rozmyslem zvážit uplatnění tohoto oprávnění.

5.8 Oprávnění výzvy k technické silniční kontrole

Oprávnění policisty vyzvat řidiče motorového vozidla k podrobení vozidla technické kontrole, kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu na kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu je stanoveno v § 6 odst. 9 zákona o silničním provozu. Co se rozumí technickou silniční kontrolou, je stanoveno v § 6a odst. 1 zákona o silničním provozu, kde je uvedeno: „*Technickou*

²⁷ § 118b odst. 1 zákona o silničním provozu

²⁸ § 2 písm. e)) zákona o silničním provozu

silniční kontrolou se rozumí kontrola technického stavu a činnosti vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a jejich vlivu na životní prostředí za účelem zjištění či vyloučení závad podle zvláštního právního předpisu.“ Zvláštním právním předpisem je zde myšlen zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhláška č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách. Nelze-li účelu takové kontroly dosáhnout použitím prostředků nebo zařízení, které má policista v místě silniční kontroly k dispozici, a jsou-li důvodné pochybnosti o technické způsobilosti vozidla, lze kontrolu provést rovněž pomocí mobilní kontrolní jednotky, ve stanici technické kontroly, nebo ve stanici měření emisí.²⁹ Jmenovaná zařízení se s ohledem na přísné nároky kladené na jeho umístění zpravidla nebudou nacházet na místě prvotní kontroly, řidičům je proto stanovena povinnost na výzvu policisty zajet na potřebné místo realizace kontroly, pokud zajižďka včetně cesty zpět není delší než 16 km.³⁰

5.9 Oprávnění vybírat kauce

Institut kauce, tedy tzv. záruky, že se osoba nebude vyhýbat správnímu řízení o přestupku, je zakotven mimo jiné v § 124a zákona o silničním provozu, kde je v odst. 1 uvedeno, že: *„Policista je při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích oprávněn vybrat kauci v rozmezí od 3 500 Kč do 50 000 Kč od řidiče, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona, je-li důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.*“ Kauce je nejčastěji vybírána od řidičů, kteří nezaplatí na místě pokutu, nemají na území České republiky trvalý nebo jiný dlouhodobý pobyt a dopustí se na našem území dopravního přestupku. Institut kauce je také zakotven v § 35c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, kde je v odst. 1 stanoveno, že: *„Orgány Policie České republiky nebo osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru jsou při provádění kontroly a státního odborného dozoru podle tohoto zákona oprávněny vybírat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 100 000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona nebo kontrolního řádu, nebo od fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a), je-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Při stanovení výše kauce se přihlíží k závažnosti,*

²⁹ §6a odst. 1 zákona o silničním provozu

³⁰ § 6a odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu

významu a době trvání protiprávního jednání a rozsahu způsobené škody.“ Na vybírání kaucí policií pamatuje také § 43a v odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., kde je stanoveno, že: „Policista je oprávněn vybrat kauci od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče motorového vozidla,

a) který je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 42a odst. 2 a 4 a u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné, nebo

b) v případě, že provozovatel tohoto vozidla je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 42b odst. 1 písm. u) a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.“

PRAKTICKÁ ČÁST

6 Zhodnocení efektivity a případných nedostatků při uplatňování oprávnění policistů při dohledu nad BESIP

Dohled na silniční provoz spočívá především v řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a pravidel silničního provozu, který probíhá na pozemních komunikacích, kontrole technického stavu vozidlem přímo v silničním provozu a dodržování zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích, zákona o podmínkách provozu vozidla a zákona o silniční dopravě. Způsob, jakým je prováděna forma a přímý dohled na silniční provoz, stanoví vedoucí především na základě rozboru dopravně bezpečnostní situace, vývoje dopravní nehodovosti, jejich příčin a následků a jiných požadavků ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích. Přímý dohled na silniční provoz je realizován základní kontrolou, speciální kontrolou, průběžnou dlouhodobou kontrolou a dopravně bezpečností akcí (DBA) nebo dopravně bezpečnostním opatřením. Formy přímého dohledu na silniční provoz se dělí na viditelný, skrytý a letecký.³¹

Základní kontrola je prováděna přímým dohledem na silniční provoz, na dodržování pravidel silničního provozu všemi účastníky, kontrolou dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, kontrole technického stavu vozidel přímo v silničním provozu, kontrole dokladů k přepravovanému nákladu a kontrole dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů. Základní kontrola dále spočívá v kontrole zjišťování dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů prostřednictvím tzv. pasivní zkoušky a v případě podezření i jiných návykových látek řidiči vozidel, ve zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a dopravních zařízení, ve vyhledávání trestné činnosti, v pátrání zejména po osobách, vozidlech a odcizených věcech, ve zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel a nakonec v přiměřeném dohledu na veřejný pořádek.³² Při základní kontrole se policisté zaměřují především na zjišťování a odhalování dopravních přestupků, které jsou hlavními příčinami dopravních nehod.

³¹ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2021 ze dne 1. ledna 2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

³² Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Speciální kontroly jsou prováděny k účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu. Nedílnou součástí speciální kontroly je základní kontrola. Do speciální kontroly patří kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel, kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy, kontrola technického stavu vozidel, kontrola zaměřená na zákaz držet v ruce nebo jiným způsobem při jízdě vozidlem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, kontrola zaměřená na vybraná nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, zejména na nesprávné předjíždění, nesprávné přejíždění železničních přejezdů, nesprávnou jízdu v jízdnicích pruzích a nerespektování světelných signálů, kontrola zaměřená na vybrané účastníky silničního provozu (např. motocyklisté, cyklisté a chodci), kontrola zaměřená na dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (např. kontrola sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostní kontrolní vážení); součástí této kontroly je u kontrolovaných vozidel i kontrola technického stavu, kontrola časového zpoplatnění komunikací.³³

Průběžná dlouhodobá kontrola je realizována stacionárními měřicími a monitorovacími zařízeními a systémy, které automaticky detekují a dokumentují porušování pravidel silničního provozu jeho účastníky. Mezi měřicí a monitorovací zařízení a systémy patří stacionární radary pro měření okamžité rychlosti, kamerové systémy pro měření úsekové průměrné rychlosti, pro detekci a záznam průjezdu vozidla na červený signál (křižovatkou, přes přechod nebo železniční přejezd) či kamerové systémy pro automatickou detekci a záznam jiných porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. zákazu vjezdu, jízdy v protisměru, zákazu zastavení, zákazu předjíždění, neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci na přechodu pro chodce).³⁴ Policista služby dopravní policie v tomto případě zpracovává a vyhodnocuje pořízená data a následně projednává dopravní přestupek.

S cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci v určité lokalitě jsou organizovány při nasazení maximálního počtu sil a prostředků dopravně bezpečnostní akce. Do těchto akcí je zařazen co nejvyšší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i z ostatních

³³ Čl. 18 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

³⁴ Čl. 25 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

útvary nebo organizačních článků policie, přičemž nesmí být narušeno plnění jejich hlavních úkolů.³⁵

V souvislosti se zajištěním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a veřejného pořádku při pořádání akcí společenského charakteru jsou uskutečňována dopravně bezpečnostní opatření.³⁶

Níže ale budou popsány druhy vážného protiprávního jednání vyskytujícího se v provozu na pozemních komunikacích, kterému policie věnuje náležitou pozornost, včetně statistického zhodnocení. Statistické údaje pro účely této práce poskytl Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje (dále jen KŘP OLK), který primárně vykonává dohled nad silničním provozem. Okrajově nebo nárazově se dopravě mohou věnovat i jiné složky Policie ČR, jejichž činnost tedy není ve statistickém zhodnocení zahrnuta a obvykle se týká triviálních přestupků. Na tomto místě také stojí za upozornění, že o trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nikdy nerozhoduje policista, ale u trestných činů příslušný soud, u přestupků příslušný úřad obce s rozšířenou působností.

6.1 Delikty spojené s řízením vozidla pod vlivem alkoholu

V České republice platí nulová tolerance alkoholu při řízení jak motorového, tak nemotorového vozidla. Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu může být dle míry ovlivnění vyhodnoceno jako přestupek příp. trestný čin, v praxi soudu je pak touto hranicí jedno promile alkoholu v krvi. V případě, že hranice ovlivnění alkoholem převyšuje 1 ‰, dopouští se řidič motorového vozidla trestného činu dle § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Pokud bude mít řidič méně jak 1 promile a více jak 0,24 promile alkoholu v těle (pod 0,25 promile z důvodu možných nejistot měření alkoholu v krvi nepůjde o přestupek), dopouští se přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Policista je při dohledu na silniční provoz oprávněn dle zákona o silničním provozu vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu. Zvláštním právním předpisem, podle něhož je řidič povinen podrobit se na výzvu policisty ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, je zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky

³⁵ Čl. 19 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

³⁶ Čl. 19 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

návykových látek. 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.*“³⁷ Orientačním vyšetřením se rozumí dechová zkouška, kterou policista s využitím měřidla určeného ke stanovení hmotnostní koncentrace etanolu ve vydechovaném vzduchu, který vzniká v plicních alveolách, nebo jednorázové detekční pomůcky. Tato zkouška je dnes nejčastěji v praxi prováděna certifikovaným měřičem Dräger alcotest, který musí být certifikován Českým metrologickým institutem (v policejních a správních spisech zpravidla nazývaným jednoduše Dräger, viz Obrázek 1). Tato zkouška se provádí dle pracovního postupu, které vydal Český metrologický institut pod č. 114-MP-C008-08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu. Dle této metodiky mezi jednotlivými dvěma dechovými zkouškami musí být odstup nejméně 5 minut a výsledek se nesmí lišit o více než 10 %. Splňuje-li toto orientační vyšetření dané podmínky, lékařské vyšetření se neprovádí.

Obrázek 1 - Alcotester Dräger 7510



Zdroj: Vlastní zpracování

³⁷ Čl. 32 odst. 4 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Počet kladných výsledků, tedy výsledků, které zavádají podezření z ovlivnění řidiče alkoholem, zobrazuje následující Tabulka 1.

Tabulka 1 - Počet pozitivních dechových zkoušek v letech 2018-2022

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Počet pozitivních dechových zkoušek	525	457	392	448	670

Zdroj: Vlastní zpracování z dat poskytnutých KŘP OLK

V Tabulce 1 je znázorněn počet zjištěných pozitivních dechových zkoušek přístrojem Dräger v rámci KŘP OLK v letech 2018 až 2022. Ze statistických údajů je patrný pokles zjištěných dechových zkoušek v letech 2019, 2020 a 2021. Tento pokles pozitivních dechových zkoušek byl důvodem nástupem a průběhem koronaviru covid-19, kdy veškeré složky PČR se podílely na zajištění ochrany obyvatelstva a kritické infrastruktury. Z tohoto důvodu i služba dopravní policie na několik měsíců byla nucena přejít ze své dosavadní činnosti dohledu na BESIP na činnost ochrany obyvatelstva a kritické infrastruktury.

Lze prohlásit, že systém zjišťování ovlivnění alkoholem obecně funguje a je těžké se kontrole nebo následkům vyhnout. Od okamžiku zastavení řidiče policistou a výzvy k podrobení se zkoušce na přítomnost alkoholu v dechu až do pravomocného rozhodnutí o přestupku dojde k aplikaci celé řady institutů správního práva. V okamžiku pozitivního měření zakáže policista řidiči další jízdu (§ 124 odst. 12 písm. e) zákona o silničním provozu), případně v další jízdě řidiči zabránil používání technického prostředku nebo zajištěním odtažení vozidla.

V případě podezření na přítomnost alkoholu v krvi řidiče, detekovaného dechovým analyzátozem, je dále ze strany policisty zabráněno v jízdě (§ 118a odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu). Současně může být řidiči na místě zadržen řidičský průkaz (§ 118b odst. 2 zákona o silničním provozu). Rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu je na daném policistovi, jedná se o oprávnění policisty, nikoliv jeho povinnost. Tento se zpravidla v praxi rozhoduje dle míry ovlivnění alkoholem a dle přestupkové či trestní minulosti řidiče. Zde ovšem může nastat úskalí, neboť policisté v současném znění zákona jsou oprávnění zadržet řidičský průkaz pouze, pokud řidičský průkaz má řidič u sebe a předloží jej policistovi ke kontrole. „Nemít“ řidičský průkaz u sebe je v současnosti asi nejúčinnější metoda, jak se poměrně

elegantně vyhnout zadržení řidičského průkazu a minimálně do pravomocného rozhodnutí o přestupku či trestném činu mít možnost i nadále řídit motorové vozidlo. V tomto případě by pomohlo rozšířit možnosti zadržení řidičského průkazu, tedy možnost policisty prohlásit řidičský průkaz za zadržený, i pokud ho řidič nemá u sebe, stejně jako u oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla, viz kapitola 6.4 a Příloha č. 5. Zamezí se tím zvýhodnění řidiče, který by v okamžiku, kdy by mu měl být řidičský průkaz zadržen, jej neměl u sebe nebo by zapřel, že ho u sebe má. Zároveň zadržením řidičského průkazu by řidič tak byl donucen dané řízení „neprotahovat“, měl by totiž zájem na urychleném vyřešení celé věci, nikoliv za pomoci „specializovaných firem“ příslušná přestupková řízení protahovat.

6.2 Delikty spojené s řízením vozidla pod vlivem jiných návykových látek „JNL“

Postup policisty při kontrole řidiče při odhalování protiprávního jednání pod vlivem jiných návykových látek je obdobný jako u zjišťování míry ovlivnění alkoholem. V případě, že policista po nabytí podezření, že řidič požil návykové látky, přistoupí v rámci silniční kontroly k oprávnění vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu vyšetření, zda neřídí vozidlo pod vlivem jiným návykových látek (§ 124 odst. 12 písm. g) zákona o silničním provozu). Orientační vyšetření na ovlivnění jinou návykovou látkou než alkoholem se v praxi nejčastěji provádí prostřednictvím detekčních sad Drugwipe 5+ nebo DrugWipe 5S, viz Obrázek 2. Jedná se o testy, které jsou schopny detekovat drogu především ze slin či potu.

Obrázek 2 - DrugWipe 5



Zdroj: <http://www.dopravni-pravo.cz/drogy-za-volantem/test-ridice-na-drogy/>

Na Obrázku 2 jsou graficky znázorněny možnosti vyhodnocení testu na přítomnost návykových látek. V případě negativního výsledku, test DrugWipe označí pouze kontrolní indikátory „CL“, to znamená, že test proběhl v pořádku. V případě, že nevyniknou kontrolní indikátory „CL“, znamená to, že výsledek testu není platný. Test DrugWipe detekuje přítomnost návykových látek v případě, že vyniknou oba kontrolní indikátory „CL“ a k němu vynikne indikátor např. „CA“, což znamená podezření na přítomnost Canabisu (Marihuana, Hašiš, THC) v těle testované osoby. Tester DrugWipe dokáže detekovat i další návykové látky „AM“ – Amfetaminy, „OP“ – Opiáty (Heroin, Morfín), „CO“ – Kokain (Crack), „MET“ – Metamfetaminy (MDMA, Extáze). Postup testování osoby na přítomnost návykových látek pomocí testu DrugWipe je uveden v Příloze č. 1.

V případě, že tento test vyjde pozitivní na jakoukoliv návykovou látku, je řidič policistou vyzván k odběru biologických materiálů, tedy k odbornému lékařskému vyšetření, kdy právě až z odběrů lze znaleckým posudkem určit stupeň ovlivnění řidiče jinou návykovou látkou. Limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, jsou uvedeny v § 1 odst. 1 nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. Dle stupně ovlivnění se pak opět jedná buď o trestný čin dle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku nebo přestupek dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. K trestní odpovědnosti řidiče, který se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku, se zabývalo trestní kolegium nejvyššího soudu po č. Tpjn 300/2020, ve kterém jsou stanoveny nejnižší hodnoty, které je třeba dosáhnout pro hodnocení protiprávního jednání jako trestného činu.

Počet kladných výsledků, tedy výsledků, které zavádají podezření z ovlivnění řidiče JNL, zobrazuje následující Tabulka 2.

Tabulka 2 - Počet zjištěných jiných návykových látek v rámci KŘP OLK

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Pozitivních	195	232	371	332	292

Zdroj: Vlastní zpracování z dat poskytnutých KŘP OLK

V Tabulce 2 je uvedený počet zjištěných pozitivních testů DrugWipe na návykové látky, provedených u řidičů motorových vozidel v letech 2018 až 2022. Ze statistických údajů je patrné, že počet řidičů motorových vozidel pod vlivem návykových látek je na vzestupu a dá se očekávat, že tento trend bude stále vzrůstající. Zásadním rozdílem mezi uživateli alkoholu a návykových látek je v tom, že alkohol postupně z těla vyprchá během několika hodin od konzumace, kdežto u omamných a psychotropní látek se tyto látky v těle člověka nachází i několik dnů i týdnů po užití těchto návykových látek, tudíž jsou uživatelé návykových látek během řízení motorového vozidla nebezpečni nejen sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu. Z praxe lze říci, že všichni řidiči, u kterých byla testem DrugWipe detekována přítomnost návykových látek v těle, jsou pravidelnými uživateli těchto návykových látek, tudíž kdykoliv usednou za volant motorového vozidla, jsou vždy pod vlivem návykových látek. Poté jen lékařským vyšetřením a rozбором biologických materiálů se podaří zjistit, jak moc jsou tito řidiči pod vlivem návykové látky.

Lze prohlásit, že systém zjišťování ovlivnění řidičů JNL obecně funguje také dobře, i když je v případě pozitivního záchytu třeba zdlouhavě transportovat řidiče k odběru krve do odpovídajícího lékařského zařízení, což snižuje počet osob, které lze během služby zkontrolovat. Již po pozitivním orientačním vyšetření na JNL ale opět mohou být uplatněna oprávnění, jako je zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu, přičemž opět mohou nastat problémy vyjmenované v kapitole 6.1 - Delikty spojené s řízením vozidla pod vlivem alkoholu.

Následující Tabulka 3 zachycuje počet zadržených řidičských průkazů včetně jeho důvodu.

Tabulka 3 - Počet zadržených ŘP

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Počet zadržených ŘP - alkohol	x	212	168	199	257
Počet zadržených ŘP – návykové látky	x	19	25	25	30

Zdroj: Vlastní zpracování z dat poskytnutých KŘP OLK

V Tabulce 3 je celkový přehled zadržených řidičských průkazů v rámci KŘP OLK, přičemž je zde patrná disparita mezi zadrženými řidičskými průkazy za alkohol a za návykové látky. Tato

disparita je způsobena rozdílným způsobem vyhodnocení důkazních prostředků při prokazování protiprávního jednání. Tak, jak bylo výše uvedeno v části 6.1, dechová zkouška certifikovaným dechovým analyzátozem při splnění předepsaných podmínek je dostatečný důkaz k prokázání, že řidič je pod vlivem alkoholu, tudíž je zde plně využíváno oprávnění k zadržení řidičského průkazu. Vzhledem k tomu, že vyšetření na užití jiné návykové látky je pouze orientační a policista na místě kontroly samozřejmě nemůže znát budoucí výsledek rozboru krve, postupuje při uplatnění svého práva zadržet řidiči na místě řidičský průkaz s velkou opatrností. Policista se proto rozhoduje na základě jemu známých skutečností, jako například, že se řidič dozná z užití jiné návykové látky před jízdou, nebo jeho chování, jednání, artikulace, gestikulace odpovídá požití návykových látek. U řidiče, který navenek nevykazuje známky ovlivnění návykovou látkou či se k užití návykové látky nepřiznává, hrozí, že by zadržení řidičského průkazu jen na základě orientačního testu bylo neúměrným zásahem do občanských práv, protože takový řidič může kvůli zadrženému řidičskému průkazu přijít o zaměstnání, pakliže je řízení motorového vozidla jeho předmětem výděleční činnosti či obživy, přičemž podezření z ovlivnění jinou návykovou látkou by se následně znaleckým posudkem z odebrané krve nemuselo potvrdit.

6.3 Přestupky spočívající v odmítnutí podrobit se odbornému měření nebo orientačnímu vyšetření

Jak již bylo uvedeno výše, policista je oprávněn vyzvat řidiče vozidla k podrobení se odbornému měření (ke zjištění ovlivnění alkoholem přístrojem Dräger) nebo orientačnímu vyšetření (ke zjištění ovlivnění jinou návykovou látkou testovací sadou DrugWipe). Pokud se řidič odmítne takovému vyšetření podrobit, je policista oprávněn vyzvat řidiče k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologických materiálů. Fyzicky ale policista nemůže nikoho přinutit, aby jeho výzvu uposlechl. Neuposlechne-li řidič odpovídající výzvu policisty, vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu nebo JNL se zkrátka neprovede. Takový stav není samozřejmě žádoucí, proto zákonodárce stanovil, že odmítnutí takové výzvy je samo o sobě přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu. Ač je v § 20 odst. 2 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek uvedeno, že odmítne-li se osoba, které takovou povinnost ukládá zákon, odbornému lékařskému vyšetření podrobit, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, je toto protiprávní jednání „pouze“ přestupkem, byť přísně sankcionováno (pokuta 25.000–50.000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel 12–24 měsíců). Řidič, který je silně ovlivněn např. pervitinem a fakticky by se řízením vozidla dopustil

trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, se tak usvědčení ze spáchání trestného činu může zcela jednoduše a elegantně vyhnout právě odmítnutím lékařského vyšetření. Další skupinou osob, kteří odmítnou jakékoliv testy na alkohol a návykové látky, jsou řidiči motorových vozidel, kteří pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek způsobí dopravní nehodu. Důvodem odmítnutí všech testů je obava z podezření řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek a s tím uplatňování náhrady při vymáhání škody na zdraví a majetku od poškozených subjektů dotčených dopravní nehodou, kterou by za normálních okolností hradila pojišťovna z povinného ručení. Jejich představa, že proti nim nebude uplatňováno právo náhrady způsobené škody v případě odmítnutí testu na přítomnost alkoholu nebo jiných návykových látek, je představa lichá. V případě uplatňování škody na zdraví či majetku soudy a správní orgány postupují dle § 20 odst. 2 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, kde je uvedeno, že odmítne-li se osoba, které takovou povinnost ukládá zákon, odbornému lékařskému vyšetření podrobit, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, tudíž vymáhají náhradu škody i u řidičů, kteří odmítli testy nebo lékařské vyšetření.

Ze zasláných statistických dat KŘP OLK vyplynulo, že statisticky není sledován počet zadržených řidičských průkazů z důvodu odmítnutí odborných dechových zkoušek, testů na přítomnost jiných návykových látek či odmítnutí lékařského vyšetření spojeného s odběrem krve nebo moči.

I u tohoto přestupku může policista využít další oprávnění, a to zabránění řidiči v jízdě a zadržení řidičského průkazu, jejichž problematika je popsána v předchozích kapitolách.

6.4 Delikty spojené se špatným technickým stavem vozidel, především nákladních souprav

Jednou z kontrolovaných oblastí v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu je kontrola technického stavu vozidel nebo jízdních souprav. Při kontrole technického stavu může policista vykonávat základní kontrolu technického stavu při běžné silniční kontrole nebo technickou silniční kontrolu (dále jen „TSK“).³⁸ Tato část práce bude věnována TSK, tedy cílené speciální kontrole technického stavu podle zákona o silničním provozu. Technickou silniční kontrolu lze provést u jakéhokoliv motorového vozidla jedoucího po pozemní komunikaci bez rozdílu kategorie vozidla. Nejčastější a cílené kontroly jsou však u kategorie vozidel N2 (nákladní

³⁸ Čl. 24 odst. 1 Pokynu ředitele ŘSDP č. 2/2021

vozidla od 3,5 tuny do 12 tun), kategorie N3 (nákladní vozidla 12 tun a více), kategorie O3 (přípojně vozidlo od 3,5 tuny do 10 tun), kategorie O4 (přípojně vozidlo nad 10 tun), kategorie M2 (osobní vozidlo s více jak 9 místy k sezení do hmotnosti 5 tun) a kategorie M3 (osobní vozidla s více jak 9 místy k sezení o hmotnosti více jak 5 tun). Důvodem těchto cílených technických silničních kontrol u výše jmenovaných kategorií vozidel je jejich rychlé technické opotřebení z důvodu vysokého počtu ujetých kilometrů během krátkého časového intervalu, kdy u těchto vozidel bylo prokázáno, že stanovené servisní intervaly nejsou u těchto vozidel ze strany provozovatelů vozidel z důvodu vysokých nákladů dodržovány. Další hlediskem je nedostatečná lhůta k provádění pravidelných technických kontrol ve stanicích technických kontrol, kdy tyto vozidla mezi dvěma lhůtami pravidelné technické prohlídky ujetou i 300 tis. km a není žádnou právní normou stanoveno, že by např. po ujetí 100 tis. km muselo na pravidelnou technickou prohlídku bez ohledu na časový interval. Z těchto důvodů bylo Směrnicí komise ES č. 2000/30/ES stanoveno, že státy Evropského společenství prostřednictvím svých bezpečnostních složek budou provádět silniční technické kontroly u vozidel kategorie N2, N3, O3, O4, M2 a M3. V dnešní době již došlo ke zrušení této směrnice 2000/30/ES, kdy ji nahradila Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii, která rozšířila pravomoci kontrolních orgánů v souladu s požadavky na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Oprávnění provádět technické silniční kontroly vycházejí ze zákona o silničním provozu.³⁹ Na vozidlech se mohou vyskytovat závady, které se rozdělují na lehké závady kategorie A, vážné závady kategorie B a nebezpečné závady kategorie C. Každá závada v technickém stavu vozidla má svůj evropský harmonizační kód a vyznačený stupeň závažnosti závady, viz věta předchozí. Všechny závady v technickém stavu vozidla jsou uvedeny ve vyhlášce č. 82/2012 Sb., Vyhláška o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách). V dokladu o technické silniční kontrole tak nemusí být výslovně uveden text závady, postačí harmonizační kód, podle kterého si každý kontrolní orgán a každá stanice technické kontroly ve svém úředním jazyce najde podle harmonizačního kódu, o jakou závadu se jedná. Samozřejmě pro lepší orientaci a další správní řízení je doporučeno, aby u tohoto harmonizačního kódu bylo alespoň ve zkratce uvedeno, čeho se technická závada týkala. Jako příklad můžeme uvést plné znění závady 5.2.3.6.1 - Hloubka vzorku pneumatiky v hlavních dezénových drážkách nebo zářezech není v některé části šířky běhounu v souladu s požadavky,

³⁹ §6a zákona č. 361/2000 Sb. o pozemních komunikacích

kategorie závady B. Pro lepší orientaci stačí v dokladu o technické silniční kontrole uvést 5.2.3.6.1 (levá zadní pneumatika), každý kontrolní orgán již podle kódu pozná, že se jedná o hloubku dezénu v hlavních dezénových drážkách.

Řízení vozidla se závadami vážnými a nebezpečnými je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, který lze s řidičem vyřešit pokutou příkazem na místě (tzv. bloková pokuta) a oznámením provozovatele vozidla místně příslušnému správnímu orgánu. Řízení vozidla, na kterém je závada, která přímo ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu (nefunkční brzdy, pneumatiky hrozící roztržením atd.), je pak přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu, který projednává s řidičem správní orgán a za který se ukládá kromě pokuty i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Provozovatel takového vozidla je pak správním orgánem postihován za přestupek dle § 125d odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. Je tedy logické, že i tímto směrem policie směřuje svoji aktivitu, k čemuž je zákonem nadána nemalými pravomocemi.

Technická silniční kontrola se vykonává za přítomnosti řidiče, který zastupuje provozovatele vozidla, pokud tento není přítomen na místě. Technickou silniční kontrolu může provádět pouze proškolený policista služby dopravní policie po absolvování kvalifikačního nebo specializačního kurzu, nebo školení a dále policisté služby dopravní policie, mající pro tuto činnost potřebnou praxi a zkušenosti, kdy o tomto rozhoduje jejich vedoucí. Policista po absolvování školení získá osvědčení k provádění technických silničních kontrol, viz Obrázek 3.

Obrázek 3 - Osvědčení k provádění technických silničních kontrol



Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud policista na vozidle identifikuje vážnou závadu, která nebyla na místě kontroly odstraněna, poučí řidiče o omezení platnosti technické způsobilosti na dobu 30 dnů. V takovém případě je provozovatel povinen ihned odstranit závadu v technickém stavu vozidla a ve lhůtě 30 dnů od vystavení dokladu o provedení technické silniční kontroly toto vozidlo přistavit na technickou prohlídku v kterékoliv stanici technické kontroly, kde bude zkontrolováno, zda závada byla odstraněna, viz Příloha č. 2. V případě, že závada byla odstraněna, tak příslušná stanice technické kontroly vystaví protokol o technické prohlídce vozidla, kde vozidlu administrativně vrátí platnost technické kontroly na původní datum. Pokud policista na vozidle identifikuje nebezpečnou závadu, která nebyla na místě kontroly odstraněna, poučí řidiče o ztrátě technické způsobilosti. V takovém případě vozidlo na místě silniční kontroly po vystavení dokladu o technické silniční kontrole s vyznačenou závadou C ztrácí administrativně technickou způsobilost a vozidlo již nesmí být dále provozováno na pozemních komunikacích. Takové vozidlo musí být z místa silniční kontroly odtaženo k odstranění závad a poté musí být toto vozidlo přistaveno ve stanici technické kontroly k provedení technické prohlídky v plném rozsahu, tudíž se kontrolují všechny technické části a tomuto vozidlu je vylepena nová známka o technické způsobilosti vozidla. V případech, kdy je uvedeno, že vozidlu byla omezena technická způsobilost na 30 dnů, nebo technickou způsobilost ztratilo

úplně, se jedná pouze o administrativní úkony, které se vloží do centrálního systému evidence vozidel a technických prohlídek, vylepená známka umístěná na zadní registrační značce se neodstraní. Výsledkem TSK je Doklad o provedené TSK, kdy vzor tohoto dokladu najdeme v příloze č. 3 vyhlášky o technických silničních kontrolách, viz Příloha č. 3. Nelze-li dosáhnout účelu technické silniční kontroly za pomoci prostředků nebo zařízení, které má policista na místě k dispozici, tedy v rámci prvotní kontroly, má-li důvodné pochybnosti o technické způsobilosti vozidla, může policista přikázat řidiči, aby zajel na kontrolu technické způsobilosti vozidla do stanice technické kontroly, kde bude provedena odborná technická prohlídka, přičemž jak bylo v teoretické části uvedeno, jízda do těchto zařízení nesmí přesáhnout 16 km tam i zpět, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování řidičů. Dále je policista oprávněn zakázat řidiči s vozidlem další jízdu do doby odstranění závady nebo mu přikázat směr jízdy.⁴⁰ Další oprávnění, které může při TSK policista využít, je zadržení osvědčení o registraci vozidla⁴¹. Tohoto oprávnění policista využije v případě, že při TSK je zjištěna na vozidle nebezpečná závada definována v § 4a vyhlášky o technických silničních kontrolách. Pakliže policista využije své oprávnění zadržet ORV z výše uvedených důvodů, je řidiči vystaven doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla, a to i v případě, že řidič na místě ORV nepředloží. Tuto skutečnost uvede v dokladu o zadržení osvědčení o registraci vozidla, viz Příloha č. 4. V případě, že při silniční kontrole řidič předloží ORV od vozidla, kterému se v minulosti na místě nepodařilo fyzicky zadržet ORV a toto ORV mu bylo zadrženo pouze „administrativně“, tak policista toto ORV na místě zadrží a řidiči vydá doklad o zadržení dokladu o registraci vozidla, které nebylo dosud odevzdáno, viz Příloha č. 5. Řidič, který řídí motorové vozidlo, kterému bylo administrativně zadrženo ORV z důvodu jeho nepředložení a toto ORV provozovatel vozidla dosud neodevzdal, je podezřelý z naplnění skutkové podstaty přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 4 zákona o silničním provozu, za což tomuto řidiči hrozí pokuta od 10 tis. Kč do 20 tis. Kč a zákaz řízení motorových vozidel od 6 měsíců do 12 měsíců. Vozidla, kterým bylo zadrženo ORV, nesmí být provozována na pozemních komunikacích do doby, než je vozidlo opraveno, přistaveno na technickou prohlídku v plném rozsahu ve stanici technické kontroly. V případě, že vozidlo je technickou prohlídkou shledáno technicky způsobilým k provozování na pozemních komunikacích, je vozidlu vydán protokol o způsobilosti k provozování na pozemních komunikacích a tento protokol po dobu 5 dní nahrazuje zadržené ORV, viz Příloha č. 6. Na základě dokladu prokázání technické způsobilosti

⁴⁰ § 124 odst. 12 písm. e) zákona o silničním provozu

⁴¹ § 6b zákona o silničním provozu

vozidla bude zadržené ORV provozovateli vozidla vráceno po předchozí jeho žádosti o vrácení zadržného ORV.

Následující Tabulka 4 zachycuje počet kontrol vykonaných policistou v rámci TSK, počet nalezených závad vyhodnocených jako B a C, počet odeslaných vozidel na STK a počet zadržných ORV při TSK.

Tabulka 4 – Vyhodnocení TSK a počty závad v rámci KŘP OLK

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Počet kontrol TSK	4722	3625	2372	2935	2665
Počet vozidel s nalezenými závadami B	453	441	218	176	211
Počet vozidel s nalezenými závadami C	3	8	5	5	2
Počet vozidel odeslaných na STK	0	0	0	0	5
Počet zadržných ORV při TSK	x	6	4	2	2

Zdroj: Vlastní zpracování z dat poskytnutých KŘP OLK

Z Tabulky 4 je zjevné, že technické silniční kontroly jsou policisty hojně využívány a odhalují mnoho technických závad na vozidlech. Tato tabulka, ale také zobrazuje, že možnost odeslat vozidlo na STK se v podstatě nevyužívá. Důvodem neodesílání vozidel do stanic technických kontrol je nedostatečná vzdálenost dojezdu do stanice technické kontroly a stanice měření emisí, kdy zákonem stanovených 16 km i s cestou zpět je víceméně nedostatečné. Každá stanice technické kontroly se specializuje na určitou kategorii vozidla. Nejčastější jsou stanice technické kontroly pouze pro osobní vozidla do 3,5 tuny. Stanic technické kontroly pro vozidla nad 3,5 tuny je v rámci České republiky poměrně málo a jsou jen ve větších městech. Z praxe 90 % kontrolních stanovišť Policie ČR, kde je možno bezpečně provádět tyto specializované TSK, je mimo rádius těchto stanic technických kontrol, tudíž nelze dodržet zákonné ustanovení 16 km dojezdu tam i zpět. Dalším úskalím odeslání vozidla do stanice technické kontroly je nedostatečná právní opora, která naráží na soukromý sektor tržního hospodářství. Jednoduše řečeno, stanice technické kontroly jsou primárně určeny k co nejvyššímu zisku, tudíž mají již předem nasmlouváno určitý počet vozidel, u kterých stihnou v daném dni provést řádnou technickou prohlídku v plném rozsahu. V tomto okamžiku se střetává zákonná právní úprava, která dává Policii ČR oprávnění přistavit vozidlo ke kontrole

technické způsobilosti, na druhou stranu je stanice technické kontroly soukromý subjekt, který postupuje dle přílohy č. 6 vyhlášky č. 211/2018 Sb. o technických prohlídkách, kdy má přesně stanoven limit, kolik může za daný den provést technických kontrol dle velikosti stanice technické kontroly a počtu techniků, kterými disponuje.⁴² V případě, že překročí zákonem daný počet za tento den, vystavuje se postihu, tudíž každé vozidlo, kterému policie ČR přikáže prohlídku v této stanici technické kontroly, je nad limit dané stanice technické kontroly a v praxi se stává, že stanice technické kontroly tuto kontrolu neprovedla z výše uvedeného důvodu. Jak bylo řečeno, současná právní úprava tuto problematiku neřeší, nikdo nechce vstupovat do sporu se soukromým subjektem, který hájí své zájmy v souladu se zákony. Z těchto důvodů je dle statistických dat KŘP OLK malý počet vozidel odeslaných k prohlídce ve stanici technické kontroly. Nicméně je nutné podotknout, že policisté, kteří jsou na tuto problematiku vyškoleni, jsou v dnešní době na takové technické úrovni, že většinu závad se podaří zjistit na kontrolním stanovišti. K tomuto jim slouží speciálně vybavená a upravená vozidla, určená k výkonu speciální kontroly zaměřené na technickou silniční kontrolu, kontrolu sociálně právních předpisů, kontrolu přepravy nebezpečných látek ADR atd. Jedno takového speciálního vozidlo jsme navrhli pro KŘP OLK a poté dohlíželi na jeho výrobu. Podařilo se vytvořit unikátní technicky vybavené vozidlo, které tvoří základ pro další nově tvořená vozidla ostatních Krajských ředitelství policie ČR. Tímto se podařilo maximálně zefektivnit tuto specializovanou činnost, kdy již z 99 % není potřeba využívat oprávnění přistavit vozidlo do stanic technických kontrol.

⁴² Příloha č. 6 Vyhlášky č. 211/2018 Sb. Vyhláška o technických prohlídkách vozidel

7 Delikty spojené s přetíženými nákladními vozidly a jízdními soupravami

Silniční vozidla, zvláštní vozidla a jejich jízdní soupravy mají právními předpisy Evropské unie i České republiky stanoveny maximální povolené rozměry (výška, šířka, délka), hmotnosti a hmotnosti na nápravu (hnací, hnanou). Limity maximálních rozměrů vozidel a maximálních hmotností vybraných kategorií stanoví Směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, v nejnovějším konsolidovaném znění (dále jen Směrnice). Limity maximálních rozměrů vozidel a maximálních hmotností vozidel jsou v České republice právně upraveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále jen Vyhláška). Přes jasně stanovenou právní úpravu dopravci a řidiči stanovené maximální limity často nedodržují a dochází k přetěžování vozidel a jízdních souprav. Nejčastějšími případy jsou přepravy sypkých hromadných substrátů (hlína, písek, kamenivo). Přetížená vozidla ohrožují bezpečnost silničního provozu, protože mají delší brzdnou dráhu, horší směrovou a příčnou stabilitu a ovladatelnost. Přetěžováním vozidel dochází k poškozování pozemních komunikací a objektů na nich, především mostů a nadjezdů. K tomu, aby k těmto negativním vlivům nedocházelo, slouží kontrolní vážení vybraných kategorií vozidel. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zná dva druhy kontrolního vážení. Je jím jednak tzv. vysokorychlostní kontrolní vážení, které se uskutečňuje nepřenosnými vysokorychlostními váhami, při němž nedochází k odklonění vozidla z provozu (váhy jsou pevně zabudovány v tělese pozemní komunikace a váží každé projíždějící vozidlo, přičemž systém funguje v automatizovaném provozu). Dále zákon upravuje tzv. nízkorychlostní kontrolní vážení, což je kontrolní vážení prováděné mobilními váhami umístěnými na zpevněné ploše v místě vážení. Při nízkorychlostním vážení dochází k odklonění vozidla z provozu, neboť většinou není technicky možné kontrolní vážení uskutečnit v místě silniční kontroly. V této části se budeme zabývat nízkorychlostním kontrolním vážením.

Dle § 38b zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích: „*Řidič vozidla je povinen na vyzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení.*“ Vážení se provádí pomocí mobilní váhy nebo pomocí stacionární váhy.

Zajížďka k váze a zpět nesmí být delší než 16 kilometrů.⁴³ Vážení se provádí za přítomnosti řidiče, případně i dalších členů osádky vozidla.

Obrázek 4 - Vážní stanoviště NKV



Zdroj: Vlastní zpracování

Obrázek 4 představuje vážní stanoviště mobilních vah, které se skládá z nájezdových rohoží (šedé barvy s červenými lemy) a samotné váhy osových hmotností (uprostřed mezi rohožemi). Před samotným nízkorychlostním vážením musí být vážní stanoviště řádně zaměřeno kalibrovanou vodováhou (červená digitální vodováha uprostřed), kdy se měří příčný a podélný sklon dle metrologického předpisu MP 009.

Při nízkorychlostním kontrolním vážení je řidič povinen se řídit pokyny osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení a předložit doklady řidiče, vozidla a nákladu⁴⁴.

⁴³ § 38b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích

⁴⁴ § 38b odst. 2 téhož zákona

Nízkorychlostní vážení může provádět několik možných subjektů (Policie ČR, vlastník pozemní komunikace, Celní správa, aj.), podmínkou ovšem je, že u tohoto vážení musí být vždy přítomen příslušník PČR nebo celník, neboť tito mají zákonnou pravomoc zastavovat a kontrolovat silniční i zvláštní vozidla. Nízkorychlostní kontrolní vážení se provádí tak, že policista zastaví nebo odkloní vozidlo z trasy, osloví řidiče a seznámí jej s předmětem kontroly a s jeho povinností podrobit se nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Na nízkorychlostním vážení se zpravidla podílejí 3 osoby (kontrolní pracovníci). Následně policista vyzve řidiče ke kontrole a předložení jeho dokladů, dokladů k vozidlu a dokladů k nákladu. Tyto doklady zkontroluje a předá kontrolnímu pracovníkovi, který obsluhuje software, kde se zaznamenává vážení. Dále se provádí kontrola rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy. Kontrolní pracovník navede vozidlo na kontrolní místo a vyzve řidiče k zastavení motoru. Nato seznámí řidiče se způsobem vzájemné komunikace a s podmínkami vážení včetně kódových signálů. Poté probíhá měření, ke kterému se využívají měřicí pásma a výsuvná teleskopická tyč. Kontrolní pracovníci, kteří provádí měření, hlásí výsledky kontrolnímu pracovníkovi, který obsluhuje software. Po měření následuje vážení vozidla s využitím domluvené vzájemné komunikace a kódových signálů. Zjišťování celkové hmotnosti i hmotností na nápravy nebo skupinu náprav se provádí podle návodu výrobce váhy. Jeden kontrolní pracovník navede vozidlo váženou nápravou na váhu a dá signál řidiči k zastavení, druhý kontrolní pracovník pak vozidlo zaklínuje proti samovolnému pohybu, aby jej mohl řidič odbrzdit. Vážení se provádí vždy na nezabrzděném vozidle s využitím zakládacích klínů. Po zvážení této nápravy se pokračuje obdobně při vážení další nápravy. Měření a vážení se provádí pouze jednou. S výsledkem měření a vážení seznámí kontrolní pracovník řidiče kontrolovaného vozidla. Výsledky nízkorychlostního vážení jsou zaznamenány do formuláře, kterým je „Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení“.⁴⁵ Doba prováděného vážení se zpravidla pohybuje v rozmezí 30 až 60 minut na jednu kontrolu. V případě, že je zjištěno překročení povolených limitů, je toto řešeno příslušníkem Policie ČR s řidičem na místě kontroly. Zákon upravuje dvě možnosti, jak postupovat. V tomto případě policista využije svých zákonných oprávnění v tom smyslu, že přikáže řidič jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla nebo jízdní soupravy a zakáže pokračování v jízdě. Řidič pak následně může pokračovat v další jízdě pouze tehdy, když je vozidlo jinak technicky způsobilé a když zjištěné nedodržení hodnot bude odstraněno (např. přeložením nákladu), a nebo po dodatečně vydaném povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace od příslušného

⁴⁵ § 38b odst. 3 zákona o pozemních komunikacích

silničního správního úřadu. Pokud se řidič odmítne podrobit tomuto vážení, bude mu policistou rovněž zakázáno pokračovat v jízdě, a to do doby provedení kontrolního vážení, nejdéle však na 48 hodin.⁴⁶

Přestupku z nízkorychlostního kontrolního vážení se dopustí řidič vozidla, když:

- „*neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo nízkorychlostní vážení*“.⁴⁷ Za tento přestupek lze uložit pokutu do výše 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč,
- „*neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení*“.⁴⁸ Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč,
- „*řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu*“⁴⁹. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 15 000 Kč v příkazním řízení do 30 000 Kč,
- „*v rozporu se zákazem podle § 38c odst. 1 pokračuje v jízdě vozidlem nebo jízdní soupravou, u nichž bylo nízkorychlostním kontrolním vážením, zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu*“⁵⁰. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč.

Když provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, lze za tento přestupek uložit pokutu do 500 000 Kč. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Jinak se výměra pokuty počítá s 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. Do 31. 12. 2021 mohl policista řidiči vozidla nebo jízdní soupravy, který vozidlo odmítl podrobit tomuto vážení, udělit pokutu pouze do 30 000 Kč, což se jevílo jako nedostatečné, neboť pokuta za skutečné přetížení vozidla mohla být mnohem vyšší a této možnosti bylo řidiči využíváno. S platností od 1. 1. 2022 se ale hranice pro tuto pokutu zvedla, jak je výše uvedeno, na 100 000 Kč, která

⁴⁶ § 38c téhož zákona

⁴⁷ § 42a odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích

⁴⁸ § 42a odst. 4 písm. b) téhož zákona

⁴⁹ § 42a odst. 4 písm. c) téhož zákona

⁵⁰ § 42a odst. 4 písm. d) téhož zákona

se jeví jako dostatečná, tedy taková, aby se nevyplatilo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení jeho odmítnutím vyhýbat. Další oprávnění, které může policista v rámci nízkorychlostního vážení využít, je oprávnění vybrat od řidiče motorového vozidla, který je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku na úseku kontrolního vážení, pokud je u řidiče důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné, kauci od 5 000 do 50 000 Kč. Rovněž tak policista může vybrat kauci od řidiče vozidla, když výše uvedené hrozí i u provozovatele vozidla.⁵¹ Při výběru kauce policista poučí řidiče o důsledku vybrání kauce a vystaví mu potvrzení o převzetí kauce, v němž se uvede důvod uložení kauce, její výše a označení úřadu, který je příslušný k vedení řízení o přestupku.⁵² Prostředky připadající na kauci se převedou nejpozději následující pracovní den na bankovní účet příslušného úřadu.⁵³ V případě, že řidič na výzvu policisty požadovanou kauci nesloží, přikáže policista řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla a zabráni mu v jízdě použitím tzv. „botičky“ nebo mu zadrží doklady k vozidlu i k nákladu.⁵⁴

Činnost policistů KŘP OLK při NRV dokládá následující přehled v Tabulce 5.

Tabulka 5 – Počty vykonaných NRV a sankcí NRV v rámci KŘP OLK

Rok	2018	2019	2020	2021	2022
Počet NRV	466	866	589	581	686
Přetížení	131	323	282	318	390
Odmítnutí NRV	neznámo	5	9	15	3
Počet uložených kaucí	neznámo	79	93	97	134
Uložené kauce v Kč	neznámo	983 000	1 258 000	981 000	2 120 400

Zdroj: Vlastní zpracování z dat poskytnutých KŘP OLK

Jak ukazuje Tabulka 5, počet kontrol NRV se v Olomouckém kraji během posledních pěti let zásadně neměnil a osciloval kolem 600 kontrol ročně. Podíl přetížených vozidel ale každý rok

⁵¹ § 43a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích

⁵² § 43a odst. 4 téhož zákona

⁵³ § 43a odst. 6 téhož zákona

⁵⁴ § 43c odst. 1 téhož zákona

stoupal, a to z 28,1 % v roce 2018 postupně až na 56,9 % v roce 2022. Hlavní příčinou procentuálního zvýšení podílu přetížených vozidel v rámci KŘP OLK je změna zákona č. 13/1997 Sb., kdy do nízkorychlostního kontrolního vážení byla zahrnuta kategorie vozidel N1 (nákladní vozidla do 3,5 tuny), což jsou užitková vozidla, která se po celou historii vyhýbala jak povinnosti dodržovat sociálně právní předpisy v oblasti bezpečnostních přestávek a dob odpočinků, tak i zmiňovanému kontrolnímu vážení. S počtem zjištěných přetížení také ve sledovaném období rostl i počet uložených kaucí. V letech 2019 až 2021 rostl i počet řidičů, kteří odmítli podrobit vozidlo NRV, ale s rokem 2022, tedy s možností uložit příkazem na místě řidiči pokutu za takovéto jednání nikoli jen 30 000 Kč, ale až 100 000 Kč, jejich počet rapidně poklesl.

Jako problematická se v praxi ukazuje kontrola hmotností jízdních souprav zahraničních provozovatelů. Všem řidičům bez výjimky sice hrozí vysoká pokuta za nepřistavení vozidla k nízkorychlostnímu vážení a všem provozovatelům hrozí vysoká pokuta za případné přetížené vozidlo. Zatímco ale český řidič i český dopravce pokutu v řádech až statisíců v zásadě uhradit musí, jinak jsou posláni do exekuce, u zahraničních osob je vymahatelnost dobrovolně neuhrazených pokut mizivá, čehož jsou si zahraniční subjekty vědomi. Zahraniční provozovatel tedy vozidlo záměrně přetíží s vědomím, že pravděpodobnost jeho zastavení a provedení nízkorychlostního vážení je minimální, tedy se mu vyplatí vozidlo přetížit, než aby musel na tu stejnou přepravu vypravit dvě přepravní jednotky se dvěma řidiči. Svého řidiče pak vybaví částkou 50 000 Kč (což je maximální možná výše vybratelné kauce) a dále ho vybaví instrukcí odmítnout případné nízkorychlostní vážení. Zahraniční provozovatel se tak vyhne pokutě za přetížené vozidlo a ani od zahraničního řidiče se případná pokuta uložená nad částku 50 000 Kč vymáhat nevymůže. Jako řešení bychom navrhovali stanovit výši kauce na 100 tis. Kč, tedy aby kauce odpovídala přibližně výši pokuty při maximálním možném přetížení vozidla. Zahraničním subjektům by se pak záměrné přetěžování vozidel a odmítání provedení vážení nevyplatilo. Jako další opatření bychom zavedli postih a s ním spojenou kauci u provozovatelů vozidel, jejichž řidiči úmyslně odmítnou kontrolní vážení. V případě odmítnutí kontrolního vážení lze totiž postihnout pouze řidiče a správní orgány nemají možnost postihnout provozovatele vozidla. Provozovatel vozidla by měl být vždy postižitelný za jednání svého řidiče a to z důvodu, že odmítnutí kontrolního vážení není obvykle v zájmu řidiče, ale jde o pokyn jeho zaměstnavatele (provozovatele vozidla).

Dalším, a možná ještě větším problémem s nevymahatelností práva, je skutečnost, že zákon č. 13/1997 Sb. postrádá v ustanovení §42a postih pro fyzické osoby jako

provozovatele vozidla. Jako příklad lze uvést zastavenou nákladní soupravu složenou z nákladního vozidla kategorie N3 a přípojného vozidla O4, která bude přetížena např. o 20 tun. Provozovatel této jízdní soupravy nebude právnická osoba, ani fyzická osoba podnikající, ale jízdní souprava bude registrována na fyzickou osobu a její rodné číslo. Z hlediska ohrožení bezpečnosti silničního provozu je taková jízdní souprava nebezpečná každému účastníkovi silničního provozu, který se s takovou přetíženou soupravou na pozemních komunikacích setká, přitom z hlediska sankcí provozovateli této jízdní soupravy hrozí pokuta v rozmezí 1,5 tis. až do 2,5 tis. Kč ve správním řízení dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. V případě, že by tato jízdní souprava byla registrována na právnickou osobu, nebo fyzickou osobu podnikající, sankce by byla 180 tis. Kč. Této skutečnosti jsou si vědomy převážně fyzické osoby podnikající, kteří této mezery hojně využívají, a místo aby vozidlovou soupravu provozovali při své výdělečné činnosti na své IČ, tak je pro ně ekonomicky výhodnější tuto jízdní soupravu převést na své rodné číslo, tudíž mohou úmyslně jezdit po pozemních komunikacích přetížení, ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu s vědomím nulového postihu v poměru společenské nebezpečnosti. Proto bychom jako další řešení této problematiky navrhli sjednotit sankce a postavit fyzickou osobu jako provozovatele vozidla do stejných povinností a sankcí, které má právnická osoba a fyzická osoba podnikající.

Vzdálenost zajižďky k váze (16 km) je hodnocena jako přiměřená. Problém ovšem nastává v místech tzv. „kontrolních stanovišť“. Pro tato kontrolní stanoviště jsou totiž stanoveny parametry, které musí splňovat (rovná a dostatečně prostorná plocha). K zabránění v další jízdě by mohlo být kromě použití „botičky“ nebo zadržení dokladu k vozidlu i nákladu nově také využito i zadržení tabulek registračních značek dle zákona o policii. Při stanovení výše pokut v režimu *do* je sporné, neboť je stanoveno maximum, ale není stanoveno minimum. To zpravidla v praxi může vést k dohadům řidiče s kontrolními orgány o výši této pokuty. Na místě by bylo stanovit tuto částku jednoznačně, jako je tomu v případě pokuty za každou tunu při překročení limitů. Stejně tak i výběr kauce by mohl být stanoven taxativně pevnou částkou a to jednotně, nebo odstupňovat podle definovaného intervalu výše překročení. S ohledem na možnost výše výběru kauce a manipulace s hotovostí by bylo možné preferovat bezhotovostní platby, kdy o tomto by řidiči mohli být informováni prostřednictvím informační kampaně. Stejně tak by bezhotovostní platby mohly být převáděny rovnou na účet příslušného úřadu bez mezipřevodů.

8 Delikty spojené řízením a provozováním elektrických jednostopých vozidel

V posledních několika letech živelně roste obliba jednostopých vozidel, jejichž prodejci je označují jako „elektrokoloběžky“. Z pohledu zákona o silničním provozu jsou koloběžky považovány za jízdní kola, tedy dopadají na ně stejné regulace. Jízdní kola, tedy i koloběžky, mohou být z výroby osazeny pomocným elektromotorem o výkonu 250 W nebo dodatečně namontovaným pomocným elektromotorem o výkonu až 1000 W nebo spalovacím motorem o objemu do 50 ccm⁵⁵. Musí být ale zachován charakter jízdního kola, motorek musí být pouze pomocný (je v chodu jen při šlapání) a nesmí poskytovat žádný výkon při rychlosti nad 25 km/h. Mnoho prodáváných jednostopých vozidel tyto parametry zjevně překračuje a dostávají se tak do kategorie motorových vozidel, jako je např. skútr, motorka, zvláštní vozidlo. K řízení takových vozidel je ale potřeba být držitelem příslušného řidičského oprávnění, mít vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel, osadit vozidlo registrační značkou, mít sjednáno tzv. povinné ručení, případně dle druhu vozidla použít ochrannou přilbu atp. U mnoha druhů takových vozidel by bylo zjištěno, že vůbec nesmějí být provozována na pozemních komunikacích, neboť nesplňují technické požadavky na druh vozidla, kterému svým výkonem, rychlostí, hmotností, počtem míst k sezení atp. odpovídají. Tato vozítka tedy obvykle nejsou zapsána v registru motorových vozidel, nemají výrobní štítek se základními technickými údaji, a i jiné možnosti, jak zjistit jejich skutečné technické parametry, jsou značně omezené.

Obrázek 5 - Elektrokoloběžka



Zdroj: <https://www.electric-motion.cz/wolf-king-gt-pro-72v/>

⁵⁵ Vyhláška č. 341/2014 Sb., Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Na Obrázku 5 je například uvedena koloběžka, která dle prodejce má jmenovitý výkon 8400 W, který pohání dva elektromotory o celkovém výkonu 4 kW. Maximální rychlost u této elektrokoloběžky je více než 100 km/h. Nikde na stránkách prodejce není zmínka o tom, že tato koloběžka není schválena pro provoz na pozemních komunikacích⁵⁶ a s kategorií koloběžky nemá nic společného, svým výkonem a rychlostí se jedná spíše o motocykl, čímž kupující primárně ohrožuje svůj život.

Policista na silnici při kontrole řidiče na „elektrokoloběžce“ tedy nemůže zhodnotit, zda se skutečně ještě jedná o elektrokoloběžku nebo zda už o motorové vozidlo. Ustanovení § 34 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb., o policii České republiky, nabízí policistovi možnost užít oprávnění „odnětí věci“, jestliže jde o věc důležitou pro řízení o přestupku, tedy mohl by odebrat „elektrokoloběžku“ pro pozdější znalecké zkoumání jejích technických parametrů. V praxi se tak ale neděje, neboť taková věc by musela spolu s oznámením přestupku být předána správnímu orgánu, který dané přestupky projednává, tedy obci s rozšířenou působností, přičemž tyto obce obvykle dle dopravní služby policie KŘP OLK nedisponují žádným místem, kde by taková věc mohla být uložena. Navíc je riziko, že u méně křiklavých případů bude zjištěno, že vozidlo skutečně lze považovat za koloběžku, což nese riziko finančních kompenzací jeho majiteli, který by si na neopodstatněné odebrání věci mohl stěžovat. Policisté se tak do kontrol, natožpak do oprávnění odebrat „elektrokoloběžku“ dle informací služby policie KŘP OLK příliš nehrnou. Statistiky ohledně přestupků týkajících se elektrických jednostopých vozidel nejsou vedeny, neboť dané druhy přestupků mohou být spáchány i s běžnými druhy vozidel a nelze je v celkových počtech rozlišit.

Nejzásadnější problémem v současné době jsou takzvané elektrické jednokolky, které jsou pod označením osobní přepravník. Pojem osobní přepravník zná i česká legislativa „*Na osobním přepravníku se samovyvažovacím zařízením nebo obdobném technickém zařízení (dále jen „osobní přepravník“) se lze na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty nebo na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo na pěších a obytných zónách pohybovat nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze*“.⁵⁷

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

⁵⁷ §60a zákona o silničním provozu

Obrázek 6 - Osobní přepravník



Zdroj: <https://www.ekolka.cz/veteran-sherman-s--3600wh-3000w-elektricka-jednokolka/>

Na Obrázku 6 je uveden osobní přepravník, který má jmenovitý výkon elektromotoru 3000 W s maximální rychlostí 80 km/h. Tato kategorie není nikterak regulována, ani v rámci EU, je to nebezpečný prostředek, který bezprostředně ohrožuje jezdcův život. Při rychlosti 80 km/h na takovém osobním přepravníku běžně jezdí mezi ostatními motorovými vozidly, což je velmi nebezpečné. Jak již bylo výše zmíněno, tento osobní přepravník není nikterak právně regulován, jedná se o časovanou bombu.

Jako opatření bychom navrhli v rámci České republiky tato elektrovozidla regulovat příslušnými zákony již od počáteční fáze a to prodejně. Každý prodejce by měl prokazatelně informovat kupujícího, že si kupuje dopravní prostředek, který není schválený v provozu na pozemních komunikacích, kupující si tento dopravní prostředek kupuje na vlastní riziko a při koupi bude prokazatelně seznámen s informací, že se s tímto výrobkem nesmí pohybovat na pozemních komunikacích, čímž bude eliminováno tvrzení kupujících, že o této skutečnosti nevěděli.

9 Závěr

V práci se především podařilo identifikovat a popsat vybraná nejdůležitější oprávnění příslušníků Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Byl tedy představen jejich zákonný rámec i podzákonné předpisy a interní policejní pokyny, které se k nim vztahují. V praktické části je pak představeno, v jakých konkrétních případech a jakým způsobem jsou jednotlivá oprávnění ze strany policie uplatňována. Rozbor získaných statistických dat následně ukázal, že většina oprávnění jsou využívána zcela triviálně a efektivně, avšak některá v praxi fungují jen omezeně nebo dokonce téměř vůbec. Byly tedy nalezeny i některé zcela konkrétní nedostatky a mezery jak v legislativním rámci, tak při praktickém výkonu dohledu na BESIP. V jednotlivých kapitolách bylo také u každého problematického místa při výkonu dohledu na BESIP nastíněno i možné opatření ke zlepšení stávajícího stavu.

Návrhy na zlepšení se týkají většinou úpravy příslušných právních norem. Každá změna zákona ve smyslu posílení práv policistů na druhé straně znamená oslabení práv účastníků silničního provozu a bylo by tedy třeba bedlivě zvažovat, do jaké míry je posílení práv policie ospravedlnitelné příslušným veřejným zájmem, který má být změnou posílen. Obecně je cílem dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu ochrana majetku, zdraví a života osob. Jedná se tedy o hodnoty nejvyšší a právě pro jejich ochranu jsou některé návrhy jistě obhajitelné.

Přesto, že se dohled na BESIP potýká s některými problémy, které byly v práci nastíněny, dovolíme si konstatovat, že současná právní úprava je i tak na vysoké úrovni. Pokud budou současná oprávnění Policií ČR náležitě využívána a budou-li mít policisté oporu pro svou činnost i u navazujících orgánů veřejné moci, zejména u příslušných správních orgánů a soudů, kteří v případě nesouhlasu pachatelů deliktů s postupem policistů rozhodují o oprávněnosti těchto postupů, bude možné zajistit na pozemních komunikacích v České republice pro všechny účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích relativně bezpečné prostředí.

10 Seznam použitých zdrojů

10.1 Knižní publikace

1. BOGUSZAK, Jiří; ČAPEK, Jiří; GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2004.
2. ČERNÝ, J., HORZÍNKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H.: *Přestupkové řízení. Příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde. 2011.
3. GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009.
4. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006, s. 4. ISBN8086477-32-0.
5. KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 26. ISBN 8086477-24-X.
6. Kučerová Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími*, Leges, 01.11.2018. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®
7. MACEK, Pavel. *Bezpečnostní služby*. 2., dopl. vyd. Praha: Police history, 2008, ISBN 978-80-86477-48-0.

10.2 Právní předpisy

1. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR.
2. Usnesení ČNR č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod.
3. Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii.
4. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
5. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
6. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
7. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
8. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
9. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
10. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.
11. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.
12. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot.

13. Vyhláška č. 82/2012 Sb., o technických silničních kontrolách.
14. Vyhláška č. 341/2014 Sb., vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
15. Vyhláška č. 295/2015 Sb., vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.
16. Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.
17. Vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách.

10.3 Elektronické zdroje

1. Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2021-2022, MV ČR. <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d> /online 2. 12. 2022/
2. Statistika nehodovosti Policie ČR, <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d> /online 2. 12. 2022/
3. Elektrokoloběžka, <https://www.electric-motion.cz/wolf-king-gt-pro-72v/>
4. Osobní přepravník, <https://www.ekolka.cz/veteran-sherman-s--3600wh-3000w-elektricka-jednokolka/>
5. <http://www.dopravni-pravo.cz/drogy-za-volantem/test-ridice-na-drogy/>

10.4 Judikatura a nálezy

1. Nález Ústavního soudu II. ÚS 788/02, ze dne 11. 3. 2004
2. Nejvyšší správní soud, rozhodnutí č.j. 2 As 193/2016-26, ze dne 15. 12. 2016
3. Nejvyšší správní soud, rozhodnutí č.j. 9 As 7/2009-76, ze dne 2. 4. 2009
4. Rozhodnutí Nejvyššího soudu Tpjn č. 300/2020, ze dne 21.10.2020

10.5 Interní akty police České republiky a metodické postupy

1. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. ŘSDP č. 1/2010
2. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. ŘSDP č. 2/2021
3. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020
4. Metodický postup měření alkoholu v dechu pro analyzátoři alkoholu v dechu ČMI č. 114-MP-C008-08

11 Seznam obrázků a tabulek

11.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Počet pozitivních dechových zkoušek v letech 2018-2022.....	35
Tabulka 2 - Počet zjištěných jiných návykových látek v rámci KŘP OLK	37
Tabulka 3 - Počet zadržených ŘP	38
Tabulka 4 – Vyhodnocení TSK a počty závad v rámci KŘP OLK	45
Tabulka 5 – Počty vykonaných NRV a sankcí NRV v rámci KŘP OLK.....	51

11.2 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Alcholtester Dräger 7510	34
Obrázek 2 - DrugWipe 5.....	36
Obrázek 3 - Osvědčení k provádění technických silničních kontrol	43
Obrázek 4 - Vážní stanoviště NKV	48
Obrázek 5 - Elektrokoloběžka	54
Obrázek 6 - Osobní přepravník.....	56

12 Přílohy

Příloha č. 1 – Postup testování na přítomnost návykových látek

Příloha č. 2 – Protokol o nařízené technické prohlídce

Příloha č. 3 – Doklad o technické silniční kontrole

Příloha č. 4 – Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla

Příloha č. 5 – Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla, které dosud nebylo odevzdáno

Příloha č. 6 – Protokol technické prohlídce

Příloha č. 1 – Postup testování na přítomnost návykových látek

Použití testu

DrugWipe®5S je určen k použití pro kvalitativní detekci drog v lidských slinách kvalifikovanými odborníky. Test detekuje kanabis, opiáty, kokain a amfetaminy/metamfetaminy včetně MDMA/extáze. Testování poskytuje orientační výsledky (screeningová procedura). Laboratorní ověření výsledků je vyžadováno, zejména pokud je test pozitivní. Upřednostňované širokospektrální metody jsou kapalinová nebo plynová chromatografie v kombinaci s hmotnostní spektrometrií (LC/MS, GC/MS).

Princip testu

DrugWipe®5S je rychlý imunologický orientační test. Sběračem pro odběr vzorku slin je vzorek přenesen na testovací proužky, které obsahují specifické protilátky pro jednotlivé drogy. Pokud vzorek slin obsahuje drogy, naváží se na příslušné protilátky. Testování je zahájeno, jakmile rozmáčknete integrovanou ampulku, tím dojde k uvolnění tekutiny, která přenáší drogy navázané na protilátky směrem k testovacím linkám. Červené testovací linky vyhodnocujte vizuálně.

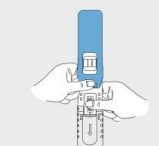
Obsah balení

1 test na sliny DrugWipe®5S a vysoušecí prostředek.

Před provedením testu si přečtěte následující:

1. Test DrugWipe®5S je pouze na jedno použití.
2. Testovaná osoba nesmí 10 minut před testováním nic jíst ani pít.
3. Pokud prošlo datum expirace, test vyřadte.
4. Pokud venkovní teplota při testování je nižší než 5°C ohřejte chvilku test v rukou.
5. Vyhněte se teplotě nad 40°C, protože by mohla test poškodit.
6. Pokud je balení poškozené, obsah je vlhký, nebo kontrolní linky změnilly barvu na červenou, test vyřadte.
7. Obal testu otevřete bezprostředně před testováním.
8. Sliny mohou být potenciálně infekční, proto doporučujeme použít jednorázové rukavice.

Postup testování



1. Posuňte kryt ve směru šipky až se objeví celé slovo PRESS.

2. Sejměte modrý sběrač vzorku slin z bílé kazety testu. **Nedotýkejte se stěrových polštářků.**

3. Požádejte testovanou osobu, aby si jazykem třikrát olízla vnitřní strany tváře. Poté sběračem vzorku setřete sliny z jazyka nebo vnitřní strany tváře. Úspěšný odběr vzorku slin **trvá cca 5 sekund** a je indikován změnou barvy stěrových polštářků z růžové na žlutou.

4. Sběrač vzorku slin zacvakněte zpět do kazety testu, musíte uslyšet dvojitý cvaknutí.

5. Kazetu testu držte svisle, integrovanou ampulkou směrem dolů. **Jednou silně zatlačte palcem přiloženým vodorovně na integrovanou ampulku v místě slova PRESS**, dokud ampulka nepraskne. **Držte kazetu svisle dalších 10 sekund, jak ukazuje obrázek.**

6. Ponechte test v klidu na vodorovné ploše po dobu 5 minut a pak výsledek odečtete.

Interpretace výsledků

- V případě silně pozitivních vzorků slin může být výsledek viditelný již za 3 minuty.
- U méně pozitivních vzorků slin výsledky testu odečítejte po 5 minutách.
- Výsledky zůstávají platné do 10 minut po skončení testování.
- Výsledek testu je interpretován jako pozitivní i v případě, že se testovací linky zabarvily slabě nebo neúplně.

Odečítací okénko ukazuje pro každý testovací proužek 1 nebo 2 skupiny drog a kontrolní linku.

Význam použitých zkratk

CA	cannabis (marihuana/hašiš/THC)
AM	amfetaminy
MET	metamfetaminy (MDMA/extáze)
CO	kokain (crack)
OP	opiáty (heroin/morfin)
CL	kontrolní linka

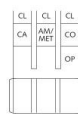
Negativní výsledek = nebyly užity žádné drogy

Aby byl test platný, musí se všechny kontrolní linky CL zbarvit červeně. Test je negativní pro drogy, jejichž testovací linka se nezbarví červeně.



Positivní výsledek = byly užity drogy

Aby byl test platný, musí se všechny kontrolní linky CL zbarvit červeně. Test je pozitivní pro drogy, jejichž testovací linka se zbarví červeně.



Neplatný výsledek

Test je neplatný, pokud se jedna nebo více kontrolních linek CL nezbarví červeně. Opakujte testování s novým testem DW5 S.

Příloha č. 2 – Protokol o nařízené technické prohlídce

Vzor – Protokol o nařízené technické prohlídce – ruční protokol



9. Provozovatel:

Sídlo firmy:

STK č.: Adresa provozovny: IČO:

Tel.: DIČ:

E-mail:

PROTOKOL č. CZ- - - -

Druh TP: NAŘÍZENÁ Rozsah

1. VIN (č. karoserie):

2. Registrační značka a symbol státu:

4. Stav počít. ujeté vzdál. (km): 5. Kategorie vozidla:

Obch. označení (typ): Druh vozidla:

Tovární značka: Datum první registrace:


Typ motoru:

Měření emisí provedla SME č.: dne: č. protokolu:

6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []	VÁŽNÉ (B) []	NEBEZPEČNÉ (C) []
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Poznámky:

3. Datum a místo prohlídky / Place and date of the test:	
7. Vozidlo je pro další provoz na území ČR způsobilé / způsobilé na dobu 30 dnů do _____ / nezpůsobilé Vehicle for continued operation in the CZ eligible / eligible for 30 days until _____ / ineligible	 Razítko STK
8. Příští prohlídka musí být provedena do _____	
9. Technickou prohlídku provedl technik, osv. č. _____ Podpis: _____	
10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly _____ Kontrolní nálepka _____	
Za správnost: _____ <small>podpis odpovědného pracovníka</small>	

Protokol pro off-line stav (ruční protokol – nařízená prohlídka)

Doklad o provedené technické silniční kontrole

1. Místo technické silniční kontroly

2. Datum

3. Čas

4. Označení státu registrace vozidla a registrační číslo

5. Identifikace vozidla / Identifikační číslo vozidla (VIN)

6. Kategorie vozidla

a) <input type="checkbox"/> N2 ^(a) (3,5 t až 12 t)	f) <input type="checkbox"/> M3 ^(a) (více než 9 sedadel ^(b) nad 5 t)	k) <input type="checkbox"/> T4.2b
b) <input type="checkbox"/> N3 ^(a) (nad 12 t)	g) <input type="checkbox"/> T1b	l) <input type="checkbox"/> T4.3b
c) <input type="checkbox"/> O3 ^(a) (3,5 t až 10 t)	h) <input type="checkbox"/> T2b	m) <input type="checkbox"/> Jiná kategorie (upřesněte)
d) <input type="checkbox"/> O4 ^(a) (nad 10 t)	i) <input type="checkbox"/> T3b	
e) <input type="checkbox"/> M2 ^(a) (více než 9 sedadel ^(b) do 5 t)	j) <input type="checkbox"/> T4.1b	

7. Stav počítadla ujetých kilometrů v době kontroly

8. Dopravce

a) Jméno a příjmení / název a adresa

.....

b) Číslo licence Společenství ^(c) (nařízení (ES) č. 1072/2009 a č. 1073/2009)

9. Jméno a příjmení řidiče

10. Kontrolní seznam

	Zkontrolováno ^(d)	Nevyhovělo ^(e)
0) identifikace ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) brzdové zařízení ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) řízení ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) výhled ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) osvětlovací zařízení a elektrický systém ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) podvozek a části připevněné k podvozku ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) jiné vybavení vč. tachografu a omezovače rychlosti ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) obtěžování okolí vč. emisí a unikání paliva nebo oleje ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9) doplňkové kontroly u vozidel kategorie M ₂ a M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) zabezpečení nákladu ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Výsledky kontroly:		
Vyhovělo	<input type="checkbox"/>	
Nevyhovělo	<input type="checkbox"/>	
Zákaz nebo omezení používání vozidla, které má nebezpečné nedostatky	<input type="checkbox"/>	
12. Různé/poznámky:.....		
13. Kontrolní orgán / úředník nebo kontrolor provádějící kontrolu:		
Podpis:		
Kontrolní orgán/úředník nebo kontrolor:		Řidič
.....	

Poznámky:

- (a) Kategorie vozidla v souladu s článkem 2 směrnice 2014/47/EU.
- (b) Počet sedadel včetně sedadla řidiče (položka S.1 osvědčení o registraci).
- (c) Je-li k dispozici.
- (d) „Zkontrolováno“ znamená, že byla zkontrolována nejméně jedna z položek této skupiny uvedených v přílohách II nebo III směrnice 2014/47/EU, přičemž byly zjištěny pouze menší nebo žádné nedostatky.
- (e) Nevhovující položky se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky jsou uvedeny na zadní straně.
- (f) Metody kontroly a posouzení nedostatku v souladu s přílohami II nebo III směrnice 2014/47/EU.

Příloha č. 4 – Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla

Vzor dokladu o zadržení osvědčení o registraci vozidla

----- Označení útvaru Policie České republiky	
DOKLAD o zadržení osvědčení o registraci vozidla	
Jméno:	Příjmení:
Adresa pobytu:	
Datum narození:	Rodné číslo:
Jmenovanému řidiči/provozovateli* bylo zadrženo	
Osvědčení o registraci vozidla série:	čísla:
od vozidla registrační značky:	VIN:
Zjištěné závady podle § 4a odst. 1 písm. vyhlášky č. 82/2012 Sb., ve znění vyhlášky č. 133/2016 Sb.:	
Osvědčení o registraci bylo zadrženo:	
<input type="checkbox"/> při kontrole technického stavu vozidla <input type="checkbox"/> při objasňování dopravní nehody	
Úřad příslušný ke vrácení zadrženého osvědčení:	
Poučení o důsledcích zadržení osvědčení o registraci vozidla a podmínkách jeho vrácení:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ řidič tohoto vozidla neplní podmínku § 6 odst. 7 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, podle kterého řidič motorového vozidla <u>musí mít při řízení u sebe osvědčení</u> o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu, ▪ v případě, že nebylo možné osvědčení o registraci vozidla zadržet na místě, provozovatel je povinen osvědčení o registraci vozidla odevzdat do 5 pracovních dnů ode dne vydání dokladu o jeho zadržení nebo od doručení kopie tohoto dokladu úřadu příslušnému k vrácení zadrženého osvědčení o registraci vozidla, ▪ zadržené osvědčení o registraci vozidla bude provozovateli vozidla příslušným úřadem vráceno na žádost, pokud protokolem o technické prohlídce prokáže, že nebezpečné závady, zjištěné při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy, byly odstraněny nebo že je vozidlo technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud byly nebezpečné závady zjištěny při objasňování dopravní nehody, ▪ protokol o technické prohlídce prokazující odstranění závad, pro něž bylo osvědčení o registraci vozidla zadrženo, nahrazuje po dobu 5 pracovních dnů zadržené osvědčení o registraci vozidla. 	
Osvědčení nebylo možné zadržet, neboť jej řidič vozidla neměl u sebe	
<input type="checkbox"/> ANO <input type="checkbox"/> NE	
Podpis řidiče/provozovatele*, kterému je osvědčení o registraci vozidla zadrženo:	
Datum a podpis policisty:	

*) Nehodící se škrtněte

Příloha č. 5 – Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla, které dosud nebylo odevzdáno

Vzor dokladu o zadržení osvědčení o registraci vozidla, které nebylo dosud odevzdáno

----- Označení útvaru Policie České republiky	
DOKLAD o zadržení osvědčení o registraci vozidla, které dosud nebylo odevzdáno	
Jméno:	Příjmení:
Adresa pobytu:	
Datum narození:	Rodné číslo:
Jmenované osobě/provozovateli* bylo zadrženo	
osvědčení o registraci vozidla série:	čísla:
od vozidla registrační značky:	VIN:
které dosud provozovatel vozidla neodevzdal poté, co mu bylo dne zadrženo podle § 6b zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.	
Poučení o důsledcích zadržení osvědčení o registraci vozidla a podmínkách jeho vrácení:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ řidič tohoto vozidla neplní podmínku § 6 odst. 7 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, podle kterého řidič motorového vozidla <u>musí mít při řízení u sebe osvědčení</u> o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu, ▪ zadržené osvědčení o registraci vozidla bude provozovateli vozidla příslušným úřadem vráceno na žádost, pokud protokolem o technické prohlídce prokáže, že nebezpečné závady, zjištěné při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy, byly odstraněny nebo že je vozidlo technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud byly nebezpečné závady zjištěny při objasňování dopravní nehody, ▪ protokol o technické prohlídce prokazující odstranění závad, pro něž bylo osvědčení o registraci vozidla zadrženo, nahrazuje po dobu 5 pracovních dnů zadržené osvědčení o registraci vozidla. 	
Podpis osoby/provozovatele*, kterému je osvědčení o registraci vozidla, které dosud nebylo odevzdáno, zadrženo:	
Datum a podpis policisty:	

*) Nehodící se škrtněte“.

Příloha č. 6 – Protokol technické prohlídky



STK č.
Tel.:
E-mail:

Stránka / celkový počet stran

9. Název provozovatele:
(firma, obchodní rejstřík)
Sídlo firmy:
(ulice a čp., PSČ a město)
Adresa provozovny:
(ulice a čp., PSČ a město)

LOGO firmy

IČO:
DIČ:

**PROTOKOL č.
o technické prohlídce**

Druh TP: NAŘÍZENÁ

Rozsah TP:

ID:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. VIN (č. karoserie): | |
| 2. Registrační značka a symbol státu: | |
| 4. Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km): | 5. Kategorie vozidla: |
| Tovární značka: | Druh vozidla: |
| Obchodní označení (typ): | Datum první registrace: |
| Typ motoru: | Číslo TP (dokladu): |

Měření emisí provedla SME č. ____ . ____ dne ____ . ____ .20 __, č. protokolu ____ / ____

6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad) (dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad) (dynamické pole)

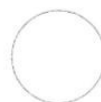
Poznámky: (dynamické pole)

3. Datum a místo prohlídky / **Place and date of the test:**
 7. Vozidlo je pro další provoz na území ČR **způsobilé / způsobilé na dobu 30 dnů do** / **nezpůsobilé.**
 Vehicle for continued operation in the CZ **eligible / eligible for 30 days until** / **ineligible.**
 8. Příští prohlídka musí být provedena do
 9. Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č.:
 10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly
 Kontrolní nálepka



(čárový kód protokolu)

Za správnost:



Razítko STK

podpis

první strana protokolu o nařízení technické prohlídky (on-line)“.