



Asociace strážníků obecních a městských policií ČR

Městská policie hl. m. Prahy
Korunní 98
101 00 Praha 10
WWW.ASOMPCR.CR
tel. 224 212 532

V Praze dne 18. května 2016

Vážený pan
Ing. Dan Ťok
Ministr dopravy
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
Praha 1

Vážený pane ministře.

Dovolte mi prosím, abych se na Vás obrátil jednak s určitou výhradou vůči práci ministerstva dopravy – agendy řidičů, ale také ve věci připravované změny sankcí a bodového systému, kterou jste inicioval, neboť obě dvě věci spolu úzce souvisejí. Zároveň mi však dovoluji ocenit nejen Vaši snahu o změnu, ale i odvalu, s jakou jste k tomu přistoupil a připustil i návrhy veřejnosti.

Dovolil jsem si také obrátit se na Vás z toho důvodu, že jako strážník s 24 letou praxí v hlavním městě Praze, ale i se zkušenostmi z jiných měst České republiky, mám potřebnou povědomost o problematice dopravy, včetně řešení dopravních přestupků.

Na úvod si Vás dovoluji požádat o prověření jednoho konkrétního případu, ve kterém Ministerstvo dopravy jako odvolací orgán rozhodlo o zrušení zákazu řízení pro konkrétního řidiče vedeném pod Vaším čj. 193/2016-160-SPR/4 ze dne 6. dubna 2016. Domnívám se, že je to přímo ukázkový případ, jak se někteří „VIP zákazníci“ vyhýbají dopadu represe.

V tomto případě se jedná o notorického přestupce v dopravě s naprosto neurvalým chováním vůči zakročujícím policistům i strážníkům přesto, že vlastní řidičské oprávnění vzhledem ke svému věku jen doslova pár let. Otevřít si jeho webové stránky, na kterých se chlubí svými dopravními přestupky a svým chováním, je poučné pro všechny Vaše úředníky vyřizující v odvolacím řízení přestupkovou agendu. A věřím, že bude zajímavé shlédnout jeho stránky i pro Vás (viz odkazy níže). Paradoxem celého případu je zdůvodnění úředníků ministerstva dopravy s jakým k rozhodování o zrušení zákazu řízení dospěli, včetně odůvodnění. Pokud by správní orgány u každého oznámeného přestupku trvaly, mimo jiné, na vyslechnutí zakročujícího policisty nebo strážníka před správním orgánem, pak by to znamenalo, že se tito policisté budou ve třetině své pracovní činnosti pohybovat u správního orgánu, nikoliv na ulici, kde mají vykonávat svou pravomoc. U správního orgánu však neřeknou nic jiného, než co je popsáno v úředním záznamu.

Uvedu příklad: jen na útvaru, který řídím, v centru Prahy, zjistíme za jeden rok více než 100tisíc dopravních přestupků. Z toho přibližně ¼ přestupků je předávána k dořešení správním orgánům. Znamená to, že by strážníci museli jít vypovídat ke správním orgánům přibližně k 20tis. přestupkům za jeden rok. Absurdní představa. Pokud by mělo takto fungovat odvolací řízení u notoricky problémových řidičů, pak je veškerá snaha o zpřísnění sankcí marná.

Druhá věc, se kterou se na Vás obracím, se týká připravované změny sankcí za dopravní přestupky, případně změny bodového systému včetně samotného principu trestání řidičů.

Se všemi svými zkušenostmi mohu kvalifikovaně konstatovat, že je to právě bodový systém, který řidiče odrazuje od páchání dopravních přestupků, přestože jsou páchány českými řidiči v naprosto nebyvale masivní míře, kterou ve vyspělé Evropě prakticky neznají. Je třeba odmítnout princip, ať bohatí platí vyšší sankce než méně majetní. Řidiči se při projednávání přestupků chovají prakticky stejně bez rozdílu majetkových poměrů. Praxe ukazuje, že notorickými pachateli dopravních přestupků nejsou bohatí lidé jen proto, že si mohou dovolit přestupky platit. Úměrně přísnému nebo fungujícímu bodovému systému klesá počet přestupků u jednotlivých řidičů (mimo těch spojených s překročením rychlosti). Jasně to ukázal stav původního bodového systému, kdy se počet dopravních přestupků výrazně snížil a později narostl právě u těch přestupků v dopravě, kde byl zrušen bodový systém. Například: zákazové značky – vjezd a stání na pěší zóně.

Principiálně je nutné přistoupit ke změně sankčního systému včetně bodového oproti stávajícímu stavu u těch přestupků, které mají bezprostředně vliv na aktivní bezpečnost v dopravě. Jsou to například přestupky spáchané nedodržením rychlosti, v obci nad 20 km/h a mimo obec nad 30 km/h, držení hovorového zařízení za jízdy, které nepochybně podle všech studií odpoutává pozornost řidiče. A také přestupky spojené s alkoholem a návykovými látkami.

Nově bych Vás chtěl však upozornit na situaci, která vznikla zrušením bodové sankce za porušení DZ zákaz vjezdu. Při tomto zmírnění si zřejmě nikdo neuvědomil, že se jedná i o značku B2, která zakazuje vjezd do jednosměrné ulice v protisměru. Ačkoliv máme poměrně přísné sankce pro jízdu v protisměru na dálnici a silnici pro motorová vozidla, adekvátní sankční systém pro jízdu v protisměru na ostatních komunikacích neexistuje. Proto změnu také níže navrhuji. V neposlední řadě Vás chci upozornit na fenomén jízdy a parkování na chodníku, kde to není dovoleno. V posledních dvou letech se počty přestupků spáchaných jízdou a parkováním na chodníku geometrickou řadou zvyšují. I to je předmětem mého návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb..

Z výše uvedených důvodů navrhuji změnu zákona 361/2000 Sb. ve znění pozdějších změn a doplňků takto:

1. Rozšířit zákazy uvedené v § 27 o písmeno t) slovy „na chodníku“. (současná úprava zakazující použití chodníku řidičem vozidla, kde to není dovoleno v § 53 odst. 2 je nedostatečná)

Za přešupek spáchaný stáním na chodníku navrhuji uložení pokuty 2.500 Kč do 5.000 Kč. V blokovém řízení za tento přešupek se uloží pokuta do 2.500 Kč a **započítají se 2 body**.

V § 27 odst. 5 doplnit do věty slova takto: „o odstranění vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti **nebo na chodníku** rozhodne policista nebo strážník obecní policie; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele“

2. U sankční části § 125c odst. 1, písm. f) bod 1 změnit sankci uložení pokuty od 2.500 Kč do 5.000 Kč. **V blokovém řízení se za tento přešupek uloží pokuta do 2.500 Kč.** Započítání bodu se nemění.
3. U sankční části § 125c odst. 1, písm. f) bod 2 změnit sankci započítáním z 5 **na 7 bodů**.
4. U sankční části § 125c odst. 1, písm. f) bod 3 změnit sankci započítáním ze 3 **na 4 body**.
5. U sankční části § 125c odst. 1, písm. f) bod 5 změnit sankci uložení pokuty **5.000 až 10.000 Kč. V blokovém řízení se za tento přešupek uloží pokuta do 5.000 Kč.** Změnit „započítává se 7 bodů“. U zákazu činnosti změnit období na dobu **od 5ti do 10 měsíců**.

Uvedené zpřísnění k tomuto bodu by mělo přispět ke snížení počtu řidičů, kteří nezastaví na pokyny policisty, strážníka a dalších oprávněných osob, neboť následné stíhání řidičů je samo o sobě velmi nebezpečnou činností, a to jak pro policisty a strážníky, tak pro ostatní účastníky silničního provozu. Pachatelé těchto přešupků pak zůstanou i nadále nejspíše řidiči pod vlivem návykových látek.

Dosud se nikdo nezabýval zpřísněním sankcí a uplatnění bodového systému u řidičů recidivistů, kteří páchají sice drobnější dopravní přešupky, ale za to každý den tak, jak se s tím u konkrétních řidičů setkáváme. I tady by měla platit alespoň zásada 5x v rámci šesti po sobě jdoucích měsíců, a při spáchání pátého přešupku by měla nastoupit bodová sankce. K důraznějšímu vynucování kázně u těchto řidičů by měl nově přispět centrální registr přešupků. Součástí tohoto registru by měl být i registr vydaných průkazů pro osoby pohybově postižené (O7) tak, aby byla dostupnost zjištění oprávněné osoby k průkazu zajištěna pro Policii a strážníky 24 hodin denně. Zneužívání průkazů O7 považují za masivní a z našich údajů vyplývá, že k němu dochází přibližně ve 30 procentech užití průkazu ve vozidle.

Osobně pracuji na území MČ Praha 1, které je co do rozlohy poměrně malou lokalitou, ale co do masivnosti všech druhů dopravních přešupků, nemá s žádnou částí České republiky ale i Evropských měst srovnání. Změnit tento stav bude pro řidiče bohužel bolestné, ale nutné, neboť se musí změnit samotné jejich chování a myšlení. Změny sankcí a bodového systému by měla doprovázet mediální kampaň MD směřující ke zvýšení vzájemné ohleduplnosti řidičů.

Posledním stanoviskem chci přispět k polemice o tom, zda mají strážníci nadále mít oprávnění k měření rychlosti.

Strážníci, jako profesní skupina, o takové oprávnění nikdy neusilovali, a potřeba vyplynula ze samotného stavu nekázně v oblasti dodržování rychlosti na území obcí. O ryze výdělečné činnosti obcí prostřednictvím strážníků při měření rychlosti se vyprávějí úplné legendy, jejichž pravdivost, respektive nepravdivost může stát jen na kvalifikované informaci, kterou dosud nikdo nezjišťoval.

Je vyslovenou nepravdou, že strážníci mnohdy měří na konci obce, kde už ani není bytová zástavba za účelem maximálního výdělku. Na konci obce strážníci rychlost neměří. Před koncem obce mohou maximálně zastavovat a řešit řidiče, kteří byli uvnitř obce naměřeni při vyšší rychlosti. Kdyby strážníci měřili na konci obce, pak by z technických důvodů nebyli ve většině případů schopni zastavit řidiče ještě v katastru obce, kde vykonávají svou pravomoc.

Strážníci sice mají v některých obcích uzavřenou smlouvu o měření rychlosti s jinými obcemi. Ale celkový počet hodin strávených hlídkami strážníků při měření rychlosti na území obce, či obcí, zahrnuje jen zlomek času v rámci 365 dní jednoho roku. Všichni, kdo by chtěli strážníkům zcela účelově měření vzít, počítají jen pomyslné zisky, nikoliv náklady, přičemž právě náklady a plnění jiných pracovních úkolů snižuje cíleně počet hodin strávených při měření rychlosti. Garance, kterou zajišťuje Policie ČR přímou rozhodovací pravomocí, kde strážníci mohou měřit, je dostačující, a rozhodnutí Policie ČR se opírá o znalost místních poměrů v obcích a samotných místech, kde strážníkům měření rychlosti povolují. Odborná část veřejnosti by měla zaručit, že se pravomoc v této věci ve vztahu ke strážníkům změní či zruší jen na základě kvalifikovaných podkladů, a ne proto, že si to někteří populističtí politici přejí a používají falešnou argumentaci.

S veškerou úctou



Odkazy: www.oganesjan.com
www.mikejapan.cz
www.youtube.com/user/moganesjan
www.youtube.com/user/mikael1274