

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

FAKULTA BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍ

Katedra policejních činností

Násilné zastavování vozidel (zahraniční komparace)

Bakalářská práce

Violently stopping of vehicles (foreign comparison)

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE AUTOR PRÁCE

Pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

VYPRACOVAL

Dominik Petřek

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Praze, dne 1. 3 .2022

.....
Dominik Petřek

ANOTACE

Práce se zabývá násilným zastavováním vozidel v komparaci se zahraničím, v její první části jsou definovány základní právní pojmy související s touto problematikou. Na to navazuje využití násilného zastavení vozidel v praxi, kdy jsou zmíněny jednotlivé případy a rovněž rozhovory s policisty sloužícími na území Krajského ředitelství police hl. m Prahy. V druhé části je definován právní systém v USA s následnou návazností na násilné zastavování vozidel v na jednotlivých policejních oddělení, a stejně tak v Polské republice. V obou částech práce je definováno protiprávní jednání účastníků, proti kterým je formou násilného zastavování vozidel zasahováno a které je stále frekventovanější, což se touto prací za pomoci využití metody komparace podařilo potvrdit.

KLÍČOVÁ SLOVA

Násilné zastavování vozidel * Policie České republiky * Zákon o Policii * služební vozidla * vybavení policie * Policie v USA * Policie v Polské republice

ANNOTATION

The work deals with the forcible stopping of vehicles in comparison with abroad, in the first part of which the basic legal concepts related to this issue are defined. This is followed by the use of forced vehicle stopping in practice, where individual cases are mentioned, as well as interviews with police officers serving in the Regional Directorate of the City Police. m of Prague. The second part defines the legal system in the USA with a subsequent link to the forcible stopping of vehicles in individual police departments, as well as in the Republic of Poland. In both parts of the work, the illegal actions of the participants are defined, against whom the violent stopping of vehicles is intervened and which is increasingly frequent, which the work managed to confirm using the method of comparison.

KEYWORDS

violent stopping of vehicles * Police of the Czech Republic * Police Act * company vehicles * police equipment * Police in the USA * Police in the Poland

Poděkování:

Děkuji pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi, Ph.D. za odborné vedení, konzultace a cenné rady, které mi poskytl při zpracování bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat kolegům, kteří mi poskytli informace z praxe a dále mjr. Mgr. Josefu Jeřábkovi, že mi umožnil účastnit se školení zaměřené na násilné zastavení vozidel a poskytl mi materiály, které mi byly při zpracování práce prospěšné.

Obsah

Úvod.....	7
1 Právní úprava pro násilné zastavování vozidel	9
1.1 Násilné zastavování vozidel jako donucovací prostředek.....	10
1.1.1 Zastavovací pás	11
1.1.2 Zahrazení cesty vozidlem	13
1.1.3 Oprávněné použití zbraně	14
1.1.4 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla.....	16
1.2 PIT manévr	16
1.2.1 Bezpečnostní podmínky pro provedení PIT manévru	17
1.2.2 Zastavení jednostopého vozidla	19
2 Uzpůsobení policejního rámu vozidel PČR a USA.....	21
2.1 Umístění policejního rámu u vozidel PČR	21
2.2 Umístění policejních rámu u služebních vozidel užívaných v USA	23
3 Školení policistů k násilnému zastavování vozidel.....	26
4 Násilné zastavení vozidla v praxi	29
4.1 Využití policejního rámu na Domažlicku	29
4.1.1 Porušení povinností dle Silničního zákona	30
4.1.2 Naplnění skutkové podstaty dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.....	32
4.2 Použití zastavovacího pásu a zbraně v Praze	33
4.2.1 Porušení povinností dle Silničního zákona	34
4.2.2 Naplnění skutkové podstaty dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.....	34
4.3 Šimon Vaice – zatarasení cesty služebním vozidlem	35
4.3.1 Soudní spor	36
4.4 Statistiky	39
4.5 Případy řízení motorových vozidel pod vlivem omamných a psychotropních látek (přestupky).....	40
4.6 Případy řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu (přestupky).....	41
4.7 Ujetí od dopravní nehody na území ČR.....	42

5	Rozhovory s policisty	44
6	Právní úprava v USA	49
6.1	Rozkaz policejního oddělení Columbus ve státě Ohio	50
6.2	Směrnice úřadu šerifa v Los Angeles	51
6.3	Zásady a postupy státní policie Loveland upravující Pronásledování vozidel a násilná zastavení	52
6.3.1	Zátaras	52
6.3.2	Použití hrotů	53
6.3.3	Zastavovací pás	53
6.3.4	PIT manévr	54
6.4	Protiprávní jednání v dopravě ve státě Texas.....	54
6.4.1	Újezd policejní hlídce.....	55
6.4.2	Jízda pod vlivem alkoholu.....	55
6.4.3	Újezd od dopravní nehody.....	56
6.4.4	Předjíždění, jízda v pruzích, bezpečná vzdálenost, zastavení za školním autobusem.	57
7	Právní úprava Polské republiky.....	58
7.1	Zastavovací pás.....	59
7.2	Policejní zátaras	60
7.3	Dynamické zastavení vozidla.....	61
7.4	Přestupky v dopravě	61
	Závěr.....	63
	Seznam obrázků	66
	Seznam použitých zdrojů	67
	Resumé.....	69
	Summary.....	70

Úvod

Ve služebním poměru jakožto příslušník Policie České republiky působím již čtvrtým rokem. Po celou dobu jsem služebně zařazen na základním útvaru – místní oddělení Letná. Sloužím zde jako člen hlídkové služby. Činnost hlídkové služby je poměrně rozmanitá, což zapříčiňuje skutečnost, že jsem vysílán na veškerá oznámení přijatá na linku 158. Taková oznámení mohou být od nejdrobnějších krádeží v obchodech, až po závažná ozbrojená přepadení nebo případy vražd. Pokud neprojednávám žádná taková oznámení, konám běžnou hlídkovou činnost ve služebním vozidle. Běžná hlídková činnost spočívá ve výkonu dohledu nad dodržováním veřejného pořádku a dodržováním pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích.

I za tuto mou poněkud krátkou služební kariéru jsem si stačil povšimnout vzrůstající agresivity řidičů motorových vozidel, a zejména četnějších případů řízení dopravních prostředků pod vlivem alkoholu, návykové látky nebo řízení dopravních prostředků i přes platný zákaz řízení. Tyto negativní jevy často vedou k tomu, že je řidič s těmito skutečnostmi srozuměn, a snaží se tak vynaložit veškeré úsilí k tomu, aby se policejní kontrole vyhnul, případně se pokusil policejní hlídce ujet. Reakcí na tyto případy je snaha ze strany Policie ČR zařadit do výkonu služby služební vozidla vybavené policejním rámem a také zařadit do služební přípravy potřebné školení a výcvik.

Cílem této práce je proto rozbor české právní úpravy násilného zastavování vozidel v porovnání s právní úpravou jiných zahraničních bezpečnostních sborů. Pro vyhodnocení výše uvedené problematiky jsem využil statistiky použití donucovacích prostředků zaměřené na násilné zastavování vozidel na území Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy a dále statistiky případů řidičů, u kterých bylo silniční kontrolou zjištěno protiprávní jednání ve formě řízení pod vlivem alkoholu a návykové látky.

Předmětem teoretické části mé práce bude definování pojmu donucovacího prostředku násilného zastavení vozidla s návazností na použití střelné zbraně proti vozidlu, jež jsou policisté oprávněni v případě nutnosti použít v souladu s § 52 písm. f) zákona č. 273/2008 Sb, o policii České republiky. Následně se zaměřím

na právní kvalifikaci takovýchto donucovacích prostředků u bezpečnostních sborů v zahraničí, a sice na území Spojených států amerických a Polské republiky.

V praktické části následně zachytím reálné situace, ve kterých bylo jednotlivých donucovacích prostředků užito, a provedu na těchto situacích právní rozbor protiprávního jednání pachatelů, včetně zhodnocení sankcí, které jsou za dotčená protiprávní jednání ukládána. Součástí praktické části této práce bude, mimo již výše uvedeného, také podrobný popis školení na PIT manévr, kterého jsem se účastnil. Oproti použití PIT manévru v České republice postavím případ, který se udál ve státě Arkansas a který upravil podmínky použití PIT manévru na tomto území.

V neposlední řadě pak tvoří dílčí téma praktické části této práce rozhovory s několika policisty z různých oddělení, kteří jsou služebně zařazeni na území Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy a v neposlední řadě také rozhovor s policistou sloužícím na úřadu Šerifa ve státě Ohio.

Závěrem práce shrnu zjištěné poznatky a data a zhodnotím dostatečnost služební přípravy zaměřené na násilné zastavování vozidel, včetně vyhodnocení příslušných sankcí za protiprávní jednání pachatelů.

1 Právní úprava pro násilné zastavování vozidel

Násilné zastavování vozidel je uvedeno jako jeden z taxativně vypočtených donucovacích prostředků dle ustanovení § 52 písm. f) zákona č. 273/2008 Sb., o policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jako „ZOP“), který tento donucovací prostředek konkretizuje jakožto „zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla“¹. Pro pochopení celé problematiky je zapotřebí vysvětlení samotného pojmu násilné zastavení vozidla. Násilné zastavování vozidla je postup, při kterém dochází za současného využití síly a technického vybavení Policie České republiky (dále jen „PČR“) k zastavení vozidla řidiče, který z nejrůznějších důvodů odmítá vozidlo zastavit. Vozidlem se rozumí vozidlo ve smyslu ustanovení § 2 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jako „Silniční zákon“) především tedy vozidlo motorové, nemotorové nebo tramvaj². Osoba řídící vozidlo se s odkazem na ustanovení § 2 písm. d) Silničního zákona³ označuje jako řidič.

Oprávnění PČR pro zastavení vozidla, které předchází násilnému zastavení vozidla, upravuje ustanovení § 79 odst. 1 písm. a) Silničního zákona. Způsob provedení následně upravuje ustanovení § 79 odst. 2 a odst. 3 Silničního zákona, a to tak, že v takovémto případě dává policista ve služebním stejnokroji stojící čelem k zastavovanému vozidlu znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží, zastavovacím terčem a v případě snížené viditelnosti využije červené světlo, kterým pohybuje v horním půlkruhu. Dále policista ve služebním stejnokroji jedoucí ve služebním dopravním prostředku dává za jízdy znamení k zastavení vozidla ve formě kývání paže nahoru a dolů, vysunutým zastavovacím terčem, nebo za pomoci rozsvíceného nápisu „STOP“, který je umístěn vepředu i vzadu služebního vozidla. Na služebním vozidle je umístěn světelný nápis „STOP“ buďto na světelné aleji (též nazýváno jako majáky), která je umístěná na střeše

¹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

služebního vozidla, nebo za stínítkem na straně spolujezdce a ve výjimečných případech na přední masce vozidla. Policista musí vždy dávat znamení k zastavení vozidla včas a zřetelně. Musí přitom brát ohled na rychlost zastavovaného vozidla, provoz na pozemní komunikaci a na další faktory, díky nimž by měl řidič zastavovaného vozidla zastavit na bezpečném místě a zamezit ohrožení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci⁴.

1.1 Násilné zastavování vozidel jako donucovací prostředek

Pro využití veškerých donucovacích prostředků obsažených v ustanovení § 52 písm. f) ZOP, konkrétně zastavovacího pásu, zahrazení cesty vozidlem a jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla, je zapotřebí, aby zasahující policista zároveň dbal dalších ustanovení tohoto zákona.

Policista je dle § 13 ZOP povinen dodržovat zásadu přiměřenosti postupu. Předně je třeba uvést, že princip proporcionality, tj. v námi dotčeném odvětví v užším pojetí coby zásada přiměřenosti práva, je jedním ze základních právních principů ukotvených již na úrovni práva ústavního. Obecnými a výchozími znaky přiměřenosti práva, či jeho výkonu, je naplnění kritérií vhodnosti, potřeby a přiměřenosti. Zásada přiměřenosti postupu spočívá v takovém postupu, kdy policista, po splnění ostatních dvou kritérií testu proporcionality, svým zásahem nesmí žádné osobě způsobit jakoukoliv bezdůvodnou újmu⁵. Způsobení bezdůvodné újmy nespočívá pouze v nepřiměřeném aktivním konání policisty, nýbrž i v nepřiměřeném jednání omisivním. Jinými slovy, bezdůvodná újma nesmí být osobám způsobena ani takovým postupem, kdy se policista rozhodne zákrok v dané situaci neoprávněně neprovést. Nadto je třeba uvést, že policista musí

⁴ Metodika Policejního prezidia České republiky-Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, ČJ: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400

⁵ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

vždy postupovat tak, aby zásah do práv a svobod nepřesahoval nezbytnou míru k dokončení sledovaného úkonu.

Policista musí také dbát ustanovení § 53 ZOP, které upravuje následující: *„Policista je oprávněn použít donucovací prostředek k ochraně bezpečnosti své osoby, jiné osoby nebo majetku anebo k ochraně veřejného pořádku. Před použitím donucovacího prostředku je policista povinen vyzvat osobu, proti které zakročuje, aby upustila od protiprávního jednání, s výstrahou, že bude použito donucovacích prostředků. Od výzvy s výstrahou lze upustit v případě, že je ohrožen život nebo zdraví osoby a zákrok nesnese odkladu. Policista je oprávněn použít donucovací prostředek, který umožní dosažení účelu sledovaného zákrokem a je nezbytný k překonání odporu nebo útoku osoby, proti níž zakročuje. Policista při použití donucovacího prostředku dbá na to, aby nezpůsobil osobě újmu zřejmě nepřiměřenou povaze a nebezpečnosti jejího protiprávního jednání“⁶.*

Dle ustanovení § 55 ZOP, které pojednává o prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabrání jeho odjezdu, je policista oprávněn použít prostředek k násilnému zastavení takového vozidla, jehož řidič ani přes zákonnou výzvu vozidlo nezastaví.⁷

V neposlední řadě musí policista splnit povinnost vyplývající z ustanovení § 51 ZOP, dle kterého je policista oprávněn užít těch donucovacích prostředků, k nimž byl vycvičen.

1.1.1 Zastavovací pás

Zastavovací pás je technický prostředek sloužící k násilnému zastavení vozidel a zabrání jeho odjezdu, a to s odkazem na ustanovení § 52 odst. 1 písm. f) ZOP. Policie České republiky využívá zastavovací pás s názvem „POLICE ROAD BLOCK“. Zastavovací pás užívaný na území České republiky je dlouhý 4,7 m a je tvořen z pružné plastové mříže, která je z horní strany osazena 110 hroty.

⁶ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

⁷ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Tyto hroty jsou duté a jsou vyrobeny z nerezové oceli. Jejich délka je 45 mm s průměr 3 mm. Pro dokreslení celistvosti informací dodávám, že cena tohoto zastavovacího pásu se pohybuje přibližně okolo 9.500 Kč s DPH.

V případě, že situace vyžaduje užití zastavovacího pásu, je zapotřebí, aby proškolený policista tento zastavovací pás umístil v jízdní dráze předpokládaného průjezdu vozidla. Jakmile se pneumatika zastavovaného vozidla střetne se zastavovacím pásem, dojde k odlomení hrotů z plastové mříže a tyto hroty zůstanou zapíchnuté v pneumatice. Skrz hroty dojde k plynulému úniku plynné výplně pneumatik, což má za následek snížení rychlosti a ovladatelnosti vozidla. V důsledku úniku plynné výplně pneumatik pak může policejní hlídka snáze ujíždějící vozidlo zastavit. Po přejetí zastavovacího pásu vozidlem musí policista zatáhnout za lanko, které je k zastavovacímu pásu ukotvené a přihnout tak zastavovací pás k sobě. Tímto krokem zabrání tomu, aby na zastavovací pás najela i pronásledující policejní služební vozidla. Po použití zastavovacího pásu sepíše příslušný policista úřední záznam, ve kterém musí být obsaženo bližších informací o průběhu nastalé situace a zákroku a také přesný počet vylomených hrotů ze zastavovacího pásu.

Obrázek č.1 - Detail zastavovacího pásu s hroty



zdroj:<https://www.novinky.cz/domaci/clanek/policie-ukazala-zastavovaci-pasy-chovanec-hral-ujizdejiciho-ridice-274622>

obrázek č.2 – umístění zastavovacího pásu do jízdní dráhy vozidla



zdroj: <https://www.policie.cz/fotogalerie/zastavovaci-pasy.aspx>

1.1.2 Zahrazení cesty vozidlem

Zahrazení cesty vozidlem, někdy také označováno jako tzv. zátaras, je takový postup, při kterém zasahující policista využije jedno či více vozidel k omezení průjezdnosti, nebo k úplnému zahrazení pozemní komunikace, a to za účelem usnadnění násilného zastavení vozidla⁸. K zahrazení cesty vozidlem může policista využít libovolné vozidlo, včetně vozidel nákladních nebo speciálních, služebních i civilních. Výjimku tvoří vozidla přepravující nebezpečné látky a dopravní prostředky hromadné přepravy, které v danou chvíli slouží k přepravě osob. Dále lze mezi tyto výjimky zařadit i vozidla patřící osobám využívajících výsad imunity podle mezinárodního práva.⁹

V případě zahrazování cesty vozidlem je žádoucí, aby bylo vozidlo užitě k zahrazení komunikace nasměrované tak, aby v místě možného střetu s ujíždějícím vozidlem byla zasažena nejtěžší část vozidla (místo kde je usazen motor), a to z důvodu absorbování kinetické energie. Zahrazující vozidlo je rovněž důležité řádně zajistit proti odjezdu, a to za pomoci ruční brzdy a v případě vypnutého zapalování zařadit na převodovce první rychlost, případně u vozidla se samočinnou převodovkou přesunout volič převodovky do polohy „P“

⁸ Metodika Policejního prezidia České republiky-Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, ČJ: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400

⁹) Vídeňská úmluva o diplomatických stycích, vyhlášena pod č. 157/1964 Sb.

Vozovka by se měla v ideálním případě vozidlem zatarasit tak, aby byla takřka neprůjezdná. Avšak důležité je, aby v případě, kdy to okolnosti dovolují, byl tento zátaras vytvořen v přehledném místě, kde může řidič ujíždějícího vozidla včas zareagovat a zastavit. Zahrazení cesty vozidlem lze zkombinovat i s použitím donucovacího prostředku zastavovacího pásu.

Obrázek č.3 – zahrazení cesty vozidlem za použití nákladního vozidla



Zdroj: https://www.orlicky.net/index.php?id_zpravy=12632122891567229275

1.1.3 Oprávněné použití zbraně

V souladu s ustanovením § 56 odst. 1 písm. f) ZOP, jsou policisté oprávněni použít zbraň v případě, kdy: „nelze-li jinak zadržet dopravní prostředek, jehož řidič bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život nebo zdraví osob a na opětovnou výzvu nebo znamení dané podle jiného právního předpisu nezastaví“.¹⁰

Využití donucovacího prostředku oprávněného použití zbraně je přípustné pouze tehdy, pokud by bylo použití jiného donucovacího prostředku zřejmě neúčinné. Můžeme zde tedy hovořit o tzv. subsidiaritě použití donucovacích prostředků, kdy důraznější donucovací prostředky mohou být pouze tehdy, nestačí-li k naplnění jejich účinku donucovacích prostředků mírnějších a zároveň méně důrazných.

¹⁰ Zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky

Před oprávněným použitím služební zbraně pro zastavení ujíždějícího vozidla, jehož řidič ohrožuje svou bezohlednou jízdou život nebo zdraví osob, není policista povinen předem učinit výzvu s výstrahou.

V běžné praxi by tuto výzvu s výstrahou policista mnohdy ani nebyl ze zcela objektivních důvodů schopen zřetelně učinit, jelikož po celou dobu snahy o zastavení vozidla, dává policista znamení k zastavení vozidla rozsvíceným nápisem „STOP“ ve směru jízdy, a to za současného použití výstražného zvukového a rozhlasového zařízení. Tuto výzvu by tak mohl učinit pouze přes megafon, který je v nových služebních vozidlech připojen k výstražnému zvukovému a rozhlasovému zařízení (majákům), avšak z důvodu veškerých provázejících okolností, a sice rychlosti vozidel, tónu z rozhlasového zařízení, okolnímu ruchu a technickému uzpůsobení vozidel, by řidič ujíždějícího vozidla nebyl ani tak schopen výzvu zřetelně slyšet.

Pokud se policista rozhodne použít služební zbraň proti vozidlu, je zásadní, aby dbal nutné opatrnosti a neohrozil život jiných osob, a aby co nejméně šetřil život osoby, proti níž zasahuje¹¹.

Z výše uvedeného plyne, že si zasahující policista musí vždy pořádně a důkladně promyslet, kde dotčený donucovací prostředek využije. Ku příkladu, při zastavování ujíždějícího vozidla v městské zástavbě s větším výskytem lidí během dne hrozí při oprávněném užití služební zbraně větší riziko zranění nezúčastněné osoby než v noci na silnici III. třídy mimo zastavěné území, kde je pravděpodobnost pro zranění nezúčastněné osoby výrazně nižší.

Ke snížení rizika odražení střely a následného zranění nezúčastněné osoby přispívá mimo jiné munice s řízenou deformací, kterou jsou policisté vybaveni.

Po každém použití donucovacího prostředku je policista povinen, jakmile to okolnosti dovolí, zraněným osobám poskytnout první pomoc a zajistit lékařské ošetření, a následně tuto událost, včetně použití donucovacího prostředku, bezodkladně oznámit svému nadřízenému. Neodmyslitelnou povinností je rovněž řádné zajištění místa a důkazních prostředků, aby mohla být celá událost řádně prošetřena a o celé události sepsat úřední záznam.

¹¹ Zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky

1.1.4 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla

Pod pojmem jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla si lze představit jakýkoliv prostředek, který za současného splnění ustanovení § 53 ZOP a § 55 ZOP smíme použít k násilnému zastavení vozidla. Pod tento pojem lze zahrnout jak využití technického vybavení, tak podobu jakéhosi opatření.

Technické vybavení PČR se neustále vyvíjí a PČR je vybavována novými prostředky, které lze k násilnému zastavení vozidla využít.

Mezi opatření řadíme i způsob jízdy policisty, na jehož základě dojde k zastavení ujíždějícího vozidla. Jako konkrétní příklad lze uvést vytlačení vozidla z původní dráhy jízdy a tímto řidiče přimět k zastavení, nebo využití PIT manévru.

1.2 PIT manévr

PIT manévr neboli (PURSUIT INTERVENTION TECHNIQUE) je manévr, který zasahující policisté využívají výlučně k zastavení pronásledovaných vozidel, jejichž řidiči na zákonnou výzvu vozidla nezastaví a svou jízdou zároveň ohrožují život nebo zdraví osob. PIT manévr je klasifikován jako donucovací prostředek dle ustanovení § 52 odst. 1 písm. f) ZOP¹², kdy za pomoci síly dochází k zastavení vozidla, jehož řidič nerespektuje výzvu k zastavení dle ustanovené § 79 odst. 2 a odst. 3 Silničního zákona. V tomto případě je nutné brát v potaz veškerá rizika a zvážit také důsledky neprovedení zákroku dle ustanovené § 11 písm. b) ZOP.

Při užití PIT manévru zasahující policista, za současného splnění všech bezpečnostních podmínek, využije služební dopravní prostředek, kterým se přiblíží k zadní části ujíždějícího vozidla. Zasahující policista srovná rychlost

¹² Zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky

s ujíždějším vozidlem a přední částí služebního vozidla se co nejvíce přiblíží k pravé nebo levé zadní části ujíždějího vozidla, dokud nedojde k mírnému kontaktu obou vozidel. Následně policista plynulým pohybem volantů do strany a zatlačením na ujíždějí vozidlo předá ujíždějímu vozidlu energii, v důsledku čehož dojde ke ztrátě kontroly řidiče nad doposud ujíždějí vozidlem, které se dostane do rotace, a tím podstatně sníží rychlost jízdy vedoucí až k úplnému zastavení vozidla. Ve spolupráci s dalšími hlídkami PČR přitom dojde v ideálním případě k zablokování ujíždějího vozidla z obou stran, čímž se zamezí dalšímu případnému ujetí vozidla. Poté zasahující policisté dokončí zákrok.

1.2.1 Bezpečnostní podmínky pro provedení PIT manévru

Bezpečnostní podmínky pro provedení PIT manévru můžeme rozdělit do pěti kategorií, jimiž je rychlost, místo použití, přítomnost nezúčastněných osob, hmotnost vozidel a povětrnostní podmínky¹³.

Rychlost – Z důvodu bezpečnosti všech osob by měl být PIT manévr prováděn do rychlosti jízdy vozidel dosahujících max. 60 km/h. V této rychlosti by provedení PIT manévru mělo být bezpečné jak pro zasahujícího policistu, tak pro řidiče ujíždějího vozidla. Ujíždějí vozidlo se v důsledku PIT manévru otočí v uvedené rychlosti asi o 180°. V případě provedení PIT manévru ve vyšších rychlostech hrozí přetočení ujíždějího vozidla, které se může po ztrátě kontroly nad řízením dostat do kontaktu s předměty u vozovky (např. obrubník, svodidla, příkop atd.).

Důležité je taktéž srovnání rychlosti služebního vozidla s ujíždějším vozidlem, jelikož se služební vozidlo musí „dotknout“ ujíždějího vozidla v prostoru mezi zadními koly zadním nárazníkem vozidla. Případným

¹³ Metodika Policejního prezidia České republiky-Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, ČJ: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400

nesrovnáním rychlosti by mohlo dojít k neúspěšnému provedení manévru anebo k nežádoucímu poškození služebního vozidla.¹⁴

Místo použití – Zasahující policista musí vždy pečlivě zvážit, kde k provedení PIT manévru přistoupí a musí rovněž zohlednit, kde ujíždějící vozidlo po provedení manévru skončí. Jako ideální místo pro provedení PIT manévru je doporučován rovný přehledný úsek, kde nejsou žádné okolní předměty, do kterých by mohlo vozidlo narazit. Těmito úseky mohou být městské okruhy, dálnice, silnice s více jízdními pruhy. Místo provedení PIT manévru by měl zasahující policista vybírat především s ohledem na to, aby byla minimalizována možnost způsobení škody na zdraví a majetku případných nezúčastněných osob. Jako nevhodná místa pro provedení PIT manévru jsou proto zastávky MHD, rušné městské ulice a veškerá další místa, kde je předpokládán hojný výskyt nezúčastněných osob.

Přítomnost nezúčastněných osob – Přítomnost nezúčastněných osob ve vozidle by neměla být, za předpokladu splnění veškerých bezpečnostních podmínek, překážkou pro provedení PIT manévru. Zároveň, při splnění požadovaného, nejsou tyto osoby vystaveny případnému riziku způsobení újmy na zdraví.

Hmotnost vozidel – Zasahující policista musí brát mimo jiné v potaz hmotnost dotčených vozidel. Výrazně nižší hmotnost služebního vozidla oproti ujíždějícímu vozidlu, by mohla vést k neúspěšnému provedení PIT manévru a ohrožení osob. Při použití služebního vozidla Škody Octavie 2.0 TSI 4X4 vybavené policejním rámem, jehož hmotnost se při posádce vozidla coby dvoučlenné hlídky s veškerým potřebným vybavením pohybuje okolo 1800 kg, by

¹⁴ Metodika Policejního prezidia České republiky-Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, ČJ: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400

měl být zasahující policista schopen úspěšně provést PIT manévr u ujíždějícího vozidla s hmotností dosahující až 3,5 t.

Je však potřeba mít v povědomí rozložení váhy ujíždějícího vozidla. Především je třeba brát ohled na umístění motoru ve vozidle, přičemž zatížení zadní částí vozidla může PIT manévr značně zkomplikovat, nebo dokonce zcela znemožnit. Problematické je také provádění PIT manévru na ujíždějícím vozidle typu pick-up a podobným, které mají zadní část vozidla výš, než je umístěn policejní rám na služebním vozidle, typicky tedy na služebním vozidle Škoda Octavia 2.0 TSI 4X4.

Povětrnostní podmínky – Neméně důležitým faktorem při provedení PIT manévru jsou povětrnostní podmínky, které mohou nežádoucím způsobem ovlivnit adhezi pneumatik, a tím pádem prodlužovat případnou brzdovou dráhu vozidel, nebo nežádoucím způsobem ovlivnit ovládání služebního vozidla po provedení manévru. Ovlivňujícími povětrnostními podmínkami rozumíme silný déšť, námrazu nebo sníh na vozovce a podobně.

1.2.2 Zastavení jednostopého vozidla

Provedení PIT manévru na jednostopém vozidle představuje hrozbu výrazně závažnějších následků než v případě takového zastavení dvoustopého ujíždějícího vozidla. Mezi jednostopá vozidla typicky řadíme motocykly. Ku příkladu, řidiči motocyklu hrozí užitím PIT manévru velké riziko zranění a z tohoto důvodu se užití PIT manévru nedoporučuje. Výjimku však tvoří případy, kdy je zastavení jednostopého vozidla zcela nezbytné. Mohou to být situace, kdy je zakročováno proti nebezpečnému pachateli, kde zákrok nesnese odkladu a řidič jednostopého vozidla ohrožuje podstatným způsobem životy a zdraví osob. V takovýchto momentech je riziko zranění řidiče ujíždějícího jednostopého vozidla přípustným rizikem, avšak zasahující policista musí znovu předem zvážit následek, který může provedeným zákrokem způsobit a vyhodnotit, zda je užití

tohoto donucovacího prostředku v konkrétní situaci stále opatřením přiměřeným a nezbytným.

Obrázek č.4 – provádění PIT manévru za pomoci výcvikových vozidel Policie ČR.



Zdroj: <https://www.garaz.cz/clanek/pit-manevr-21006391>

2 Uzpůsobení policejního rámu vozidel PČR a USA

Přelomovým rokem pro uzpůsobení policejních vozidel za účelem účinnějšího zastavování vozidel byl rok 2020, kdy došlo k vybavování služebních vozidel PČR, konkrétně vozidel typu Škoda Octavia 3. generace s karosérií kombi, pohonem 4X4 a objemem motoru 2.0 TSI o výkonu 140 kW a automatickou převodovkou, tzv. „policejním rámem“. Policejní rám je na služebních vozidlech PČR umístěn před předním nárazníkem a chrání, jak přední část vozidla, tak i boční části předního nárazníku. V případě použití služebního vozidla jako donucovacího prostředku, v souladu s § 52 písm. f) ZOP, slouží policejní rám k ochraně služebního vozidla před jeho poškozením. Policejní rám byl vyvíjen ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky. S ohledem na fakt, že Česká republika je první zemí v Evropě, která tímto prostředkem vybavila služební vozidla PČR, je jasné, že jedním z primárních kroků z hlediska zajištění bezpečného užívání policejních rámu musel být proces odborného vyškolení policistů užívajících služební vozidla s policejním rámem. Vybraní policisté z Pražské pohotovostní motorizované jednotky proto absolvovali stáž v USA v Michiganu.

Vozidla vybavená policejním rámem jsou homologována jako vozidla bezpečnostních složek dle vyhlášky č. 314/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a splňují rovněž požadavky dle evropské rámcové směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

2.1 Umístění policejního rámu u vozidel PČR

Jak jsem již uvedl výše, policejní rám je umístěn před předním nárazníkem služebního vozidla, avšak jeho uchycení sahá až na nosné části vozidla. Policejní rám se tedy skládá ze tří částí: vnější části, výztuhy a deformačního prvku.

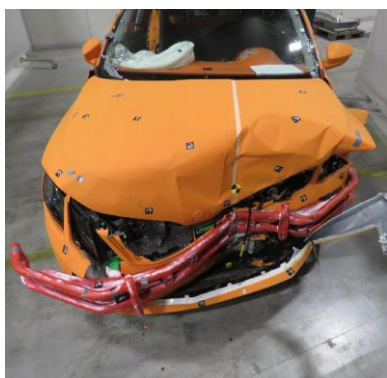
Vnější část je rám, který chrání přední část vozidla před poškozením služebního vozidla, je-li užito jako donucovací prostředek. Kromě tohoto hlavního účelu chrání mimo jiné služební vozidlo před drobnými poškozeními, která mohou vzniknout při jejich běžném užívání. Při kontaktu s překážkou v rychlosti do 15 km/h může rám vozidlo ochránit tak, že na něm nevznikne žádné poškození a je tak možné, po proběhlé povinné prohlídce vozidla, vrátit služební vozidlo zpět do výkonu, aniž by jevílo známky poškození. Při vyšších rychlostech jsou díky výztuze a deformačnímu prvku zachovány deformační zóny vozidla. V případě nárazu je poškození u vozidla menší nebo srovnatelné s vozidlem, které tímto rámem vybaveno není. Váha celého policejního rámu je 36 kg. Dle přílohy č. 7 rámcové dohody MV-31559-50/OSM-2019 jsou dále z důvodu minimalizace škod na druhém vozidle přední části rámu pogumované. Dále policejní rám umožňuje odtažení nebo odtlačení překážky.

Služební vozidla vybavená policejním rámem musela být z důvodu splnění požadavků daných předpisem Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů č. 94 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska ochrany cestujících při čelním nárazu (2018/178) také podrobena značnému množství tzv. „*crash testů*“.

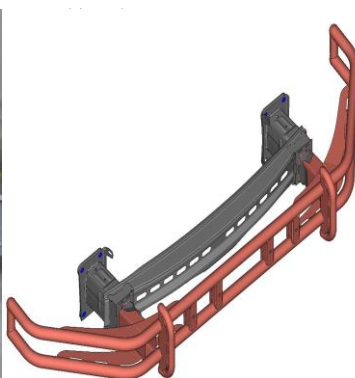
Obrázek č. 5 - vozidlo vybavené policejním rámem po provedení crash testu v rychlosti 56 km/h a s 40 % překrytím bariéry

Obrázek č. 6 - policejní rám

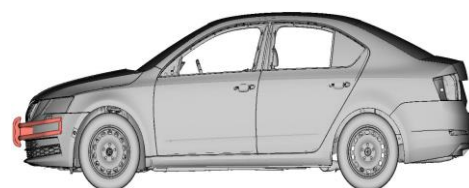
Obrázek č. 7 – umístění policejního rámu



obrázek č. 5



obrázek č. 6



obrázek č.7

zdroj: prezentace – Seznámení s koncepcí policejního rámu Mjr. Mgr. Josef Jeřábek

2.2 Umístění policejních ráků u služebních vozidel užívaných v USA

První zmínky o využití policejních ráků (v USA označován jako push bar) na hlídkových vozech bezpečnostních sborů v USA se objevují již ve 40. letech 20. století. Zprvu se policejní ráky připevňovaly pevně k rámu vozidla, což značně ovlivňovalo deformaci vozidla při nárazu.

V současné době dodává policejní ráky na území USA primárně společnost SETINA. V České republice jsou ráky dodávány jako součást vozidla. Oproti tomu v USA jsou policejní ráky na služební vozidla montovány až při přestavbě sériového vozidla na vozidlo uzpůsobené k výkonu služby. Při přestavbě se policejní ráky k výztuhám připevňují pouhou montáží. Výztuhy vozidla však nejsou na požadované zásahy stavěny, proto v případě kolize hrozí nadměrné poškození služebního vozidla a rovněž může dojít ke kolapsu rámu. Na rozdíl od policejních ráků na služebních vozidlech PČR, neumožňují policejní ráky užívané v USA tažení vozidel, jelikož by mohlo dojít k vytržení připevněných výztuh. Policejní ráky vyráběné společností SETINA jsou tvořeny kombinací ocelových a hliníkových částí. Jejich celková váha je sice o něco nižší, než je to v případě rámu na vozidlech PČR, avšak z důvodu využití hliníku nemají takovou pevnost. Hmotnost policejních ráků od této společnosti se pohybuje okolo 22 kg. Tato váha se může nepatrně lišit v závislosti na modelu vozidla, na který se rám montuje. Policejní ráky od společnosti SETINA chrání pouze přední část

služebního vozidla, a proto se doplňkově přidělávají boční pogumované části rámu, které jsou přimontovány i k boční části výztuhy předního nárazníku vozidla.

Policejní rámy používané na služebních vozidlech nejsou vyvíjeny pouze pro jeden model vozidla, ale montují se takřka na všechny typy vozidel používaných policií v USA. Především se jedná o typy vozidel SUV nebo sedan. Služební vozidla typu SUV jsou nejvíce zastoupena vozidlem Ford Explorer (v policejní úpravě označován jako – Ford Police Interceptor Utility) a dále například Chevrolet Tahoe a další. Služební vozidla s karosérií sedan nejpočetněji zastupují vozidla Ford Taurus (V policejní úpravě označován jako – Ford Police Interceptor Sedan). Dále to jsou vozidla Dodge Charger a také dnes již nevyráběný Ford Crown Victoria apod. Lze také narazit na služební vozidla typu kupé, jež zastupují vozidla například Chevrolet Camaro, Ford Mustang nebo Dodge Challenger, ty jsou také výjimečně vybaveny policejním rámem.

Obrázek č. 8 – policejní rám SETINA

Obrázek č. 9 – policejní rám SETINA rozšířený o boční pogumovanou část

Obrázek č. 10 – uchycení policejního rámu SETINA na nosník

Obrázek č. 11 – hlídkové vozidlo v USA s policejním rámem SETINA po nehodě



Obrázek č. 8

Zdroj:<https://www.fleetsafety.com/go-rhino-ford-police-interceptor-sedan-taurus-push-bumper-2013-2019/>



obrázek č. 9

Zdroj:<https://www.facebook.com/crownrickauto/photos/crownrickauto-i-really-like-this-push-bumper-anybody-know-the-name-of-it-spotted/716491535575416/>



obrázek č. 10



obrázek č. 11

zdroj: prezentace – Seznámení s koncepcí policejního rámu Mjr. Mgr. Josef Jeřábek

3 Školení policistů k násilnému zastavování vozidel

Osobně jsem se, jakožto policista sloužící na místním oddělení Letná zařazeném pod Krajské ředitelství Police hl. m. Prahy, zúčastnil dvou školení sloužících k osvojení si problematiky násilného zastavování vozidel. První školení probíhalo v rámci výcviku, na které jsem jakožto policista zařazený ve 2. výcvikové skupině vyslán z pravidla 1x za měsíc. V rámci tohoto teoretického školení jsem byl spolu s ostatními kolegy instruován a seznámen s podstatou a fungováním násilného zastavování vozidel, jakož i s právní úpravou, která se této problematiky dotýká. Správné užívání násilného zastavování vozidel bylo školiteli znázorněno pomocí případových videozáznamů, na nichž byly zachyceny situace správného provedení násilného zastavování vozidel a rovněž i videozáznamy zachycující nesprávné provedení těchto úkonů a jejich následky.

Druhého školení jsem se zúčastnil po předchozí domluvě s instruktorem pohotovostní motorizované jednotky, jelikož policistům zařazeným na místních odděleních PČR není praktické školení umožněno. Toto praktické celodenní školení probíhalo na letišti. První cvičení praktického školení představovala jízda cvičným vozidlem mezi kužely, díky čemuž se policisté seznámili s vlastnostmi cvičných vozidel. Jako cvičná vozidla byla pro účely školení užitá především vyřazená služební vozidla Škoda Octavia 2. generace vybavená předním nebo zadním ochranným rámem. Po tomto prvotním cvičení instruktoři opět seznámili zúčastněné policisty s právním rámcem úpravy násilného zastavování vozidlem a pomocí tabule s magnetickými modely policejních vozidel znázorňovali situace k zahrazení cesty vozidlem, které si policisté následně ve cvičných vozidlech vyzkoušeli. Cílem tohoto cvičení bylo zastavit přední částí rámu služebního vozidla, co nejbližší k druhému vozidlu, kdy však nemělo dojít ke střetu. Navazující cvičení bylo založeno na podobném principu, avšak s tím rozdílem, že první hlídka spolupracovala s další hlídkou a společně ujíždějící vozidlo policejními rámy zablokovali. V tomto případě již došlo k lehkému doteku mezi policejním a ujíždějícím vozidlem. Tímto se zamezilo případnému pokusu o uniknutí vozidla a díky tomuto mohli policisté bezpečně provést další zákrok, který v tomto případě

směřoval k zajištění řidiče vozidla. Následující cvičení bylo rozděleno na 2 části, které byly zaměřeny na správné provedení PIT manévru. V první části se jednalo o tzv. „touch and go“ cvičení. V tomto případě se k vozidlu jedoucí rychlostí 30 km/h přiblížilo policejní vozidlo. Řidič policejního vozidla si přední částí svého vozidla najel k levé části zadního nárazníku ujíždějícího vozidla. Poté musel srovnat rychlost s ujíždějícím vozidlem a následně se pomalu a plynule policejním rámem této zadní části ujíždějícího vozidla dotkl. Následně řidič policejního vozidla mírně zatočil volantem směrem k ujíždějícímu vozidlu, což zapříčinilo vychýlení zadní části ujíždějícího vozidla z původního směru, čímž se značně ztížila ovladatelnost tohoto vozidla. Poté řidič policejního vozidla přestal na ujíždějící vozidlo „tlačit“ a opět se od něj vzdálil. Tento nácvik sloužil k natrénování plynulosti dotyku a srovnáním rychlostí mezi policejním a ujíždějícím vozidlem, jelikož se jedná o důležité prvky správného provedení PIT manévru. Ve druhé části již docházelo k celkovému dokončenému PIT manévru, kdy policisté využili zkušeností z předešlé části cvičení a po plynulém srovnání rychlostí s ujíždějícím vozidlem a dotykem s tímto vozidlem, řidič policejního vozidla prudce zatočil směrem proti ujíždějícímu vozidlu, čímž řidič ujíždějícího vozidla ztratil kontrolu nad svým vozidlem a otočil se o 180°. Tento manévr se nejprve nacvičoval v rychlosti 40 km/h a poté v 50 km/h. V návaznosti na předešlá cvičení dále policisté zkoušeli provádění PIT manévru v momentě, kdy ujíždějící vozidlo vjíždělo do zatáčky a snižovalo rychlost. V tomto případě řidič opět využil zkušenosti získané z přechozích cvičení a ujíždějící vozidlo otočil ideálně o 180° a otočené ujíždějící vozidlo zablokoval. Posledním cvičením bylo shrnutí všech předchozích cvičení, kdy se prověřila řidičova dovednost řízení, po které následovalo provedení PIT manévru, kdy ve spolupráci s druhou hlídkou bylo ujíždějící vozidlo zablokováno z obou směrů. Během tohoto opět došlo lehkému kontaktu mezi vozidly a hlídky tak společně provedly zákrok směřující k zajištění řidiče ujíždějícího vozidla.

Během celého cvičení byla povinnost pro posádku ve vozidle využívat ochranné prostředky: helma, krční límec a bezpečnostní pásy.

Obrázek č. 12 – služební vozidla PČR určená pro výcvik násilného zastavování vozidel opatřená policejním rámem a zadním ochranným rámem.



zdroj: <https://www.garaz.cz/clanek/pit-manevr-21006391>

Druhy cvičení využívané pro výcvik k násilnému zastavování vozidel a PIT manévru jsou převážně převzaty z výcvikových metod, které se využívají v USA. Rozdíl je v četnosti těchto výcviků. V USA se školící kurzy provádí jednou za dva roky, kdy po úspěšném absolvování kurzu policista obdrží certifikát, který ho opravňuje k používání PIT manévru. Tento kurz probíhá jeden až dva dny, a pro jeho úspěšné ukončení je potřeba provést 6 až 10 precizně provedených PIT manévru. Stejně jako v ČR, tak i v USA využívají k výcviku vyřazená vozidla, která jsou dále speciálně upravená pomocí zadních ochranných rámu.

4 Násilné zastavení vozidla v praxi

4.1 Využití policejního rámu na Domažlicku

Dne 13. července 2020 policejní hlídka PČR vykonávala dohled nad bezpečností silničního provozu, tzv. BeSIP, když si u obce Havlovice povšimla rychle jedoucího osobního vozidla tovární značky Citroen C3, které řídil 25letý řidič. Tohoto řidiče hlídka již z minulosti znala, a to v souvislosti se zadržením řidičského průkazu řidiče z důvodu řízení pod vlivem návykových látek. Z tohoto důvodu se hlídka rozhodla za využití rozsvíceného nápisu „STOP“ a za současného použití výstražného zvukového a rozhlasového zařízení vozidlo zastavit a provést silniční kontrolu. Řidič vozidla však zákonné výzvy k zastavení vozidla ignoroval a za několik okamžiků začal hlídce ujíždět. Nebezpečně předjížděl v protisměru, a to ve zcela nepřehledných úsecích a svým jednáním tak značně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu na životě či zdraví. Hrozícím kolizím tohoto vozidla s protijedoucími vozidly zabraňovaly pouze pohotovité reakce ostatních řidičů, kdy řada z nich musela vjet na krajnici. Jelikož hlídka o celé události za využití radiostanice informovala operační středisko, připojily se k pronásledujícím policistům i další hlídky. Řidič vozidla ani přes veškerou snahu hlídek vozidlo nezastavil, a když se blížil k obci Folmava, kde byla známa velká koncentrace nezúčastněných osob, policisté vyhodnotili, že řidič může svou bezohlednou jízdou způsobit újmu na životě nebo zdraví. Proto se hlídka, která byla nejbližší ujíždějícímu vozidlu, rozhodla v souladu s ustanovením § 52 písm. f) ZOP, využít jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla. Řidič služebního vozidla se k vozidlu ujíždějícímu rychlostí asi 130 km/h, co nejvíce přiblížil, a když byl s policejním rámem v úrovni levého zadního kola ujíždějícího vozidla, prudce zatočil proti ujíždějícímu vozidlu. Poté se obě vozidla střetla a řidič ujíždějícího vozidla ztratil kontrolu nad vozidlem, otočil se o 180° a poté jel několik desítek metrů zadní částí vozidla ve směru jízdy. Po zastavení ujíždějícího vozidla zasahují policisté provedli služební zákrok směřující k omezení osobní svody

řidiče, u kterého byl následně pomocí sady Drugwipe 5SP proveden orientační test na drogy, který byl po vyhotovení pozitivní.

Provedením PIT manévru bylo způsobeno drobné poškození na služebním vozidle. Střet mezi vozidly způsobil pouze odření policejního rámu, pravé části nárazníku a přední části pravého blatníku. U policejního rámu a jeho částí nedošlo k žádné nežádoucí deformaci. Tudíž mohlo být vozidlo po přelakování poškozených částí zařazeno opět do služby. Škoda na služebním vozidle nevznikla vyšší než 10.000 Kč. Je zcela zřejmé, že škoda způsobená na vozidle by v případě využití služebního vozidla bez policejního rámu byla mnohonásobně vyšší.

Obrázek č. 13 – poškození policejního rámu po provedení PIT manévru



Zdroj: prezentace – Seznámení s koncepcí policejního rámu Mjr. Mgr. Josef Jeřábek

4.1.1 Porušení povinností dle Silničního zákona

V souvislosti s ujížděním služebním hlídkám PČR se řidič vozidla dopouští porušení celé řady povinností stanovených Silničním zákonem. V případě, kdy řidič svým neoprávněným ujížděním naplní rovněž některou ze skutkových podstat trestného činu dle zákona č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších

předpisů (dále jako „TZ“), stane se zároveň podezřelým ze spáchání trestného činu.

V případě výše uvedeného ujíždějícího řidiče na Domažlicku, se řidič dopustil porušení hned několika povinností uložených mu Silničním zákonem. V případě předjíždění dle zjištěných informací porušil ustanovení §17 odst. 5 písm. a) až c) Silničního zákona¹⁵. Tímto jednáním se řidič vozidla stal rovněž podezřelým ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 Silničního zákona, za což mu lze ve správním řízení uložit zákaz řízení od 6 měsíců do jednoho roku a pokutu ve výši do 10 000 Kč a udělením 7 trestných bodů¹⁶

Tím, že řidič během jízdy nedal žádných znamení ke změně směru jízdy, porušil povinnost uloženou na základě ustanovení

§17 odst. 2. Silničního zákona. Tímto jednáním se stal podezřelým ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) Silničního zákona, a za tento přestupek mu lze příkazem na místě udělit pokutu do 2000 Kč nebo v případě správního řízení pokuta do 2500 Kč.¹⁷

Ignorováním znamení k zastavení vozidla, které dávala hlídka Policie ČR za pomoci rozsvíceného nápisu „STOP“ dávaného ve směru jízdy, řidič ujíždějícího vozidla porušil ustanovení § 4 písm. b) Silničního zákona, čímž se stal podezřelým ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 Silničního zákona. Příkazem na místě lze za toto protiprávní jednání uložit pokuty ve výši do 2500 Kč a ve správním řízení řidiči hrozí pokuta do 5 000 Kč a dále je přiděleno 5 trestných bodů¹⁸.

Dále bylo zjištěno, že pachatel řídil vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil užitím návykové látky. V tomto případě porušil povinnost vyplývající z ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) Silničního zákona, čímž se stal podezřelým ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst.1 písm. b) Silničního zákona. V případě, že se nebude jednat o trestný čin dle § 274 TZ (ohrožení pod vlivem návykové látky), tak lze pachateli ve správním řízení zákaz

¹⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

činnosti do jednoho roku do dvou let, pokutu od 25 000 Kč do 50 000 Kč a bude mu připočteno 7 trestných bodů.¹⁹

4.1.2 Naplnění skutkové podstaty dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

V případě, že lékařským vyšetřením byla v krvi zjištěna hodnota návykové látky, která dosahuje potřebné hranice pro spáchání trestného činu, se pachatel stává podezřelým ze spáchání přečinu dle § 274 TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky. Přičemž skutková podstata tohoto trestného činu zní:

„(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“²⁰

¹⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²⁰ Zákon č. 40/2009 Sb. – Trestní zákoník

4.2 Použití zastavovacího pásu a zbraně v Praze

Dne 19. 11. 2020 okolo 13. hodin přijal operační důstojník oznámení od oznamovatelky, která uvedla, že po ulici Evropská, směrem do centra města Prahy, se pohybuje stříbrné vozidlo, které projíždí na křižovatkách na červený světelný signál. K relaci vedené přes radiostanici k pátrání po vozidle se přihlásilo větší množství hlídek. První hlídka na vozidlo narazila v okolí ulice Milady Horákové na Praze 6. Tam se policejní hlídka rozhodla vozidlo zastavit za využití rozsvíceného nápisu „STOP“ za současného použití výstražného zvukového i rozhlasového zařízení a provést silniční kontrolu. Řidič vozidla ihned sešlápl plynový pedál a začal hlídkám ujíždět. Řidič stříbrného vozidla opakovaně projížděl křižovatky na červený světelný signál, ohrožoval řidiče, několikrát ohrozil chodce na přechodech a rovněž opakovaně přejížděl přes tramvajový pás. Na křižovatce mezi ulicemi Milady Horákové a Korunovačnickou na Praze 7, policisté ze služby kriminální policie a vyšetřování neboli SKPV zablokovali silniční provoz vedoucí směrem újezdu vozidla. Řidič vozidla najel na vyvýšený tramvajový pás a poté prokličkoval mezi ostatními vozidly. Když bylo vozidlo v úrovni vozidla SKPV blokující dopravu, tak policista z SKPV využil svého oprávnění ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 písm. f) ZOP použil vůči vozidlu služební zbraň a prostřelil obě levé pneumatiky ujíždějícího vozidla. Stříbrné vozidlo dále směřovalo přes Letenský tunel ve směru na nábřeží Kapitána Jaroše. Na konci tohoto tunelu policisté zastavili dopravu ve směru do centra města Prahy a do druhého pruhu umístili v souladu s ustanovením § 52 písm. f) ZOP zastavovací pás. Zastavovací pás ujíždějící vozidlo přešlo všemi koly a pokračovalo po nábřeží Kapitána Jaroše směrem do městské části Praha Holešovice. Před nejbližší tramvajovou zastávkou pronásledující policisté ujíždějící vozidlo předjeli a na nejbližší křižovatce s řízeným provozem zastavili vedle dalšího vozidla. Řidič stříbrného vozidla narazil do služebního vozidla, čímž lehce zranil jednoho z policistů. Dalšími služebními vozidly bylo stříbrné vozidlo zablockováno a policisté následně provedli zákrok. U řidiče byl dále pomocí sady Drugwipe 5SP proveden orientační test na drogy, který byl po vyhotovení pozitivní na látky amfetamin a metamfetamin a dále

byla provedena dechová zkouška na alkohol v dechu za pomoci přístroje Dräger 7510, která byla také pozitivní.

4.2.1 Porušení povinností dle Silničního zákona

Vyjma povinností uvedených a porušených v předešlém případě ujíždějícího řidiče na Domažlicku, řidič stříbrného vozidla tovární značky Volkswagen jízdou po tramvajovém pásu porušil povinnost dle ustanovení § 13 odst. 2 Silničního zákona. Tímto se stal řidič podezřelým ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) Silničního zákona. Ten lze vyřešit příkazem na místě do 2000 Kč a v případě správního řízení pachateli lze uložit pokutu do 2500 Kč.²¹

Nerespektováním červeného světelného znamení na křižovatkách s řízeným provozem příkazující zastavit vozidlo pachatel porušil povinnost vyplývající z ustanovení § 70 odst. 2 písm. a) Silničního zákona a stal se tak podezřelým ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 Silničního zákona. Příkazem na místě lze uložit pokuty ve výši do 2500 Kč a ve správním řízení řidiči hrozí pokuta do 5 000 Kč a dále je přiděleno 5 trestných bodů²².

Ohrožením chodců na přechodu pro chodce porušil povinnost vyplývající z ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) Silničního zákona, čímž se stal podezřelým ze spáchání přestupku dle ustanovení §125c odst. 1 písm.) f bod 6 Silničního zákona. Ve správním řízení lze uložit pokutu do 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho do šesti měsíců a zároveň jsou pachateli připočteny 4 trestné body.²³

4.2.2 Naplnění skutkové podstaty dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Stejně jak bylo uvedeno v případě ujíždějícího řidiče na Domažlicku, tak i v tomto případě byl řidič vozidla pod vlivem návykové látky, jejíž hodnota v krvi splňovala hodnotu potřebnou pro kvalifikování činu jako trestný čin. Z tohoto

²¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

²³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

důvodu se stal pachatel podezřelým z přečinu dle § 274 TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky.

V průběhu pronásledování také pachatel najížděl na zasahujícího policistu, čímž se dále stal podezřelým trestného činu dle ust. § 325 TZ, násilí proti úřední osobě, jehož skutková podstata zní následovně:

„(1) Kdo užije násilí

a) v úmyslu působit na výkon pravomoci úřední osoby, nebo

b) pro výkon pravomoci úřední osoby, bude potrestán odnětím svobody až na čtyři léta.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až šest let bude pachatel potrestán,

a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 se zbraní,

b) ublíží-li takovým činem jinému na zdraví, nebo

c) způsobí-li takovým činem větší škodu.

(3) Odnětím svobody na tři léta až dvanáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1

a) těžkou újmu na zdraví, nebo

b) škodu velkého rozsahu.

(4) Odnětím svobody na osm až šestnáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.

(5) Příprava je trestná.“

24

4.3 Šimon Vaice – zatarasení cesty služebním vozidlem

Dne 16. 7. 2017 okolo 14. hodiny prováděla hlídka pohotovostní motorizované jednotky hlídkovou činnost. Řidičem služebního vozidla této hlídky byl pprap. Šimon Vaice. V tomto čase si hlídka v oblasti Holešovic na Praze 7 povšimla motocyklisty, o kterém z místní znalosti věděli, že má uložený zákaz řízení. Dále bylo hlídce známo, že již v minulosti několika hlídkám policie ujížděl a opakovaně jezdil pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. Z tohoto důvodu se

²⁴ Zákon č. 40/2009 Sb. – Trestní zákoník

policejní hlídka rozhodla vozidlo zastavit za pomoci využití rozsvíceného nápisu „STOP“ za současného použití výstražného zvukového i rozhlasového zařízení a provést silniční kontrolu. Řidič motocyklu příkaz k zastavení zcela ignoroval a začal policejní hlídce ujíždět. Řidič motocyklu, stejně jako v předchozích uvedených případech, nebezpečně předjížděl, ohrožoval řidiče silničního provozu, nerespektoval červené světelné signály a dle pronásledujících policistů řidič ujížděl přes 200 km/h. Zasahující policisté se tedy na základě zjištěných informací rozhodli, že v souladu s ustanovením § 52 písm. f) ZOP zahradí cestu vozidlem, jelikož řidič může svou bezohlednou jízdou způsobit závažnou újmu na životě nebo zdraví nezúčastněných osob. Řidič služebního vozidla, pprap. Šimon Vaice vjel do Těšnovského tunelu v opačném směru jízdy než ujíždějící řidič. Do tohoto tunelu, podle později zjištěných informací, řidič motocyklu vjížděl rychlostí 150 km/h. Policista pprap. Šimon Vaice využil mezery v rozdělení mezi jízdami pruhu v tunelu a vjel do jízdního pruhu, ve kterém jel ujíždějící motocyklista. Pprap. Šimon Vaice služebním vozidlem jízdni pruh zatarasil. Do tohoto služebního vozidla ujíždějící motocyklista v rychlosti asi 130 km/h narazil a následně přeletěl přes kapotu služebního vozu. Při střetu se služebním vozem vznikly motocyklistovi vážná zranění, pro která byl následně převezen do nemocnice. Policistům, kteří se v době střetu nacházeli ve služebním vozidle vznikla lehká zranění, pro která byli také převezeni do nemocnice. Šetřením bylo zjištěno, že ujíždějící motocyklista má skutečně soudem uložený zákaz řízení.

4.3.1 Soudní spor

Po prošetření celé události ze strany GIBS Generální inspekce bezpečnostních sborů (dále jako „**GIBS**“) bylo z jejich strany shledáno, že řidič služebního vozidla pprap. Šimon Vaice svým jednáním pochybil a nepostupoval v souladu se ZOP. Podle uvážení pracovníků GIBS mohl pro zastavení motocyklu použít jiných prostředků. Dle GIBS pprap. Šimon Vaice pochybil v tom, že služebním vozidlem vytvořil zátaras tím, že se služebním vozidlem vjel do protisměru a zastavil služební vozidlo kolmo směrem jízdy přes oba jízdni pruhu. V momentě vytváření zátarasu však nemohl odhadnout rychlost

ujíždějíciho motocyklu a vzdálenost motocyklu od služebního vozidla. Z tohoto důvodu řidič ujíždějíciho motocyklu nemohl včas zareagovat a ani přes intenzivní brzdění se nemohl služebnímu vozidlu vyhnout. Státní zástupce v tomto případě uvedl, že se měl pprap. Šimon Vaice dopustil přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, za což mu hrozil trest odnětí svobody až na dva roky nebo zákaz činnosti.

Šetřením na místě ze strany PČR bylo dále zjištěno, že se na místě nenacházely žádné brzdové stopy, které by naznačovaly prudké brzdění ze strany řidiče motocyklu. Z tohoto zjištění vyplývalo, že ujíždějíci řidič chtěl ujet služebním vozidlům PČR za každou cenu.

Znaleckým posudkem bylo později za použití záznamů z kamerových systémů zjištěno, že motocyklista brzdil.

Před začátkem soudního líčení se za pprap. Šimona Vaice postavilo vedení pražské policie a také odborová organizace Unie bezpečnostních sborů.

Věc byla projednávána u obvodního soudu v Praze, kde byl policista pprap. Šimon Vaice předvolán na základě obvinění ze strany GIBS, která byla státním zástupcem zhodnocena, že policista pochybil a ohrozil řidiče motocyklu na zdraví. V soudním řízení byl však pprap. Šimon Vaice zproštěn obžaloby ze způsobení těžkého ublížení na zdraví dle ustanovení § 145 TZ. Státní zástupce po soudu požadoval podmíněný trest. Po rozhodnutí soudu si ponechal lhůtu pro odvolání. V průběhu líčení u soudu se zmocněnec ujíždějíciho řidiče vzdal možnosti finančního odškodnění a sám požádal soud o schovávavost vůči policistovi a dále žádal, aby policista nebyl odsouzen.

Dne 15.1.2019 proběhlo u Městského soudu v Praze odvolací líčení.

„Soudce Luboš Vlasák po seznámení přítomných s případem ZAMÍTL odvolání státního zástupce v tomto případě. Státnímu zástupci pak před zraky účastníků soudu řekl soudce svůj názor na celou věc. Policista Šimon Vaic by podle něj byl chudák, kdyby nezůstal stát v tunelu, ale již před ním. Pokud by dovolil motorkáři vjet do centra Prahy plného lidí. „Co ten policista měl jako dělat? Čekat, než se motorkář unaví? Nezlobte se pane státní zástupce, ale Vaše odvolání, že policista nebyl řádně proškolen? To, když v bance bude ozbrojený pachatel a také policista v civilu, který se nezúčastnil

posledních střelb, to je špatně? To je pane státní zástupce absolutní byrokracie, to odmítáme. Kdyby policista neudělal v tunelu zátaras, motorkář by pravděpodobně narazil do vozidel čekajících na červenou. Policie není mateřská školka, mají jasný úkol, chránit občany této země. My na rozdíl od GIBS řešíme i to, co by se mohlo stát po výjezdu motocyklisty z tunelu. Nikdo neřešil, kolik semaforů na červenou motorkář projel. Jaký byl provoz. Šlo vám jen o ten jeden paragraf na pana Vaice. Byl to legální, úspěšný a legitimní zákrok policie,“ uvedl soudce.“²⁵

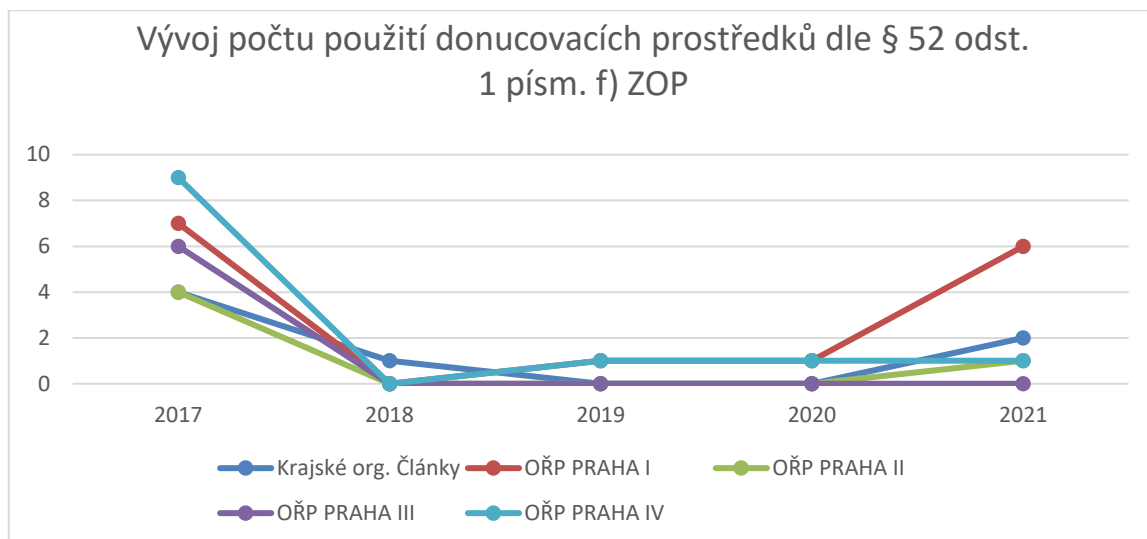
²⁵ <https://tydenikpolicie.cz/soudce-prazskeho-mestskeho-soudu-zamitl-odvolani-statniho-zastupce-v-pripadu-policisty-simona-vaice/>

4.4 Statistiky

Statistiky případů řízení motorového vozidla pod vlivem omamných a psychotropních látek, alkoholu a použití donucovacích prostředků prostředku podle 52 odst. 1 písm. f) ZOP jsou uváděny v období od 1.1.2017 do 31.12.2021 v rámci území Krajského ředitelství hl. města Prahy a jsou získány prostřednictvím intranetu. Toto území je z hlediska Policie ČR rozděleno na obvodní ředitelství policie (dále jen OŘP) s označením I – IV. Útvary zařazené na těchto obvodních ředitelstvích z pravidla vykonávají výkon služby na území jemu svěřeném. Dále jsou na území hl. města Prahy zařazené útvary, které vykonávají službu nezávisle na těchto čtyř ředitelstvích. Tím je například již zmíněná pohotovostní motorizovaná jednotka. Tyto útvary jsou zařazené pod krajské ředitelství. Statistiky proto budou rozděleny do pěti výše uvedených skupin.

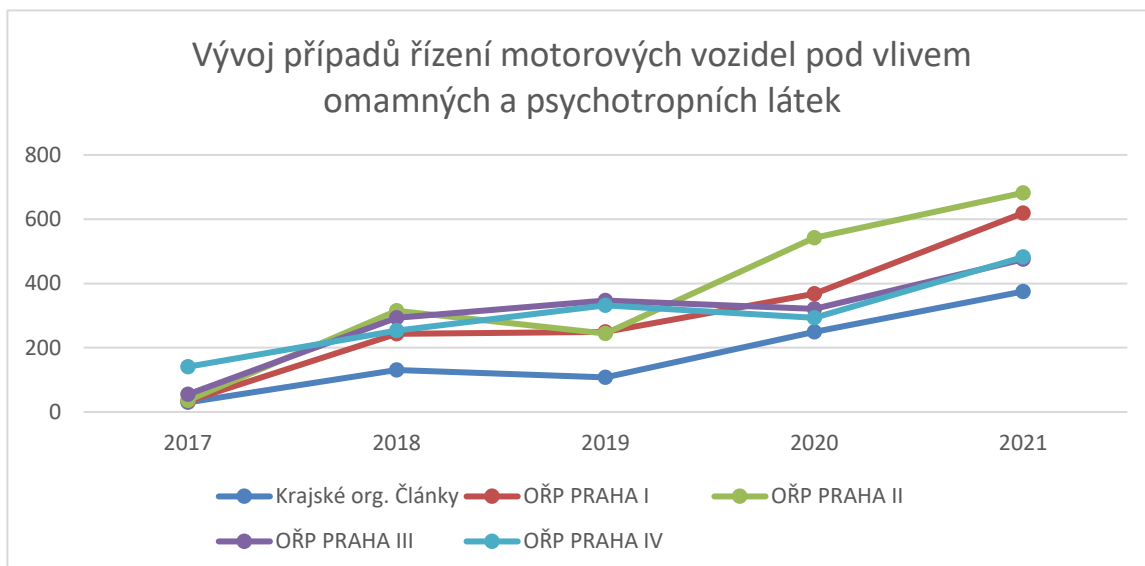
Počty použití donucovacích prostředků dle § 52 odst. 1 písm. f) ZOP

<i>oblast</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>
<i>Krajské organizační články</i>	4	7	4	6	9
<i>OŘP PRAHA I</i>	1	0	0	0	0
<i>OŘP PRAHA I</i>	0	1	0	0	1
<i>OŘP PRAHA I</i>	0	1	0	0	1
<i>OŘP PRAHA I</i>	2	6	1	0	1
<i>celkem</i>	7	15	5	6	12



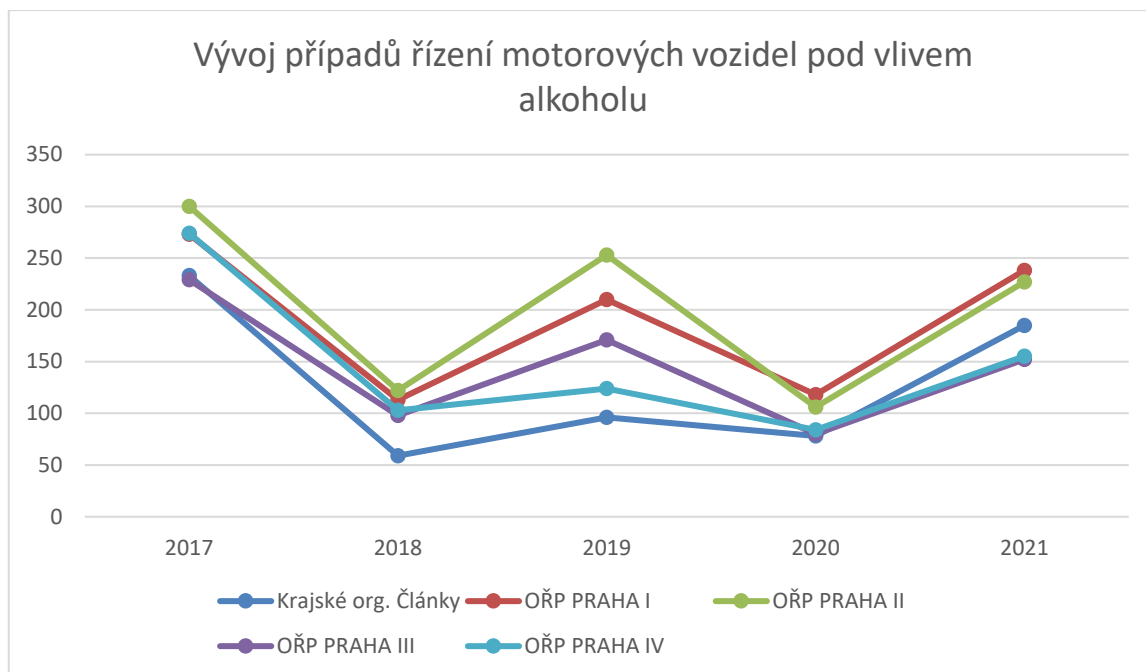
4.5 Případy řízení motorových vozidel pod vlivem omamných a psychotropních látek (přestupky)

Oblast	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Krajské organizační články</i>	30	34	36	55	141
<i>OŘP PRAHA I</i>	131	243	315	293	253
<i>OŘP PRAHA II</i>	108	249	244	347	332
<i>OŘP PRAHA III</i>	249	368	542	321	293
<i>OŘP PRAHA IV</i>	375	619	682	475	482
<i>celkem</i>	893	1513	1820	1491	1501



4.6 Případy řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu (přestupky)

oblast	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Krajské organizační články</i>	233	273	300	229	274
<i>OŘP PRAHA I</i>	59	113	122	98	103
<i>OŘP PRAHA II</i>	96	210	352	171	124
<i>OŘP PRAHA III</i>	78	118	106	80	84
<i>OŘP PRAHA IV</i>	185	238	227	152	155
<i>celkem</i>	651	952	1107	730	740



4.7 Ujetí od dopravní nehody na území ČR

Ujetím od dopravní nehody je myšleno jednání, kdy se řidič motorového vozidla podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) zákona č. 361/2000 Sb.²⁶ dopustí přestupku tím, že:

- dle § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
- dle § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
- dle § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- dle § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

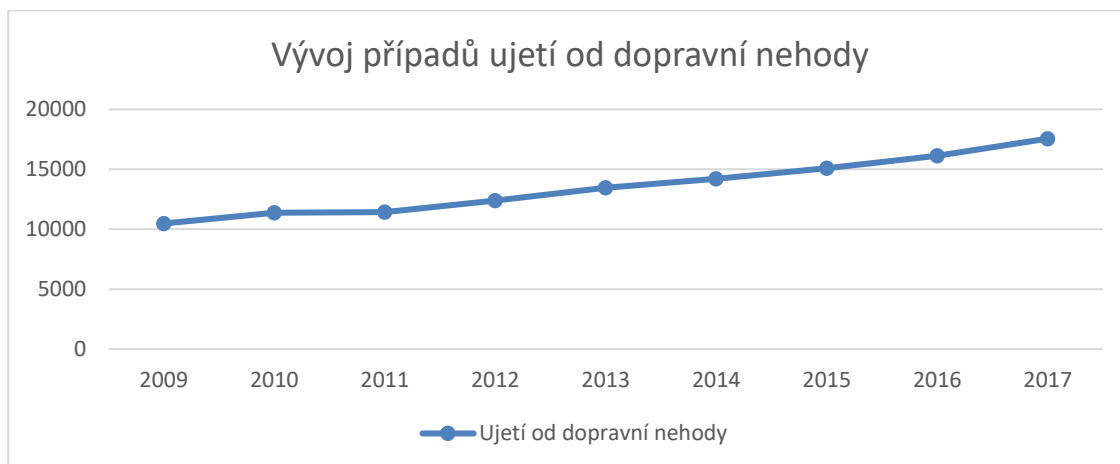
²⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Případy újezdů od dopravní nehody

2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

<i>Ujetí od dopravní nehody</i>	10478	11371	11416	12385	13454	14208	15101	16127	17556
<i>Podíl k nehodám</i>	14,0 %	15,1 %	15,2 %	15,2 %	15,9 %	16,5 %	16,2 %	16,3 %	16,9 %

Zdroj: „Ujetí viníka z místa nehody“²⁷



²⁷<https://www.ibesip.cz/getattachment/c4f69315-cc57-44d6-861a-2c8976d24957/dramaticky-narust-smrteľnych-nehod-od-kterych-vinici-ujeli-analyza.pdf> ze dne 17.8.2018

5 Rozhovory s policisty

Rozhovory byly uskutečněny v lednu roku 2022. Probíhaly s každým respondentem zvlášť a uskutečnily se prostřednictvím telefonické komunikace. V jednom případě byl rozhovor uskutečněn osobně.

Respondenty jsem vybíral z řad policistů sloužících na území Krajského ředitelství hlavního města Prahy. Přesněji, z těch řad policistů sloužících na oddělení hlídkové služby a v pohotovostní motorizované jednotce. V průběhu získávání kontaktů se mi podařilo získat skrze sociální síť kontakt na policistu, který slouží na úřadě šerifa ve státě Ohio v USA. Všechny respondenty jsem obeznámil s tím, pro jaké účely budou informace získané z našeho rozhovoru použity. Ubezpečil jsem je, že pro zachování anonymity nebudu uvádět jejich příjmení a dodržím tak zásady ochrany osobních údajů.

Policistou č. 1 je policista Pavel sloužící na oddělení hlídkové služby.

Policistou č. 2 je policista Jakub sloužící v pohotovostní motorizované jednotce.

Policistou č. 3 je policista Jakub sloužící na úřadě šerifa ve státě Ohio v USA.

Jak dlouho sloužíte u policie?

Policista č.1:

U Policie ČR sloužím již 4 roky, a po celou dobu jsem služebně zařazen na oddělení hlídkové služby.

Policista č. 2:

U Policie ČR sloužím již 4 roky, a po celou dobu jsem služebně zařazen u pohotovostní motorizované jednotky.

Policista č. 3:

Na úradě šerifa ve státě Ohio sloužím šestým rokem. Z toho jsem byl čtyři roky zařazen na jiném úřadu šerifa ve stejném státě.

Co si myslíte o vybavení policie z hlediska násilného zastavování vozidel?

Policista č. 1:

Myslím si, že vybavení Policie ČR sloužící k násilnému zastavování vozidel je na dobré úrovni. Největší přínos vnímám ve vybavení služebních vozidel policejními rámy. Ty jsou však dle mého názoru malé a měly by sahat výše, a tím více chránit přední část vozidla. Pásky využívané Policií ČR jsou dobré a dobře se s nimi manipuluje. Vozíme je ve všech služebních vozidlech určených pro výkon služby na OHS.

Policista č. 2:

Vybavení Policie ČR sloužící k násilnému zastavování vozidel vnímám jako dostatečné a kvalitní.

Policista č. 3:

Vybavení Úřadu šerifa pro tyto potřeby vnímám jako dostatečné. Ve všech vozidlech vozíme zastavovací pásky. Policejními rámy je vybaven pouze malý počet vozidel. Z tohoto důvodu je důležitá spolupráce s ostatními hlídky.

Využil jste někdy násilné zastavování vozidla?

Policista č. 1:

Násilné zastavení vozidla jsem doposud nevyužil.

Policista č. 2:

Ve službě jsem jednou využil zahrazení cesty vozidlem. Jednalo se o vozidlo, o kterém nás operační důstojník informoval, že je v pátrání. Jelikož řidič vozidla již v minulosti ujížděl policejní hlídce, tak jsem služebním vozidlem vozidlo v pátrání zablokoval a společně s ostatními policisty jsme provedli zákrok směřující k zajištění řidiče.

Policista č. 3:

Násilné zastavení vozidla jsem dosud nevyužil.

Kdybyste se dostal do situace, kdy by bylo potřeba násilně zastavit vozidlo, využil byste příslušného donucovacího prostředku?

Policista č. 1:

V případě, kdy by to situace vyžadovala a byly by splněny veškeré podmínky, tak bych se nebál využít jakýkoliv druh násilného zastavení vozidla.

Policista č. 2:

Kdyby to situace vyžadovala, tak bych rozhodně využil jakýkoliv druh násilného zastavení vozidla.

Policista č. 3:

Já osobně bych PIT manévr nepoužil, jelikož na něj nejsem vycvičen, a tudíž nesplňuji podmínky pro jeho použití. Zastavovací pás bych v případě potřeby použil.

Absolvoval jste školení na PIT manévr nebo zastavovací pás?

Policista č. 1:

Ano, absolvoval jsem školení na PIT manévr i zastavovací pás

Policista č. 2:

Ano, absolvoval jsem školení na PIT manévr i zastavovací pás

Policista č. 3:

Absolvoval jsem pouze školení na zastavovací pás.

Je podle vás výcvik týkající se této problematiky dostatečný?

Policista č. 1:

Výcviky, které jsem absolvoval, vnímám jako kvalitní a dostatečně obsáhlé. Problém však vnímám v jejich četnosti, jelikož každý z těchto výcviků se na našem útvary absolvuje pouze jednou.

Policista č. 2:

Výcviky vnímám jako dostatečné a kvalitní. Cvičení se zastavovacími pásy absolvujeme na pohotovostní motorizované jednotce dvakrát ročně. Po proškolení všech útvaru na PIT manévr budeme tento manévr cvičit opakovaně.

Policista č. 3:

Výcvik na zastavovací pás absolvoval pouze jednou a vnímám ho jako dostatečný. Výcvik na PIT manévr jsem neabsolvoval a nevlastním ani potřebný certifikát, tudíž nemohu říct.

Jak vnímáte agresivitu řidičů motorových vozidel na pozemních komunikacích?

Policista č. 1:

Agresivitu řidičů za volantem vnímám jako značný problém. Za poslední 4 roky dle názoru přibývá případů, kdy se řidiči vozidel snaží hlídce Policie ČR ujet.

Policista č. 2:

Situaci vnímám tak, že agresivita řidičů je po celou dobu, co sloužím u Policie ČR, stejná. Pouze se zvyšuje počet řidičů, kteří řídí motorové vozidlo pod vlivem návykových látek

Policista č. 3:

Agresivitu řidičů vnímám jako velký problém. Především vzhledem k tomu, že v případě ujždění hrozí značné nebezpečí na životech, zdraví a majetku.

Co by se podle vás mělo v dotčené oblasti vylepšit?

Policista č. 1:

Prostor pro zlepšení vidím v četnosti výcviků na násilné zastavování vozidel. To by dle mého názoru mělo být minimálně dvakrát ročně. Dále vidím problém v absenci policejních rámpů na ostatních služebních vozidlech, jako jsou například vozidla Škoda Kodiaq.

Policista č. 2:

Z mého pohledu by se měla pouze zlepšit technická vybavenost služebního vozidla Škody Kodiaq, který využívám k výkonu služby.

6 Právní úprava v USA

Oproti právnímu systému, který nalezneme na území České republiky a který je založen na právním systému kontinentálního evropského práva, jehož hlavním prvkem je zákon jako primární právní pramen, tak právní systém nacházející se v USA je založen na typu angloamerického práva nebo též anglosaského „common law“. V USA je právní úprava tvořena především soudními precedenty neboli soudními akty, které jsou závazné.²⁸ Rozdílu mezi právními systémy obou zemí si lze povšimnout ku příkladu v tom, že pravomoci PČR jsou především upraveny v jednotné zákonné úpravě, a to v ZOP. Oproti tomu v USA neexistuje jeden jediný zákon, který by takto dopodrobna upravoval veškeré či alespoň hlavní pravomoci policie. Další výrazné odlišení lze spatřit ve skutečnosti, že USA je tvořena 50 státy, ve kterých se může právní úprava upravující pravomoci policie lišit.

Pravomoci policistů působících v USA upravují zákony. Zásady jednotlivých oblastí vymáhání práva jsou upraveny na úrovni federální, státní a místní. Složky policie působící v USA jsou odlišné i co do struktury útvarů. Jsou zde policejní agentury, které tvoří oddělení městské policie, úřady okresu šerifů, státní policie, dálniční hlídky a federální orgány.

Jak už bylo uvedeno výše, jedním z hlavních pramenů právní úpravy USA jsou soudní precedenty, které na mnoha místech plnohodnotně zastupují a nahrazují zákonné předpisy. Posledním významným soudním sporem ve věci násilného zastavení vozidla formou PIT manévru, je spor mezi státním policistou Rodneyem Dunnem a ženou – Janice Nicole Harper, na které tento manévr provedl zmíněný policista v červenci roku 2020. Jednalo se o případ, kdy tento policista sloužící u státní policie ve státě Arkansas použil PIT manévr proti ženě, které dával ze služebního vozidla znamení k zastavení vozidla. Žena však vozidlo 2 minuty nezastavovala. Dle informací měla zpomalit a zapnout výstražná světla na svém vozidle, avšak ani poté nezastavila, jelikož se v její blízkosti nenacházel žádný

□ ²⁸ GERLOCH, Aleš. Teorie práva. 5. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 308 s. ISBN 978-80-7380-233-2.

bezpečný prostor pro zastavení a provedení silniční kontroly. Policista však nabyt podezření, že žena odmítá zastavit, a proto použil PIT manévr. Tím zapříčil ztrátu kontroly nad vozidlem ženy, která následně čelně narazila do betonových svodidel a převrátila se s vozidlem na střechn. Tímto řidičce vzniklo těžké zranění. Vedení policie k případu uvedlo, že v posledních pěti letech policisté zaznamenali 52% nárůst počtu řidičů, kteří nerespektují příkaz k zastavení ze strany policie.

Součástí soudního vyrovnání bylo odsouhlasení státní policie se změnou politiky v používání PIT manévru. Policista byl následně disciplinárně potrestán, a to poté, co bylo interní kontrolou zjištěno, že při provádění PIT manévru nedodržel zásady, které mu nařizuje příslušná policejní agentura.

Nová změna v politice používání PIT manévru tkví v tom, že policisté by PIT manévr měli používat pouze v případech, kdy se policista domnívá, že je jeho využití nutné k ochraně třetí osoby nebo policejního důstojníka před hroící újmou na zdraví nebo životě, nebo při domněnce jiné naléhavé okolnosti.

6.1 Rozkaz policejního oddělení Columbus ve státě Ohio

Policisté sloužící na oddělení státní policie Columbus ve státě Ohio jsou vázáni rozkazem, který upravuje použití donucovacích prostředků, což je v USA nazýváno jako „use of force continuum“. Právě o tomto pojednává rozkaz Columbus Police Division Directive účinný od dne 1. srpna 1987 a který byl následně aktualizován dne 30. prosince 2017. Najdeme zde podobná ustanovení, která nalezneme i v ZOP, jako například důraz na zásadu přiměřenosti, která pojednává o tom, že by zákrokem neměla vzniknout dotčené osobě bezdůvodná újma. Dále pro použití donucovacích prostředků musí být policisté řádně vyškoleni. Donucovací prostředky jsou v tomto rozkaze rozděleny do osmi úrovní. Za úroveň 0 je považována pouhá přítomnost policisty a jeho verbální komunikace s osobou. Dalšími úrovní se popisuje intenzita a způsob provedení donucovacích prostředků, kdy úroveň 8 je konečnou úrovní použití smrtící síly. Dále z uvedeného rozkazu vyplývá povinnost, že po každém použití donucovacích prostředků úrovně 2 až 8, je policista povinen vyrozumět svého nadřízeného. Násilné zastavování

vozidel formou PIT manévru je považováno za donucovací prostředek úrovně 8, tedy smrtící síly. Dále tento rozkaz více násilné zastavování vozidel nespécifikuje.

V návaznosti na výše uvedené, jsou proto policisté vázáni směrnicemi, které upravují používání PIT manévru, kterou vydávají policejní agentury, pod které dané policejní útvary spadají. Dále PIT manévr, policejní pronásledování a použití síly upravuje Závěrečná zpráva národnímu institutu spravedlnosti – Police Pursuit and the Use of Force – č. 164833.

6.2 Směrnice úřadu šerifa v Los Angeles

Směrnice úřadu šerifa v Los Angeles, nazvaná jako 20-001 Pursuit Intervention Technique (PIT) je určena pouze pro policisty, kteří slouží na tomto úřadě šerifa. Ti se také nazývají jako zástupci šerifa. Účelem této směrnice je definice a vymezení podmínek pro použití PIT manévru pro zástupce šerifa.

Obecné podmínky pro použití PIT manévru v tomto případě jsou ty, že využít PIT manévr lze pouze v případě hrozícího bezprostředního nebezpečí způsobené jednáním podezřelého řidiče. A to tehdy, pokud řidič závažným způsobem ohrožuje bezpečnost chodců a ostatních účastníků silničního provozu. PIT manévr je považován jako právní zásah a je definován v příručce pro dálniční hlídky, oddíl 110.5, kapitola 2-15²⁹. Další podmínkou pro použití PIT manévru je maximální rychlost vozidel dosahující 35 mp/h (55 km/h), a dále zákaz použití PIT manévru v nebezpečných místech nebo v místech s výskytem chodců. V nejzávažnějších a odůvodněných případech může být PIT manévr proveden i v rychlosti nad 35 mp/h (55 km/h). K provedení PIT manévru je zapotřebí souhlasu velitele a je zapotřebí dát hlášení přes radiostanici, že bude PIT manévr proveden. Zástupce šerifa je k tomuto oprávněn pouze v případě, že je vyškolen a vlastní prokazující certifikát. Po provedení PIT manévru policista vyhotoví hlášení, které musí obsahovat následující náležitosti:

²⁹ Provozní směrnice 20-001 Pursuit Intervention Technika (PIT), Oddělení šerifa okresu Los Angeles - Verze 2021.7.22.1 dostupný z <http://pars.lasd.org/Viewer/Manuals/13233/Content/15910>

- *Zdůvodnění využití PIT;*
- *Strážní velitel povolující PIT;*
- *Přibližná rychlost jak vozidla primárního pronásledování, tak vozidla podezřelého v době, kdy bylo PIT použito;*
- *Umístění a zdůvodnění výběru místa, kde byl PIT použit (včetně směru jízdy);*
- *Místo, kde došlo k ukončení pronásledování;*
- *Počet pokusů o PIT;*
- *Zranění podezřelých, přihlížejících, jiných motoristů nebo zástupců personálu;*
- *Jakékoli škody v důsledku PIT (na majetku nebo vozidlech); a*
- *Všechny informace relevantní k incidentu.³⁰*

6.3 Zásady a postupy státní policie Loveland upravující Pronásledování vozidel a násilná zastavení

Předpisem státní policie Loveland, vedeným pod číslem 11.09³¹ schváleným policejním ředitelem Robertem L. Ticerem, s účinností od 18. září 2020, je upravena problematika využívání násilného zastavování vozidel pro policisty sloužící u státní policie Loveland ve státě Ohio. Policisté se každý rok účastní školení, po kterém jim je předán certifikát a po kterém jsou následně oprávněni k využívání těchto donucovacích prostředků.

6.3.1 Zátaras

Zátaras neboli „road block“ je považován za donucovací prostředek dosahující smrtící síly. S čímž se pojí jasně definované povinnosti, které musí policista při výkonu dodržet. Provádět zátaras lze pouze, je-li to v souladu

³⁰ Zdroj: <http://pars.lasd.org/Viewer/Manuals/13233/Content/15910>

³¹ policy and procedure 11.09 ze dne 18. září 2020 dostupný z <https://public.powerdms.com/LOVEPD/documents/244658>

s politikou policejní agentury upravující použití síly. Před použitím tohoto donucovacího prostředku musí policista vždy zvážit veškeré možné alternativy a případně je využít. Znovu tedy můžeme poukázat na jistou shodu v režimu užití donucovacích prostředků v USA i České republice, a to ve smyslu subsidiarity užití donucovacích prostředků ve vztahu k jejich důraznosti.

Policista je povinen, pokud to okolnosti dovolí, vyžádat si před provedením policejního záatarasu souhlas velitele. Musí se také pokusit omezit silniční provoz a výskyt chodců v oblasti provádění záatarasu. Záataras se umísťuje do dráhy podezřelého vozidla a ve vozidle nebo v prostorách za vozidlem se nesmí nacházet žádné osoby. O výsledku je policista povinen vyrozumět nadřízeného pracovníka

6.3.2 Použití hrotů

Hroty do pneumatik lze použít pouze na zaparkovaná vozidla, o kterých je dle dříve zjištěných skutečností známo, že jsou nástroji trestné činnosti a použití těchto hrotů je tak nezbytné pro zajištění bezpečnosti a ochraně veřejného zájmu. Takovými vozidly smí být například kradená vozidla nebo vozidla, ve kterých se nacházejí kradené věci. Mezi taková vozidla lze rovněž zařadit ty, ve kterých se nachází uzamknutá osoba mající sebevražedné úmysly. V případě odjezdu vozidla s takto propíchnutými pneumatikami, je policista povinen vozidlo pronásledovat. Hroty na propíchnutí pneumatik se umísťují před obě strany běhounu pneumatik. Tímto se pokryjí možné směry újezdu vozidla.

6.3.3 Zastavovací pás

Zastavovací pás neboli „stop sticks“ je oprávněn použit pouze vyškolený policista, který musí dbát bezpečného umístění zastavovacího pásu s ohledem na silniční provoz a možný výskyt chodců. Zastavovací pás lze využít pouze v případě, je-li to nutné k ukončení nebo zabránění pronásledování ujíždějícího vozidla. Ujíždějícímu vozidlu musí v tomto případě pronásledující policista dávat znamení k zastavení vozidla. Policista před použitím musí dále pomocí radiostanice informovat ostatní jednotky o úmyslu použít zastavovací pás.

Po umístění zastavovacího pásu je policista povinen, pokud to situace umožňuje, využít jiný kryt, než je služební vozidlo. Zastavovací pás lze také zkombinovat se zátarasem. Policisté nesmí použít zastavovací pás na jednostopá a nemotorová vozidla. Tuto podmínku lze porušit v případě, že je důvod k využití smrtící síly vůči ujíždějícímu řidiči, tedy obecně v případech, kdy zájem na zastavení vozidla a ochraně bezpečnosti života a zdraví ostatních osob, které řidič svou bezohlednou jízdou značně ohrožuje, převažuje nad rizikem zranění ujíždějícího řidiče. I v tomto případě lze nalézt obdobné užití zásad, jaké jsou platné na našem území.

6.3.4 PIT manévr

PIT manévr nebo také často nazývaný TVI „tactical vehicle intervention“ smí znovu provést pouze vyškolení a certifikovaní policisté, kteří jsou zároveň povinni postupovat v souladu s politikou jejich policejní agentury. Policisté tento manévr použijí pouze v úmyslu ukončit pronásledování ujíždějícího řidiče. Před provedením PIT manévru, v případě, že to okolnosti dovolí, vyrozumí za využití radiostanice ostatní pronásledující policisty a operačního důstojníka, přičemž policista uvede přibližné místo provedení PIT manévru. Policista by měl poté PIT manévr provést při první možné nejbezpečnější situaci. Po provedení PIT manévru je žádoucí, aby zasahující policisté zatarasili služebními vozidly ujíždějící vozidlo a tím mu znemožnili případný odjezd z místa nebo ohrožení zakročujících policistů. Tento manévr se na jednostopá vozidla použije pouze tehdy, je-li to naprosto nezbytné a je vyvstalou situací dáno oprávnění použití smrtící síly vůči osobě pachatele.

6.4 Protiprávní jednání v dopravě ve státě Texas

Ve státě Texas v USA jsou dopravní předpisy upraveny v dopravním zákoně označovaném jako „TRANSPORTATION CODE³²“. V tomto zákoně jsou

³² TRANSPORTATION CODE TITLE 7. VEHICLES AND TRAFFI SUBTITLE C. RULES OF THE ROAD dostupný z <https://statutes.capitol.texas.gov/docs/tn/htm/tn.550.htm>

také upraveny i sankce za porušení povinností uvedených v tomto zákoně. Další porušení povinností v silničním provozu a jejich tresty jsou upraveny v trestním zákoníku označován jako „Penal Code Offenses³³“.

6.4.1 Újezd policejní hlídce

Útěk za využití motorového prostředku je ve státě Texas klasifikováno jako přestupek třídy B dle ust. § 12 odst. 22 trestního zákoníku³⁴. V tomto případě hrozí trest odnětí svobody do 180 dní a peněžitý trest ve výši 2 000 \$. Tyto tresty lze uložit i současně. Uvedené platí i tehdy, jestliže se ujíždějící řidič předtím nedopustil žádného jiného porušení zákona. V případě, že se osoba při újezdu dopustila jednání, kterým bezprostředně ohrozila osoby tak, že vyvstala hrozba způsobení vážné újmy na zdraví, jedná o přestupek třídy A dle ust. § 12 odst. 21 trestního zákoníku³⁵. V tomto případě hrozí pachateli trest odnětí svobody do jednoho roku a peněžitý trest až do výše 4 000 \$. Policista v tomto případě dává signál k zastavení zapnutím světel lišty (v ČR označováno jako výstražné zvukové a rozhlasové zařízení) a zařazením se za vozidlo, které má být zastaveno. Řidič zastavovaného vozidla má následně zajet ke krajnici a čekat ve vozidle s rukama na volantu do příchodu policisty.

6.4.2 Jízda pod vlivem alkoholu

V rámci zmiňovaného trestního zákoníku je upraveno následující:

a) Přestupku se dopustí ten, kdo je pod vlivem alkoholu při řízení motorového vozidla na veřejném prostranství.

³³ Penal Code Offenses by punishment range dostupný z <https://www.texasattorneygeneral.gov/sites/default/files/files/divisions/criminal-justice/PenalCode-Offenses-byRange.pdf>

³⁴ Texas Penal Code - PENAL § 12.22. Class B Misdemeanor dostupný z <https://codes.findlaw.com/tx/penal-code/penal-sect-12-22.html> ze dne 14. dubna 2021

³⁵ Texas Penal Code - PENAL § 12.21. Class A Misdemeanor dostupný z <https://codes.findlaw.com/tx/penal-code/penal-sect-12-21.html> ze dne 14. dubna 2021

b) S výjimkou ustanovení odstavců c) a d) a § 49 odst. 9 je trestným činem podle tohoto oddílu přestupkem třídy B s minimální dobou uvěznění 72 hodin.

c) Pokud se při projednávání přestupku podle tohoto paragrafu prokáže, že v době spáchání přestupku měla osoba provozující motorové vozidlo v bezprostřední držení otevřené nádoby s alkoholem, jedná se o přestupek třídy B, přičemž minimální doba vězení šest dnů.

d) Pokud se při soudním řízení za trestný čin podle tohoto oddílu prokáže, že rozbor krve, dechu nebo moči dané osoby ukázal v době provedení rozboru koncentraci alkoholu 0,15 nebo vyšší, trestný čin je přestupek třídy A.³⁶

6.4.3 Újezd od dopravní nehody

V případě účasti na dopravní nehodě, při které došlo ke zranění nebo smrti osoby, musí řidič neprodleně zastavit vozidlo nebo zastavit na nejbližším bezpečném místě. Zjistit účastníky nehody a poskytnout první pomoc. V případě nedodržení povinností dle § 550 odst. 23 trestního zákoníku bude protiprávní jednání klasifikováno jako trestný čin druhého nebo třetího stupně. Trestného činu druhého stupně se dopustí pachatel, který nedodržel povinnosti dle § 550 odst. 23 trestního zákoníku a při jím zaviněné dopravní nehodě je způsobena smrt. Trestného činu třetí třídy se dopustí pachatel v případě, že dopravní nehodou vzniklo těžké ublížení na zdraví. V případě, že dopravní nehodou bylo způsobeno zranění osob, bude pachatel potrestán uvězněním na texaském ministerstvu trestní spravedlnosti na dobu maximálně pět let nebo vězení v okresním vězení na dobu maximálně jeden rok. Dále pachateli hrozí peněžitý trest ve výši maximálně 5 000 \$. Tyto tresty lze uložit i současně. Přestupku třídy C se dopustí pachatel v případě, že při nehodě došlo k poškození na vozidle nebo na majetku třetí osoby nižší 200 \$. Přestupku třídy B v případě, že vznikne škoda vyšší než 200 \$.³⁷

³⁶ Zdroj: Texaský trestní zákoník – TEST § 49.04. Řízení v opilosti

³⁷ Texas Transportation Code dostupný z <https://codes.findlaw.com/tx/transportation-code/transp-sect-550-023.html> ze dne 14. dubnu 2021

6.4.4 Předjíždění, jízda v pruzích, bezpečná vzdálenost, zastavení za školním autobusem.

Tyto povinnosti jsou upraveny a definovány takřka totožně, jako jsou upraveny v naší zákonné úpravě, a sice v Silničním zákoně. Zásadní rozdíl oproti úpravě obsažené Silničním zákoně, je výše a forma trestů. Dopravní zákon označovaný jako „TRANSPORTATION CODE³⁸“. Za porušení ustanovení zákona od ustanovení § 545,051. až § 545.066, ve kterých jsou tyto povinnosti uvedeny, se ukládá pokuta ve výši od 500 \$ do 1250 \$. V případě, že byla osoba za stejný přestupek dvakrát nebo vícekrát v období pěti let odsouzena, hrozí takové osobě pokuta ve výši od 1 000 \$ do 2000 \$. Soud může také po opakovaném spáchání přestupku rozhodnout o pozastavení řidičského průkazu na dobu v nejvýše šesti měsících. V případě, že osoba nezplatí dříve vyměřenou pokutu, náklady v souvislosti na odsouzení nebo osoba nemá dostatečné finanční prostředky, může soud nařídit osobě výkon veřejně prospěšných prací.

³⁸ Texas Transportation Code – TRANSP dostupný z <https://codes.findlaw.com/tx/transportation-code/#!tid=N11853F20B16E4D49BAE6AA34A9139525> ze dne 14. dubna 2021

7 Právní úprava Polské republiky

Donucovací prostředky policie působící na území Polské upravuje zákon ze dne 24. května 2013, o donucovacích prostředcích a střelných zbraních „O środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej“ (z roku. 2013 č. 628) (dále jako „Zákon o DP a SZ“). Opět zde platí, že v případě používání donucovacích prostředků musí policista dbát přiměřenosti a subsidiarity postupu a použít pouze těch donucovacích prostředky, které umožní dosažení účelu sledovaného zákrokem, aniž by došlo k nepřiměřeným újmám dotčených osob. Pro využití donucovacích prostředků musí být policista vyškolen a vycvičen. Platí zde stejně jako u PČR, že po použití donucovacích prostředků musí být vyrozuměn vedoucí. Zde jsou donucovací prostředky uvedeny v článku 12 Zákona o DP a SZ. Pro účely násilného zastavování vozidel je zde stanoven odstavec 17 tohoto článku, který obsahuje donucovací prostředky jako je silniční zastavovací pás, jiné prostředky k násilnému zastavení a znehybnění motorového prostředku. Dále pak odstavec 18 tohoto článku, ve kterém je uvedené služební vozidlo. Dále jsou donucovací prostředky uvedené v článku 12 odstavce 17 a 18 Zákona o DP a SZ specifikované v článku 30 Zákona o DP a SZ. Zastavovací pás a jiný prostředek k násilnému zastavení a znehybnění vozidla lze použít pouze v případech uvedených v článku 11 odstavce 7, 10 a 11 Zákona o DP a SZ, k čemuž blíže níže.

Dle článku 7 Zákona o DP a SZ jsou prostředky k násilnému zastavení a znehybnění vozidla použitelné při bránění proti útoku na nedotknutelnost státní hranice ve smyslu čl. 1 zákona ze dne 12. října 1990 o ochraně státní hranice³⁹.

Dle článku 10 Zákona o DP a SZ jsou prostředky k násilnému zastavení a znehybnění vozidla použitelné při zachycení osoby, zabránění jejímu útěku nebo pronásledování této osoby.

Dle článku 11 Zákona o DP a SZ jsou prostředky k násilnému zastavení a znehybnění vozidla použitelné při zadržení osoby, zabránění jejímu útěku nebo pronásledování této osoby.

³⁹ Ustawa o ochronie granicy państwowej dostupné z <https://lexlege.pl/ustawa-o-ochronie-granicy-panstwowej/> ze dne 1. února 2021

Za zastavovací pás se nepovažují silniční hroty spojené se zemí a integrovanou závorou, které rovněž umožňují zastavení vozidla a které se využívají v objektech podléhající ochraně. Tyto donucovací prostředky může využít pouze policista ve služebním stejnokroji. Samotnému počínání násilnému zastavení vozidla musí předcházet zákonná a srozumitelná výzva uložená příslušným policistou k zastavení vozidla. Policista musí od místa použití donucovacího prostředku ve vzdálenosti 100 metrů v obou směrech zastavit silniční provoz.

Dle článku 31 Zákona o DP a SZ lze služební vozidlo použít v případech uvedených v čl. 31 odst. 1 písm. 11 bodů 2, 3, 7 a 9-11 Zákona o DP a SZ, pokud se pohybuje jako:

- 1) přednostní vozidlo ve smyslu zákona ze dne 20. června 1997 - zákon o silničním provozu (č. roku 2012, bod 1137 a 1448)⁴⁰
- 2) služební vozidlo jedoucí v řadě zásahových vozidel.

Dále lze služební vozidlo využít k zastavení nebo zablokování jiného vozidla nebo k se použije k překonání překážky. Polská policie stejně jako PČR využívá k výkonu služby vozidla označená i skrytá (v civilním provedení). Avšak na rozdíl od PČR polská policie nedisponuje vozidly vybavenými policejním rámem, který má mnoho praktických využití a částečně chrání vozidlo před poškozením. Polská policie využívá širokou škálu výrobních značek vozidel, například vozidla značky Ford, Opel, BMW, KIA.

7.1 Zastavovací pás

Zastavovací pás, nebo jiné překážky k zastavení motorového vozidla, lze použít v případě, že osoba řídící vozidlo nezastavila ani přes signál k zastavení. Policista je povinen dle Zákona o DP a SZ dát srozumitelně řidiči vozidla výzvu

⁴⁰ Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym dostupný z <http://www.przepisy.gofin.pl/przepisy,2,9,9,241,,20220131,ustawa-z-dnia-20061997-r-prawo-o-ruchu-drogowym.html> ze dne 12.2.2021

k zastavení. Je zakázáno použít zastavovacího pásu vůči řidiči jednostranného vozidla. Polská policie využívá zastavovací pás STINGER od společnosti PZM WIMET JÓZEFÓW. Ten je založen na stejném principu, jako zastavovací pás využívaný PČR, kdy se do pneumatiky po přejetí zastavovacího pásu zabodnou hroty, které se následně od konstrukce oddělí a těmito hroty se pomalu a plynule vypustí vzduch z pneumatik. Tyto pásy se dodávají ve třech rozměrech, v provedení o délce 3 m, 4,5 m a 7,5 m.

7.2 Policejní zátaras

Policejní zátaras je upraven v nařízení č. 1355 Vrchního policejního velitele ze dne 20. prosince 2007⁴¹. Zde je upraven v § 3 odstavci 10 až 14 nařízení. Dále jsou v tomto nařízení upraveny příslušné pojmy jako:

Blokáda – Blokádu představuje vytvoření organizovaného systému stanovišť, které jsou vytvořeny v pravděpodobném úniku pronásledované osoby a jsou určeny k zastavení pronásledujícího vozidla.

Blokovací stanoviště – Jako blokovací stanoviště jsou označovány určené a dostatečně vybavená služební místa, která jsou organizovaná za účelem zatčení osoby pohybující se ve vozidle. Blokovací stanoviště smí zahrnovat zátarasová stanoviště, kontrolní a blokovací stanoviště nebo maskovací stanoviště. Blokovací stanoviště se často umísťují například na výjezdových silnicích, křižovatkách, tunelech, mostech a podobně.

⁴¹ ZARZĄDZENIE NR 1355 KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI dostupný z <https://www.infor.pl/akt-prawny/U27.2008.001.0000001,zarzadzenie-nr-1355-komendanta-glownego-policji-w-sprawie-metod-i-form-organizowania-i-prowadzenia-przez-policje-poscigow-i-zorganizowanych-dzialan-poscigowych.html>

7.3 Dynamické zastavení vozidla

Manévr, který bývá označován jako PIT manévr nebo TVI manévr, je upraven v ustanovení § 3 odstavce 16 v již zmíněném nařízení č. 1355 Vrchního policejního velitele ze dne 20. prosince 2007. Dynamické zastavení vozidla je zde definováno jako cílená činnost spočívající v donuceném zastavení ujíždějícího vozidla za pomoci použití služebního vozidla. Dále je dynamické zastavení vozidla uvedeno v dotčeném nařízení, a to konkrétně v kapitole 4. nařízení a také v nařízení vrchního policejního velitele č. 833 o organizování a provádění policejních činností⁴². Dynamické zastavení lze využít i v případě tzv. organizovaného pronásledování. Využití dynamického zastavení je možné pouze vyškoleným a řádně vybaveným policistou, který je zařazený na protiteroristickém útvaru. Po provedení dynamického zastavení ostatní vozidla ujíždějící vozidlo zablokují a provedou zatčení osoby pachatele. Při zatýkání může být pro dosažení efektu překvapení použito prvků pro rozptýlení pozornosti.

7.4 Přestupky v dopravě

Přestupky v dopravě jsou upraveny v zákoně nazvaném jako „Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym“⁴³ neboli zákon ze dne 20. června 1997, o silničním provozu a dále v zákoníku o drobných přestupcích „Kodeks wykroczeń“ (dále jako „Zákon o silničním provozu a „Zákon o přestupcích“). Pravomoci a působnost policie jsou uvedeny v článku 129 až 131 Zákona o silničním provozu. Finanční sankce za porušení povinností jsou uvedeny v článku 140 m a 140n Zákona o silničním.

Jako příklad lze uvést přestupek jízdy na červený světelný signál. Za nerespektování světelného signálu, upraveného v článku 5 Zákona o silničním provozu lze v případě prvního porušení povinnosti uložit pokutu ve výši od 100

⁴² ZARZĄDZENIE NR 833 KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI z dnia 20 lipca 2004 r dostupný z <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/organizowanie-i-prowadzenie-przez-policje-dzialan-poscigowych-33909561>

⁴³ Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym dostupný z <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>

do 300 PLN a současně jsou řidiči připsány 2 trestné body. V případě opakovaného porušení povinnosti je řidič uložena pokuta od 300 do 500 PLN a řidiči je připsáno 6 trestných bodů.

Při naplnění přestupku spočívajícím v řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, který je upraven v článku 87 Zákona o přestupcích, je stanoveno, že v případě, kdy řidič řídí motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo návykové látky, bude potrestán zatčením nebo pokutou nejméně 2500 PLN. Dále je řidiči zakázáno řídit a je mu uložena trest zákaz řízení od šesti měsíců do tří let. V případě recidivy lze řidiči uložit trest odnětí svobody až na 5 let a trest zákazu řízení od 3 do 15 let spolu s peněžitým trestem až do výše 60 000 PLN. Pokud je řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky chycen potřetí, pak je mu možné opětovně uložit trest odnětí svobody až na 5 let a je mu uložena doživotní zákaz řízení motorových vozidel spolu s peněžitým trestem do maximální výše do 60 000 PLN.

V případě způsobení nehody pod vlivem alkoholu nebo návykové látky, během které byla účastníku nehody způsobena smrt, bude viníkovi uložena trest odnětí svobody od 2 do 12 let a dále je viníkovi uložena povinnost nahrazení veškeré škody⁴⁴.

V případě ujetí od dopravní nehody z neznámých důvodů nabývá policie podezření, že viník dopravní nehody byl pod vlivem alkoholu nebo návykové látky a z tohoto důvodu jsou tresty totožné s tresty za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

⁴⁴ Kodeks wykroczeń dostupný <https://lexlege.pl/kodeks-wykroczen/> ze dne 1. února 2022

Závěr

V mé bakalářské práci se mi podařilo za využití metody analýzy a syntézy potvrdit mé původní tvrzení, které spočívalo v neustále se zvyšující frekvenci protiprávního jednání ze strany řidičů, kteří se dopouští protiprávního jednání, a to zejména řízením pod vlivem alkoholu, jiné návykové látky, nebo bojkotováním jim uloženého zákazu řízení, a na to navazující zvyšující se četnosti užívání donucovacích prostředků ze strany PČR ve formě násilného zastavování vozidel. Ta sice od roku 2018 výrazně poklesla, avšak od roku 2020 se četnost opět zvyšuje. Na tento jev také poukazují uvedené statistiky a rovněž i rozhovory s vybranými policisty. Nutno podotknout, že stejný názor zastává i drtivá většina policistů zainteresovaná do této problematiky. Výrazného vzrůstu případů, kdy je třeba užít pro zajištění veřejného pořádku násilné zastavení vozidel, si kromě jiného můžeme povšimnout i v médiích nebo na sociálních sítích, kde se každý týden dočítáme o tzv. „policejních honičkách“, u kterých došlo k ohrožení účastníků silničního provozu, škody na majetku a případnému použití nějaké formy donucovacího prostředku násilného zastavení vozidla. Téměř v každém případě je šetřením zjištěno, že se řidič dopustil protiprávního jednání uvedeného v prvotním tvrzení.

Ve věci technického vybavení PČŘ, které je pro výkon služby v dnešních dnech naprosto nezbytné, si lze povšimnout výrazného zlepšení, a to především ve zmodernizování vozového parku PČR. Klíčovým pro vozový park PČR je používání služebního vozidla, tovární značky Škoda Octavia třetí generace vybavené policejním rámem. V porovnání s policejními rámy používanými na služebních vozidlech v USA je patrné, že při vývoji těchto rámu umístěných na vozidlem Škoda Octavia si policisté vzali za příklad mimo jiné i zkušenosti z USA, které dle mého názoru efektivně využili. Policejní rám se při použití v souladu s předepsaným užitím nijak nepoškodí, nedeformuje a v neposlední řadě plní svou ochrannou funkci přední části služebního vozidla a má celou řadu dalšího praktického využití. Nemohu si však odpustit své postesknutí nad faktem, že stejnými rámy nejsou vybaveny všechna nová vozidla dodávaná PČR, zejména nová služební vozidla tovární značky Škoda Kodiaq a Škoda Scala. Nutno je

rovněž zdůraznit, že služebním rámem je vybavena pouze část počtu služebních vozidel Škoda Octavia.

Ve vztahu k probíhajícím školením a výcvikům pro správné užívání násilného zastavování vozidel, lze znovu shledat pár, v návaznosti na mou služební pozici, zásadních nedostatků. Jakožto policista zařazený na místním oddělení Letná jsem školení na správné užívání zastavovacího pásu absolvoval pouze v rámci základní služební přípravy. Donucovací prostředek zahrazení cesty služebním vozidlem jsem měl možnost vidět pouze na videozáznamech, a to opět v rámci služební přípravy. Co se týče PIT manévru, k tomuto donucovacímu prostředku jsem oficiálně absolvoval pouze prvotní teoretické školení a na účasti při praktickém školení jsem se musel domluvit s instruktorem pohotovostní motorizované jednotky mimo službu, jelikož bych se k tomuto školení jinak ze zcela objektivních důvodů nedostal.

I přes skutečnost, že vykonávám hlídkovou službu, tudíž stejnou činnost, jako vykonávají ostatní útvary přímo zaměřené na hlídkovou činnost, naše místní oddělení není ku příkladu vybaveno zastavovacím pásem, ani služebním vozidlem vybaveným policejním rámem a v rámci služební přípravy nám není umožněno dosáhnout vyškolení pro správné používání PIT manévru. Těmito skutečностями se domnívám, že mohou být značně demotivováni policisté, kteří nejsou zařazeni mezi tzv. „prvosledové hlídky“. Tito policisté mají často pocit, že nejsou oprávněni v případě nutnosti násilně zastavit vozidlo a v extrémních případech to vede až k výraznému poklesu jejich činnosti, kdy se dokonce bojí svou činnost vykonávat. Zcela reálně by totiž mohlo dojít k situaci, ve které bude nezbytným a jediným řešením použití donucovacího prostředku násilného zastavení vozidla, a tedy k situaci, ve které by tito policisté museli použít donucovací prostředek, na který nejsou proškolení a vycvičení. Nad zájmem o znemožnění nebezpečné činnosti ujíždějících řidičů se obávám, že by tak v mnoha případech převládla obava policistů z možného kázeňské potrestání, kdy by si právě nebyli jisti oprávněností jejich postupů z důvodu chybějícího školení.

Nedostatek také vidím v téměř nulovém výcviku zaměřeného na ovládání služebního vozidla, což dle mého názoru vede k vyššímu počtu nehod příslušníku PČR.

Co se týče uvedených případů použití násilného zastavení v praxi, tak si nelze nevšimnout, že pachatelé při jejich počínání vážně ohrožují účastníky silničního provozu. Toto ohrožení je dle mého názoru ve značném nepoměru k trestu, který jim případně hrozí. V porovnání s USA a Polskem obsahuje náš český právní řád nejmírnější sankce za tato protiprávní jednání a osobně se přikláním k Polské právní úpravě upravující přestupky spáchané v dopravě. Především k té právní úpravě v případě řízení pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky. Zde lze v případě recidivy uložit doživotní zákaz řízení, peněžitý trest ve výši až 60 000 PLN, což je v přepočtu na tuzemskou měnu asi 320 000 Kč a také lze uložit trest odnětí svobody. To samé platí pro újezd od dopravní nehody. Z rozhovorů policistů je patrné, že výcvik a školení shledávají jako kvalitní, avšak je zde prostor pro zlepšení v podobě zvýšení četnosti výcviků. Dalším s tímto spojeným problémem je řešení případné škody na majetku Policie, které může být ve formě několikaměsíčního vyřazení služebního vozidla z výkonu služby.

Seznam obrázků

Obrázek č.1 - Detail zastavovacího pásu s hroty.....	10
Obrázek č.2 – umístění zastavovacího pásu do jízdní dráhy vozidla.....	11
Obrázek č.3 – zahrazení cesty vozidlem za použití nákladního vozidla.....	12
Obrázek č.4 – provádění PIT manévru za pomoci výcvikových vozidel Policie ČR.....	17
Obrázek č. 5 - vozidlo vybavené policejním rámem po provedení crash testu v rychlosti 56 km/h a s 40 % překrytím bariéry.....	19
Obrázek č. 6 - policejní rám.....	19
Obrázek č. 7 – umístění policejního rámu.....	19
Obrázek č. 8 – policejní rám SETINA.....	20
Obrázek č. 9 – policejní rám SETINA rozšířený o boční pogumovanou část.....	20
Obrázek č. 10 – uchycení policejního rámu SETINA na nosník.....	20
Obrázek č. 11 – hlídkové vozidlo v USA s policejním rámem SETINA po nehodě.....	20
Obrázek č. 12 – služební vozidla PČR určená pro výcvik násilného zastavování vozidel opatřená policejním rámem a zadním ochranným rámem.....	23
Obrázek č. 13 – poškození policejního rámu po provedení PIT manévru.....	26

Seznam použitých zdrojů

-Kolektiv., (2017). Zákon o Policii České republiky č. 273/2008 Sb. Praha, Armex. LEITNER, Milan, Vladimír LUKÁŠEK a Zdeněk KOPECKÝ.

-Zákon o provozu na pozemních komunikacích: a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem. 1. vyd. Praha: Linde, 2001, 487 s. ISBN 80-7201-280-0.

- metodika: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla aktualizované 8/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400

-RÁMCOVÁ DOHODA na „Dodávky osobních automobilů v policejním provedení s pohonem 4x4 Část 3“ MV-31559-50/OSM-2019

-Závěrečná zpráva národnímu institutu spravedlnosti - Police Pursuit and the Use of Force – 16483

- Warszawa, dnia 3 czerwca 2013 r. Poz. 628 USTAWA z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej

- Columbus Police Division Directive - Aug. 01, 1987

<https://www.mhq.com/product/setina-pb-400-series-aluminum-push-bumper-ford/>

<https://www.officer.com/vehicles-fleet/vehicles-equipment/article/21060134/push-into-the-future>

<https://tydenikpolicie.cz/policiste-pri-honicce-na-domazlicku-pouzili-ram-na-svem-voze-k-zastaveni-ujizdejciho-citroenu/>

<https://www.kurzy.cz/zakony/40-2009-trestni-zakonik/paragraf-274/>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

<https://poradna.asociace.org/pravni-informace/rizeni-pod-vlivem/>

<https://www.policie.cz/clanek/nove-zastavovaci-pasy.aspx>

<https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-krimi/661650/zastavil-zfetovaneho-ridice-52-po- kterem-se-i-strilelo-byla-to-narocna-akce- uvedl-policista.html>

<https://cnn.iprima.cz/policejni-honicka-v-centru-prahy-straznici-pouzili-zbrane-i-zastavovaci-pas-13656>

https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/obvodni-soud-praha-8-policie-cr-vyjadrila-podporu-simon-vaic-tomas-berka-nehod-motorkar.A181009_132701_domaci_lre

<https://tydenikpolicie.cz/soudce-prazskeho-mestskeho-soudu-zamitl-odvolani-statniho-zastupce-v-pripadu-policisty-simona-vaice/>

<https://tydenikpolicie.cz/soud-zprostil-prazskeho-policistu-obzaloby/>
<https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>
<https://www.justice.gov/archive/crs/pubs/pdexcess.htm>
<https://apnews.com/article/ar-state-wire-arkansas-5c84769d3807257bb422177bfe461b4f>

<https://www.police1.com/legal/articles/arkansas-state-police-agrees-to-pit-maneuver-policy-changes-under-legal-settlement-aczTTag8Dq7yyRgO/>
<http://pars.lasd.org/Viewer/Manuals/13233/Content/15910>
<https://codes.findlaw.com/tx/penal-code/penal-sect-49-04.html>
<https://www.mcconathylaw.com/criminal-defense/traffic-offenses/fleeing-and-eluding/>
<https://public.powerdms.com/LOVEPD/documents/244658>
<https://static1.squarespace.com/static/56996151cbced68b170389f4/t/5acb84eda4a998f3f74d31f/1523287277366/Columbus+Use+of+Force+Policy.pdf>
<https://www.texasattorneygeneral.gov/sites/default/files/files/divisions/criminal-justice/PenalCode-Offenses-byRange.pdf>
<https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/TN/htm/TN.550.htm>
<https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/TN/htm/TN.545.htm>
<https://pzmwimet.pl/kategoria/kolczatki-drogowe/>
<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/policja-16793593>
<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/metody-i-formy-organizowania-i-prowadzenia-przez-policje-poscigow-i-34186151>
<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/organizowanie-i-prowadzenie-przez-policje-dzialan-poscigowych-33909561>
<https://lexlege.pl/kodeks-wykroczen/>
<https://www.ibesip.cz/getattachment/c4f69315-cc57-44d6-861a-2c8976d24957/dramaticky-narust-smrteľnych-nehod-od-kterych-vinici-ujeli-analyza.pdf>

Resumé

Bakalářská práce zkoumá právní úpravu a použití násilného zastavování vozidel a použití střelné zbraně vůči vozidlu. V práci lze nalézt komparaci právní úpravy České republiky, Spojených států amerických a Polské republiky. Teoretická část je primárně zaměřená na definici pojmů, která je potřebná pro pochopení této problematiky, rovněž je v teoretické části zahrnuto vysvětlení podmínek pro použití různých forem násilného zastavení vozidla a střelné zbraně na vozidlo. Dále jsou u každé země uvedeny příklady protiprávního jednání řidičů a jsou zde uvedeny i sankce za porušení těchto povinností.

Praktická část je nejprve zaměřená na případy, při kterých bylo použito násilné zastavení vozidla. U těch je prvně nastíněna situace, kdy bylo použito donucovacího prostředku násilného zastavení vozidla a pak je definována právní úprava, která upravuje protiprávní jednání pachatele. Následuje popis školení na PIT manévr, který jsem absolvoval a poté rozhovor s policisty, kteří slouží na území Krajského ředitelství hlavního města Prahy a dále s policistou sloužícím na úřadu Šerifa ve státě Ohio v USA. Dalším zmiňovaným bodem jsou statistiky použití donucovacích prostředků zaměřené na násilné zastavení vozidel a dále statistiky zaměřené na protiprávní jednání řidičů.

Summary

The bachelor thesis examines the legislation and use of forced stopping of vehicles and the use of firearms against the vehicle. There is a comparison of the legislation of the Czech Republic, the United States of America and Poland. The theoretical part is primarily focused on the definition of terms, which is needed to understand this issue. There is an explanation of the conditions for the use of various forms of forced vehicle stopping and firearms on a vehicle. In addition, examples of driver offenses are provided for each country, as well as sanctions for breaches of these obligations.

The practical part is first focused on cases in which a forced vehicle stop was used. In these cases, the situation is first outlined where a coercive means of forcibly stopping the vehicle was used, and then the legal regulation governing the offender's infringement is defined. The following is a description of the training for the PIT maneuver I completed and then an interview with police officers serving in the Regional Directorate of the Capital City of Prague and a police officer serving in the Sheriff's Office in the state of Ohio in the USA. Another point mentioned is statistics on the use of coercive measures aimed at forcibly stopping vehicles, as well as statistics on driver offenses.