

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Zastavování pronásledovaných vozů Policií České republiky

Bakalářská práce

Stopping pursued vehicles by the Police of the Czech Republic

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Tomáš Novotný

AUTOR PRÁCE

pprap. Tomáš Pustka

**PRAHA
2024**

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 03.03.2024

Tomáš Pustka

Poděkování:

Rád bych poděkoval zejména pplk. Mgr. Tomáši Novotnému, jakožto vedoucímu mé práce, především za vstřícnost a cenné rady. Dále děkuji mjr. Mgr. Josefu Jeřábkovi a doc. Ing. Zdeňku Martináskovi, Ph.D. za ochotu přispět svými profesními zkušenostmi a názory.

ANOTACE

V této práci se autor zabývá problematikou zastavování pronásledovaných vozidel Policí České republiky, s ohledem na legislativní úpravu problematiky, četností takového jednání v posledních letech na základě získaných statistických údajů, dále definicí jednotlivých technických prostředků k tomu určených, kterými Policie ČR disponuje a v souvislosti s těmito prostředky i výcvikem policistů a jejich připraveností tyto použít. Cílem práce je na základě výše uvedeného a zejména na základě dat z řízených rozhovorů s policisty, které autor provedl, shrnout aktuální situaci v dané problematice, vývoj nových technologií sloužících k eliminaci (resp. zefektivnění) pronásledování vozidel a navrhnout systémová a dílčí řešení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Policie České republiky * pronásledování vozidla * násilné zastavení vozidla * donucovací prostředky * policejní rám * policejní speciál * zastavovací pás * PIT manévr * výcvik policistů

ANNOTATION

In this work, the author addresses the issue of pursuing vehicles by the Police of the Czech Republic, taking into account the legislative regulation of the matter, the frequency of such incidents in recent years based on acquired statistical data, as well as the definition of individual technical means designed for this purpose, which the Czech Police possesses. The work also explores the training of police officers in connection with these tools and their readiness to use them. The objective of the work is, based on the aforementioned aspects and especially on data from structured interviews conducted by the author with police officers, to summarize the current situation in this issue, the development of new technologies aimed at eliminating (or enhancing the efficiency of) vehicle pursuits, and to propose systemic and partial solutions.

KEYWORDS

Police of the Czech Republic * vehicle pursuit * forcible vehicle stop * use of force* push bumper * police interceptor * spike strip * PIT maneuver * police officers training

OBSAH

Úvod.....	3
1 Definice základních pojmů a legislativní úprava.....	5
1.1 Zákon o provozu na pozemních komunikacích	5
1.2 Zákon o Policii České republiky	7
1.3 Trestní zákoník.....	10
2 Statistické údaje k problematice pronásledování vozidel	12
3 Prostředky k zastavování vozidel používané Policií ČR.....	16
3.1 Taktické zastavení vozidla.....	17
3.2 Násilné zastavení vozidla.....	19
3.3 Zabránění odjezdu vozidla	20
3.4 Zastavovací pás.....	20
3.4.1 Zastavovací pás 1992	21
3.4.2 Zastavovací pás Police Road Block	21
3.5 Použití vozidla jako zátarasu.....	24
3.6 Použití jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla	26
3.6.1 Policejní rám.....	28
3.6.2 PIT manévr	30
3.6.3 Jiné použití policejního rámu	33
4 Výcvik policistů.....	35
5 Prostředky k zastavování vozidel, které nejsou Policií ČR používány	38
5.1 Police Stop Device 90	38
5.2 Police Stop Device X3.....	38
5.3 Police Stop Device TAED	39
5.4 Police Car Stopper 01	40

5.5	Zastavovací síť X-Net	41
5.6	Zastavovací pás DynaSpike.....	42
5.7	Zastavování vozidel pomocí řízené energie.....	43
6	Policejní speciály	44
6.1	1. generace	44
6.2	2. generace	46
6.3	3. generace	47
7	System ELORYKS	49
8	Praktická část.....	51
8.1	Rozhovor s mjr. Mgr. Josefem Jeřábkem	51
8.2	Rozhovor s pprap. Michalem Kunáškem.....	54
8.3	Rozhovor s pprap. Danielem Čížkem.....	56
8.4	Vyhodnocení řízených rozhovorů.....	59
	Závěr.....	61
	Seznam zkratek	64
	Seznam použité literatury.....	65
	Seznam tabulek	69
	Seznam obrázků	69

Úvod

Autor této práce je šestým rokem příslušníkem Policie České republiky, z toho druhým rokem je služebně zařazen u Pohotovostní motorizované jednotky (dále jen PMJ) Krajského ředitelství Policie ČR hl. m. Prahy. Odbor PMJ je základním článkem ve struktuře Policie ČR, který zpravidla vykonává hlídkovou činnost a dohled nad silničním provozem na území hlavního města Prahy, je na základě přijatých oznámení na linku tísňového volání 158 vyslán k řešení těchto oznámení, od jiných hlídkových útvarů se dle autorova názoru odlišuje především vyšší úrovní výcviku, která je dána zejména jejich pravidelnou frekvencí (zpravidla čtyři výcvikové dny během kalendářního měsíce) a také tím, že na tomto odboru jsou přímo zařazeni instruktoři výcviku, kteří sami dlouhá léta působili a v rámci prohlubování odbornosti několikrát do měsíce působí v rámci přímého výkonu služby. Během výkonu služby se autor již mnohokrát (nejméně patnáctkrát) setkal s tím, že řidič motorového vozidla nerespektoval zákonnou výzvu k zastavení a začal ujíždět. Důvody byly různé, nejčastěji se jednalo o příslušným orgánem vyložený zákaz řízení všech motorových vozidel, jízdu pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, nebo o skutečnost, že řidič v danou chvíli řídil odcizené motorové vozidlo.

Cílem práce autora je specifikovat technické úpravy služebních vozidel, výcvik a následnou aplikaci do praxe, tedy pro služební účely k efektivnějšímu a bezpečnějšímu využití v extrémních situacích, do kterých se policisté v přímém výkonu služby dostávají během provádění služebních zákroků při zastavování pronásledovaného vozidla. Technické inovace, které se objevují v bezpečnostním odvětví na světové i domácí úrovni lze využít pro služební hlídková vozidla tak, aby se v první řadě pronásledování vozidla zcela eliminovalo, tedy se mu předcházelo, nebo se zefektivnilo (tzn. zkrácení doby od započetí pronásledování do zastavení), nebo zde byla možnost minimalizovat negativní následky plynoucí z pronásledování vozidla.

Tato práce bude rozdělena na teoretickou a praktickou část, kdy v teoretické části se bude autor zabývat základními pojmy dané problematiky, tuto terminologii doplní související legislativou (zejména zákon o Policii České republiky, trestní

zákoník a zákon o provozu na pozemních komunikacích), statistikami týkajících se počtu pronásledování vozidel, dále současnými možnostmi použití služebních vozidel a dalších donucovacích prostředků k násilnému zastavení vozidla, jejich technickými úpravami v České republice i v zahraničí, výcviku policistů pro jejich použití apod.

V praktické části se autor bude zabývat stanovením míry zkušenosti a připravenosti příslušníků Policie České republiky s ohledem na zastavování pronásledovaných vozidel. Hlavní metodou získávání dat je analýza primárních a sekundárních dat, kdy do první skupiny autor řadí informace získané vlastní činností i činností dalších příslušníků Policie ČR. Sekundárními daty jsou pak všechny informace získané z veřejných zdrojů a statistické údaje Policejního prezidia PČR.

Autor provede tři řízené rozhovory s příslušníky Policie České republiky, tyto zde uvede a následně vyhodnotí, získaná data a informace autor použije pro návrh případného řešení zlepšení současného stavu.

1 Definice základních pojmů a legislativní úprava

V této kapitole autor definuje základní pojmy spojené s problematikou zastavování pronásledovaných vozidel Policií České republiky a popisuje legislativní rámec problematiky.

1.1 Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb. o pozemních komunikacích je stěžejní legislativní úpravou, která definuje mnoho základních pojmů souvisejících s pravidly a provozem na pozemních komunikacích. Dle ustanovení § 2 písm. f) vozidlem může být motorové vozidlo, nemotorové vozidlo či tramvaj.¹ Pro účely této bakalářské práce bude autor pracovat s pojmem vozidlo ve smyslu motorového vozidla, které je řízeno řidičem. Podle ustanovení § 2 písm. d) za řidiče je považován účastník provozu na pozemních komunikacích, jenž řídí motorové vozidlo, ale i nemotorové vozidlo nebo tramvaj.²

Každý řidič motorového vozidla má dle ustanovení § 4 písm. b) povinnost řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích, mimo jiné řídit se pokyny policisty, s odkazem na ustanovení § 79 odst. 1, dle kterého je policista ve stejnokroji oprávněn zastavovat vozidla.³ Novela zákona č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nabývá účinnosti 1. ledna 2024, se slova „ve stejnokroji“ zrušují.

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 8.

² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 8.

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 40-41.

Další povinnosti řidiči ukládá ustanovení § 4 písm. c), dle kterého se řidič musí řídit světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními atp.⁴

Způsob zastavování vozidla upravuje ustanovení § 79 odst. 2, které uvádí, že vozidlo je zastavováno dáváním znamení k zastavení. Toto se provádí vztyčenou paží či za užití zastavovacího terče, za snížené viditelnosti pak červeným světlem, kterým je pohybováno v horním půlkruhu. S odkazem na jiný právní předpis, kterým je vyhláška č. 122/2015 Sb., může též policista z jedoucího vozidla zastavovat vozidla i rozsvícením nápisu „STOP,“ a to ze směru jízdy zastavovaného vozidla, kdy toto lze provést zepředu i zezadu.⁵

Nezbytnou podmínkou chápeme podle ust. § 79 odst. 3 nutnost dávat toto znamení včas a také zřetelně, aby řidič vozidla v ohledu na okolnosti provozu na pozemních komunikacích byl schopen bezpečně zastavit vozidlo, a dále, aby tímto jednáním nedošlo k ohrožení provozu na pozemních komunikacích.⁶

V případě, že řidič vozidla nerespektuje některou z těchto zákonných výzev policisty směřující k zastavení vozidla, dopustí se tím přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 tohoto zákona, kdy v případě, že se tohoto jednání dopustí z nedbalosti, je možno jej vyřešit na místě v příkazním řízení uložením pokuty do výše 2 500 Kč, ve správním řízení je ukládána sankce v rozmezí 2 500 Kč až 5 000 Kč. Pokud se tohoto jednání řidič vozidla dopustí úmyslně, nelze tento přestupek vyřešit v příkazním řízení na místě, ale pouze ve správním řízení, kde je též ukládána sankce 2 500 Kč až 5 000 Kč, avšak spolu s finančním postihem je udělován i zákaz řízení na dobu od 6 do 12 měsíců. V obou případech je za tento přestupek řidiči uděleno 5 trestných bodů. Spáchá-li řidič vozidla tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, uděluje správní orgán sankci ve výši 4 000 Kč až 7 500 Kč.

⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 10.

⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 40-41.

⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0, s. 40-41.

Dne 30. srpna 2023 podepsal prezident České republiky novelu zákona č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jenž nabývá účinnosti 1. ledna 2024, kdy se zpřísní sankce uložené za tento přestupek. Pokud se řidič dopustí přestupku z nedbalosti, bude ho možné vyřešit příkazem na místě uložením pokuty od 4 500 Kč do 5 500 Kč. Ve správním řízení bude ukládána sankce ve formě pokuty v rozmezí od 7 000 Kč až do 25 000 Kč. Pokud se tohoto jednání řidič vozidla dopustí úmyslně, nebude možné tento přestupek vyřešit v příkazním řízení na místě, ale pouze ve správním řízení, kde bude též ukládána sankce 7 000 Kč až 25 000 Kč, ale zároveň bude uložen i zákaz řízení motorových vozidel na dobu od 4 do 6 měsíců. V obou případech bude za tento přestupek řidiči uděleno 6 trestných bodů.⁷

Pro ucelení výkladu autor uvádí definici přestupku dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kdy podle ustanovení § 5: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanové zákonem, nejde-li o trestný čin*“.

1.2 Zákon o Policii České republiky

Definicemi některých ustanovení zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky jsou stanoveny podmínky pro zastavování vozidel, v případě nutnosti násilného zastavení vozidla pak taxativně vyjmenovány donucovací prostředky, které je policista za naplnění stanovených podmínek oprávněn použít, dále je pak definována přiměřenost postupu.

Ustanovení § 11 uvádí, že policista je povinen konat tak, aby jeho postupem žádné osobě nevznikla bezdůvodná újma, aby jeho případný zásah do práv a svobod

⁷ ČESKO. Zákon č. 271 ze dne 11. srpna 2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákon. In: *Sbírka zákonů*. 2023, částka 126, s. 3362-3384. ISSN 1211-1244.

osob nebyl nepřiměřený, a naopak aby svým rozhodnutím nekonat nezpůsobil osobám, jejichž bezpečnost je ohrožena, bezdůvodnou újmu.⁸

Oprávnění dané ustanovením § 42 odst. 1 hovoří o tom, že policista může zastavit vozidlo a provést jeho prohlídku v případě, kdy pronásleduje pachatele úmyslného trestného činu, nebo po takovém pachateli pátrá, či pokud pátrá po věcech z trestného činu pocházejících nebo s ním souvisejících, avšak policista musí mít důvodné podezření, že se ve vozidle takový pachatel nebo věci nachází.⁹

Dále ustanovení § 42 odst. 2 opravňuje policistu k tomu, aby zastavil vozidlo a provedl jeho prohlídku, pokud má důvodné podezření, že používáním tohoto vozidla, na tomto vozidle, nebo v souvislosti s tímto vozidlem byl spáchán trestný čin.¹⁰

Policista má dále oprávnění dané ustanovením § 42 odst. 3 zastavit vozidlo a provést jeho prohlídku, pokud pátrá po pohřešovaných, hledaných či protiprávně se na území České republiky zdržujících osobách, dále pátrá-li po omamných a psychotropních látkách a jedech, zbraních a střelivu, nebo výbušninách, také pokud pátrá po věcech z trestné činnosti pocházejících či s trestnou činností souvisejících. Opět je však nezbytnou podmínkou policistovo důvodné podezření, že se ve vozidle taková osoba či věc nachází. Dle ustanovení § 48 odst. 4 je pak policista při zajišťování bezpečnosti chráněného objektu či prostoru mimo jiné oprávněn zastavovat vjíždějící nebo vyjíždějící vozidlo a u tohoto provést prohlídku.¹¹

Doposud zmiňovaná ustanovení hovoří o oprávněních policisty v daných situacích vozidlo zastavit. Pokud však řidič takového vozidla odmítne na výzvu policisty

⁸ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 169.

⁹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 177.

¹⁰ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 177.

¹¹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 180.

zastavit, dopouští se tímto protiprávního jednání, na což může policista reagovat užitím donucovacích prostředků.

Obecnou podmínku pro užití donucovacích prostředků definuje ustanovení § 51, které říká, že policista je oprávněn použít při zákroku donucovací prostředek a zbraň, k jejichž používání byl vycvičen. Ustanovení § 52 pak taxativně vyjmenovává jednotlivé donucovací prostředky, kdy pro zastavení vozidla mohou být užity zejména ty dle písmena f), což je zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla, dále dle písmena n), které zmiňuje hrozbu namířenou střelnou zbraní a dle písmena o), což je varovný výstřel.¹²

V souvislosti s použitím donucovacích prostředků je v ustanovení § 53 uvedeno, že policista má oprávnění tyto donucovací prostředky užít k ochraně bezpečnosti své či jiné osoby nebo majetku a k ochraně veřejného pořádku. Dále je zde zmíněna skutečnost, že policista před užitím takového donucovacího prostředku má za povinnost vyzvat osobu, proti které zakročuje, aby tohoto protiprávního jednání zanechala, za pronesení výstrahy, že bude použito donucovacích prostředků.

Avšak toto neplatí v případě použití prostředku k zabránění odjezdu vozidla a od této výzvy s výstrahou může policista upustit v tom případě, že je ohrožen život nebo zdraví osoby a zákrok nesnese odkladu.¹³

Na základě oprávnění daného ustanovením § 55 odst. 1 policista může použít prostředek k násilnému zastavení vozidla (například zastavovací pás, PIT manévr či zahrazení cesty vozidlem) nebo k zabránění jeho odjezdu (např. tzv. botička), jestliže řidič vozidla neuposlechne výzvy k zastavení, nebo aby policista zamezil možnému odjezdu vozidla v rámci zákroku proti osobě, u které je předpoklad, že by toto vozidlo mohla užít k ujetí. Další odstavec opět hovoří o tom, že policista během použití některého z těchto prostředků dbá, aby neohrozil životy či zdraví

¹² Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 181.

¹³ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 181-182.

jiných osob, a dále aby pouze v nezbytné míře ohrozil život či zdraví osoby, proti které zákrok směřuje.¹⁴

V následujícím odstavci bude popsáno oprávnění, které je dle autorova názoru krajním řešením a lze jej užít v případě, kdy to okolnosti zákroku vyžadují a kdy výše popsaná opatření zcela určitě nedostačují. Jde o ust. § 56 odst. 1 písm. a), p), kdy dle písmena a) je policista oprávněn užít zbraň v nutné obraně nebo v krajní nouzi, viz definice v následujícím odstavci, a dle písmena f) policista použije zbraň v případě, kdy není možné jiným způsobem zastavit vozidlo, jehož řidič svojí bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život či zdraví osob a na opakovanou výzvu či znamení nezastaví.¹⁵

1.3 Trestní zákoník

Krajní nouze je dle zákona č. 40/2009 Sb., konkrétně ust. § 28 definována jako: *„Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, není trestným činem. Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak anebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.“*¹⁶

Dle Šámala: *„se krajní nouzí označuje takový stav, kdy je možné chránit zájem, který schrání trestní zákoník, jen tím, že se obětuje jiný takový zájem. Stav krajní nouze vylučuje protiprávnost i společenskou škodlivost.“*¹⁷

U krajní nouze je třeba zohlednit i kategorie osob dle zvláštních předpisů, které jsou případné nebezpečí povinny snášet.¹⁸

¹⁴ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2, s. 182.

¹⁵ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bez* ISBN 978-80-7488-595-2, s. 182.

¹⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Trestní předpisy*, s. 4-94. ÚZ, č. 1516. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-556-3, s. 19.

¹⁷ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

¹⁸ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Trestní předpisy*, s. 4-94. ÚZ, č. 1516. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-556-3, s. 19.

Nutnou obranu pak definuje ustanovení § 29 jako: „Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný trestním zákonem, není trestným činem. Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.“¹⁹

V následujících odstavcích autor zmíní případy, ve kterých dojde protiprávním jednáním řidiče vozidla k naplnění skutkové podstaty trestného činu. Jde zejména o § 272, který charakterizuje obecné ohrožení zejména jako úmyslné vystavení většího počtu osob nebezpečí újmy na životě či zdraví. K tomuto stavu může dojít zejména při pronásledování vozidla na území obce, kde pachatel svojí bezohlednou jízdou bezprostředně ohrozí větší množství osob. Autor práce jako řidič pronásledujícího policejního vozidla takovou situaci v roce 2020 zažil, řidič pronásledovaného vozidla byl za tento skutek následně rozhodnutím okresního soudu pravomocně odsouzen.

Dalšího trestného činu se řidič pronásledovaného vozidla může dopustit v případě, že na jedoucím či stojícím vozidlo s policisty nebo na vně stojící policisty jím řízeným vozidlem najede, v tomto případě je trestný čin definován ust. § 325 odst. 2 písm. a) jako násilí proti úřední osobě spáchané se zbraní, kdy pojem zbraň je definován v trestním zákoníku ustanovením § 118 jako cokoli, čím je možno učinit útok proti tělu důraznějším.

Jedním z nejčastějších důvodů nezastavení vozidla a následného ujíždění Policií ČR je skutečnost, že řidič takového vozidla má vysloven zákaz řízení motorových vozidel, a to buď rozhodnutím správního orgánu, nebo soudu. Takový řidič se pak dopouští maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, které je definováno § 337 jako výkon činnosti, která mu byla rozhodnutím soudu nebo jiného orgánu veřejné moci zakázána.²⁰

¹⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Trestní předpisy*, s. 4-94. ÚZ, č. 1516. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-556-3, s. 19.

²⁰ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Trestní předpisy*, s. 4-94. ÚZ, č. 1516. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-556-3, s. 97-98.

2 Statistické údaje k problematice pronásledování vozidel

Ministerstvo dopravy na začátku každého roku vydává statistiku přestupků a trestných činů spáchaných na pozemních komunikacích za předešlý rok. Statistické údaje získává především od obcí s rozšířenou působností a od Policie České republiky. Téma, kterým se autor v této práci zabývá, je neuposlechnutí výzev k zastavení vozidla dávaných policistou, tímto se pachatel takového jednání dopouští přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 zákona o silničním provozu. Bohužel, toto ustanovení zahrnuje jak neuposlechnutí výzev dávané policistou, tak i nezastavení vozidla na signál s červeným světlem "stůj," např. na semaforu. Tedy údaje obsažené ve statistice ministerstva dopravy jsou pro tuto bakalářskou práci nevyužitelná.

Autor dále zjišťoval, zda je možné získat statistické údaje od obcí s rozšířenou působností, na což mu bylo sděleno, že takovou statistiku ORP nevedou, jelikož stejně jako MD nerozlišují, zda řidič nezastavil na signál červeným světlem „stůj“ či nerespektoval znamení dávané policistou k zastavení vozidla.

Za využití žádosti o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, bylo autorem dotazováno Policejní prezidium Policie České republiky na statistické údaje za roky 2020, 2021, 2022 a část roku 2023 (do konce srpna, včetně), a to konkrétně:

1. Kolik bylo ujíždějících a pronásledovaných řidičů (automobil, motocykl, jiný dopravní prostředek)?
2. Kolik bylo řidičů, kteří se dopustili přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 zákona o silničním provozu, čímž porušili ust. § 4 písm. b), c) – nezastavení na pokyn dávané policistou k zastavení vozidla – VRZ (modročervené barvy doplněné nápisem STOP/STOP POLICIE, akustické signály, mávání paží, červeným světlem, zastavovacím terčem apod.)?
3. Kolik ujíždějících a pronásledovaných řidičů nakonec nebylo zastaveno?
4. Počet použití donucovacích prostředků dle § 52 odst. 1 písm. f) zákona o Policii ČR?

5. Počet použití donucovacích prostředků dle § 52 odst. 1 písm. g) zákona o Policii ČR?
6. Počet použití tzv. PIT manévru?
7. Počet použití donucovacích prostředků dle § 52 odst. 1 písm. n) zákona o Policii ČR?
8. Počet použití donucovacích prostředků dle § 52 odst. 1 písm. o) zákona o Policii ČR?
9. Výše škod na majetku Policie České republiky (především na vozidlech) v důsledku zastavování vozidel?
10. Počet policistů, kteří byli při zákrocích zraněni?

PP PČR ve své odpovědi uvedlo, že statisticky nesleduje a nevykazuje požadované údaje vztahující se k otázkám č. 1, 2, 3 a 9.

Statisticky vykazuje údaje o použití donucovacího prostředku podle § 52 písm. f) zákona o Policii České republiky, a to zastavovacího pásu, ale o zahrazení cesty vozidlem či zabrání odjezdu vozidla statistiku nevykazuje.

Tabulka 1: Použití zastavovacího pásu

Krajské ředitelství policie	2020	2021	2022	2023 (do 31. 8.)
hlavního města Prahy	6	12	23	5
Středočeského kraje	3	2	6	6
Jihočeského kraje	2	7	4	4
Plzeňského kraje	3	3	4	0
Karlovarského kraje	4	7	3	6
Ústeckého kraje	7	2	5	8
Libereckého kraje	6	8	14	7
Královéhradeckého kraje	0	2	4	1
Pardubického kraje	8	7	2	3
kraje Vysočina	0	8	5	1

Jihomoravského kraje	3	14	13	15
Zlínského kraje	8	0	2	0
Olomouckého kraje	4	2	4	2
Moravskoslezského kraje	12	14	14	10
Česká republika	66	88	103	68

Zdroj: Policie České republiky, 2023

Pro tuto práci jsou důležité zejména údaje obsažené v následující tabulce, která obsahuje počty použití tzv. PIT manévru napříč jednotlivými krajskými ředitelstvími v daných letech.

Tabulka 2: Použití PIT manévru

Krajské ředitelství policie	2020	2021	2022	2023 (do 31. 8.)
hlavního města Prahy	0	1	1	0
Středočeského kraje	0	0	1	0
Jihočeského kraje	0	1	0	0
Plzeňského kraje	1	2	1	1
Karlovarského kraje	1	2	0	2
Ústeckého kraje	0	0	1	0
Libereckého kraje	0	1	2	0
Královehradeckého kraje	0	0	1	0
Pardubického kraje	0	1	0	0
kraje Vysočina	0	1	1	0
Jihomoravského kraje	1	1	2	1
Zlínského kraje	0	0	0	0
Olomouckého kraje	0	0	0	0
Moravskoslezského kraje	0	7	1	2
Česká republika	3	17	11	6

Zdroj: Policie České republiky, 2023

Policejní prezidium též sleduje a vykazuje statistické údaje o tom, kolikrát byl použit donucovací prostředek hrozba namířenou střelnou zbraní a kolikrát došlo k užití varovného výstřelu. Vzhledem k tomu, že do těchto údajů jsou zahrnuta veškerá použití donucovacího prostředku hrozba namířenou střelnou zbraní a varovný výstřel, a to nejen v souvislosti se zastavováním pronásledovaných vozidel, jsou tyto údaje pro užití v této práci nevypovídající.

PP PČR na autorovu žádost poskytlo i údaje o počtu příslušníků Policie České republiky, kteří byli v souvislosti s užitím donucovacích prostředků zraněni. Avšak, stejně jako u předchozího bodu, jedná se o paušální statistické údaje, které se nevztahují k užití konkrétních donucovacích prostředků, ale k užití donucovacích prostředků dle § 52 zákona č. 273/2008 Sb. obecně, a proto jsou i tato statistická data pro užití v této práci nepřínosná.

3 Prostředky k zastavování vozidel používané Policií ČR

Pokud chce policista provést namátkovou silniční kontrolu či pokud se řidič dopustí přestupku, při kterém poruší pravidla silničního provozu, dá policista znamení k zastavení vozidla. Znamení se provádí tím způsobem, že policista stojí čelem k zastavovanému vozidlu a mává v horním půlkruhu vztyčenou paží, za snížené viditelnosti pak užije červeného světla. Dalším způsobem zastavování vozidla je využití zastavovacího terče, který policista vztyčí proti jemu jedoucímu vozidlu, které má v úmyslu zastavit. Tyto způsoby zastavování vozidel jsou využívány například při výkonu na statickém kontrolním bodě v rámci dopravně bezpečnostní akce, nejčastěji jde o měření rychlosti, prováděné dvěma policejními hlídkami, kdy první hlídka kontroluje dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném místě pomocí měřiče a druhá hlídka na pokyn přes radiostanici výše popsaným způsobem zastavuje vozidlo podezřelého z přestupku. V případě jinak zaměřených dopravně bezpečnostních akcích pak policejní hlídka zpravidla vykonává činnost zcela samostatně, rozuměno na pevném kontrolním bodě samostatně výše popsaným předepsaným způsobem zastavuje vozidla těch řidičů, u kterých byl vizuálně (například za užití dalekohledu se záznamovým zařízením) zjištěn přestupek (držení mobilního telefonu v ruce, nepřipoutání se řidičem či spolujezdcem apod.), či zcela namátkově.

Chtějí-li policisté jedoucí v služebním dopravním prostředku zastavit jiné jedoucí vozidlo, dávají znamení k zastavení vozidla za pomoci zvláštního výstražného a rozhlasového zařízení (světlo modré a červené barvy či pouze modré barvy, dle potřeby doplněné akustickými signály) doplněné o nápis STOP nebo STOP POLICIE, který je zpravidla na policejním vozidle zepředu i zezadu, takže policisté mohou jet za zastavovaným vozidlem nebo mohou jet před zastavovaným vozidlem ve směru jeho jízdy. Vždy však musí být splněna podmínka, že tato světelná výzva směřuje ve směru jízdy zastavovaného vozidla, tzn. pokud jede vozidlo policie za zastavovaným vozidlem ve stejném směru jízdy, musí být tato výzva aktivována ve směru jízdy vpřed policejního vozidla, při jízdě policejního vozidla před zastavovaným vozidlem ve stejném směru jízdy pak tato výzva musí být aktivována směrem vzad ve směru jízdy. V případě, že je zastavováno

proti policejnímu vozidlu jedoucí vozidlo, užije se z otevřeného okénka policejního vozidla u řidiče či spolujezdce zřetelného mávání nataženou paží horizontálním pohybem směřujícím proti zastavovanému vozidlu.

Pokud řidič zastavovaného vozidla takové výzvy neuposlechne, lze užít donucovacích prostředků. Policista ovšem musí zvážit výběr donucovacího prostředku pro provedení zákroku, a při tomto výběru musí uvážit zejména následující faktory: okolnosti použití, účel, který zákrokem sleduje, dále pak míru a povahu hrozícího nebezpečí, také druh a hodnot míru jejich ohrožení (život, zdraví, majetek), samozřejmostí je intenzita a charakter kladeného odporu, a v neposlední řadě charakter pachatele a jeho aktuální či potenciální nebezpečnost.²¹

3.1 Taktické zastavení vozidla

Při samotném provedení taktického zastavení vozidla se nejedná přímo o užití donucovacího prostředku, správně provedeným taktickým zastavením lze předejít možnému pronásledování zastavovaného vozidla a případným materiálním újmám či dokonce újmám na životě a zdraví. Toto zastavení je prováděno tak, že se policejní vozidla ve chvíli zastavení nacházejí v takové poloze, že řidič zastavovaného vozidla nemá možnost pokračovat v jízdě, nebo je pokračování zásadně ztíženo. Důležitým faktem je, že při tomto nedochází ke kontaktu vozidel, jelikož nejsou použity žádné donucovací prostředky, jde tak o zastavení vozidla podle § 79 zákona o silničním provozu, kdy je dána výzva k jeho zastavení znamením STOP, resp. STOP POLICIE. Pokud řidič tuto výzvu neuposlechne či před takovým zastavováním neuposlechl, dochází již k zahrazení cesty služebním vozidlem či vozidly, a jedná se o donucovací prostředek podle § 55 odst. 1 zákona o Policii České republiky.²²

²¹ HRINKO, Martin. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 27.

²² POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 11.

Tento manévr je v ideálních podmínkách prováděn pomocí tří služebních vozidel, lze jej však provést i ve dvou či v jednom, avšak zde již vyvstává vysoké riziko, že řidič zastavovaného vozidla se rozhodne policejní vozidlo vytlačit. Zastavování při počtu tří služebních vozidel je prováděno tak, že první služební vozidlo jedoucí za pronásledovaným vozidlem jej předjede a zařadí se před něj. Při předjíždění má policejní vozidlo aktivované zvláštní výstražné a rozhlasové zařízení doplněné o rozsvícený nápis STOP směřující vzad ve směru jízdy, další variantou je dávat znamení k zastavení máváním paží ze služebního vozidla. Druhé policejní vozidlo najíždí vedle zastavovaného vozidla, svojí přední částí by z taktických důvodů nemělo přesáhnout úroveň tzv. B sloupku zastavovaného vozidla. Třetí služební vozidlo jede za pronásledovaným vozidlem. Druhé i třetí služební vozidlo má také zapnuté zvláštní výstražné znamení a všechny tři policejní vozidla jedou stejnou rychlostí a reagují v ideálním případě stejně, pokud řidič pronásledovaného vozidla zpomaluje, až dojde k úplnému zastavení.

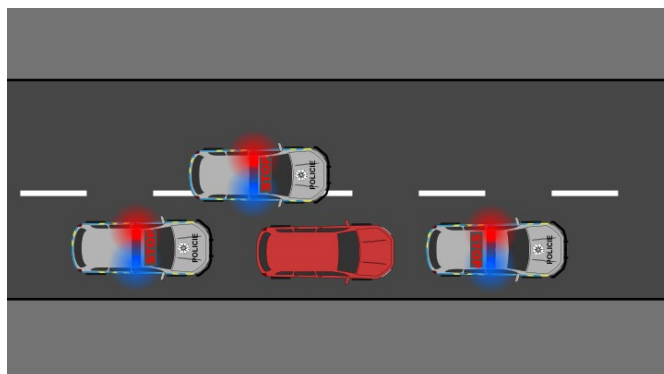
Pokud se řidič zastavovaného vozidla pokusí ujet tím způsobem, že využije rozestup mezi prvním a druhým policejním vozidlem, vyvstává možnost pro užití tzv. PIT manévru, který je popisován v jedné z následujících kapitol.

V případě, že je vozidlo zastavováno pouze dvěma služebními vozidly Policie České republiky, postup je obdobný s tím rozdílem, že ve chvíli dokončení manévru za zastavovaným vozidlem není žádné služební vozidlo. V případě použití pouze jednoho služebního vozidla je tento manévr velmi riskantní, jelikož může dojít k ohrožení posádky policejního vozidla, a také k náhlé změně směru a způsobu jízdy zastavovaného vozidla, které může hlídce začít ujíždět.²³

Před započítím výše popisovaného způsobu zastavování vozidla je velmi důležité, aby policisté, kteří se chystají provést tento manévr, vybrali správné místo k jeho provedení, mělo by se jednat o přímý úsek ulice, nejlépe bez křižovatek. Výhodou může být přítomnost vysokých obrubníků na krajnicích vozovky, svodidla či stojící kolona vozidel, i tyto mohou přispět k taktickému zastavení vozidla. Zcela nevhodným místem k provedení taktického zastavení je horizont, křižovatka či jiné

²³ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 11-16.

nepřehledné místo. Z hlediska ohrožení případnou střelbou od ozbrojeného řidiče či osádky zastavovaného vozidla je nejvíce exponováno přední a dále boční policejní vozidlo.²⁴



Obrázek 1: Konečné postavení služebních vozidel PČR vůči zastavovanému vozidlu při provedení taktického zastavení
Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou.* Prezentace PowerPoint, 2020.

3.2 Násilné zastavení vozidla

Neuposlechne-li řidič zákonné výzvy policie k zastavení vozidla a začne ujíždět, vyhodnotí policista, jakým způsobem bude postupovat při případném zastavování ujíždějícího vozidla.

V takovém případě se může jednat o násilné zastavení vozidla, tedy proti vůli řidiče a za použití síly nebo technických prostředků. K násilnému zastavení vozidla se mohou použít donucovací prostředky, například zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem, případně jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla. Metodická příručka policejního prezidia uvádí, že ve zvláštních případech lze k zastavení takového vozidla použít zbraně. Zákon ovšem v tomto případě hovoří o takzvaném zadržení dopravního prostředku.²⁵

²⁴ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky.* Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 11-16.

²⁵ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky.* Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 4.

3.3 Zabránění odjezdu vozidla

Pokud je potřeba vozidlu znemožnit odjetí z místa, na kterém stojí či na kterém bylo v rámci silniční kontroly či pronásledování zastaveno, nazývá se tento postup zabránění odjezdu vozidla. Dochází buď k použití síly, technických prostředků, nebo kombinací obou.²⁶

3.4 Zastavovací pás

Jedním ze způsobů, kdy je k násilnému zastavení vozidla či zabránění jeho odjezdu použit technický prostředek, je užití zastavovacího pásu. Tento prostředek je tuzemskou policií využíván již přes 30 let. Zastavovacím pásem rozumíme pevnou či pohyblivou základnu, která je osazena dutými hroty. Užití pásu spočívá v jeho umístění (roztažení) do předpokládané jízdní dráhy ujíždějícího vozidla, či v jeho rozložení pod koly stojícího vozidla, u něhož je dán předpoklad, že bude užit k nežádoucímu pohybu, například u vozidla pachatele trestné činnosti. Duté hroty při najetí na ně způsobí perforaci pláště pneumatiky, a to s plynulým únikem plynného média, což je s ohledem na bezpečnost nezúčastněných osob, zakročujících policistů, ale i samotného pachatele žádoucí, jelikož zpravidla i při najetí ve vysoké rychlosti nedochází ke ztrátě kontroly nad směrem jízdy vozidla a celkově ke ztrátě ovladatelnosti vozidla.

Autor v následujících podkapitolách zmíní dva typy zastavovacích pásů, z nichž jeden byl Policií České republiky používán a druhý v současné době používán je.

²⁶ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 4.

3.4.1 Zastavovací pás 1992

Tento typ pásu byl Policíí ČR používán od roku 1992 a v současné době je již vyřazen, nahradil jej nový typ Police Road Block, popsany v následující podkapitole. Zastavovací pás typ 1992 je složen z látkového pásu, který je dlouhý 607 cm a na tomto jsou v pravidelném uspořádání umístěny za sebou jdoucí kovové destičky, na každé z těchto destiček je dvojice dutých kovových hrotů. Na jednom konci pásu je kovové madlo, jenž je určeno k vytažení pásu z kovové schránky, ve které je uložen. Policistou byl pás rozvinut do přepokládaného místa průjezdu zastavovaného vozidla.²⁷

Mezi hlavní nevýhody tohoto typu pásu patřila vysoká hmotnost a objemnost kovové schránky, svými rozměry pás zabíral podstatnou část zavazadlového prostoru policejního vozidla. Samotný látkový pás je velmi úzký, což je další nespornou nevýhodou, jelikož na nerovném povrchu měl tento tendenci se převracet, dále při jeho rozvinutí docházelo k zachycování pásu o kovovou schránku a jednotlivé díly se mezi sebou mnohdy zachycovaly, nežádka kdy docházelo i k vypadávání kovových hrotů, což byla další značná nevýhoda při užití pásu typu 1992. Z výše popsaných důvodů byla jeho obsluha složitá, zdlouhavá a uživatelsky zcela nepřívětivá. Jedinou skutečnou výhodou tohoto pásu byla jeho délka, která přesahovala šest metrů, takže pokryla zpravidla dva jízdní pruhy. V minulosti byl používán zejména na státních hraničních přechodech, kde byl pevný a rovný podklad, pás zde byl určen k zamezení násilného překročení státní hranice.²⁸

3.4.2 Zastavovací pás Police Road Block

Zcela odlišně konstruovaný zastavovací pás s názvem Police Road Block je v současnosti využíván tuzemskou státní policií. Odlišnost jeho konstrukce spočívá především ve stavbě jeho nosné části, která je tvořena z velmi odolných plastových dílů sestavených do mříže. Na této nosné konstrukci jsou otvory,

²⁷ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 115.

²⁸ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 115.

ve kterých jsou vsazeny duté kovové hroty, které směřují svisle nahoru. Tyto hroty mají ve spodní části pryžový kroužek, který zabraňuje jejich samovolnému uvolnění z nosné konstrukce při manipulaci se zastavovacím pásem. V horní části hrotu je pryžová krytka sloužící k zabránění poranění policisty při manipulaci s pásem. Zastavovací pás Police Road Block je 470 cm dlouhý a je na něm pravidelně rozmístěno 110 hrotů, z nichž každý je vysoký 4,5 cm. K roztažení pásu či jeho následnému odstranění z vozovky je použita šňůra s plastovým madlem, která je k pásu připevněna karabinkou. Zastavovací pás je složen do plastové schránky a součástí pásu je i návod o obsluze, skládací dopravní kužely (4 ks) a ochranné pomůcky – brýle a rukavice. Dále jsou součástí i náhradní hroty.²⁹

Mezi výhody zastavovacího pásu Police Road Block lze řadit především jeho relativně nízká hmotnost, což urychluje manipulaci s pásem a jeho samotné užití, poměrně vysoká stabilita, kdy díky konstrukčnímu řešení pásu je riziko přetočení zcela minimální. Nájezdová plocha pro pneumatiky je totiž v mírně ostrém úhlu, což znamená, že při samotném najetí na pás se hroty v daném místě nakloní přímo proti pneumatice zastavovaného vozidla. Nejen díky nízké hmotnosti, ale i samotnému systému konstrukce je manipulace s pásem poměrně snadná, po použití či po upuštění od použití pásu lze tento snadno složit zpět do přepravního boxu. V důsledku antikorozní úpravy hrotů a plastové konstrukci pásu není třeba žádné zvláštní údržby.

Zastavované vozidlo je při přejetí pásu v důsledku perforace jedné či více pneumatik nuceno následně zastavit, díky systému dutých hrotů však k úniku vzduchu z pneumatik(y) dochází pozvolna, což pro řidiče zastavovaného vozidla znamená, že je schopen vozidlo bezpečně ovládat. Díky tomu je sníženo riziko ohrožení nezúčastněných osob a zakročujících policistů, ale i samotného pachatele.³⁰

Zmíněný typ pásu lze rozvinout dvěma způsoby. Prvním způsobem je vhození složeného pásu kolmo přes dráhu, zpravidla krátce před průjezdem zastavovaného vozidla, na hladkém povrchu komunikace se pás rozvine do celé

²⁹ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 116-117.

³⁰ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 117-118.

své délky. Nevýhodou tohoto typu pásu však může být jeho vhození na nerovném povrchu, nejčastěji na nezpevněných komunikacích či komunikacích s defekty. V takovém případě pak nemusí dojít k úplnému rozvinutí pásu, pro pachatele je tak snazší jej částečně či zcela objet. Druhým způsobem rozvinutí zastavovacího pásu Police Road Block je jeho umístění na jeden okraj komunikace, policista se v závislosti na šířce komunikace postaví na druhý okraj komunikace, kde je skryt. Zastavovací pás je následně policistou roztažen pomocí šňůry do jízdní dráhy zastavovaného vozidla.³¹ U tohoto druhu užití pásu je nutné dbát pozornosti na způsob držení šňůry policistou, jelikož v ojedinělých případech může dojít k namotání konstrukce pásu do podběhu zastavovaného vozidla, a tedy v případě, že si policista šňůru omotá kolem zápěstí, může dojít i k vážnému zranění policisty. Z důvodu tohoto jsou policisté při proškolení k užití zastavovacího pásu důrazně seznámeni s tím, aby šňůru drželi pouze za její konec, tzn. za plastové madlo a toto si ke svému tělu nijak nepřipevňovali.



Obrázek 2: Zastavovací pás Police Road Block v přepravním obalu
Zdroj: autor, 2024

³¹ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 117.

3.5 Použití vozidla jako zátarasu

Dle metodického pokynu může autor konstatovat, ve kterých situacích může být použito stojící vozidlo jako zátaras. Takovými situacemi jsou například nutnost násilného zastavení pronásledovaného vozidla, dále zamezení odjezdu již stojícího vozidla, nebo je-li třeba vytvořit zúžení komunikace, které napomůže k následnému zastavení pronásledovaného vozidla za použití dalšího donucovacího prostředku. Jako zátaras může být použito jakékoliv vozidlo, a to i nákladní, speciální, služební i civilní. Výjimkou jsou vozidla přepravující nebezpečné látky v režimu ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route), tyto vozidla definuje Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Pod tímto pojmem si lze představit například cisternové vozidlo přepravující pohonné hmoty. Dále se nepoužije vozidlo hromadné dopravy, pokud se v něm nacházejí osoby. Další výjimkou jsou vozidla osob s výsadami a imunitami podle mezinárodního práva.³²

Pokud to situace a okolnosti umožňují, k vytvoření zátarasu jsou užity především policejní vozy. Vozidla jsou umísťována tak, aby byla přední částí (motorem) natočena směrem k příjíždějícímu pronásledovanému vozidlu, kdy by při případném nárazu zastavovaného vozidla do služebního vozidla došlo k pohlcení velkého množství kinetické energie, na rozdíl od případného nárazu do boku či zadní části služebního vozidla. Vozidla jsou vůči směru příjezdu zastavovaného vozidla ve tvaru pomyslného šípku, tedy předními částmi k sobě a těmito směřujícími proti zastavovanému vozidlu. Ve stojících vozidlech by neměla zůstat žádná osoba, vozidla je nutno zajistit proti pohybu zatažením ruční brzdy, vypnutím motoru a v případě manuální převodovky zařazením 1. rychlostního stupně, v případě automatické převodovky pak zařazením stupně P. Toto se provádí zejména za účelem pohlcení vyššího množství kinetické energie při případné kolizi zastavovaného vozidla se zátarasem, nebo při případném pokusu o odtlačení zátarasu zastavovaným vozidlem. Pokud jsou pro vytvoření zátarasu užita služební vozidla Policie České republiky, která jsou opatřena

³² POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 4.

zvláštním výstražným zařízením, pak je VRZ aktivováno. Tento způsob zastavování lze kombinovat i s jinými donucovacími prostředky, například s použitím zastavovacího pásu.³³

Pokud se zakročující policisté rozhodnou svými vozidly vytvořit zátaras, je bezpodmínečně nutné, aby toto sdělili i ostatním hlídkám Policie České republiky prostřednictvím radiokomunikace, přičemž jim sdělí zejména místo, kde je takový zátaras vytvořen či kde k jeho vytvoření dojde. Ostatní zakročující hlídky, zejména ty, které zastavované vozidlo pronásledují, jsou schopny na danou situaci včas a adekvátně zareagovat, například snížením rychlosti před vytvořeným zátarasem a následným vytvořením „blokady“ za pronásledovaným vozidlem tak, aby bylo zabráněno jeho dalšímu případnému újezdu.³⁴

Jako příklad z praxe autor uvádí případ z června roku 2022, kdy pachatel uprostřed noci odcizil z autobazaru v Hradci Králové osobní motorové vozidlo BMW X6, se kterým se následně pohyboval po Jablonci nad Nisou a okolí. Během odpoledne téhož dne si jej povšiml policista z obvodního oddělení, který jej za užití světelné výzvy „STOP/POLICIE“ chtěl zastavit k silniční kontrole, avšak pachatel na tuto výzvu nereagoval a začal ujíždět směrem k Liberci. Autor tehdy jako řidič služebního vozidla Dopravního inspektorátu Policie ČR v Liberci jel po jedné z předpokládaných tras pohybu odcizeného vozidla, přičemž jeho přesný pohyb nebyl v danou chvíli znám. V obci Proseč nad Nisou autor odbočil na vedlejší komunikaci a pokračoval v jízdě ve směru k Jablonci nad Nisou, následně po zhruba 300 metrech jízdy zpozoroval proti sobě rychleji jedoucí vozidlo, které odpovídalo popisu pronásledovaného vozidla. Autor již neměl jinou možnost než služebním vozidlem s aktivovaným výstražným rozhlasovým zařízením zahradit protijedoucímu odcizenému vozidlu cestu, přičemž komunikace byla velmi úzká a nebylo možné, aby proti sobě jela současně dvě vozidla. Autor z otevřeného okénka po zastavení služebního vozidla mával proti stále jedoucímu vozidlu paží,

³³ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 21-24.

³⁴ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 21-24.

čímž mu dával pokyn k zastavení. Pachatel však úmyslně do policejního vozidla narazil, ačkoliv v něm stále byli oba policisté. Služební vozidlo bylo nárazem odhozeno a autor následně po zkontrolování stavu kolegy z vozidla vystoupil a užil donucovacího prostředku varovný výstřel, který však neměl žádného účinku. Zvažoval užití služební zbraně přímo proti odjíždějícímu vozidlu s pachatelem, od čehož však upustil. Autor poté běžel ve směru odjezdu vozidla pachatele, které následně našel v levotočivé zatáčce havarované. Z vozidla v tu chvíli vystupoval z místa řidiče pachatel a z místa spolujezdce vzadu jeho nezletilý (dvanáctiletý!) syn. Pachatel byl poté autorem omezen na osobní svobodě. Kromě toho, že pachatel měl platnou blokaci řidičského oprávnění, orientační vyšetření za účelem zjištění, zda nebyl ovlivněn jinou návykovou látkou testem Drugwipe 5SP bylo pozitivní na přítomnost amfetaminu/metamfetaminu.



*Obrázek 3: Služební vozidlo PČR poškozené úmyslným najetím pachatele do vytvořeného zátarasu
Zdroj: autor, 2022*

3.6 Použití jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla

Takovým prostředkem, který je použit k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu, je myšleno cokoli, čím je schopen zakročující policista vozidlo zastavit nebo mu zabránit v jeho odjezdu. Musí však být splněny podmínky podle § 53 a § 55 zákona o Policii České republiky. Zákon přesně nedefinuje, co vše si lze představit pod pojmem „jiný prostředek.“ Mezi takovéto prostředky může patřit i služební vozidlo, které je vybaveno policejním rámem. Ve světě dochází

k pokusům zastavování vozidel za použití technologií s elektromagnetickým pulsem, nebo k užívání zastavovacích sítí, které se namotají na pneumatiky zastavovaného vozidla, nebo přímo do nich zastavované vozidlo vjede, v závislosti na konstrukci daného zařízení.³⁵

Z autorovy praxe lze uvést případ z října roku 2023. Autor jako řidič služebního vozidla hlídky Pohotovostní motorizované jednotky PČR Praha spolu s jeho kolegou v rámci hlídkové činnosti a dohledu nad silničním provozem chtěli za užití VRZ a světelné výzvy „STOP/POLICIE“ v ulici Táboritská v Praze 3 zastavit před sebou jedoucí motocykl, který dle lustrace v evidenci ČKP nebyl pojištěn v rámci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Řidič motocyklu však na tuto výzvu reagoval prudkou akcelerací a následně hlídce PMJ ujížděl rychlostí přesahující i 130 km/h. Na náměstí Jiřího z Poděbrad řidič motocyklu velmi snížil rychlost jízdy, aby následně mohl najet na chodník. Jelikož se po tomto pohybovalo velké množství neúčastněných osob a o několik desítek metrů dál se konaly farmářské trhy, rozhodl se autor jako řidič služebního vozidla za využití daných okolností zamezit řidiči motocyklu v případném dalším ohrožení neúčastněných osob tím, že přední částí služebního vozidla ve velmi malé rychlosti narazil do zadní části motocyklu, čímž došlo ke ztrátě rovnováhy řidiče motocyklu a k následnému „položení“ motocyklu na bok. Motocyklista byl poté hlídkou PMJ omezen na osobní svobodě, během zákroku nedošlo k jeho zranění. Nebylo žádným překvapením, že měl platnou blokaci řidičského oprávnění a u něj provedené orientační vyšetření na přítomnost jiných návykových látek testem Drugwipe 5SP bylo pozitivní na amfetamin/metamfetamin. Dále se motocyklista policistům přiznal k neoprávněnému užívání motocyklu, jelikož jej od majitele měl svěřen pouze k opravě, nikoliv k jeho užívání na pozemních komunikacích.

³⁵ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 5.



Obrázek 4: Konečné postavení služebního vozidla PČR a pronásledovaného motocyklu, který byl za užití donucovacího prostředku (služebního vozidla) násilně zastaven
Zdroj: autor, 2023

3.6.1 Policejní rám

Samotný pojem „policejní rám“ byl zaveden ve spolupráci s ministerstvem dopravy, a to zejména kvůli schválení tohoto technického prostředku pro užití na policejních vozidlech. Policejní rám se skládá ze dvou částí, a to rámu a výztuhy. Rám je viditelná část policejního rámu, která je uchycena přes dva otvory v předním nárazníku služebního vozidla do výztuhy, ta je připevněna na přední nosníky vozidla. V praxi tak policejní rám chrání služební vozidlo při zákrocích, kdy je policejní rám užit jako donucovací prostředek, nebo pokud se služebním vozidlem dojde k dopravní nehodě. Rám nemá negativní vliv na prvky pasivní bezpečnosti, jako jsou airbagy a deformační zóny.³⁶

Ochrana služebního vozidla rámem je však limitována rychlostí nárazu a vlastnostmi překážky, se kterou došlo ke střetu. Čím vyšší je nárazová rychlost a čím pevnější je překážka, tím může dojít k většímu poškození služebního vozidla. Z praxe lze zmínit například náraz jiného vozidla do služebního vozidla policie ve vysoké rychlosti, jímž byl policejní vůz nasměrován do betonového

³⁶ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 7.

sloupu, se kterým se následně střetl, na služebním vozidle došlo k poškození celé jeho přední části a k aktivaci pasivních prvků bezpečnosti. ³⁷

K bezpečnosti policejního rámu a jeho umístění na policejních vozidlech lze uvést, že bylo provedeno několik nárazových testů vozidly s umístěným policejním rámem, např. dle předpisu EHK 94, nebo tzv. RCAR test, jejichž výsledkem bylo nejen splnění požadavků, ale i příznivější hodnoty poškození samotného vozidla, než pokud by vozidlo policejním rámem vybaveno nebylo. Pro zajímavost lze uvést, že hmotnost samotného policejního rámu činí přibližně 15 kilogramů.



Obrázek 5: Policejní rám umístěný na policejním speciálu 3. generace (Škoda Kodiaq)
Zdroj: autor, 2024

Poškozené díly	vozidlo s rámem	vozidlo bez rámu
ochranný rám	výměna	-
kapota	výměna	výměna
světlo levý	opravná sada držáku	výměna
světlo pravý	bez poškození	opravná sada držáku
kryt nárazníku	výměna	výměna
levá mřížka nárazníku	bez poškození	výměna
blatník levý	bez poškození	výměna
blatník pravý	bez poškození	bez poškození
držák nárazníku levý	bez poškození	bez poškození
držák nárazníku pravý	bez poškození	bez poškození
podběh	bez poškození	výměna
mřížka chladiče	bez poškození	výměna
chromový rámeček mřížky	bez poškození	výměna
emblem Škoda	bez poškození	výměna
levé vedení vzduchu	bez poškození	výměna
padding	výměna	výměna
výztuha	výměna	výměna
frontend	výměna	výměna
chladiče	bez poškození	bez poškození
Schottplate levá	bez poškození	bez poškození
Schottplate pravá	bez poškození	bez poškození
podélník levý	bez poškození	bez poškození
podélník pravý	bez poškození	bez poškození
klimakondenzátor	bez poškození	bez poškození

Obrázek 6: Rozdíly v poškození vozidel po provedení nárazového testu s umístěným policejním rámem a bez něj
Zdroj: Škoda Auto, a.s., 2019

³⁷ JEŘÁBEK, Josef. *Policejní rám. Seznámení s koncepcí policejního rámu*. Přednáška v rámci školení PIT manévr. Power-pointová prezentace. [cit. 2024-01-20].

3.6.2 PIT manévr

V souvislosti s policejním rámem je často zmiňován tzv. PIT manévr. Samotná tři písmena PIT znamenají Pursuit intervention technique, resp. precision immobilization technique, někdy TVI – Tactical vehicle intervention, volně přeloženo jako technika k ukončení pronásledování, přesná technika znehybnění. Jde o násilný prostředek k zastavení pronásledovaného vozidla, jehož řidič i přes zákonné výzvy odmítá zastavit, při kterém na základě přenosu sil z policejního vozidla na zastavované vozidlo v důsledku jejich kontaktu dochází ke ztrátě kontroly řidiče pronásledovaného vozidla nad jeho řízením a k jeho následné rotaci, kterou v ideálním případě následuje zastavení a blokáce vozidla.

PIT manévr je ze své podstaty velmi precizní technikou, před jejímž provedením musí policista správně uvážit všechny okolnosti zákroku, a zda je možné tento prostředek za daných okolností užít. Je důležité si uvědomit, že bezpečnost provedení PIT manévru ovlivňuje několik faktorů, jako je zejména rychlost pronásledovaného vozidla, místo, na kterém dochází k jeho užití – zejména s ohledem na přehlednost, šířku komunikace, konstrukční řešení silnice apod., přítomnost nezúčastněných osob a jejich ohrožení v případě užití manévru, poměr hmotnosti policejního a pronásledovaného vozidla, či povětrnostní podmínky.³⁸

Při provádění PIT manévru je z důvodu bezpečnosti policistů, nezúčastněných osob, ale i pachatele doporučeno neprovádět jej při rychlosti přesahující 60 km/h, do této rychlosti by měl být policista schopen manévr bezpečně provést a nad vozidlem neztratit kontrolu. V případě, že je prostředku užito ve vyšších rychlostech, může dojít k nežádoucí kolizi vozidel, jejímž následkem může být například ztráta kontroly nad řízením vozidla (služební vozidlo policie), ale i vyjetí zastavovaného vozidla ve vysoké rychlosti mimo vozovku. Metodické doporučení pro maximální rychlost provedení 60 km/h však není třeba taxativně dodržovat v případě, že zákrok nesnese odkladu a dalším pokračováním zastavovaného vozidla v jízdě by mohlo dojít k vážnějším následkům.

³⁸ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 25-31.

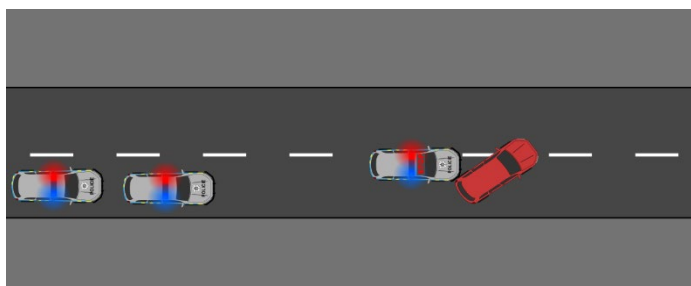
Z metodického pokynu dále vyplývá, že neméně důležitým faktorem, u něhož zakročující policista musí řádně zvážit okolnosti, je samotné místo použití PIT manévru. Použití manévru je doporučeno zejména na rovném a přehledném úseku komunikace, bez stoupání a klesání, bez případných horizontů, bez mostů či tunelů. Nejvhodnějším místem k provedení jsou komunikace o více jízdnicích, kde lze odklonit dopravu nezúčastněných osob, aby se minimalizovaly případné škody na jejich majetku. Jak již bylo zmíněno výše, není doporučeno zákrok provádět na mostech či přemostěních, zejména kvůli konečnému postavení vozidel po použití manévru, jelikož by mohlo dojít k proražení svodidel či zábradlí a k následnému pádu vozidel z výšky. Jako velmi riskantní místa k provedení PIT manévru jsou hodnoceny ulice s vyšší frekvencí pohybu chodců nebo s nástupišti městské hromadné dopravy.³⁹ Důležitým aspektem je hmotnost vozidel, PIT manévr lze zpravidla užít u vozidel do hmotnosti 3,5 tuny. Nelze jej použít proti kamionům (zejména z důvodu neúčelnosti), nebo motocyklu, jehož řidič by při použití PIT manévru ze strany policie mohl utrpět vážná zranění.

Samotné provedení manévru vyžaduje nácvik a dobré řidičské dovednosti. Již z ustanovení § 51 zák. č. 273/2008 Sb. vyplývá, že policista je oprávněn použít při zákroku donucovací prostředek a zbraň, k jejichž používání byl vycvičen. Výjimkou může být pouze situace nutné obrany či krajní nouze. Nejen z tohoto důvodu je třeba řádné proškolení policistů. To v případě PIT manévru spočívá v samostatném kurzu, během kterého je policista velmi důkladně obeznámen s platnou legislativní úpravou a okolnostmi použití tohoto manévru, po teoretické části kurzu pak v jeho praktické části policista absolvuje několik modelových situací, během kterých je neustále sledován a hodnocen instruktory kurzu. V případě úspěšného absolvování a splnění kritérií kurzu získává policista od příslušného policejního vzdělávacího zařízení osvědčení, na jehož základě je oprávněn provést i PIT manévr.

Před samotným provedením manévru je důležitá komunikace mezi ostatními zakročujícími policisty. Policista, který se rozhodne PIT manévr provést, musí

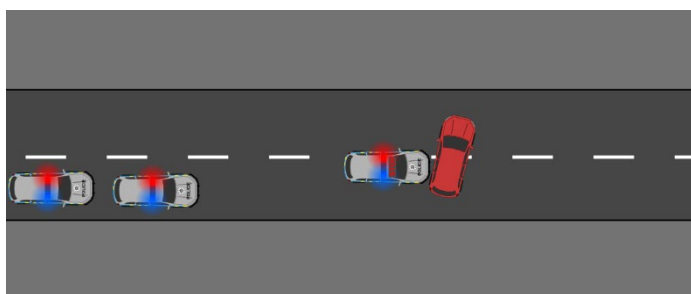
³⁹ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 25-31.

zvážit veškeré výše zmiňované okolnosti. Pokud se po jejich zvážení k takovému zákroku rozhodne, jako řidič služebního vozidla s aktivovaným výstražným a rozhlasovým zařízením a světelným nápisem „STOP“ se přiblíží k pronásledovanému vozidlu, a to buď z jeho levé, nebo pravé strany, v závislosti na okolnostech. Následně srovná rychlost jízdy s pronásledovaným vozidlem. Poté snižuje vzdálenost mezi policejním rámem a zastavovaným vozidlem, až do samotného kontaktu mezi rámem a vozidlem, kdy policejním rámem směřuje mezi zadní nárazník a zadní kolo zastavovaného vozidla. Dále policista plynule a souběžně otáčí volantem směrem k pronásledovanému vozidlu a plynule akceleruje. Dochází k vytlačení zadní části zastavovaného vozidla do strany a k jeho následné rotaci a zastavení. Pokud se zákroku zúčastňuje více služebních vozidel, tato následně zahrazují zastavovanému vozidlu možnou únikovou cestu. Toto učiní co nejbližše zastavovanému vozidlu, s ohledem na eliminaci případného pokračování v ujždění ze strany řidiče zastavovaného vozidla, viz následující kapitola. Řidič služebního vozidla, kterým byl proveden PIT manévr, se následně může k blokování zastaveného vozidla připojit.⁴⁰

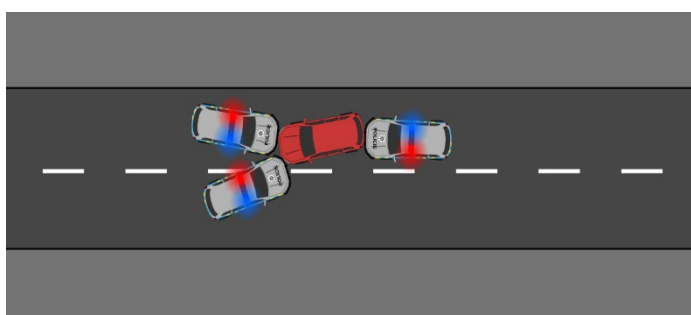


Obrázek 7: Započítí provedení PIT manévru, policejní vozidlo v přímém kontaktu se zastavovaným vozidlem
Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou*. Prezentace PowerPoint, 2020.

⁴⁰ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020, s. 25-31.



Obrázek 8: V důsledku vzájemného působení sil dochází k rotaci zastavovaného vozidla
 Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou*. Prezentace PowerPoint, 2020.



Obrázek 9: Po dokončení PIT manévru je zastavovanému vozidlu zamezeno v případném pokračování v jízdě
 Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou*. Prezentace PowerPoint, 2020.

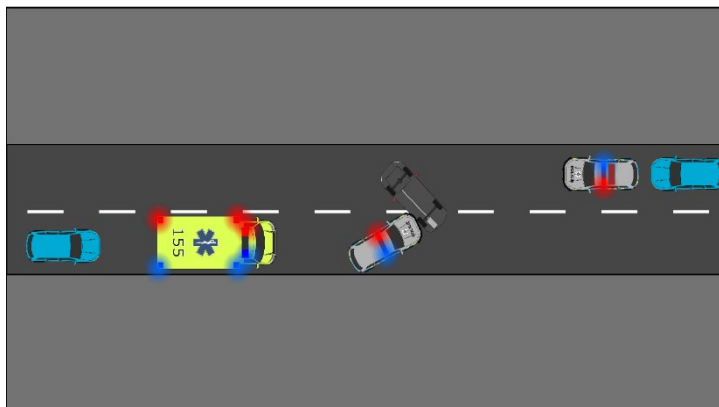
3.6.3 Jiné použití policejního rámu

Služební vozidlo Policie České republiky vybavené policejním rámem lze využít také k zahrazení cesty a následnému přitlačení pronásledovaného vozidla policejním rámem. Takovýto zákrok se provede například proti pronásledovanému vozidlu, které buď havarovalo, nebo které již bylo zastaveno a je důvodná obava, že se toto bude snažit znovu rozjet. Možnost užití takového prostředku je zakotveno v ust. § 55 zákona č. 273/2008 Sb.

K provedení samotného blokování lze uvést, že se policejním rámem na služebním vozidle tlačí na přední a zadní část vozidla, nebo na jeho deformační zóny, pokud je v zákroku zapojeno více policejních vozidel, což je z taktického hlediska žádoucí, tyto následně mohou vozidlo blokovat i z boku, čímž dochází k eliminaci případného újezdu zastavovaného vozidla. Takovýto zákrok se provádí

při minimální rychlosti, dochází k minimálnímu nárazu. Důležité též je, aby při blokování měli policisté možnost ze služebního automobilu vystoupit.⁴¹

Další situací, kdy je možné případné užití policejního rámu na služebním vozidle je odtlačení překážky. V praxi by taková situace mohla nastat například při dopravní nehodě, kde by vyvstala okamžitá potřeba průjezdu záchranných složek a havarované vozidlo by jim v tomto bránilo, nebo při pokusu o narušení policejní kolony (pevná překážka na komunikaci, například kontejner apod.).



Obrázek 10: Policejním vozidlem s rámem dochází k odstranění překážky (havarovaného vozidla) z jízdního pruhu
Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou*. Prezentace PowerPoint, 2020.

⁴¹ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Praha. 2020. s 38. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420, s. 32-33.

4 Výcvik policistů

Aby policista mohl užit některý z výše popsaných prostředků k zastavení vozidla, musí být v souladu s ustanovením § 51 zák. č. 273/2008 Sb. k jeho použití vycvičen. Ačkoliv je Policie České republiky jednotný bezpečnostní sbor, přístup k výcviku policistů je napříč krajskými ředitelstvími dle autorova názoru mnohdy rozdílný.

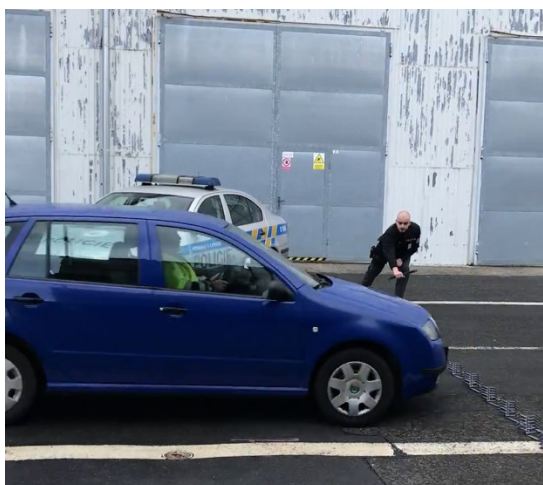
Krátce po přijetí do služebního poměru je policista vyslán na kurz tzv. základní odborné přípravy (dále jen ZOP). Ten je realizován v jednom z určených policejních vzdělávacích zařízení, jeho celková délka činí 8 měsíců. Během absolvování ZOP policista nabývá znalost nejen právních a interních předpisů, administrativních činností, elektronických systémů využívaných policií apod., ale také je školen a vycvičován k užití donucovacích prostředků, například k užití zbraně, hmatů, chvatů, úderů a kopů, obušku, pout apod. Ale například školení a výcvik k použití taseru či PIT manévru (policejního rámu) nejsou součástí ZOP, nýbrž nastavbových kurzů realizovaných v rámci jednotlivých krajských ředitelství, metodicky zaštiťovaných Útvarem pro vzdělávání a služební přípravu Policejního prezidia Policie ČR.

Například samostatný kurz k PIT manévru s desetihodinovou dotací, nazvaný jako kurz k násilnému zastavení vozidla (dále jen NZV), během kterého je policista velmi důkladně obeznámen s platnou legislativní úpravou a podmínkami použití tohoto donucovacího prostředku. Na kurz NZV jsou vysíláni především policisté zařazení v tzv. prvosledových hlídkách, dále pak policisté služby dopravní policie. Po teoretické části následuje praktická část kurzu, během které policista absolvuje několik modelových situací. Po úspěšném absolvování kurzu NZV získává policista osvědčení, které jej opravňuje k užití policejního rámu a k provedení samotného PIT manévru. Opravdovým problémem je, že například policisté obvodních/místních oddělení v drtivé většině tento kurz neabsolvovali vůbec.



*Obrázek 11: Policista Pohotovostní motorizované jednotky při nácviku PIT manévru v rámci kurzu NZV
Zdroj: autor, 2023*

Jak již autor o několik řádků výše uvedl, přístup k výcviku policistů je napříč republikou odlišný. V rámci Policie je zřízeno 14 krajských ředitelství, avšak ne každé z těchto ředitelství má vlastní školní policejní středisko, těch je v současné době 8.



*Obrázek 12: Autor v rámci ZOP nacvičuje použití zastavovacího pásu Police Road Block
Zdroj: autor, 2018*

Z toho vyplývajícím problémem je skutečnost, že některá krajská ředitelství nejenže nemají dostatek vhodných prostorů k provádění výcviků (tělocvičny, cvičné prostory k nácviku taktiky zákroků a tzv. CQB – boj v uzavřeném prostoru), ale také nižší počet policejních instruktorů. V připravenosti policistů potom vznikají nedostatky, jelikož policisté jsou školeni pouze v nezbytně nutné míře dané

interními předpisy (počet střeleckých cvičení během roku apod.). Jelikož je autor služebně zařazen u PMJ Praha a před tímto působil i na jiných útvarech, je schopen subjektivně posoudit odlišnost ve frekvenci a úrovni výcviků v návaznosti na předchozí zařazení na Dopravním inspektorátu ÚO Liberec a také na Pohotovostním a eskortním oddělení OSPP KŘP Libereckého kraje, kde též autor působil v rámci prvosledové hlídky, stejně jako u PMJ. Dle autorova názoru lze tedy konstatovat, že obecně je průběžné připravování a školení policistů, ať už po fyzické stránce (tělesná příprava), či například v problematice střelecko-taktické přípravy na nižší úrovni, než by bylo vzhledem k náročnosti podmínek výkonu služby vhodné.

5 Prostředky k zastavování vozidel, které nejsou Policií ČR používány

Společnost Prime Safety, s.r.o., která vyrábí a Policii České republiky i dodává zastavovací pásy typu Police Road Block, dále nabízí pro násilné zastavování vozidel či zabránění jejich odjezdu v následujících čtyřech kapitolách popsané prostředky.

5.1 Police Stop Device 90

Tento prostředek je určen k násilnému zastavování vozidel nebo k zabránění jejich případnému odjezdu. Jde o plastový kontejner trojúhelníkového průřezu o šířce 91 cm, s délkou strany 8 cm a s výškou 7 cm, tento obsahuje 45 dutých hrotů o délce 65 mm. Hroty jsou v kontejneru umístěny v 15 skupinách po 3 kusech. Při najetí vozidla na zařízení dojde v důsledku tlaku na kontejner k jeho proražení a k následnému průniku dutých hrotů do pneumatiky, čímž dojde k plynulému úniku vzduchu.⁴²



Obrázek 13: PSD-90

Zdroj: PSD-90. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-90.html>. [cit. 2024-02-20].

5.2 Police Stop Device X3

Zkráceně PSD-X3, jde též o prostředek k násilnému zastavování vozidel či zabránění jejich odjezdu, tvořen je látkovým obalem s obsahem 3 kusů plastových kontejnerů PSD-90, viz předchozí kapitola. Na obal je připevněna

⁴² PSD-90. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-90.html>. [cit. 2024-01-20].

šňůra s délkou přesahující 5 metrů, kterou je prostředek ovládán (umístěn před vozidlo). Princip funkce tohoto prostředku je totožný jako u předchozího prostředku PSD-90 popsaného v předchozí kapitole.⁴³



Obrázek 14: PSD-X3

Zdroj: PSD-X3. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-x3.html>. [cit. 2024-01-20].

5.3 Police Stop Device TAED

Dalším z prostředků k zabránění odjezdu vozidla je PSD-TAED, který je konstrukčně řešen jako plastový kontejner trojúhelníkového průřezu o šířce 20 centimetrů, s délkou strany 8 centimetrů a výškou 7 centimetrů, obsahující nejméně 3 skupiny dutých hrotů po 3 kusech, tedy nejméně 9 dutých hrotů. Prostředek slouží k umístění přímo před či za kolo vozidla, princip funkce je totožný jako u dvou výše popsaných zařízení, tedy při najetí pneumatikou na kontejner dojde k jeho deformaci a průniku dutých hrotů do pneumatiky, v důsledku čehož dochází k úniku vzduchu.⁴⁴

⁴³ PSD-X3. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-x3.html>. [cit. 2024-01-20].

⁴⁴ PSD-TAED. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-taed.html>. [cit. 2024-01-20].



Obrázek 15: PSD-TAED

Zdroj: PSD-TAED. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-taed.html>. [cit. 2024-01-20].

5.4 Police Car Stopper 01

Tento prostředek je určen zejména k zabránění odjezdu vozidla, je tvořen 10 kusy dutých ocelových hrotů o délce 4,5 cm a průměru 3 mm, které jsou rovnoměrně usazeny vedle sebe v plastové základně o šířce 45 cm. Hroty jsou v jejich spodní části opatřeny gumovým kroužkem, díky kterému jsou bezpečně upevněny. K základně je připevněna šňůra, která je určena k odstranění prostředku z komunikace. Princip funkce prostředku PCS-01 je totožný jako u zastavovacího pásu typu Police Road Block, viz jedna z předchozích kapitol, de facto jde o jeho menší verzi, která slouží pouze k zabránění odjezdu vozidla.⁴⁵

⁴⁵ PCS01. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/pcs01.html>. [cit. 2024-01-20].



Obrázek 16: PCS-01

Zdroj: PCS01. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/pcs01.html>. [cit. 2024-01-20].

5.5 Zastavovací síť X-Net

Zastavovací prostředek je tvořen z polyethylenové sítě, která je osazena hroty. Jedná se o materiál, jehož vlastností je vysoká odolnost proti vodě, slunci i některým chemikáliím. Použití prostředku je však například oproti zastavovacímu pásu značně komplikované. Síť o hmotnosti 22 kilogramů je ve složeném stavu v přepravním obalu, ze kterého ji musí vyndat a rozvinout nejlépe dva policisté. Takto rozvinutá síť poté nabude rozměru 6 x 3 metry. Vozidlu, které na takto rozvinutou síť najede, proniknou hroty do předních pneumatik a následně dojde k namotání sítě okolo kol, v důsledku čehož dochází k jejich zablokování a následně k zastavení vozidla. Cena jedné zastavovací sítě X-Net činí 244 tisíc Kč, za stejnou částku by tak policie mohla pořídit 25 kusů zastavovacích pásů Police Road Block.⁴⁶

⁴⁶ DVORŇÁK, František. *VIDEO: Ujíždějící řidiče může policie chytat do sítí*. Online. iDNES.cz. 2014. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/zastavovaci-sit.A140707_181147_automoto_fdv [cit. 2024-01-20].



Obrázek 17: Detail zastavovací sítě X-Net

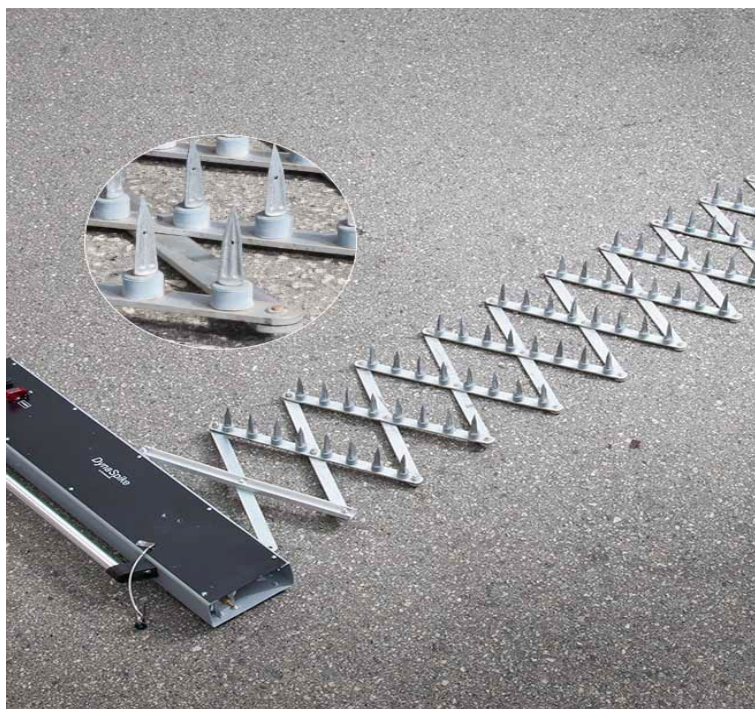
Zdroj: X-NET Zastavovací síť 3t. Online. In: EUROLAMP s.r.o. © 2024. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/x-net-zastavovaci-sit-3t>. [cit. 2024-02-20].

5.6 Zastavovací pás DynaSpike

Principem tohoto zastavovacího pásu je, že pomocí stlačeného vzduchu se pás na základě stisknutí tlačítka ovládání rozvine nebo stáhne nazpět během jedné vteřiny bez toho, aniž by přímo u něj musel stát policista. Pás je policistou ovládán dálkovým ovládáním, které má účinný dosah až třicet metrů od zařízení DynaSpike, takže samotný policista není během jeho užití přímo ohrožen. Zastavovací pás je schopen rozvinout se do délky 5,3 metru, což činí zhruba šířku jednoho a půl jízdního pruhu. Při přejetí pásu vozidlem zůstanou hroty v pneumatice, tyto je následně možno z jejího pláště vyjmout a vrátit zpět do zastavovacího pásu k dalšímu použití. Součástí systému DynaSpike je také vzduchový kompresor, který pracuje s napětím 12 voltů, což umožňuje jeho užití pomocí běžně se v policejních vozidlech vyskytující autozásuvky zapalovače. Systém je používán ve Spojených státech amerických a jeho nevýhodou je především vysoká pořizovací cena, která činí 1 700 dolarů, to je přepočtu téměř 40 tisíc korun českých.⁴⁷ Pro porovnání, cena zastavovacího pásu typu Police Road Block v roce 2015 činila 9 577 Kč včetně DPH.⁴⁸

⁴⁷ NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 119.

⁴⁸ *Nové zastavovací pásy*. Online. Policie České republiky. 2015. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nove-zastavovaci-pasy.aspx>. [cit. 2024-01-18].



Obrázek 18: Zastavovací pás DynaSpike

Zdroj: DynaSpike: dálkově ovládaný pás s ostny je dalším novým lapačem ujíždějících. Online, obrázek. In: Autoforum.cz. 2014. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/predstaveni/dynaspikes-dalkove-ovladany-pas-s-ostny-je-dalsim-novym-lapacem-ujizdejcich/>. [cit. 2024-02-20].

5.7 Zastavování vozidel pomocí řízení energie

Prostředky, jejichž technologie využívají elektromagnetické impulsy. Mohou být ve stacionárním i mobilním provedení. Mezi výrobce patří například společnost Diehl Defence GmbH & Co. ze Spolkové republiky Německo, která vyvinula k zastavování vozidel prostředky s označením HPEMcarStop a HPEMcheckPoint. Rozdíl mezi nimi je v umístění, HPEMcarStop je umístěn v zadní části služebního vozidla, prostředek HPEMcheckPoint je stacionární a může být použit například na kontrolních stanovištích a u chráněných objektů. Zkratka HPEM znamená High-Power Electro-Magnetics, ve volném překladu vysoce výkonné elektromagnety. Principem prostředku využívajícího HPEM je vyřazení elektronických systémů zastavovaného vozidla za užití elektromagnetických pulsů.⁴⁹

⁴⁹ VALOUCH, Jan. Zbraně se směřovanou energií jako prostředek rozvoje schopností ozbrojených sil. Online. *Vojenské rozhledy*. 2016, roč. 2016, č. 25 (3), s. 61-81. ISSN 1210-3292. Dostupné z: <https://www.vojenskerozhledy.cz/kategorie-clanku/technika-a-vyzbroj/zbrane-se-smerovou-energií>. [cit. 2024-01-10].

6 Policejní speciály

Policie České republiky od počátku svého vzniku v roce 1991 používala pro přímý výkon služby především vozidla, která „zdělila“ od svého předchůdce – Veřejné bezpečnosti SNB. Jednalo se zejména o vozidla VAZ (Lada) – zejména typy 2104, 2105 a 2107, Volha 24, dále pak vozidla tuzemského výrobce Škoda, a to převážně typy 120, 125, Favorit a Forman. Vozidla byla nejprve ve žlutobílém barevném provedení, nápisy VB na předních, bočních a zadních dveřích byly postupně nahrazeny nápisy POLICIE. U novější části těchto vozidel došlo k úplnému přelakování do bílé barvy se zelenými pruhy na bocích vozidla. Tato barevná kombinace služebních vozidel v přímém výkonu služby přetrvala po dalších téměř dvacet let. V polovině devadesátých let docházelo k postupnému vyřazování tehdy již značně zastaralých a vysloužilých vozidel VAZ a Volha, které byly nahrazovány modernějšími vozy Škoda Felicia, v téměř naprosté většině ve verzi combi. Stále však nešlo o vozidla, která by byla zvlášť upravena pro potřeby policie, vyjma vnějšího označení a osazení majákovou rampou. Od počátku 21. století byla pořizována vozidla Škoda Fabia I. generace a Škoda Octavia I. generace, v případě Fabií se jednalo o motorizaci s objemem 1,4 litru a výkonem 55 kW, u Octavií šlo ve většině případů o objem 1,6 litru a výkon 75 kW, méně častou motorizací byla verze 1,8 turbo o výkonu 110 kW. Ani tato vozidla však kromě vnějšího označení, majákové rampy, radiostanice a v některých případech zabudovaného lustračního a záznamového zařízení neměla žádné zvláštní úpravy pro policejní využití.

Na příchod prvního opravdového policejního vozidla si policisté museli počkat do roku 2015, kdy byl představen policejní speciál 1. generace.

6.1 1. generace

K jejímu představení veřejnosti došlo v roce 2015 a na rozdíl od jejích předchůdců a předchůdkyň byl tento nový typ služebního vozidla skutečně prvním policejním speciálem pro přímý výkon služby. Jednalo se o vozidla Škoda Octavia III. generace v provedení liftback a combi, s již novým světle žluto modrým

reflexním polepem na stříbrném podkladu. Vozy byly osazeny novými moderními typy majákových ramp s LED technologií, které na rozdíl od předchozí generace majákové rampy s halogenovými výbojkami dosahovaly mnohem vyšší svítivosti, a tím i značně zvýšily viditelnost policejního vozidla v silničním provozu.

Pohonnými jednotkami vozidel byly benzinové motory 1,4 TSI či 1,8 TSI s manuální nebo automatickou převodovkou DSG, pohonem 4x4 a s výkonem 110 kW, resp. 132 kW. Mezi individualizované úpravy speciálu se řadila přídavná osvětlení interiéru, a to v prostoru hlavy řidiče, spolujezdce vpředu a zadního prostoru osádky, což oproti předchozí generaci v horších světelných podmínkách značně zvyšovalo možnost kontroly přepravovaných osob omezených na osobní svobodě (jejich případné pohyby, poloha rukou s přiloženými služebními pouty apod.), ale také vyřizování drobné administrativy uvnitř vozu. Rovněž byl tímto přídavným osvětlením vybaven zavazadlový prostor. Nově byla v zadní části vozidla umístěna trezorová schránka pro dvě dlouhé střelné zbraně. Dále byl tento speciál vybaven několika autozásuvkami zapalovače s napětím 12 voltů, např. pro nabíjení kalibrovaného přístroje Dräger Alcotest 7510 sloužícího k provádění orientačního vyšetření za účelem zjištění, zda je osoba pod vlivem alkoholu, nabíjení služební mobilní bezpečné platformy, nebo k napájení kamery zaznamenávající dění před služebním vozidlem. V prostoru nohou spolujezdce vpravo vpředu bylo nově umístěno kladívko s řezačem pásů, takže v případě nehody by policisté byli schopni snáze překonat jak zablokovaný bezpečnostní pás, tak i uzavřené okénko, po jehož rozbití by se následně v případě nouze dostali ven z vozidla. Nově se také v prostoru osádky vpravo vzadu objevil bezpečnostní pás, jenž bylo možné zapnout v opačném směru, tzn. v případě osoby přepravované vpravo vzadu se tento pás zapínal zleva doprava, což z taktického hlediska výrazně snižovalo možné poranění policisty agresivní přepravovanou osobou, kolík pásu šlo nově zachytit o háček, který byl umístěn na zadní části hlavové opěrky spolujezdce vpravo vpředu, takže policista případně mohl agresivní přepravovanou osobu omezenou na osobní svobodě s přiloženými pouty posadit na pravé zadní místo spolujezdce a jedním úchopem vyjmout z háčku kolík bezpečnostního pásu a ten následně zapnout v prostoru vpravo od pravé kyčle přepravované osoby. Mezi další individuální úpravy patřilo použití

světlo téměř nepropustných černých folií na sklech obou zadních a 5. dveří, zejména z důvodu utajení eskortovaných osob. Celkem bylo policii dodáno 477 vozidel. V současné době jsou již téměř všechna tato vozidla nahrazena speciály 2. a 3. generace.⁵⁰



Obrázek 19: Policejní speciál první generace v provedení combi
Zdroj: autor, 2024

6.2 2. generace

K představení policejního speciálu 2. generace veřejnosti došlo dne 9. 9. 2019 v areálu Vyšší policejní školy a Střední policejní školy ministerstva vnitra ČR v Praze, kde byly za účasti médií předvedeny obě verze – jednalo se o Škodu Octavii III. generace (facelift) v provedení combi (oproti předchozí generaci speciálu pouze v této karosářské verzi, nikoliv i ve verzi liftback), v motorizaci 2,0 TSI s automatickou převodovkou DSG, pohonem 4x4 a s výkonem 140 kW, s adaptivním podvozkem, dle určení buď s policejním rámem, nebo bez něj (policejní rám je popsán v kapitole 2.6.1).

Vozidla byla vybavována policejním rámem dle jejich zařazení, tzn. policejní speciály 2. generace určené pro prvosledové útvary a službu dopravní policie byly tímto rámem vybaveny, pro zařazení např. na místních/obvodních odděleních policie nikoliv (s výjimkou těch, kde byly zřízeny prvosledové hlídky). Zásadní změnou byla nová modro červená varianta výstražného světelného zařízení, kdy

⁵⁰ Policie ČR začne využívat nové vozy ŠKODA Octavia. Online. Policie České republiky. 2015. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-cr-zacne-vyuzivat-nove-vozy-skoda-octavia.aspx>. [cit. 2024-02-02].

byla pro zvýšení viditelnosti v silničním provozu na tato vozidla kromě LED majákové rampy na střeše vozidla namontována i přídatná LED výstražná světla, a to na boky předního nárazníku, do přední masky vozidla a dále na dveře zavazadlového prostoru, kde došlo k aktivaci světel při otevření dveří. Přídatné červeno modré LED světlo bylo umístěno i ve středu spodní části čelního skla vozidla. Vozidla byla dále vybavena systémem bezklíčového odemykání a zamykání dveří řidiče a spolujezdce, nově bylo možno ponechat služební vozidlo s nastartovaným motorem a uzamknout jej. Ve vozidle bylo instalováno několik zásuvek na 12 V napětí a taktéž zásuvka na napětí 230 V. Do přímého výkonu služby byla tato vozidla zařazena na přelomu let 2019 a 2020. Celkem policie od Škody Auto převzala 865 kusů těchto vozidel, z toho 478 kusů bylo vybaveno policejním rámem.⁵¹



Obrázek 20: Policejní speciály druhé generace, vlevo verze bez policejního rámu, vpravo s umístěným policejním rámem
Zdroj: autor, 2020

6.3 3. generace

Dne 17. 10. 2023 byl veřejnosti na zkušebním polygonu Škody Auto v Úhelnici představen policejní speciál 3. generace – Škoda Kodiaq I. generace (facelift), v motorizaci 2,0 TSI s automatickou převodovkou DSG, pohonem 4x4 a s výkonem 180 kW, podvozek je taktéž adaptivní, stejně jako u speciálu 2. generace. Vůz byl dále vybaven prvky „RS“ výbavy, zejména silněji

⁵¹ Nová vozidla Policie ČR. Online. Policie České republiky. 2019. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/ministr-vnitra-jan-hamacek-spolecne-s-policejnim-prezidentem-janem-svejdarem-predstavili-nova-vozidla-policie-cr.aspx>. [cit. 2024-02-02].

kotoučovými brzdami na přední a zadní nápravě, s ohledem na vyšší hmotnostní zatížení vozidla (policisté včetně výstroje a výbroje, výbava potřebná pro výkon služby) a celkovou náročnost podmínek výkonu služby prvosledových hlídek. Stejně jako u předchozí generace byl tento model vybaven výkonným LED systémem výstražného zařízení v červeno modrém provedení. Během slavnostního představení 3. generace policejního speciálu si Policie České republiky převzala do užívání 50 kusů těchto vozidel, v průběhu roku 2024 bude ze strany Škody Auto předáno zbylých 239 kusů, celkem si tedy PČR převezme 289 kusů speciálních vozidel, která budou určena primárně k výkonu služby prvosledových hlídek.⁵²



Obrázek 21: Policejní speciál 3. generace zařazený u PMJ Praha
Zdroj: autor, 2024.

⁵² Škoda Kodiaq s ochranným rámem míří do služby. Online. Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/skoda-kodiaq-s-ochrannym-ramem-miri-do-sluzby.aspx>. [cit. 2024-02-02].

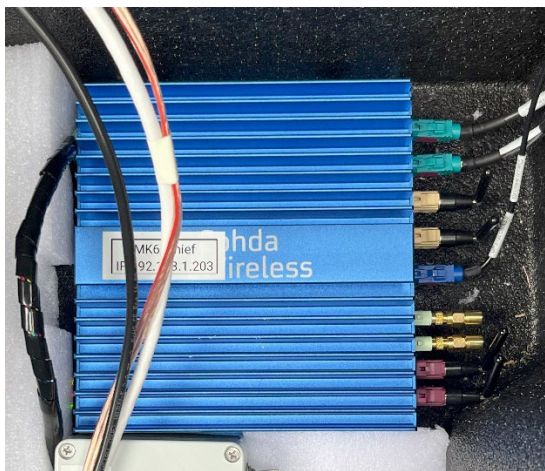
7 Systém ELORYKS

Od začátku roku 2021 do současné doby vyvíjí České vysoké učení technické v Praze spolu s Vysokým učení technickým v Brně systém, za jehož užití by v budoucnosti bylo možné ze strany policie zcela nenásilně zastavovat pronásledovaná vozidla, tedy ať už bez užití policejního rámu, zastavovacího pásu či střelné zbraně, a to zejména s ohledem na bezpečnost zakročujících policistů a nezúčastněných osob, stejně tak i na případné škody na majetku. S myšlenkou přišla Policie České republiky, která je současně aplikačním garantem projektu. Tento systém byl nazván Elektronickým omezením rychlosti vozidel při mimořádných a krizových situacích bezpečnostními sbory, zkráceně ELORYKS. Projekt byl započat k 1. 1. 2021 a jak již bylo uvedeno výše, hlavními řešiteli jsou VUT a ČVUT.

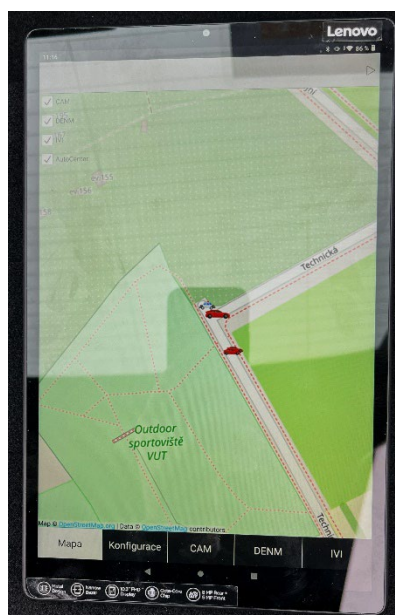
Zjednodušeně řečeno, systém funguje na principu komunikace V2X (vehicle to everything), tedy komunikace vozidla s okolními zařízeními v reálném čase. Policejní i pronásledované vozidlo musí být vybaveny palubní jednotkou (on-board unit, zkráceně OBU) připojenou ke sběrnici CAN (controller area network, sběrnice slouží ke komunikaci mezi řídicími jednotkami ve vozidle). Systém je ovládán formou aplikace na přenosném zařízení (mobilní telefon, tablet), v praxi by se jednalo o MBP. Prostřednictvím aplikace pak oprávněná osoba (policista) vyšle příkaz k zastavení konkrétního vozidla, OBU jednotka po obdržení informace vyšle prostřednictvím C-ITS (Cooperative Intelligent Transportation System, v překladu kooperativní inteligentní dopravní systém) systému příkaz do řídicí jednotky vozidla a vypne palivové čerpadlo, které přestane do motoru dodávat palivo, v důsledku čehož v zápětí dojde k zastavení vozidla. V případě potřeby lze dalším stisknutím tlačítka v MBP vyslat příkaz o ukončení zastavení, tedy došlo by k opětovnému zapnutí palivového čerpadla.

Jedná se o efektivní a zcela nenásilný způsob zastavení pronásledovaného vozidla, jehož funkci a nesporné přednosti si autor mohl osobně vyzkoušet dne 15. 2. 2024 v areálu VUT v Brně v rámci představení systému odborné veřejnosti a novinářům. Vývoj systému ELORYKS je plánován do konce roku 2025. Zcela zásadní otázkou zůstává, zda dojde k jeho aplikaci do praxe, zejména s ohledem

na nutnost přítomnosti technologie V2X ve vozidlech. Tomu by napomohla především legislativní úprava v rámci Evropské unie, díky které by výrobci všech nových silničních vozidel měli povinnost technologií V2X tato vybavit.



Obrázek 22: OBU jednotka umístěná v „pronásledovaném“ vozidle
Zdroj: autor, 2024



Obrázek 23: Jednoduchá aplikace, jejímž prostřednictvím je systém ELORYKS ovládán, v praxi by byla implementována do MBP
Zdroj: autor, 2024

8 Praktická část

8.1 Rozhovor s mjr. Mgr. Josefem Jeřábkem

Mjr. Mgr. Josef Jeřábek je zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizovaná jednotka KŘP PČR hl. m. Prahy, dříve byl vedoucím oddělení výcviku a analytiky na tomto odboru. Rozhovor byl uskutečněn dne 5. 2. 2024.

V jakém roce jste nastoupil k Policii České republiky, sloužil jste i u jiných ozbrojených složek?

„Dne 1. 10. 2003 jsem nastoupil k Vězeňské službě České republiky, o něco později jsem se stal členem její speciální zásahové jednotky. V důsledku změny služebního zákona došlo v roce 2006 k rozpadu této jednotky, podstatná část kolegů ukončila služební poměr. Já jsem v této době obdržel nabídku nastoupit k policii, konkrétně na PMJ, tuto nabídku jsem přijal a do roku 2009 jsem zde byl řadovým policistou, v témže roce jsem nastoupil na školní policejní středisko (ŠPS) Praha, kde jsem působil ve funkci instruktora. V roce 2010 vzniklo na PMJ oddělení výcviku a analytiky (OVA), takže jsem se na PMJ vrátil zpět a zde jsem působil jako instruktor do roku 2012. Bylo to složitější období, ale vše jsme spolu s ostatními kolegy budovali takzvaně na zelené louce, s nadšením, vnímali jsme značnou podporu tehdejšího vedoucího odboru mjr. Šustera. Ke konci roku 2012 jsem ukončil služební poměr, a to z důvodu, že jsem následně působil ve válce v Iráku jako kontraktor. 1. 1. 2014 jsem znovu nastoupil k policii a vrátil se na PMJ. Znovu jsem několik měsíců sloužil jako řadový policista, následně jsem se přihlásil do výběrového řízení a stal se instruktorem, po nějaké době jsem se stal vedoucím instruktorů. V současné době jsem zástupcem vedoucího odboru PMJ v hodnosti majora.“

Zúčastnil jste se někdy pronásledování vozidla? Pokud ano, užil jste během takového zákroku nějaké donucovací prostředky?

„Ano, zúčastnil jsem se zhruba 30 pronásledování ujíždějících vozidel, v jednom případě jsem užil střelnou zbraň přímo proti vozidlu, prostřelil jsem mu pneumatiku, ve dvou dalších případech jsem užil varovný výstřel, avšak ty neměly žádného účinku.“

Jak hodnotíte materiální vybavení k zastavování vozidel? Myslím tím zastavovací pásy, policejní rámy, služební vozidla apod.

„Dle mého názoru jsou tyto prostředky na vysoké úrovni. Samotné pronásledování vozidla je nebezpečná věc, jak pro zakročující policisty, tak zejména pro nezúčastněné osoby. Myšlenka, že budeme od pronásledování vozidel upouštět je však nemyslitelná, to bychom mohli rezignovat na veškerou naši činnost vyplývající ze zákona o policii. Proto bylo třeba se zaměřit, jak co nejefektivněji takové vozidlo zastavit a v ideálním případě takovému pronásledování před jeho započítím zamezit. Zejména to byl důvod, proč jsme začali s aplikací zastavovacích pásů a následně s vývojem policejního rámu. S myšlenkou zastavovacích pásů přišel kolega Jan Rausch, poté jsme pracovali na vytváření metodiky. Po nástupu tehdejšího ředitele KŘP hl. m. Prahy p. Vondráška do funkce jsme začali s vývojem policejního speciálu 2. generace, to bylo v roce 2015, krátce po uvedení policejního speciálu první generace do provozu. V souvislosti s tím jsme přemýšleli, jak vše posunout na vyšší úroveň. Já jsem přišel s myšlenkou policejního rámu, pan Vondrášek byl v té době již 1. náměstkem policejního prezidenta, projekt posvětil a zejména díky němu se vývoj a aplikace policejního rámu dokončily. Policejní rám jako takový vyvinula Škoda Auto, a.s., celý vývoj a následná aplikace do provozu trvaly téměř 4 roky.“

Jak jste postupovali při vývoji policejního rámu, z jakých zkušeností jste vycházeli?

„Věděli jsme, že potřebujeme efektivní prostředek, jakým policejní rám je, věděli jsme, co by měl splňovat. Pak bylo na konstruktérech, aby si s tím poradili,

vycházelo se z toho, že vozidlo má samonosnou karoserii a aby nedošlo k jejímu poškození. Museli tedy vymyslet něco, co absorbuje náraz, aby se nepřenesl do karoserie. Ideálně tedy aby to byl náhradní díl, který se po použití a jeho poškození vymění za nový.“

Rozdíly mezi speciály Škoda Octavia a Kodiaq, vycházeli jste u vývoje Kodiaqu ze zkušeností a zpětné odezvy z Octavie?

„Co se u Octavie nepodařilo podchytit a považuji to za jediný problém, byla přední náprava vozidla a její vyvážení. Policejní speciál 2. generace byl jiný typ vozidla, navržený a konstruovaný pouze pro policii. Jiné těžiště (zástavba, policejní rám, vybavení), softwarové úpravy systémů kvůli tomuto apod. Jenže kvůli nové homologaci a emisním normám museli konstruktéři vozidlo snížit. Avšak z důvodu umístěného policejního rámu vpředu a případnému brždění se však velmi snižovala přední náprava, čímž častokrát ve výkonu služby docházelo ke komplikacím ve formě poškození podvozku, proražení olejové vany atd. Ve Škodě Auto následnou reklamaci uznali, u všech vozidel prvosledových hlídek byly vyměněny tlumiče a pružiny. Pro zajímavost, samotný rám váží 15 kilogramů.“

Domníváte se, že je výcvik policistů s ohledem na problematiku pronásledování vozidel dostatečný? Jak za PMJ, tak za celou Policii České republiky.

„Co se týče PMJ, považuji za nespornou výhodu, že náš odbor má vlastní instruktory. Výcviky ohledně aut, řízení, taktiky, střelby... Naše výcviky tedy považuji za vysoce nadprůměrné, nejen z hlediska četnosti. Je potřeba vše trénovat dokola, ne absolvovat jen jednou. Avšak spousta věcí, včetně četnosti výcviků, vychází ze zákona o policii a interních předpisů. Každé krajské ředitelství se k tomu staví jinak, ale v zásadě lze říci, že je napříč jimi zásadní rozdíl ve frekvenci a náplni výcviků.“

Co říkáte na tvrzení spolku Kverulant.org ohledně homologace policejního rámu a jeho smrtelnosti pro chodce?

„Kverulant považuji za firmu, jejímž účelem je především zisk z reklam z návštěvnosti webu. Najde si téma a rozvíjí nepodložené fabulace. Rám je samozřejmě homologovaný. Policejní speciály mají u ministerstva dopravy v rámci schvalování do provozu vyjednané na konkrétní věci výjimky, avšak za splnění nutných ověření, například nárazové testy EHK 94 a RK 10 stupňů. Tedy to, co uvádí Kverulant je nesmysl. Témat má na svých stránkách mnoho, domnívám se, že jim nejde o pravdu, ale o pouhý zisk z reklam.“

Jak hodnotíte další technické prostředky, které u nás nejsou využívány, jakými jsou například zastavovací sítě, elektromagnetické impulzy apod.?

„Pořizovací cena jedné zastavovací sítě byla přes 200 tisíc Kč, je to jednorázová věc, složitější manipulace, z taktického hlediska pro nás nepoužitelné. Elektromagnetické impulzy jsou sci-fi.“

8.2 Rozhovor s pprap. Michalem Kunáškem

Podpraporčík Michal Kunášek je zařazen na 3. oddělení odboru Pohotovostní motorizovaná jednotka v Praze v rámci výkonu tzv. prvosledové hlídky. Rozhovor se jmenovaným proběhl dne 7. 2. 2024.

Jak dlouho jste příslušníkem Policie České republiky, u jakého útvaru jste zařazen?

„U PČR jsem od 1. 8. 2019, v současné době jsem zařazen na 3. oddělení odboru PMJ v Praze.“

Byl jste v minulosti služebně zařazen i na jiných útvarech?

„Ano, od nástupu k policii až do 31. 1. 2021 jsem byl zařazen na obvodním oddělení v Žatci, od 1. 2. 2021 jsem zařazen na PMJ.“

Absolvoval jste kurz na NZV – PIT manévr?

„Absolvoval, tuším v roce 2022.“

Považujete tento kurz za přínosný a obsahově dostatečný?

„Dle mého názoru byl kurz koncipován dobře, považuji jej za „vstupní“ kurz, ale měl by se pravidelně opakovat, PIT manévr není jednoduchá záležitost.“

Tedy byste uvítal, aby se systémově nastavilo cyklické opakování tohoto kurzu?
Například jednou ročně?

„Ano, uvítal, jednou za rok je dle mého dostatečná frekvence opakování výcviku.“

Jaká jiná školení jste v souvislosti s násilným zastavováním vozidel absolvoval?

„Kromě kurzu na PIT manévr žádné, pouze v rámci ZOP v roce 2019 jsem byl vyškolen k použití zastavovacího pásu.“

Zúčastnil jste se někdy zákroku v rámci pronásledování vozidla?

„Ano, jednou, jednalo se o pronásledování motocyklu v Praze 3.“

Použil jste během výkonu služby jakýkoliv donucovací prostředek v souvislosti s pronásledováním vozidla?

„Ne.“

Domníváte se, že je systémové nastavení výcviků k zákrokům ohledně zastavování pronásledovaného vozidla dostatečné?

„Není, jak už jsem uvedl, kurz NZV by se měl opakovat alespoň jednou ročně a obecně by mělo být více výcviků se zaměřením na řízení vozidla, pronásledování vozidla, užití zastavovacího pásu atp.“

Jak hodnotíte policejní speciály I., II. a III. generace?

„U první generace se rozhodně jednalo o posun dopředu, zejména ve vybavení LED majákovými rampami, přídavným osvětlením v interiéru atd. U druhé generace byl největší novinkou policejní rám. Třetí generace policejního speciálu je velkým krokem vpřed, a to jak výkonem vozidla, tak i kvalitou podvozku, který jde regulovat a díky světlé výšce podvozku lze s Kodiaqem bez větších obav projíždět tam, kam by policista s Octavií raději nešel. Je to také lepší v souvislosti s případným najetím na chodník, když je v souvislosti s výkonem služby třeba tak učinit.“

Máte povědomí o vývoji nových technologií k zastavování vozidel?

„Ano, před nějakou dobou jsem zaznamenal vývoj systému, za jehož pomoci bude možno na dálku zastavit vozidlo.“

8.3 Rozhovor s pprap. Danielem Čížkem

S pprap. Danielem Čížkem, služebně zařazeným na Dopravním inspektorátu ÚO PČR Liberec, byl rozhovor uskutečněn dne 11. 2. 2024.

Kdy jste nastoupil k policii, u jakého útvaru jste zařazen?

„Do služebního poměru k PČR jsem nastoupil dne 1. 10. 2014, aktuálně sloužím na Dopravním inspektorátu v Liberci.“

Působil jste i na jiných útvarech policie?

„Ano, od nástupu k PČR v říjnu 2014 do června roku 2017 jsem sloužil na obvodním oddělení, od té doby jsem na dopravním inspektorátu.“

Absolvoval jste kurz NZV (PIT manévr), případně kdy?

„Ano, na jaře roku 2022.“

Jak hodnotíte obsah kurzu, byl pro vás přínosný?

„Kurz rozhodně přínosný je, ocenil bych ale jeho pravidelné opakování, alespoň jednou ročně.“

Jaká jiná školení či kurzy jste v souvislosti se zastavováním vozidel absolvoval?

„V rámci ZOP jsem absolvoval nácvik použití zastavovacího pásu. Krátce po příchodu na DI jsem byl vyslán na měsíční kurz do VZ v Jihlavě, kurz byl určen pro policisty silničního dohledu a zde jsem absolvoval znovu školení k užití zastavovacího pásu. Dvakrát jsem absolvoval kurz bezpečné jízdy.“

Kolikrát jste se během výkonu služby přímo zúčastnil pronásledování vozidla?

„To teď hned nemohu spočítat, rozhodně to však byly řádově desítky případů. Výkon služby v pohraničí hodnotím jako náročnější než ve vnitrozemí, zejména s přihlédnutím k nižšímu počtu motorizovaných hlídek na velkém území, kdy jejich dojezdové časy jsou podstatně delší, a také s ohledem na přeshraniční kriminalitu. Často jsme tak byli v pronásledování ujíždějícího vozidla zapojeni od počátku pronásledování až do jeho konce zcela sami.“

Použil jste tedy v souvislosti s pronásledováním vozidla nějaký donucovací prostředek k jeho zastavení?

„Několikrát jsem ve spolupráci s kolegy zahradil cestu vozidlem, vždy se jednalo o nákladní automobil. Byli jsme také připraveni k užití zastavovacího pásu, ale k jeho přejetí nikdy nedošlo, buď kvůli změně trasy pronásledovaného vozidla, nebo jeho havárii, řidič takového vozidla mnohdy nezvládne řízení a dojde k nehodě.“

Víte o nějakých nových technologiích, které mají sloužit k zastavování pronásledovaných vozidel?

„Ano, vím o systému, který je vyvíjen u nás v České republice, prostřednictvím tohoto bude možno ujíždějící vozidla zastavovat přímo přes MBP.“

Jak vnímáte jednotlivé generace policejních speciálů a případné rozdíly mezi nimi?

„Příchod první generace pamatuji a vnímám jej jako velký posun dopředu, nově bylo v interiéru umístěno kvalitní osvětlení vnitřního prostoru, dále zvýšený počet elektrických zásuvek, včetně té na 230 V, a také LED výstražné osvětlení vozidla, které mělo mnohem vyšší svítivost než předchozí halogenový typ. Druhá generace byla inovativní zejména díky přítomnosti policejního rámu, avšak pro službu dopravní policie byl speciál dále upraven šuplíkovou zástavbou v zavazadelníku, tato zástavba však nebyla nijak praktická, zabírala podstatnou část prostoru a byla tak spíše na obtíž. Velkým zklamáním byl slabě „naladěný“ podvozek, vozidlo bylo nízké a způsobovalo to problémy při jízdě přes nerovnosti, co jsem se později dozvěděl bylo, že Škoda Auto tuto vadu dodatečně odstranila formou výměny tlumičů a pružin, avšak pouze u vozidel prvosledových hlídek, nám na inspektorátu tak zůstaly vozidla bez dodatečných úprav. Třetí generaci policejního speciálu nemohu hodnotit, jelikož nám v současnosti ještě nebylo toto vozidlo přiděleno, mělo by k tomu dojít na začátku března tohoto roku.“

Myslíte si, že je příprava policistů na použití PIT manévru a obecně k použití donucovacích prostředků v souvislosti se zastavováním pronásledovaných vozidel dostatečná?

„Relativně ano, co se týče obsahů kurzů, alespoň co mohu hodnotit za sebe, avšak zcela nedostatečně hodnotím frekvenci těchto kurzů, kdy pro splnění podmínek vycvičenosti postačuje pouze jedno absolvování kurzu, taková školení by měla probíhat alespoň jednou ročně, jak jsem již v jedné z předchozích otázek uvedl.“

8.4 Vyhodnocení řízených rozhovorů

Na základě provedených řízených rozhovorů se zkušenými policisty může autor konstatovat, že na úseku vývoje a implementace policejních vozidel, která byla oproti sériovým modelům dodatečně upravena nejen pro zvýšení bezpečnosti a komfortu policistů, kteří ve vozidlech mnohdy vykonávají i dvanáctihodinové služby, ale také byla vybavena prostředkem k násilnému zastavení pronásledovaného vozidla – policejním rámem, v posledním desetiletí udělala Policie České republiky velký krok dopředu. Byly vyvinuty tři generace policejních speciálů a také policejní rám, kterým následně byly speciály 2. a 3. generace vybaveny.

Kde jsou však ze subjektivního hlediska respondentů systémové a dílčí nedostatky, je provádění výcviku policistů k užití prostředků k násilnému zastavení vozidla, s čímž se zcela ztotožňuje i autor. Tyto nedostatky mohou vyplývat nejen z rozdílných frekvencí výcviků a samotného přístupu k těmto v rámci jednotlivých krajských ředitelství PČR, ale také v závislosti na služebním zařazení konkrétního policisty. Obecně lze tvrdit, že vhodným řešením by bylo alespoň každoroční opakování kurzu k násilnému zastavení vozidla, s jednodenní časovou dotací, kdy obsahem takového kurzu by byl nejen nácvik a užití PIT manévru, ale i nácvik a použití zastavovacího pásu, střelba na pronásledované vozidlo, včetně nácviku střelby z jedoucího vozidla. Takového kurzu by se zúčastnil každý policista zařazený v přímém výkonu služby, tedy policisté pořádkové, dopravní a cizinecké služby. Z provedených rozhovorů také vyplynulo, že i řadoví policisté již mají

poněť o vývoji nového systému Eloryks, který by v budoucnosti mohl být malou „revolucí“ v zastavování pronásledovaných vozidel, zejména s ohledem na bezpečnost policistů a nezúčastněných osob při takových zákrocích.

Závěr

V této práci autor ve vztahu k problematice zastavování pronásledovaných vozů Policií České republiky nejprve v úvodu definoval základní pojmy a právní rámec problematiky. K legislativní úpravě lze především uvést, že od 1. 1. 2024 došlo vlivem novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ke zmírnění postihu za úmyslné nezastavení na pokyn dávaný PČR, kdy nově za takové jednání hrozí ve správním řízení uložení zákazu činnosti na 4 až 6 měsíců, oproti předchozím 6 až 12 měsícům. Pokud se tedy pachatel takového jednání během nezastavení na pokyn policie a případného následného ujiždění nedopustí dalšího protiprávního jednání, jeví se trest v rozmezí 4 až 6 měsíců zákazu řízení motorových vozidel jako zcela nedostačující, a to zejména s přihlédnutím ke společenské škodlivosti takového jednání. Autor zastává názor, že za takové jednání by ve správním řízení měl pachateli hrozit trest spočívající v zákazu činnosti alespoň 18 a více měsíců, výše trestu by měla být především odstraněním pachatele od recidivy takového jednání a prevencí ve formě odrazení potencionálních pachatelů od takového jednání.

Dále autor požádal PP PČR o statistické údaje k pronásledování vozidel, použití PIT manévru a dalších donucovacích prostředků k zastavení vozidla, tyto následně vyhodnotil a ve vztahu k tomuto je nucen konstatovat, že statistiky vedené policií jsou nedostačující a nekonkrétní, jelikož nejsou nijak rozlišována úmyslná a neúmyslná nezastavení na pokyn k zastavení, ať už jakýmkoliv způsobem, pro účely této práce by však byly třeba zejména údaje o počtu úmyslného nezastavení na pokyn policie.

V dalších kapitolách autor definoval prostředky užívané tuzemskou policií k zastavování pronásledovaných vozidel, u některých z nich zmínil příklady jejich užití samotným autorem v rámci výkonu služby, a také definoval některé prostředky, které u nás využívány nejsou. K tomuto chce autor uvést, že PČR je na velmi vysoké úrovni vybavení prostředky sloužícími k násilnému zastavení vozů, především policejní rám, jehož přítomnost na vozidlech Policie ČR je v rámci Evropy jedinečné. Stejně tak lze sledovat zásadní vývoj v oblasti služebních dopravních prostředků naší policie, kdy policejní vozidlo již není pouhá záležitost

sériové výroby modelu vozu opatřeného majákovou rampou a radiostanicí, ale opravdovým policejním speciálem, který je vybaven vysoce svítivým LED výstražným zařízením, individuálně vyvinutým podvozkem, motorem s vyšším výkonem, pro potřeby policistů upraveným interiérem, dle zařazení vozidla případně i policejním rámem. Obecně lze říci, že se díky inovaci vozového parku policie zvýšila její akceschopnost a zároveň se zásadně zlepšily podmínky pro zastavování pronásledovaných vozidel, ať už díky policejnímu rámu, vyššímu výkonu vozidel, ale i jejich prvkům pasivní bezpečnosti.

Nejen na základě provedených řízených rozhovorů, ale i subjektivního názoru autora můžeme shledat mezery ve výcviku policistů nejen v problematice násilného zastavování vozidel, kdy v drtivé většině případů (kromě ojedinělých případů, jakým je například odbor PMJ) jsou policisté k užití zastavovacího pásu a PIT manévru proškoleni pouze jednou. Bohužel, kromě policistů zařazených v rámci prvosledových hlídek a také dohledu nad silničním provozem v rámci dopravní policie ti zbylí neabsolvovali kurz k násilnému zastavení vozidla vůbec. Systémovým řešením by dle autora bylo povinné absolvování kurzu k násilnému zastavení vozidla každým policistou v přímém výkonu služby alespoň jednou ročně. Kurzy by byly realizovány v rámci jednotlivých vzdělávacích zařízení, respektive v rámci jednotlivých krajských ředitelství policie.

Cílem práce autora bylo specifikovat technické úpravy služebních vozidel, výcvik a následnou aplikaci do praxe, tedy pro služební účely k efektivnějšímu a bezpečnějšímu využití v extrémních situacích, do kterých se policisté v přímém výkonu služby dostávají během provádění služebních zákroků při zastavování pronásledovaného vozidla. Technické inovace, které se objevují v bezpečnostním odvětví na světové i domácí úrovni lze využít pro služební hlídková vozidla tak, aby se v první řadě pronásledování vozidla zcela eliminovalo, tedy se mu předcházelo, nebo se zefektivnilo (tzn. zkrácení doby od započetí pronásledování do zastavení), nebo zde byla možnost minimalizovat negativní následky plynoucí z pronásledování vozidla.

Na závěr by autor rád uvedl, že Policie České republiky nemůže už ze své podstaty ustoupit od pronásledování vozidel, která na výzvu nezastaví. Zcela by tak došlo k popření jejich základních úkolů, které vyplývají ze zákona

č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Je nutné si uvědomit, že zakročující policisté téměř vždy nevědí, kdo je řidičem ujíždějícího vozidla, na rozdíl od takového řidiče, který vždy ví, že je pronásledován policií. Zcela nemístně a nesmyslně se pak v kontextu tohoto jeví názory, že policisté přeci znají registrační značku vozidla, a tak mají dotyčného nechat být a najít si jej v místě bydliště. Jenže jak může zakročující policista vědět, že registrační značky na ujíždějícím vozidle jsou skutečně ty, které k němu byly úřadem přiděleny? Jak může policista vědět, že vozidlo řídí skutečný vlastník/provozovatel, nikoliv jeho kamarád, nebo někdo, kdo jej zrovna před půl hodinou odcizil a majitel o tomto nemá tušení? Jak může policista vědět, že řidič takového ujíždějícího vozidla není ve stavu vylučujícím způsobilost, tedy po požití vyššího množství alkoholu či jiné návykové látky? Takto by autor mohl v řečnických otázkách pokračovat, avšak namísto toho by rád konstatoval, že pronásledování ujíždějících vozidel až do jejich zdárného zastavení je v současné době skutečně jediná možnost, jak osobu odpovědnou za takové jednání pohnat před spravedlnost. Nadějí je v tomto smyslu zcela jednoznačně vývoj systému ELORYKS, jehož prostřednictvím by v budoucnosti mohla být taková vozidla zastavena na samotném počátku jejich ujíždění, tedy s naprostou minimalizací ohrožení nezúčastněných osob a zakročujících policistů.

Seznam zkratk

ADR – L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
CAN – controller area network
CQB – close quarter battle
ČKP – Česká kancelář pojistitelů
ČR – Česká republika
ČVUT – České vysoké učení technické v Praze
DI – dopravní inspektorát
DPH – daň z přidané hodnoty
KŘP – krajské ředitelství policie
MBP – Mobilní bezpečná platforma
MD – ministerstvo dopravy
NZV – násilné zastavení vozidla
OBU – on-board unit
ORP – obec s rozšířenou působností
OSPP – odbor služby pořádkové policie
OVA – oddělení výcviku a analytiky
PČR – Policie České republiky
PIT – pursuit intervention technique, precision immobilization technique
PMJ – Pohotovostní motorizovaná jednotka
PP – policejní prezidium
SNB – Sbor národní bezpečnosti
ŠPS – školní policejní středisko
ÚO – územní odbor
VB – Veřejná bezpečnost
VRZ – výstražné rozhlasové zařízení
VUT – Vysoké učení technické v Brně
VZ – vzdělávací zařízení
ZOP – základní odborná příprava

Seznam použité literatury

Monografie

HRINKO, Martin. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. Komentátor. Praha: Leges, 2008. ISBN 978-80-87576-01-4.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group, 2021. ISBN 978-80-242-7418-8.

ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

ŠKODA, Jindřich. *Zákon o policii s komentářem*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-447-3.

TUREČEK, Jaroslav. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-119-9.

Zákonná úprava a IAŘ

ČESKO. Zákon č. 271 ze dne 11. srpna 2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákon. In: *Sbírka zákonů*. 2023, částka 126, s. 3362-3384. ISSN 1211-1244.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1/2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Č. j. PPR-26996-4/ČJ-2020-990420. 2020.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Pravidla silničního provozu*, s. 4-91. ÚZ, č. 1450. Ostrava: Sagit, 2021. ISBN 978-80-7488-487-0

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vězeňská služba, BIS*, s. 4-94. ÚZ, č. 1554. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-595-2

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Trestní předpisy*, s. 4-94. ÚZ, č. 1516. Ostrava: Sagit, 2023. ISBN 978-80-7488-556-3.

Zákon č. 250/2016 Sb., odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Správní řád, Přestupky, Soudní řád správní*, s. 95-126. ÚZ, č. 1457. Ostrava: Sagot, 2021. ISBN 978-80-7488-495-5.

Webové stránky a elektronické zdroje

DEES, Tim. *How police use the PIT maneuver to end vehicle pursuits*. Online. POLICE1. 2021. Dostupné z: <https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>. [cit. 2024-02-21].

DVOŘÁK, František. *VIDEO: Ujíždějící řidiče může policie chytat do sítí*. Online. iDNES.cz. 2014. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/zastavovaci-sit.A140707_181147_automoto_fdv [cit. 2024-01-20].

MATOUŠEK, Jan. *Nová zbraň proti silničním pirátům. Policie je možná již brzy zastaví na dálku*. Online. Aktuálně.cz. 2024. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/dnes-sci-fi-zitra-mozna-realita-policie-by-mohla-zastavovat/r~d1e55272ccb711eeaf28ac1f6b220ee8/>. [cit. 2024-03-01].

Nová vozidla Policie ČR. Online. Policie České republiky. 2019. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/ministr-vnitra-jan-hamacek-spolecne-s-policejnim-prezidentem-janem-svejdarem-predstavili-nova-vozidla-policie-cr.aspx>. [cit. 2024-02-02].

Nové zastavovací pásy. Online. Policie České republiky. 2015. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nove-zastavovaci-pasy.aspx>. [cit. 2024-01-18].

PCS01. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/pcs01.html>. [cit. 2024-01-20].

Policie ČR začne využívat nové vozy ŠKODA Octavia. Online. Policie České republiky. 2015. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-cr-zacne-vyuzivat-nove-vozy-skoda-octavia.aspx>. [cit. 2024-02-02].

PSD-TAED. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-taed.html>. [cit. 2024-01-20].

PSD-X3. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-x3.html>. [cit. 2024-01-20].

PSD-90. Online. PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-90.html>. [cit. 2024-01-20].

Škoda Kodiaq s ochranným rámem míří do služby. Online. Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/skoda-kodiaq-s-ochrannym-ramem-miri-do-sluzby.aspx>. [cit. 2024-02-02].

VALOUCH, Jan. Zbraně se směrovanou energií jako prostředek rozvoje schopností ozbrojených sil. Online. *Vojenské rozhledy*. 2016, roč. 2016, č. 25 (3), s. 61-81. ISSN 1210-3292. Dostupné z: <https://www.vojenskerozhledy.cz/kategorie-clanku/technika-a-vyzbroj/zbrane-se-smerovou-energi>. [cit. 2024-01-10].

ZHOU, Jing; LU, Jianbo a PENG, Huei. Vehicle Dynamics in Response to the Maneuver of Precision Immobilization Technique. Online. *ASME 2008 Dynamic Systems and Control Conference, Parts A and B*. 2008, s. 577-584. ISBN 978-0-7918-4335-2. Dostupné z: <https://doi.org/10.1115/DSCC2008-2183>. [cit. 2024-02-10].

Konferenční příspěvky a nepublikované zdroje

JEŘÁBEK, Josef. *Policejní rám. Seznámení s koncepcí policejního rámu*. Přednáška v rámci školení PIT manévr. Power-pointová prezentace. [cit. 2024-01-20].

LOKAJ, Zdeněk a MARTINÁSEK Zdeněk. *Elektronické omezení rychlosti vozidel při mimořádných a krizových situacích bezpečnostními sbory (ELORYKS)*. Představení výsledků projektu. Brno: VUT v Brně (FEKT). Power-pointová prezentace. 15. 2. 2024. [cit. 2024-02-20].

Škoda Auto, a.s. *Technická dokumentace k vozidlu Škoda Octavia Combi III facelift – Policejní speciál 2. generace*. 2019.

Škoda Auto, a.s. *Technická dokumentace k vozidlu Škoda Kodiaq facelift – Policejní speciál 3. generace*. 2023.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Použití zastavovacího pásu.

Zdroj: Policie České republiky, 2023.

Tabulka 2: Použití PIT manévru.

Zdroj: Policie České republiky, 2023.

Seznam obrázků

Obrázek 24: Konečné postavení služebních vozidel PČR vůči zastavovanému vozidlu při provedení taktického zastavení.

Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel. Seznámení s metodikou*. Prezentace PowerPoint, 2020.

Obrázek 25: Zastavovací pás Police Road Block v přepravním obalu

Zdroj: autor, 2024.

Obrázek 26: Služební vozidlo PČR poškozené úmyslným najetím pachatele do vytvořeného zátarasu

Zdroj: autor, 2022.

Obrázek 27: Konečné postavení služebního vozidla PČR a pronásledovaného motocyklu, který byl za užití donucovacího prostředku (služebního vozidla) násilně zastaven.

Zdroj: autor, 2023.

Obrázek 28: Policejní rám umístěný na policejním speciálu 3. generace (Škoda Kodiaq)

Zdroj: autor, 2024.

Obrázek 29: Rozdíly v poškození vozidel po provedení nárazového testu s umístěným policejním rámem a bez něj.

Zdroj: Škoda Auto, a.s., 2019.

Obrázek 30: Započetí provedení PIT manévru, policejní vozidlo v přímém kontaktu se zastavovaným vozidlem.

Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel*. Seznámení s metodikou. Prezentace PowerPoint, 2020.

Obrázek 31: V důsledku vzájemného působení sil dochází k rotaci zastavovaného vozidla.

Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel*. Seznámení s metodikou. Prezentace PowerPoint, 2020.

Obrázek 32: Po dokončení PIT manévru je zastavovanému vozidlu zamezeno v případném pokračování v jízdě.

Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel*. Seznámení s metodikou. Prezentace PowerPoint, 2020

Obrázek 33: Policejním vozidlem s rámem dochází k odstranění překážky (havarovaného vozidla) z jízdního pruhu.

Zdroj: Jeřábek, Josef a Mališ, Dominik. *Násilné zastavení vozidel*. Seznámení s metodikou. Prezentace PowerPoint, 2020.

Obrázek 34: Policista Pohotovostní motorizované jednotky při nácviku PIT manévru v rámci kurzu NZV.

Zdroj: autor, 2023.

Obrázek 35: Autor v rámci ZOP nacvičuje použití zastavovacího pásu Police Road Block.

Zdroj: autor, 2018.

Obrázek 36: PSD-90.

Zdroj: *PSD-90*. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-90.html>. [cit. 2024-02-20].

Obrázek 37: PSD-X3.

Zdroj: *PSD-X3*. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-x3.html>. [cit. 2024-01-20].

Obrázek 38: PSD-TAED.

Zdroj: *PSD-TAED*. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/psd-taed.html>. [cit. 2024-01-20].

Obrázek 39: PCS-01.

Zdroj: *PCS01*. Online, obrázek. In: PRIME SAFETY, s.r.o. © 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.com/pcs01.html>. [cit. 2024-01-20].

Obrázek 40: Detail zastavovací sítě X-Net.

Zdroj: *X-NET Zastavovací síť 3t*. Online. In: EUROLAMP s.r.o. © 2024. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/x-net-zastavovaci-sit-3t>. [cit. 2024-02-20].

Obrázek 41: Zastavovací pás DynaSpike.

Zdroj: *DynaSpike: dálkově ovládaný pás s ostny je dalším novým lapačem ujíždějících*. Online, obrázek. In: Autoforum.cz. 2014. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/predstaveni/dynaspikes-dalkove-ovladany-pas-s-ostny-je-dalsim-novym-lapacem-ujizdejcich/>. [cit. 2024-02-20].

Obrázek 42: Policejní speciál první generace v provedení combi.

Zdroj: autor, 2024.

Obrázek 43: Policejní speciály druhé generace, vlevo verze bez policejního rámu, vpravo s umístěným policejním rámem.

Zdroj: autor, 2020.

Obrázek 44: Policejní speciál 3. generace zařazený u PMJ Praha.

Zdroj: autor, 2024.

Obrázek 45: OBU jednotka umístěná v „pronásledovaném“ vozidle.

Zdroj: autor, 2024.

Obrázek 46: Jednoduchá aplikace, jejímž prostřednictvím je systém ELORYKS ovládan, v praxi by byla implementována do MBP.

Zdroj: autor, 2024.