

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2023

PETR POLICAR

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra profesní přípravy

**Analýza metod používaných Policií
České republiky k násilnému zastavení
vozidla**

Bakalářská práce

**Analysis of the methods used by the police of the Czech
Republic to forcefully stop a vehicle**

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Jan Macura

AUTOR PRÁCE

Petr Policar

PRAHA

2023

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 Rančířově dne 12.03.2023

Petr Polícar

Poděkování

Touto cestou bych chtěl poděkovat vedoucímu bakalářské práce, panu pplk. Mgr. Janu Macurovi, za jeho lidský, aktivní a profesionální přístup, za obohacující konzultace a motivující přístup při zpracovávání mé práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá analýzou použití metod násilného zastavení pronásledujících vozidel ze strany Policie České republiky. První část je teoretická, zabývá se rozklíčováním hlavních pojmů. Jsou zde vysvětleny všechny způsoby násilného zastavení a také jejich právní legislativa. Druhá část, praktická, se zabývá již provedenými zákroky ze strany policie, jejich pozorováním a následným vyhodnocením. V této části jsou také popsány důvody ujíždění řidičů, kdy bylo potvrzeno, že dopravní kriminalita se rozšiřuje rok od roku zejména vlivem řidičů pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. Výsledkem této práce bylo zjištění rozdílů proškoleného vůči neproškolenému policistovi a také výše trestů pro řidiče, kteří před policejní hlídkou ujížděli.

KLÍČOVÁ SLOVA

Násilné zastavení vozidla * Policie České republiky * Pronásledované vozidlo * Zárok * Donucovací prostředek * Služební vozidlo * Zákon o Policii

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with the analysis of the use of methods of violent stopping of pursuing vehicles by the Police of the Czech Republic. The first part is focused on a general point of view of the issue and the explanation of the key concepts. There are explained all methods of forcible stopping as well as their legislation. The second part, i.e. the practical part, deals with the interventions already carried out by the police, their observation and subsequent evaluation. This part also describes the reasons why the drivers drive away. It has been confirmed that the traffic violations are on increase year over year due to the drugged driving. As a result of this work, the differences between trained and untrained police officer and also the severity of punishment for drivers who drive away from the police patrol were identified.

KEYWORDS

Forced stop of the vehicle * Police of the Czech Republic * Pursued vehicle * Intervention * Means of coercion * Company vehicle * Law on Police

OBSAH

1	Vysvětlení pojmů.....	8
1.1	Násilné zastavení vozidla	8
1.2	Zabránění odjezdu vozidla	9
1.3	Zastavovací pás	9
1.4	Zahrazení cesty vozidlem	9
1.5	Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla	10
1.6	Výzva k zastavení vozidla	10
1.7	Pronásledování vozidla	10
2	Právní úprava.....	11
2.1	Základní zásady policisty	11
2.2	Obecné podmínky	11
2.3	Definice zákonné výzvy	12
2.4	Všeobecné podmínky využití § 52 z. č. 273/2008 Sb.	13
2.5	Specifikace jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla	14
2.5.1	Právní rozbor § 55 z. č. 273/2008 Sb.....	14
2.6	Použití zbraně proti ujíždějícímu vozidlu	16
2.7	Právní rozbor § 56 odst. 1 písm. f) zákona o policii.	18
3	Způsoby násilného zastavení vozidla	19
3.1	Zastavovací pás	19
3.1.1	Zastavovací pás 1992 - šedá krabice	19
3.1.2	Zastavovací pás "Baracuda"	20
3.1.3	Zastavovací pás "POLICE ROAD BLOCK"	20
3.2	Taktické zastavení vozidla a zahrazení cesty vozidlem	29
3.2.1	Taktické zastavení vozidla	29
3.2.2	Zahrazení cesty vozidlem	31
3.2.3	Zabránění odjezdu vozidla zahrazením cesty – přitlačení rámem	32
3.2.4	Zahrazení cesty stojícím vozidlem – zátaras	34
3.2.5	Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla – PIT manévr	36
4	Vyhodnocení provedených zákroků.....	40

4.1	Vyhodnocení zákroku při pronásledování vozidla Jihlava – Havlíčkův Brod, PIT manévr.	40
4.1.1	Průběh pronásledování:.....	40
4.1.2	Důvod ujíždění řidiče:.....	41
4.1.3	Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků při zákroku k zastavení vozidla:	42
4.1.4	Závěr vyhodnocení.....	44
4.2	Vyhodnocení pronásledování vozidla Jihlava – Havlíčkův brod, zahrazení cesty vozidlem.....	44
4.2.1	Průběh pronásledování:.....	44
4.2.2	Důvod ujíždění řidiče.....	45
4.2.3	Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků.....	45
4.2.4	Závěr vyhodnocení.....	46
4.3	Vyhodnocení pronásledování vozidla – Aš, Chebsko.....	46
4.3.1	Průběh pronásledování.....	46
4.3.2	Důvod ujíždění řidiče.....	47
4.3.3	Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků a služební zbraně.....	48
4.3.4	Závěr vyhodnocení.....	49
4.4	Shrnutí vyhodnocení provedených zákroků.....	49
	Závěr.....	51

Úvod a předmluva

Ve služebním poměru jako příslušník Policie České republiky jsem od roku 2016. Nejdříve jsem byl zařazen na Krajském útvaru Vysočina Pohotovostní a eskortní oddělení. Od roku 2020 pracuji v dokumentační skupině na Obvodním oddělení v Jihlavě. Na Pohotovostním a eskortním oddělení jsem byl součástí prvosledových hlídek. Naší náplní bylo prověřování prvotních oznámení na linku 158, od různých banalit až po nebezpečné zákroky proti ozbrojeným pachatelům. V současnosti se věnuji šetřením veškerých přestupků a prověřování přečinů, které přísluší dle věcné příslušnosti obvodním oddělením.

V průběhu posledních několika let vzrůstá počet řidičů, kteří se nechtějí podrobit silniční kontrole konané ze strany Policie České republiky. Zejména se jedná o osoby, které jsou ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel a řídí je. Jsou například pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Kontrole se také vyhýbají osoby, které pozbyly řidičské oprávnění anebo jej nikdy nevlastnily. V neposlední řadě je nutné zmínit osoby, u kterých je jejich osobní svoboda omezena v rámci realizace ze strany Policie České republiky na základě jejich předešlého protiprávního jednání nebo jsou, po právě spáchaném trestném činu, na útěku.

Jako cíl této práce jsem stanovil v teoretické části rozbor a následné seznámení se s jednotlivými metodami násilných zastavení, povinnosti provedení a neprovedení zákroku ze strany policisty. Práce také obsahuje rozbor bezpečnostních faktorů při provádění zákroku a dále jejich právní zakotvení v platných zákonech.

V praktické části popisují reálné zákroky provedené policisty České republiky. Zde jsem se zaměřil na použití jednotlivých donucovacích prostředků v průběhu celého pronásledování, následně jejich popsání a vyhodnocení správnosti provedení. Také jsem popsal důvody řidiče k nezastavení na pokyn policistů. V práci poukazuji na důležitost proškolení policistů v rámci zákroku proti ujíždějícímu vozidlu.

1 Vysvětlení pojmů

Ve své bakalářské práci užívám několik odborných názvů. Jedná se tyto odborné pojmy: násilné zastavení vozidla, zabránění odjezdu vozidla, zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem, jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla a vytlačování vozidlem. Pro správné pochopení mé práce je zapotřebí tyto pojmy nejdříve vysvětlit a definovat.

1.1 Násilné zastavení vozidla

Násilné zastavení vozidla je proces, který se užije v případě, kdy dojde ze strany Policie České republiky k zastavení vozidla nezávisle na vůli řidiče, za pomoci síly nebo technických prostředků. V zákoně číslo 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, (dále jako ZoPČR) je výčet donucovacích prostředků, které lze využít k násilnému zastavení vozidla. Jedná se o zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem, případně jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla. Za zvláštních podmínek lze k násilnému zastavení vozidla využít i služební zbraň policisty, zde již ale výše uvedený zákon uvádí zadržení dopravního prostředku.¹

Vozidlem v tomto případě, ve smyslu paragrafu 2 písm. f) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jako ZoSP), se rozumí zejména motorové a v některých případech i nemotorové vozidlo. Ve stejném zákoně je definován i řidič, kdy: *„řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“*²

¹ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 20.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

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

1.2 Zabránění odjezdu vozidla

Zabránění odjezdu vozidla je proces, při kterém, za využití technických prostředků nebo síly, znemožníme odjetí z místa předmětnému vozidlu. Obě metody také můžeme využít zároveň.³

1.3 Zastavovací pás

Zastavovací pás je technický prostředek, určený k násilnému zastavení vozidla a také k zabránění odjezdu vozidla z místa, kde je vozidlo zastaveno. Jedná se o pás z pružného plastového materiálu, který je osazen dutými hroty. Hroty nejsou k základně, která může být pevná nebo pohyblivá, přidělány napevno. Tento prostředek se užívá tím způsobem, že se položí na zem, do předpokládané jízdní dráhy předmětného vozidla. Vozidlo najede na zastavovací pás, dojde k ulomení dutých hrotů a jejich zaseknutí do pneumatiky. Hroty zůstávají v pneumatice a vzduch se v krátké době vypustí. Díky tomu dochází také k plynulému zpomalení rychlosti. Řidič může relativně bezpečně vozidlo zastavit, což snižuje rizika škod na majetku a zdraví.⁴

1.4 Zahrazení cesty vozidlem

Zahrazení cesty vozidlem je proces, při kterém dochází k násilnému zastavení vozidla nebo jeho omezení průjezdnosti pomocí použití vozidla nebo více vozidel. Jejím účelem je ulehčení následného zastavení předmětného vozidla. Vozidlo, které umožňuje zastavení, může být osobní, nákladní, speciální, služební i civilní.⁵

³ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 20.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

⁴ Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014. [cit. 20.12.22].

⁵ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 20.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

1.5 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla

Legislativní úprava nechává v pojmu jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla prostor k využití dalších prostředků, a to i včetně nových technologií. Ve světě dochází k inovacím a novým experimentům těchto prostředků k zastavení vozidel. Používají se elektro-magnetické pulsy a zastavovací sítě. Zároveň je zde prostor i pro využití dalších prostředků, které nemají charakter zastavovacího pásu nebo zahrazení cesty vozidlem. Jedná se o prostředky, které donutí předmětné vozidlo snížit rychlost a změnit směr jízdy pomocí působení síly jiného vozidla apod.

1.6 Výzva k zastavení vozidla

Výzva k zastavení vozidla je dávaná policistou České republiky několika zákonnými způsoby, které jsou uvedeny v ZoSP. Policista dává pokyn k zastavení vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým pohybuje v horním půlkruhu. V případě dávání znamení z jedoucího vozidla se použije, pokud je tím služební vozidlo policie vybaveno, výstražné a světelné zařízení, společně s užitím červeného nápisu „STOP POLICIE “. Další možnost výzvy k zastavení vozidla je využití pokynu dopravního značení.⁶

1.7 Pronásledování vozidla

Pronásledování vozidla je událost, kdy za vozidlem řidiče, který odmítl na výzvy policie zastavit, jede služební vozidlo Policie České republiky. Pronásledování ujíždějícího vozidla je prováděno na území České republiky. Po souhlasu nejbližšího nadřízeného je policista oprávněn pronásledovat ujíždějící vozidlo i na území smluvního cizího státu. V tomto případě se jedná o tzv. přeshraniční pronásledování.⁷

⁶ Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014. [cit. 26.12.22].

⁷ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 03.03.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

2 Právní úprava

2.1 Základní zásady policisty

Zásada iniciativy je zakotvena a definována v § 10 ZoPČR. Tato zásada ukládá policistovi, aby provedl úkon, zákrok nebo jiné opatření, je-li v ohrožení veřejný pořádek a bezpečnost nebo zda již k jejich narušení došlo. V případě zjištění protiprávního jednání je policista oprávněn, mimo jiné, použít donucovací prostředky nebo zbraně. Jejich užití je na uvážení daného policisty v konkrétní situaci. V ustanovení § 10 odstavce 4 ZoPČR jsou uvedeny případy, kdy policista není povinen úkon, zákrok nebo jiné opatření provést.

Zásada přiměřenosti je zakotvena a definována v § 11 ZoPČR. Tuto zásadu aplikujeme na jakoukoliv činnost policisty. Její dodržování je vždy posuzováno individuálně a při vyhodnocování se hledí na dílčí aspekty daného jednání.

Zásada přiměřenosti je neporušitelná. Zásadu iniciativy je taktéž neporušitelná, ačkoliv má v zákoně taxativně vymezené podmínky, kdy zásadu není nutno naplnit. Tyto dvě zásady můžeme považovat za nejdůležitější pravidla pro policistu, která jsou nezbytná pro řádný výkon služby.

2.2 Obecné podmínky

Obecné podmínky užití donucovacích prostředku jsou zakotveny v § 51 ZoPČR. Zde musíme brát v potaz, že toto nejsou jediné zákonné podmínky, které zasahující policista musí splnit, aby jeho jednání bylo následně vyhodnoceno jako zákonné a také jako přiměřené.

Zásady upravující činnost policie jsou uvedeny nejen v zákoně o policii, ale také ve znění článku 2 odstavce 3 Ústavy České republiky.⁸ Na toto znění navazuje článek 2 odstavce 2 Listiny základních práv a svobod. Tato znění potvrzují, že: „*Státní moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených*

⁸ Používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky: Metodická příručka č. 1/2017, vedené pod č.j.: PPR-19822/ČJ-2018-990420. [cit. 26.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014.

*zákonem a to způsobem, který zákon stanoví.*⁹ Na základě tohoto znění, se dle metodické příručky č.1/2017, policista při výkonu služby nesmí řídit pravidlem „Každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá“. Toto pravidlo můžeme aplikovat pouze na občana, který nezastupuje veřejnou moc. „Policista tedy smí činit pouze to, co mu dovoluje zákon“. Policista neřeší žádné situace, které nespadají do jeho kompetencí. To platí i v případě, že policista chce projevit dobrou vůli, vstřícnost nebo ústupek. Okruhy činností, které spadají do působnosti Policie České republiky, jsou zakotveny v § 2 ZoPČR¹⁰

2.3 Definice zákonné výzvy

Výzva k zastavení vozidel je uvedena v ZoSP, kde je následující definice: „Vozidlo se zastavuje dáváním znamení k zastavení vozidla. Osoby uvedené v odstavci 1 dávají znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým pohybují v horním půlkruhu. Z jedoucího vozidla dávají toto znamení policisté kýváním paže nahoru a dolů nebo vysunutým zastavovacím terčem. Policista, vojenský policista, celník nebo strážník obecní policie může z jedoucího vozidla zastavovat vozidla i rozsvícením nápisu „STOP“ podle zvláštního právního předpisu¹³) ze směru jízdy zastavovaného vozidla, a to zepředu i zezadu.“ K zastavení vozidel jsou oprávněny osoby, které jsou vyjmenovány v § 79 odstavce 1. zákona číslo 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Pro účely této bakalářské práce pracujeme pouze s policistou ve stejnokroji.

V rámci zastavení vozidla jsou dány ZoSP následující podmínky: „Znamení k zastavení vozidla se musí dávat včas a zřetelně s ohledem na okolnosti

⁹ Úplné znění Ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky: Úplné znění Usnesení České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky: některé další související právní předpisy. Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2022. ISBN 978-80-87451-87-8.

¹⁰ Používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky: Metodická příručka č. 1/2017, vedené pod č.j.: PPR-19822/ČJ-2018-990420. [cit. 27.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014.

provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.“

Výše uvedené způsoby pojednávaly v souladu s §79 ZoSP. V rámci zastavení vozidel lze využít dopravní značení B27 s nápisem STOP / POLICIE, kdy se řidiči vozidla ukládá povinnost zastavit v prostoru dopravní značky.



Obrázek 1 Vzhled zastavovacího terče pro policisty (Z 8a) a dopravní značky B 27

2.4 Všeobecné podmínky využití § 52 z. č. 273/2008 Sb.

V případě využití donucovacích prostředků k násilnému zastavení vozidla nebo jeho zabránění v odjezdu (zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu) ze strany Policie České republiky uplatňujeme platné právní úpravy dle ustanovení § 52 odstavce f) ZoPČR. I v tomto případě, stejně tak jako u ostatních donucovacích prostředků, je zákonnou podmínkou jejich použití být na daný prostředek řádně vycvičen. Dále zákon již ale neupravuje podmínky nebo postupy při provádění výcviku. Zákon neupravuje ani otázku toho, kdo bude výcvik provádět. Jediné, co je nutné, aby byl dokončený výcvik uznán ze strany Policie ČR. U výše uvedených způsobů násilného zastavení vozidla nebo jeho zabránění v odjezdu musíme pamatovat také na znění § 55 ZoPČR, kde jsou uvedeny dvě základní podmínky k použití donucovacích prostředků.

2.5 Specifikace jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla

Jiným prostředkem, uvedeným v § 52 písm. f) ZoPČR, se rozumí cokoliv, čím policista dosáhne násilného zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla. To je zakotveno v právním režimu § 53 a 55 ZoPČR. Zákon zde hovoří o jiném prostředku, který je neurčitě definovaný. Může mít podobu fyzické věci, například technické zařízení, které slouží k zabránění odjezdu vozidla. Další podobou je specifické opatření, kdy dojde pomocí policejního vozidla k vytlačení pronásledovaného vozidla ze své jízdní dráhy a následnému zastavení pronásledovaného vozidla.

Vytlačování vozidlem, dle ustanovení paragrafu 52 písm. g) ZoPČR, nebylo myšleno zákonodárcem k využití pro vytlačování jiného vozidla při jeho pronásledování, tedy k jeho násilnému zastavení. Tento institut je cílen především na provedení zásahu proti většímu množství lidí, skupin nebo davu, kdy cílem provedení zákroku sledujeme rozptýlení osob nebo jejich vytlačení z určitého prostoru. Většinou se tyto zákroky provádí na nepovolené demonstraci, nelegální technoparty nebo jiné události, kde dochází k zásadnímu narušení veřejného pořádku nebo jiného protiprávního jednání větším počtem lidí.¹¹

2.5.1 Právní rozbor § 55 z. č. 273/2008 Sb.

V ustanovení § 55 ZoPČR jsou stanoveny dvě speciální podmínky, které jsou určeny k násilnému zastavení vozidla dle § 52 písm. f) ZoPČR.

§ 55 ZoPČR:

„Policista je oprávněn použít prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu:

a) k zastavení vozidla, jehož řidič přes výzvu k zastavení vozidla podle jiného právního předpisu¹⁰) vozidlo nezastaví

¹¹ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 27.12.22]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

b) k zabránění odjezdu vozidla v rámci zákroku proti osobě, jejíž osobní svoboda má být omezena, lze-li předpokládat, že se tato osoba pokusí vozidlo použít k útěku.

Policista při použití prostředku k násilnému zastavení vozidla dbá, aby nedošlo k ohrožení života nebo zdraví jiných osob a aby život nebo zdraví osoby, proti které směřuje zákrok, byly ohroženy jen v nezbytné míře.¹²

Rozbor § 55 odst. 1 ZoPČR:

Odstavec 1 písm. a) se rozumí nezastavení vozidla řidičem na výzvu k zastavení dávaným policistou. Toto ustanovení se vždy vztahuje na jedoucí vozidlo, které má být proti vůli řidiče donuceno k zastavení. Znamení k zastavení vozidla jsme si již vysvětlili v kapitole, kde jsme se věnovali odborným pojmům. V případě, že řidič nezastaví vozidlo na pokyn dávaný podle 361/2000 Sb., vzniká oprávněný právní důvod pro zahájení pronásledování předmětného dopravního prostředku, přesněji řečeno jeho řidiče a dle okolností i dalších osob, které byly přepravovány.

Odstavec 1 písm. b) vymezuje další podmínku, pro použití donucovacího prostředku stanoveného k zabránění odjezdu vozidla. Ta spočívá v tom, že v případě omezování osobní svobody osoby, je předpoklad, že osoba by mohla klást odpor a využít vozidlo k jejímu útěku. Dle výkladu zákona se ustanovení vztahuje pouze na stojící vozidlo, kterému má být fyzicky zabráněno v odjezdu omezujícím způsobem. Za prostředek k zabránění odjezdu vozidla můžeme považovat zastavovací pás, provedení zahrazení cesty vozidlem, případně cokoli jiného, co můžeme použít jako překážku pro odjezd vozidla a splní tedy účel sledovaný zákonem.

Podmínky uvedené v odst. 1 písm. a) a b) musí být splněny souběžně s obecnými podmínkami pro použití donucovacích prostředků dle § 53 ZoPČR.

Rozbor § 55 odst. 2 ZoPČR:

V případě, kdy dojde k využití donucovacího prostředku k násilnému zastavení vozidla, je zde zákonná povinnost dbát zvýšené zásady přiměřenosti. Důvodem je velká pravděpodobnost vzniku újmy na životě a zdraví nebo

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

ke škodě na majetku, především v případě zastavení vozidla, které jede vysokou rychlostí. Výše uvedená zásada přiměřenosti je definována v § 11 ZoPČR. Klade důraz na jednání policisty a následného zásahu do práv člověka. Toto ustanovení navíc dává za povinnost policistovi dbát na to, aby předešel ohrožení života nebo zdraví nejen osoby, proti níž je veden zákrok, ale také k nezúčastněným osobám. V případě, že jde o osobu, proti které zákrok směřuje, je zde uložena povinnost dbát na to, aby jeho život nebo zdraví byly vystaveny nebezpečí jen v rozsahu nezbytném pro dosažení účelu zákroku. Při volbě prostředku k násilnému zastavení vozidla je potřeba dbát na to, aby použitý prostředek k zastavení byl zvolen správně, tedy ten nejméně ohrožující, ale zároveň nejúčinnější. Záleží také na způsobu použití. Prostředky k zastavení vozidla lze užít samostatně, ale také kombinovaně.

Posuzování nezbytného rozsahu je závislé na konkrétní situaci. Je vždy na rozhodnutí a zodpovědnosti zasahujícího policisty, aby v daném momentu rozhodl o použití daného prostředku. Své rozhodnutí si musí zákonně obhájit. I když toto ustanovení s jistou mírou vyššího rizika ohrožení života a zdraví řidiče pronásledovaného vozidla počítá, je zapotřebí brát ohled na všechny zájmy, které jsou při události ohroženy jednáním řidiče a ostatních osob a v souvislosti s tím i jaký nejhorší důsledek může vybraný donucovací prostředek způsobit.

Objektem zákroku tedy nemusí být zpravidla pouze řidič samotný, ale i jiné osoby, které se nachází v dopravním prostředku. Může se jednat také o osoby v přepravním nebo nákladovém prostoru. Tímto nejsou ale žádným způsobem dotčena ustanovení jiných právních předpisů, která se týkají pachatele, účastníka apod.¹³

2.6 Použití zbraně proti ujíždějícímu vozidlu

V rámci zákonných oprávnění policisty je použití zbraně považováno za nejdůležitější a současně i nejzávažnější zásah do práv a svobod osob. Policista si musí počínat tak, aby jeho jednáním nevznikla žádné osobě

¹³ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 15.01.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

bezdůvodná újma. Dále je povinen zasahovat do práv a svobod osob pouze v takové míře, aby nepřekročila nezbytnost k dosažení účelu sledovaného úkonu. Zákrok vždy musí být proveden s ohledem na možné způsobené následky.¹⁴

Oprávněné použití zbraně je jednou ze zákonných okolností vylučujících protiprávnost, což vyplývá ze zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, konkrétně z Hlavy III., kde jsou upraveny okolnosti vylučující protiprávnost. Oprávněné použití zbraně je vymezeno v § 32 trestního zákoníku „Trestný čin nespáchá, kdo použije zbraně v mezích stanovených jiným právním předpisem.“ V § 56 ZoPČR jsou stanovené zákonné podmínky pro použití zbraně.¹⁵

Použití zbraně je uvedeno v § 56 odst. 1 písm. a) – h) ZoPČR. Zbraní se rozumí zbraň střelná včetně jejího střeliva a možných doplňků, dále je zde uvedena zbraň sečná, výbušnina, speciální náloživo, průlomový pyrotechnický prostředek a výbušný předmět. Speciální náloživo je myšleno jako plastická výbušnina, která se využívá k prolomení pantů u dveří. Aby bylo dodrženo použití zbraně dle výše uvedeného zákonného ustanovení, musí být použita tím způsobem, pro který byla zkonstruována, konkrétně střelná zbraň, aby byla užitá ke střelbě a sečná zbraň k sekání, řezání či bodání.

Při použití zbraně v rámci ustanovení § 56 odst. 1 písm. a) – f) ZoPČR, musí být splněny zákonné podmínky:

Použití zbraně je přípustné pouze v případě, kdy by využití donucovacího prostředku v souladu s § 52 ZoPČR bylo zřejmě neúčinné.

Vhodně zvolené použití zbraně v konkrétní situaci umožní dosažení účelu sledovaného zákrokem, je nutné k překonání odporu nebo útoku osoby, proti které je zákrok veden.

Při použití zbraně je třeba brát zřetel i na přiměřenost jejího užití. Míra zásahu do práv a zájmu osoby nesmí být ve velkém nepoměru s důležitostí sledovaného cíle.

¹⁴ VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. [cit. 15.01.23]. ISBN isbn978-80-7400-543-5

¹⁵ Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Vydání: dvanácté. Praha: Armex Publishing, 2022. ISBN 978-80-87451-89-2.

Policista před použitím zbraně je povinen vyzvat osobu, proti níž zakročuje, aby upustila od protiprávního jednání. Musí proběhnout výzva s výstrahou, že bude použito zbraně. Od výzvy lze upustit v případě, kdy je ohrožen život policisty nebo jiné osoby a zákrok nesnese odkladu. Od výzvy s výstrahou lze upustit v případech, které jsou uvedeny § 56 odst. 3 ZoPČR.

ZoPČR nás několikrát odkazuje na pojem „nebezpečný pachatel“. Žádná právní úprava ale tento pojem přesně nevymezuje. V obecném měřítku jako nebezpečného pachatele můžeme nazvat osobu, která pro své protiprávní jednání představuje veliké riziko na zájem chráněný zákonem, jako je život a zdraví osob, svoboda a lidská důstojnost. Jde o pachatele, který představuje takové nebezpečí, že i když bude v případě použití zbraně těžce zraněn či usmrcen, je to z hlediska zájmu přijatelnější než možnost proti takové osobě nezakročit. Z judikatury lze za nebezpečného pachatele považovat například:

- zvláště nebezpečného recidivistu,
- pachatele, který spáchal úmyslný trestný čin a je předpoklad, že je ozbrojen,
- osoba, která byla ze strany policisty označena jako nebezpečný pachatel na základě shromážděných poznatků k předmětné osobě.¹⁶

2.7 Právní rozbor § 56 odst. 1 písm. f) zákona o policii.

V ustanovení tohoto paragrafu zákonodárce měl na mysli, že použití zbraně je užito proti jedoucímu dopravním prostředku, kdy řidič toho to vozidla svojí jízdou bezprostředně ohrožuje životy a zdraví ostatních účastníků provozu na pozemní komunikaci. Zbraň smí policista použít za podmínek, že vůči řidiči proběhly zákonné výzvy dle ZoSP, které musel zaznamenat. Použití zbraně proti vozidlu připadá v úvahu pouze v případě, že použití jiných donucovacích prostředků k zastavení vozidla, by bylo zřejmě neúčelné.¹⁷

¹⁶ Používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky: Metodická příručka č. 1/2017, vedené pod č.j.: PPR-19822/ČJ-2018-990420. [cit. 15.01.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014.v

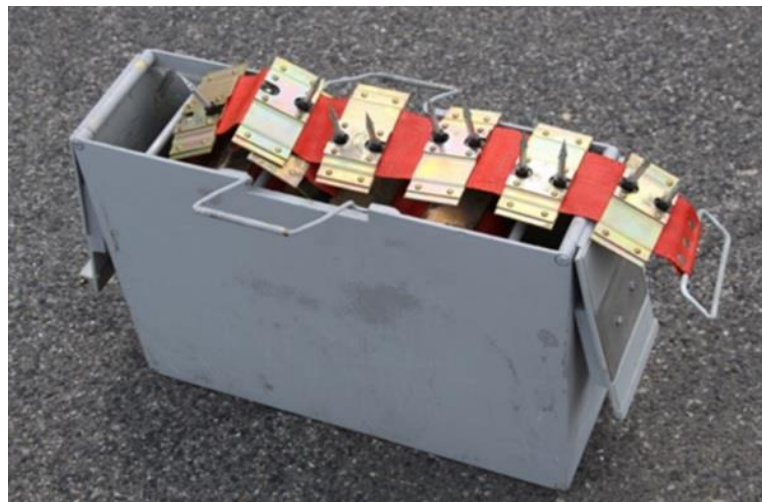
¹⁷ VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. [cit. 15.01.23]. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5

3 Způsoby násilného zastavení vozidla

3.1 Zastavovací pás

3.1.1 Zastavovací pás 1992 - šedá krabice

Tento zastavovací pás byl především používán v minulosti a nenesl žádné jiné přesnější označení. Je to typ zastavovacího pásu, který je dlouhý 607 cm a je vyroben z popruhů. Na jejich konci jsou umístěny kovové úchyty umožňující manipulaci s pásem. Na popruhu jsou umístěny ve vzdálenosti 4 cm od sebe kovové destičky o rozměru 8,5 x 6 cm. Na každé takové destičce jsou osazeny 2 duté kovové trny o výšce 4,5 cm. Pás se přepravuje v dřevěné krabici. Je rozdělen na použití pro osobní a nákladní vozidla. S pásem tohoto typu je nutné přeběhnout šířku silnice, není možné ho, jako u nejnovějšího zastavovacího pásu, pouze hodit. Tento fakt se v praxi ukázal jako velmi nebezpečný. Dále při manipulaci se zastavovacím pásem dochází často k samovolnému vypadání kovových hrotů. To je při reálném použití velice nepraktické. Navíc konce kovových hrotů nejsou žádným způsobem chráněny, tím při manipulaci hrozí zranění obsluhy.



Obrázek 2 Zastavovací pás 1992

3.1.2 Zastavovací pás “Baracuda”

Tento zastavovací pás je tvořen plastovým tělem o délce 1 metr, do kterého je vsunuto celkem 11 segmentů. Každý segment je tvořen dutým hrotem a každý z nich je navíc překrytý plastovým krytem. Důvodem je bezpečná manipulace. Při manipulaci s tímto pásem nehrozí žádné nebezpečí zranění o kovový hrot. Proti vypadnutí hrotů slouží plastová krytka, která je uchycena na obou stranách pásu. Na jedné straně pásu je připevněno kovové oko, které slouží k přidělení provázku či lanka, čímž dochází k lepší manipulaci s pásem při zákroku. Kovový hrot je vysoký 3,8 cm.



Obrázek 3 Zastavovací pás Baracuda

Obrázek 4 Zastavovací pás Baracuda, detail hrotu

3.1.3 Zastavovací pás “POLICE ROAD BLOCK”

Specifikace

Zastavovací pás typu POLICE ROAD BLOCK je speciálním prostředkem určeným pro bezpečnostní sbory a ozbrojené složky. Pás je určený k proražení pneumatik vozidla, čímž dochází k úniku vzduchu z pneumatik a následně i zastavení vozidla. Poskytuje velice rychlé přehrazení silnice a také jeho následné odstranění pro bezpečný průjezd pronásledujících vozidel tak, aby nedošlo k jejich poškození. Tento zastavovací pás je osazen 110 ks dutými ocelovými hroty, které jsou vyrobeny z nerezavějící oceli. Délka hrotů je 45 mm, jejich průměr 3 mm. Každý hrot je ve spodní části osazen těsnícím gumovým kroužkem, který zabezpečuje bezpečné usazení. Vrchní část hrotů je opatřena gumovou krytkou. Ta slouží pro ochranu obsluhy, čímž se předchází zbytečným zraněním. Krytky není potřeba před použitím odstraňovat. Samotná hmotnost

zastavovacího pásu je 4 kg. Zastavovací pás se přepravuje v plastové schránce. Součástí přepravní schránky jsou náhradní hroty a nástroje pro jejich bezpečné upevnění do základny. Náhradní hroty jsou automaticky opatřeny gumovou krytkou proti zranění a těsnícím kroužkem. Pokud nastane situace, že některé hroty chybí nebo jsou poškozené, lze je ihned, i v terénu, vyměnit a doplnit. Velkou výhodou je, že pás lze využívat opakovaně.



Obrázek 5 Zastavovací pás Police road block, detail hrotu

Základnu pásu tvoří plastová mříž, která je pružná a je spojena pomocí nerezových šroubů. Délka pásu po úplném rozvinutí je 470 cm, přičemž plocha pro efektivní použití přesahuje i 5 metrů. Konstrukce zastavovacího pásu pojímá 10 polí po 11 hrotech. V případě potřeby použití zastavovacího pásu pro přehrazení širší silnice, lze spojit více zastavovacích pásů k sobě za pomoci šroubů.

K pásu je karabinou připevněna šňůra o délce asi 8 metrů. Ta slouží pro lepší, pohodlnou a bezpečnou manipulaci se zastavovacím pásem. K obsluze zastavovacího pásu stačí pouze jedna osoba.

Pás je navržen tak, aby při najetí vozidla na hranu zastavovacího pásu, se naklonily hroty přímo proti pneumatice vozidla. Tím dojde k ideálnímu proniknutí hrotů do pneumatik. Poté již samotná váha vozidla zajistí proražení gumové krytky hrotu a následuje únik plynného média z pneumatiky. Dostatečná

délka hrotů zajišťuje účinné použití proti většině osobních vozidel, nákladních vozidel, včetně autobusů.¹⁸



Obrázek 6 Zastavovací pás Police road block

Použití zastavovacího pásu

Při použití postupujeme vždy tak, aby aplikace zastavovacího pásu byla efektivní. Toho dosáhneme tím, že k povaze zákroku zvolíme vhodnou taktiku jeho užití. Jedna ze základních zásad je být v neustálém spojení s ostatními hlídkami, které se zúčastňují pronásledování.

Po vyjmutí pásu z přepravní schránky nejdříve odmotáme nejméně 1 metr pracovní šňůry. Jednou rukou uchopíme šňůru a zároveň pás v místě, kde je šňůra připevněna karabinou. Druhou rukou uchopíme pracovní část pásu. Důležité je, aby byl pás hroty nahoru. Stoupneme si na krajnici vozovky a pracovní část pásu nám směřuje tím směrem, kam jej budeme chtít aplikovat. V situaci, kdy je potřeba zastavovací pás rychle rozvinout, se použije rozvinutí hodem. Pás držíme výše popsaným způsobem a poté ho obouruč hodíme tak, že dráha letu nám kopíruje rovnoběžně vozovku a směřuje napříč jízdni dráhou. Po dopadnutí pásu na zem se samostatně rozvine. V případě potřeby ho srovnáme lehkým zatažením za šňůru. Následně se schováme za bezpečnou a pevnou překážku, například za mostní pilíř, betonový sloup a podobně. V případě se ukrytí za vozidlem, je zde reálné riziko, že při nárazu do služebního

¹⁸ Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014. [cit. 15.01.23].

vozidla dojde k jeho posunu a také k možnému riziku zranění. Po přejetí předmětného vozidla prudce zatáhneme za šňůru. Tím dojde k jeho stažení z vozovky a služební vozidla mohou dále bezpečně pokračovat za pronásledovaným vozidlem.

Pokud by se nepodařilo včasné stažení pásu z vozovky před příjezdem prvního služebního vozidla, měl by řidič vozidla jej taktéž přejet, aby v případě jeho prudkého brždění nebo jiného manévru, nedošlo k ohrožení dalších pronásledujících policistů.

Přesné místo pro aplikaci zastavovacího pásu nelze určit. Vždy to závisí na rychlosti stíhaného vozidla a velikosti jeho pneumatik.

Zastavovací pás lze užít nejen hozením, ale také rozvinutím pásu na kraji jízdní dráhy a následně přetažením pomocí šňůry před projíždějící vozidlo. Policista, který zákrok provádí, v tomto případě stojí na opačné straně silnice, než je pás rozvinutý a drží v ruce pracovní šňůru. V případě potřeby plynule zatáhne a přetáhne pás napříč pronásledovanému vozidlu. Po přejetí pásu vozidlem policista, opět pomocí pracovní šňůry, pás stáhne k sobě a tím šňůru odstraní z vozovky.

Zastavovací pás by se neměl používat v prudkých zatáčkách nebo těsně před nimi, v místech prudkého klesání a v oblastech, kde je velká hustota obyvatelstva. Dále by se neměl použít v případě násilného zastavení jednostopého vozidla, protože hrozí vážné zranění posádky jednostopého vozidla.¹⁹

Taktické použití k zastavení pronásledovaného vozidla

Tento způsob se využije v případě realizace zadržení osoby ze strany zásahové jednotky, která zadržení provádí. V případě, že osoba začne ujíždět, nabízí se zde možnost využití záložního týmu zásahové jednotky, která je připravena na únikových trasách. Záložní tým vybere vhodné místo k aplikaci zastavovacího pásu. O tomto informuje ostatní, kteří pronásledují vozidlo. Pokud tým použije služební vozidlo, zaparkuje ho mezi další vozidla a vypne výstražné

¹⁹ Souprava zastavovacího pásu: Police road block 5m. Intranet [online]. Prime Safety 112 [cit. 03.02.23].

a hlasové zařízení. Následně z vhodného a skrytého úkrytu členové týmu sledují příjíždějící vozidlo. Pás rozvine policista těsně před příjíždějícím vozidlem. Tím má řidič co nejmenší šanci reagovat na vzniklou situaci.

Otevřené použití k zastavení pronásledovaného vozidla

Otevřené použití k zastavení vozidla se využívá v běžné bezpečnostní praxi v případech, kdy pronásledování vozidla je způsobeno jednáním řidiče, který nereaguje na znamení k zastavení. Dalším příkladem jsou pachatelé přestupků nebo méně závažných trestných činů, kteří využijí vozidlo jako únikový prostředek. Hlídka policie, která bude používat zastavovací pás, informuje o použití a místu další pronásledující hlídky.

Použití v jednosměrné ulici

V případě pronásledování vozidla v jednosměrné komunikaci policisté svým vozidlem přehradí část komunikace tak, aby došlo k zúžení průjezdnosti. V momentě průjezdu předmětného vozidla obsluha zastavovacího pásu pás rozvine těsně před vozidlem. Po jeho přejetí ho opětovně stáhne, aby mohly ostatní pronásledující hlídky pokračovat v pronásledování vozidla.

Použití v obousměrné komunikaci

V situaci, kdy probíhá pronásledování vozidla na obousměrné komunikaci, policejní hlídka, která bude používat zastavovací pás, zastaví provoz v protisměru a zúží tím průjezd komunikace. To je důležité k efektivnímu použití zastavovacího pásu. Při příjíždění stíhaného vozidla policista, stejně tak jako ve výše uvedených případech, rozvine pás před projíždějícím vozidlem a po jeho projetí ho ihned stáhne k bezpečnému projetí dalších hlídek, které ho pronásledují.

Použití ve víceproude komunikaci

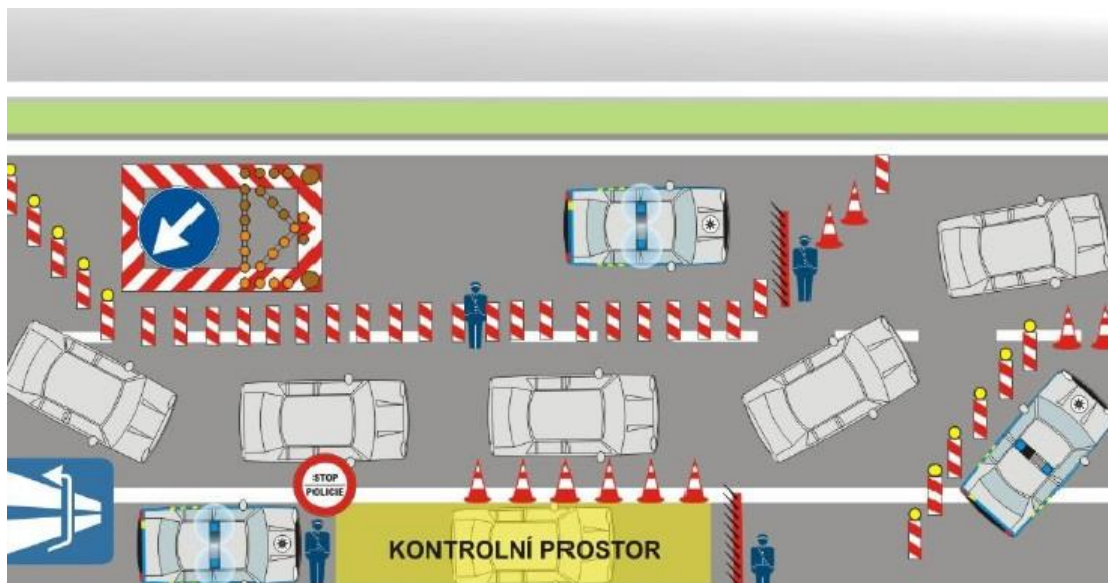
Víceproudá komunikace je komunikace s více jízdními pruhy, které mají pevně oddělené směry jízdy. Za pomoci výstražného a zvukového zařízení předsunutá policejní hlídka zpomalí a poté i zastaví provoz na komunikaci. Je-li v koloně zastavených vozidel nákladní automobil, lze ho využít k efektivnímu vytvoření zátarasu. V případě využití civilních osobních vozidel k zátarasu je nutné, aby o tom policisté informovali osádky vozidel. Je důležité jejich umístění

do bezpečného prostoru. K použití zastavovacího pásu se policisté připraví buď u vytvořené záchranné uličky anebo v odstavném pruhu.

Použití na kontrolních stanovištích

Tento způsob využití zastavovacího pásu se používá například při uzávěře komunikací. Na silnici se zřídí kontrolní stanoviště a probíhá kontrola projíždějících vozidel. Nejčastější použití je při pátrání po hledaných osobách a věcech. Zastavovací pás při této kontrole lze využít jako podpůrný prostředek k zajištění neprůjezdnosti kontrolního stanoviště. Vzhledem k tomu, že se jedná o zvláštní formu stanoviště, mělo by být také řádně označeno dalšími prostředky, například dopravními značkami a zařízeními. Zde můžeme využít reflexních kuželů, které jsou součástí vybavení policejního vozidla.

Pro efektivní kontrolu vozidel je zásadou zpomalení provozu. Stanoviště se vytváří tak, že služební vozidlo blokuje jeden pruh. Při ideálním postavení vozidla je přední část vozidla postavena blíže do středu vozovky. Před vozidlo se umístí příslušné dopravní značení s pokynem k zastavení. Do druhého jízdního pruhu se umístí dopravní kužely tak, že projíždějící vozidlo, které objíždí služební vozidlo, se navede zpět do pruhu. Za naváděcí kužely se umístí zastavovací pás, který, v případě potřeby přesunutí do průjezdného pruhu, přetáhne obsluhující policista pomocí pracovní šňůry. Po přejetí zastavovacího pásu vozidlem obsluhující policista zastavovací pás odstraní z vozovky a následně může být zahájeno pronásledování za použití služebního vozidla. Pokud je na kontrolním stanovišti k dispozici více hlídek, lze, v případě potřeby důkladné kontroly, užít více zastavovacích pásů k úplnému uzavření komunikace.



Obrázek 7 Kontrolní stanoviště

Ochrana proti projetí do chráněného stanoviště

V případě ochrany střeženého objektu je možné, za pomoci zastavovacího pásu, úplné uzavření vjezdu do objektu. Zastavovací pás se umístí na vozovku a před pás se po celé délce položí dopravní kužely, závora nebo jiný prostředek. To slouží jako upozornění uzavření komunikace. Služební vozidlo se umístí za zastavovací pás, tedy blíže k chráněnému prostoru, aby v případě proražení uzávěry mohli policisté předmětné vozidlo pronásledovat.

Zabránění odjezdu vozidla

Zastavovací pás se dá použít také pro zabránění odjezdu stojícího vozidla na místě, kde je zastaveno. Tento způsob obvykle využijeme v případě kontrolního stanoviště, kdy u odstaveného a kontrolovaného podezřelého vozidla hrozí, že posádka vozidla by se mohla pokusit o únik. V tomto případě se zastavovací pás používá tak, že se umístí ihned před pneumatiku vozidla, ve směru, ve kterém je pravděpodobnost úniku.

Dokumentace

V případě, že dojde k použití zastavovacího pásu, musí se o této skutečnosti provést dokumentace. Jedná se o formulář: záznam o použití zastavovacího pásu. Tento záznam se přikládá k úřednímu záznamu o použití donucovacích prostředků. Do záznamu se uvádí všechny skutečnosti, které

při zákroku nastaly, aby mohlo být následné vyhodnocení použití zastavovacího pásu řádně provedeno.²⁰

²⁰ Použití zastavovacích pásů – příloha 2: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014. [cit. 20.02.23].

ZÁZNAM O POUŽITÍ ZASTAVOVACÍHO PÁSU

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

Dne v hodin v

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

použil

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

proti vozidlu

(tovární značka, typ, barva)

registrační značky, mezinárodní poznávací značka

prostředek

k NÁSILNÉMU ZASTAVENÍ VOZIDLA - k ZABRÁNĚNÍ ODJEZDU VOZIDLA*

Použitím prostředku DOŠLO – NEDOŠLO* k proražení pneumatik vozidla.

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

Při použití bylo vytrženo hrotů.

DOŠLO – NEDOŠLO* k následnému zastavení vozidla.

DOŠLO – NEDOŠLO* k následnému zadržení posádky vozidla.

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

DOŠLO – NEDOŠLO* ke škodě v důsledku použití prostředku.



Další skutečnosti:

.....

.....

Zpracoval:

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

.....
* nehodící se škrtněte

Obrázek 8 Záznam o použití zastavovacího pásu

3.2 Taktické zastavení vozidla a zahrazení cesty vozidlem

3.2.1 Taktické zastavení vozidla

Taktické zastavení vozidla je opatření, které směřuje proti osobě ve vozidle, u které lze důvodně předpokládat, že by vozidlo mohla využít jako prostředek k útěku. V případě jeho provedení se nejedná o donucovací prostředek podle ustanovení § 55 ZoPČR, ale postupujeme zde podle § 79 ZoSP. V případě, že osoba, proti které úkon nebo zákrok směřuje, přes výzvu k zastavení vozidla podle ZoSP nedbá, tak až poté se využije ustanovení § 55 ZoPČR, zahrazení cesty vozidlem a vytvoření zátarasu.

Zásadou úspěšného provedení taktického zastavení vozidla je rychlá akce za dodržení pravidel bezpečného zastavení. Musí se předejít nebezpečnému pronásledování vozidla, při kterém by došlo k zbytečnému ohrožení života a zdraví osob zúčastněných pronásledování a také ostatních účastníků provozu.

Právní rámec

V první řadě se zde dává zákonná výzva k zastavení vozidla dle § 79 ZoSP. V případě, že řidič výzvy uposlechne a vozidlo zastaví, tak zákrok končí. V opačném případě se využije další oprávnění policie, a to zahrazení cesty vozidlem jako donucovací prostředek dle § 52 písm. f) ZoPČR ve spojení s § 55 odst. 1 ZoPČR.

Způsob provedení

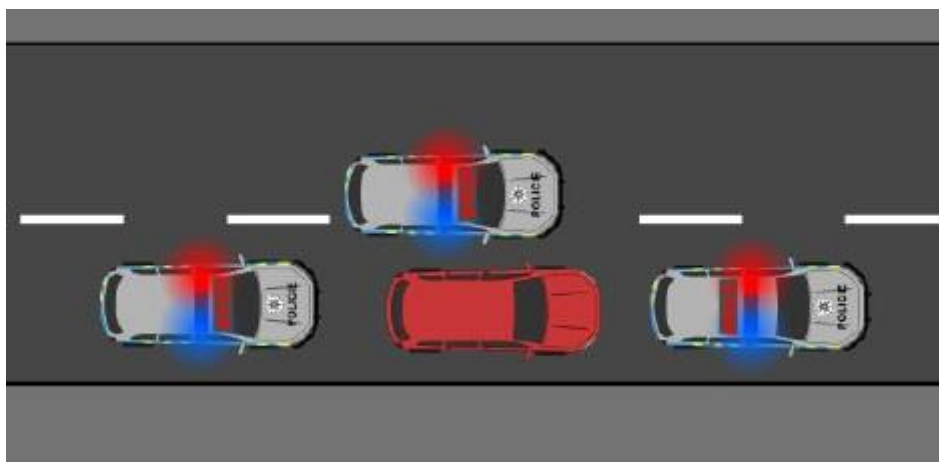
Provedení zastavovacího manévru je nejideálnější za pomoci tří vozidel, lze ho ale provést i ve dvou nebo pouze v jednom vozidle. V případě použití méně vozidel než tří, se zvyšuje riziko možného úniku zastavovaného vozidla, ohrožení policistů a ostatních účastníků provozu.

Tento manévr začíná následováním předmětného vozidla. Dle okolností si policista může vyžádat další vozidla k součinnosti při provedení manévru. V momentě, kdy jsou všechna vozidla připravena, zahájí se úkon. První policejní vozidlo začíná předjíždět předmětné vozidlo. Při zahájení předjíždění policejní vozidlo zapíná výstražné a rozhlasové zařízení současně s rozsvíceným nápisem STOP. V okamžiku, kdy se první vozidlo dostane na pozici před předmětné vozidlo, druhé policejní auto v pořadí zahájí taktéž předjíždění

a dostává se na úroveň dveří řidiče, v ideálním případě lehce za ně. Tím se policisté dostanou do taktické výhody. Je totiž možné, že osoby v předmětném zastavovaném vozidle by mohli zahájit střelbu a museli by se otáčet za sebe, což je pro policisty relativně bezpečná situace. Poslední policejní auto zůstává za zadní části předmětného vozidla a následuje ho. Tímto je vozidlo uzavřené ze tří stran. Všechna vozidla při zahájení úkonu mají zapnutá výstražná a rozhlasová zařízení společně s nápisem STOP. Policejní vozidla, zejména vozidlo v popředí, začnou plynule a pozvolna zpomalovat až do úplného zastavení.

V případě provedení manévru pomocí dvou služebních vozidel je postup stejný, jen zde chybí poslední vozidlo. V momentě, kdy se úkon provádí pouze jedním vozidlem, tak zaujímá pozici před předmětným vozidlem a celý úkon provádí pouze z pozice před předmětným vozidlem. Tento způsob zastavení vozidla je velice problematický. Nikdy nedojde k zatarasení únikových cest a policisté vystupují ze služebního vozidla přímo před předmětné vozidlo, čímž je velice ohrožena jejich bezpečnost.

Pro úspěšné provedení manévru je důležité si vybrat správné místo k zastavení. Musí být dodržena co největší eliminace únikových tras pro předmětné vozidlo. Taktické zastavení vozidla není vhodné provádět v křižovatkách, v blízkosti odstavného nebo odbočovacího pruhu. Taktéž by se neměl provádět na horizontech nebo nepřehledných místech. Z toho plyne, že manévr je potřeba provést tam, kde pravá strana vozidla je automaticky blokována například kolonou vozidel, svodidly, příkopy a vysokými obrubníky.



Obrázek 9 Taktické zastavení vozidla

3.2.2 Zahrazení cesty vozidlem

Zabránění odjezdu vozidla zahrazením cesty

V případě zahrazení cesty vozidlem za účelem zabránění odjezdu vozidla z místa, nedochází při manévru ke kontaktu mezi vozidly. Služební vozidla zaujmou takovou pozici okolo předmětného vozidla, aby byl, co možná v nejvyšší možné míře, znemožněn újezd vozidla z místa. Opět se ze strany policie jedná o rychlou akci, která směřuje k zákroku proti posádce vozidla. Úspěšnost tohoto zahrazení závisí na počtu použitých služebních vozidel policie, stejně jako u taktického zastavení vozidla.

Zabráněním odjezdu předmětného vozidla služebním vozidlem rozumíme to, že policista úmyslně blokuje možné odjezdové trasy předmětného vozidla. Tento zákrok nelze zaměňovat s běžným zastavením vozidla v rámci silniční kontroly. Při ní je, z taktického hlediska pro bezpečnost policistů při provádění potřebných úkonů, vozidlo zastaveno obdobným způsobem.²¹

Právní rámec

Zde využíváme oprávnění dle § 52 písm. f) ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. b) ZoPČR. Toto oprávnění může policista využít v případě, kdy osobní svoboda osoby ve vozidle má být omezena. Jak v případě tohoto způsobu zastavení, tak i za užití zastavovacího pásu nebo jiného prostředku k násilnému zastavení vozidla, které sice dle dikce zákona míří proti věci, v našem případě proti vozidlu, ale ve skutečnosti donucujeme působením na vozidlo ke konkrétnímu chování řidiče.²²

Způsob provedení

Tento způsob je ideální provádět v koloně stojících vozidel, u příkopu, svodidel nebo u vysokých obrubníků. Policisté služební vozidla postaví takovým způsobem a v takové vzdálenosti, aby bylo předmětné stojící vozidlo zahrazeno

²¹ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 20.02.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

²² VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. [cit. 20.02.23]. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5

ze všech stran, ať už vozidly policie nebo právě stojící kolonou ostatních vozidel či pevnou překážkou. Předmětné vozidlo tedy nemůže využít žádné únikové trasy. Pokud to okolnosti dovolí, služební vozidlo by se mělo postavit těžší části k předmětnému vozidlu. U osobních služebních vozidel je to část vozidla, kde je motor. Z taktického hlediska musí být dobře zvolena vzdálenost zastavení vozidel, kvůli možnosti vystoupení z vozidel a úspěšného provedení zákroku. Při započetí zákroku je vhodné, pokud to okolnosti zákroku dovolují, aby služební vozidla měla zapnuté VRZ společně s nápisem STOP.

3.2.3 Zabránění odjezdu vozidla zahrazením cesty – přitlačení rámem

Oproti výše uvedenému způsobu zde dochází ke kontaktu mezi vozidly. Tím je považován za důraznější způsob zahrazení cesty vozidlem. Většinou se tato metoda používá v případě, kdy předmětné vozidlo již bylo pronásledováno, zastavilo a poté se pokouší opět ujíždět. Dalším příkladem je situace, kdy vozidlo způsobilo dopravní nehodu nebo proti ní bylo užito zastavovacího pásu, vozidlo je ve špatném technickém stavu, jede nízkou rychlostí a vzniká zde možnost využít právě tuto metodu k zabránění dalšího odjezdu vozidla.²³

Právní rámec

Přitlačení policejním rámem je donucovací prostředek dle § 52 písm. f) ZoPČR.

Postup, dle ustanovení § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR, ve spojení s dle § 52 písm. f) ZoPČR, můžeme použít, když je předmětné vozidlo pronásledováno, řidič vozidla neuposlechl opakované zákonné výzvy k zastavení vozidla a vlivem dopravní nehody, použitím zastavovacího pásu nebo PIT manévru, stále ujíždí ale nízkou rychlostí. V tomto případě využijeme právě tento způsob.

Postup, dle ustanovení § 55 odst. 1 písm. b) ZoPČR, ve spojení s dle § 52 písm. f) ZoPČR, se užívá v případě, kdy je proveden zákrok proti osobě

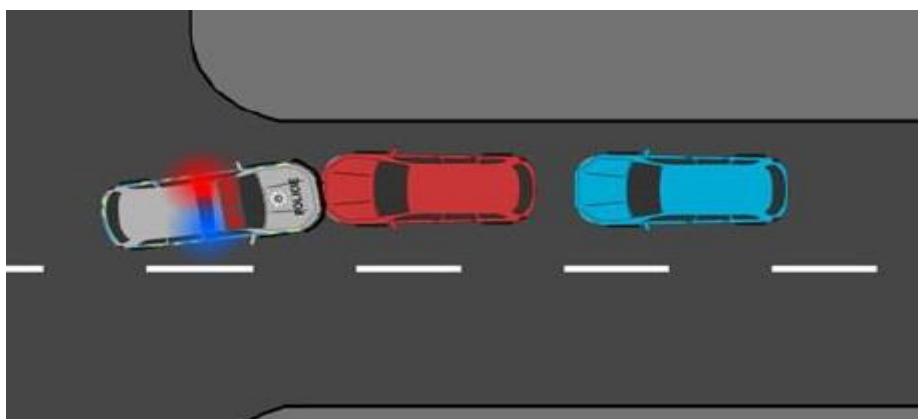
²³ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 22.02.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

ve vozidle a je zde důvodné podezření, že osoba, jejíž svoboda má být omezena, využije vozidlo jako prostředek k útěku.

Shrnutím výše uvedeného vyplývá, že mezi způsoby využití zahrazení cesty vozidlem s nebo bez přitlačení rámem, dle ustanovení § 55 ZoPČR, není žádný rozdíl. Jedinou odlišností je, že v případě využití způsobu přitlačení rámem je velká pravděpodobnost vzniku újmy na zdraví a majetku. § 11 a § 55 ZoPČR ukládá, že je policista povinen dbát toho, aby nikomu nevznikla bezdůvodná újma jak na majetku, tak na zdraví.²⁴

Způsob provedení

Provedení je obdobné jako u zahrazení cesty vozidlem bez přitlačení. Vozidlo můžeme blokovat jak v přední, boční, tak i zadní části nebo současně za využití více služebních vozidel. Opětovně zde platí taktické provedení, aby bylo možné vystoupení policistů ze služebního vozidla, ale i z předmětného vozidla posádky. Přitlačení rámem spočívá v přiblížení vozidel a v jejich těsné blízkosti k výraznému zpomalení vozidla policie a pouze opření rámu o předmětné vozidlo tak, aby se minimalizovalo vzniklá škoda. Při rychlosti 20 km/h se nejedná o náraz, ale v případě využití této metody proti jedoucímu vozidlu, lze manévr provést i ve vyšší rychlosti. Přitlačení vozidla lze využít v případě absence rámu na služebním vozidle, což se ale doporučuje jen v ojedinělých případech, kdy se vozidlo s rámem v blízkosti nenachází a zákrok k okolnostem nesnese odkladu.



Obrázek 10 Zahrazení cesty vozidlem – přitlačení rámem, aktivní působení

²⁴ VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. vyd. [cit. 20.02.23]. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5

3.2.4 Zahrazení cesty stojícím vozidlem – zátaras

Zahrazení cesty vozidlem nazýváme obecně zátaras. Jedná se to postup, při kterém, za pomoci služebních nebo civilních vozidel, omezíme průjezdnost komunikace za účelem snadnějšího násilného zastavení pronásledovaného vozidla.

Zahrazení cesty bývá nejčastěji prováděné služebními vozidly policie, lze ale také využít civilní vozidla. V souladu s §18 ZoPČR, policista, pro úspěšné splnění konkrétního úkolu, je oprávněn vyžadovat osobní a věcnou pomoc od osob a orgánů. Fyzické osoby jsou povinny tuto požadovanou pomoc poskytnout. Výjimkou, kdy fyzická osoba pomoc nemusí poskytnout, je případ, kdy by se vystavila vážnému ohrožení anebo by ohrozila osobu blízkou. Výzvu jsou osoby a orgány povinny uposlechnout bez zbytečného odkladu a provést bezplatně, což jim ukládá § 114 ZoPČR. V případě vzniku škody, která vznikla osobě s provedením věcné pomoci od policisty, jí náleží peněžitá náhrada, kterou poskytuje ministerstvo.²⁵

Právní rámec

Tento způsob násilného zastavení je formou donucovacího prostředku dle ustanovení § 52 písm. f) ZoPČR ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm a) ZoPČR. Řidič pronásledovaného vozidla nezastavuje na davané zákonné výzvy ze strany policistů a předmětné vozidlo lze násilně zastavit právě pomocí zátarasu.²⁶

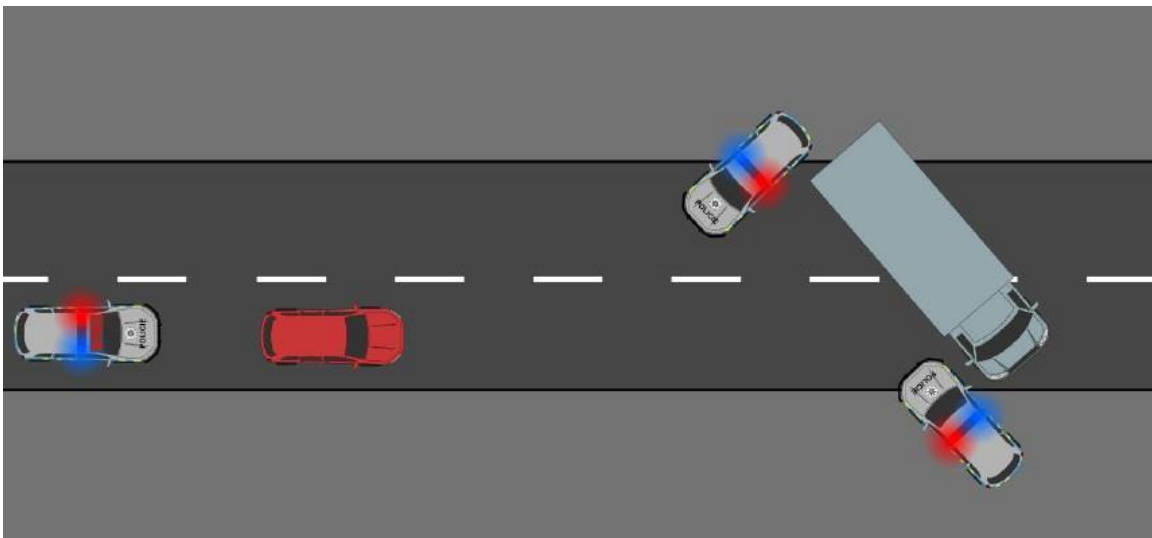
Způsob provedení

V rámci provedení zahrazení cesty vozidlem mají policisté možnost toto provést pouze vozidly nebo vozidly ve spojení se zastavovacím pásem. Jaký donucovací prostředek bude použit, jestli samostatně nebo ve spojení, rozhoduje pouze policista na základě daných okolností zákroku. Hlídka policie, která

²⁵ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 24.02.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

²⁶ VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. [cit. 25.02.23]. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5

provádí zátaras, vyzoomí pronásledující hlídky o místě a způsobu použití zátarasu. Pronásledované hlídky mohou na základě toho před zátarasem zpomalit nebo udělat jiné opatření k jejich ochraně. Policisté provádějící zátaras postaví vozidlo nebo vozidla dle dostupných sil a prostředků policie tak, že zamezí průjezdnosti vozovky. Vozidlo má být, pokud možno, přední částí směrem k přijíždějícímu předmětnému vozidlu. Z důvodu bezpečnosti policisté z vozidla vystoupí, vozidlo zabrzdí a nechají zařazenou rychlost, popřípadě automatickou převodovku v poloze "P". Vozidla policie, použitá k zátarasu, mají puštěný VRZ. V případě použití civilních vozidel nebo vytvoření kolony vozidel v rámci omezení průjezdnosti vozovky, policisté vyzoomí osádky těchto vozidel, aby se odebraly mimo vozidlo do bezpečného prostoru. K zahrazení cesty nelze užít vozidlo, které přepravuje nebezpečné látky a věci ADR, tedy vozidlo, které podléhá evropská dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží a vozidlo, které patří osobám, využívajících výsad a imunit dle mezinárodního práva. Dopravní prostředek hromadné dopravy pro přepravu osob můžeme využít pouze v případě, že se ve vozidle nenachází žádná přepravovaná osoba.



Obrázek 11 Zahrazení cesty stojícími vozidly – pomocí nákladního automobilu

3.2.5 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla – PIT manévr

Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla neboli jinak nazývaný lidmi PIT manévr, vychází z anglického spojení: Pursuit intervention technique. Jedná se o donucovací prostředek, při kterém služební vozidlo působí silou na vozidlo pronásledované za účelem roztočení vozidla. Tím dojde ke snížení rychlosti vozidla a ztrátě kontroly řidiče nad vozidlem. Pro použití tohoto způsobu násilného zastavení vozidla je důležité, aby byly vytvořeny vhodné podmínky pro jeho použití. Provedení je velmi obtížné. Je potřeba, aby bylo vhodně vybráno místo jeho provedení, ideálně tam, kde je minimální ohrožení nezúčastněných osob.²⁷

Právní rámec

Tento způsob je opětovně uveden v ustanovení § 52 písm. f) ZoPČR a ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR. Opětovně se jedná o ujíždějící vozidla, která nezastaví na dané výzvy k zastavení vozidla. Tento způsob provedení lze využít za splnění podmínek § 55 odst. 2 ZoPČR. V opačném případě musíme zvážit důsledky jeho neprovedení v souladu s ustanovením § 11 ZoPČR.²⁸

Způsob provedení

Provádění tohoto donucovacího prostředku je velmi obtížné a je tak potřeba dodržet všechna bezpečnostní pravidla. Před prováděním PIT manévru je důležité na toto upozornit ostatní policejní hlídky. Důvodem je, aby zákrok byl proveden takticky správně a bezpečně také ze strany ostatních hlídek. Úspěšné provedení PIT manévru vyžaduje velice přesnou a správnou techniku, která vyžaduje správné zvolení místa, rychlosti a okamžiku. Základním pravidlem je přiblížit se k pronásledovanému vozidlu pomalu, následně srovnat rychlosti obou vozidel a zatlačit do vozidla pomocí policejního rámu. V případě jeho absence,

²⁷ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 26.02.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

²⁸ VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. [cit. 27.02.23]. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5

lze provést i bez něj. Je velice důležité, aby došlo k zatlačení, a ne k většímu nárazu. V případě nárazu může vzniknout následná dopravní nehoda vozidla policie, protože řidič není schopen vzniklé fyzikální síly uřídit. Po úspěšném provedení PIT manévru další pronásledující vozidla snižují rychlost a čekají, jaká nastane situace. Když se pronásledované vozidlo otočí správným směrem, tedy přední částí k dalším pronásledujícím vozidlům, využijí další donucovací prostředek, kterým je zabránění odjezdu vozidla pomocí přitlačení policejním rámem.

K provedení PIT manévru je na služebních vozidlech policie nainstalovaný rám, který slouží k ochraně vozidla nebo aspoň k minimalizaci poškození. Není doporučeno provádět manévr se služebními vozidly, kde rám není nainstalovaný. V případě, že zákrok nesnese odkladu a je potřeba pronásledování okamžitě zastavit, lze využít i vozidlo bez rámu.

Dále je potřeba uvést, že tento manévr lze využít na vozidla obdobných hmotností. Z logiky věci vyplývá, že na vozidla nad 3,5 tuny fungovat nebude. Dochází zde ke značnému nepoměru hmotností, na který je kladen důraz. V případě správného provedení PIT manévru, lze ale přetočit i těžší vozidlo. Je důležité znát těžiště vozidla, zda má motor vpředu nebo vzadu. Při vytlačování viditelně těžšího vozidla si můžeme pomoci tím, že manévr provedeme v zatáčce na vnitřní stranu vozidla, kde dochází vlivem odstředivé síly k odlehčení strany, na kterou působíme. Také je jednodušší provedení PIT manévru na mokré vozovce. Pozor si musíme dávat v případě provádění manévru na vozidlo, které má značně vyšší světlou výšku vozidla. Tím dochází k tomu, že případné dotykové plochy nejsou bezpečnostně správné. Jedná se o například o vozidla Pick up.

Jednostopá vozidla jsou specifickou skupinou, u které hrozí velmi závažné následky v souvislosti s použitím PIT manévru. Provedení manévru se na jednostopá vozidla nedoporučuje. Lze ho provést v případě, že je důležité okamžité zastavení pronásledované osoby například v situaci, kdy pronásledovaná osoba bude nebezpečný pachatel.

Základní bezpečnostní faktory PIT manévru

- Rychlost

Z důvodu bezpečnosti by PIT manévr měl být prováděn v rychlostech do 60 km/h. V rámci provedení manévru do této rychlosti je předpoklad, že policista provádějící manévr, má po jeho skončení vozidlo stále plně pod kontrolou. Při vyšších rychlostech je velké riziko toho, že po provedení manévru se služební vozidlo stane nekontrolované a může sjet z pozemní komunikace nebo zapříčinit střet vozidel. Stejně je na tom pronásledované vozidlo a jeho osádka. V rychlostech do 60 km/h se vozidlo otočí o 180° a po otočení je vozidlo opětovně pod kontrolou řidiče. V případě provedení ve vyšších rychlostech hrozí situace, že vozidlo může být převráceno z důvodu nárazu do obrubníku nebo příkopu. Z výše uvedeného je potřeba dbát na dodržování doporučené rychlosti při provádění PIT manévru.

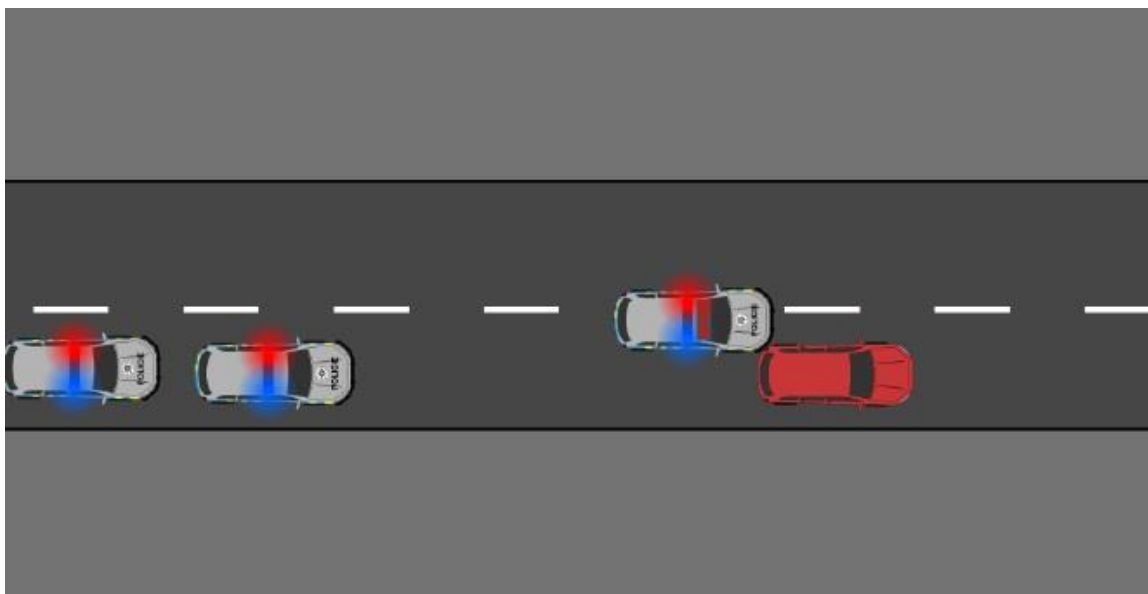
- Místo použití

Před provedením PIT manévru je taktéž důležitý správný výběr místa. Je třeba počítat nejen s místem začátku provedení, ale také s místem, kde bude PIT manévr dokončen. Doporučuje se místo, kde jsou rovné a přehledné úseky např. městské okruhy, hlavní třídy, dálnice. Tedy místa, kde je vozovka tvořena z více jízdnicích pruhů a je zde možnost provést odklon doprava. Je důležité se vyvarovat provedení v místě, která jsou nepřehledná, kde je prudké klesání nebo stoupání a také tam, kde jsou mosty, tunely nebo podjezdy. Je třeba brát ohled na zastavěná obydlí, kde je větší koncentrace pohybujících se lidí.

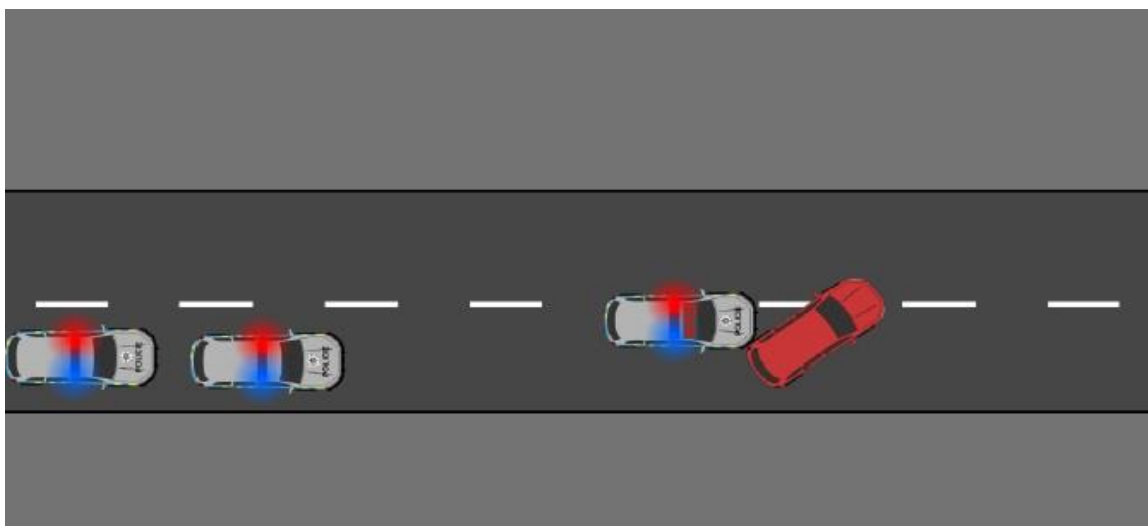
- Přítomnost nezúčastněných osob

V případě, že se v pronásledovaném vozidle nachází více osob než jen řidič, lze tento manévr provést i v případě nezúčastněných osob. Při dodržení výše uvedených bezpečnostních faktorů je technika provedení poměrně bezpečná.²⁹

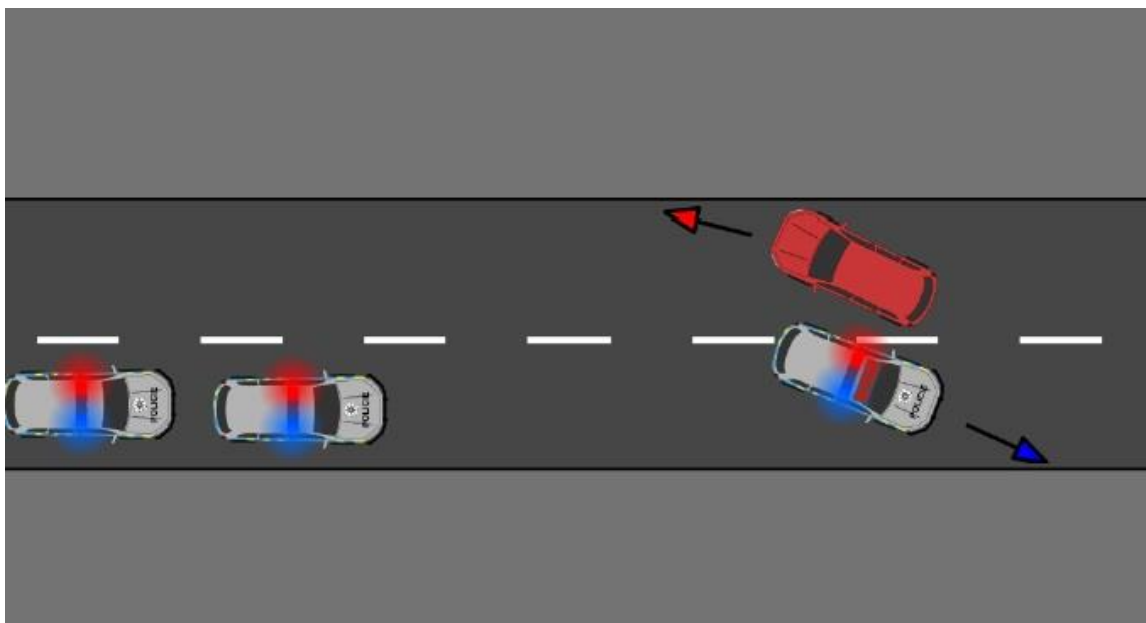
²⁹ Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. [cit. 01.03.23]. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.



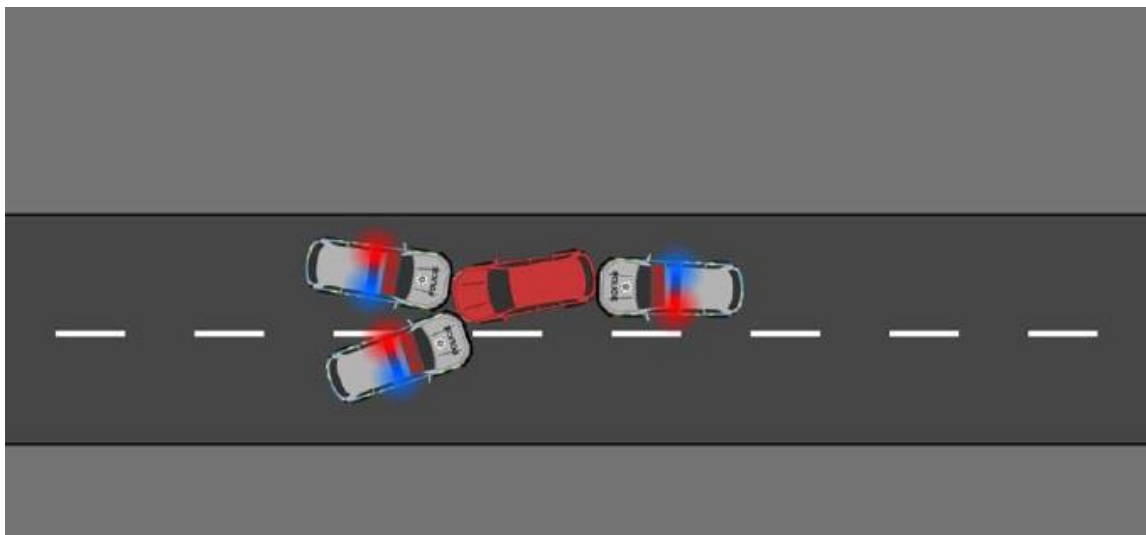
Obrázek 12 PIT manévr – zaujetí pozice



Obrázek 13 PIT manévr – v procesu, pronásledované vozidlo řidič již nemá pod kontrolou



Obrázek 14 PIT manévr – dokončen, směry vozidel



Obrázek 15 PIT manévr – finální pozice

4 Vyhodnocení provedených zákroků

4.1 Vyhodnocení zákroku při pronásledování vozidla Jihlava – Havlíčkův Brod, PIT manévr

4.1.1 Průběh pronásledování:

Pronásledování vozidla se odehrálo dne 30. 05. 2021 okolo 02:30 hodin. Prvosledová hlídka Obvodního oddělení Jihlava, dále jen OOP Ji., si povšimla

v Jihlavě, na křížení ulic Znojemské a Brtnické, vozidla Volkswagen Golf. Vozidlo řídil mladší muž. Hlídka se vozidlo rozhodla zastavit a provést silniční kontrolu. Na ulici Brněnská tak učinila a výzvu k zastavení vozidla provedla pomocí VRZ společně s rozsvíceným nápisem „STOP POLICIE „Řidič na toto reagoval tak, že prudce zrychlil a zákonné výzvy k zastavení nedbal. Hlídka okamžitě vozidlo začala pronásledovat a o celé věci vyrozuměla operačního důstojníka. K pronásledování vozidla se dále připojila i prvosledová hlídka Pohotovostního a eskortního oddělení Jihlava, dále jen PEO Ji. Pronásledované vozidlo neujíždělo vysokou rychlostí. Následně se vůz dostal i mimo Územní odbor Jihlava a blížil se k městu Havlíčkův Brod. V rámci spolupráce s operačním důstojníkem hlídka Obvodního oddělení Havlíčkův Brod použila v obci Přibyslav zahrazení cesty vozidlem. Pronásledovanému vozidlu se zátaras podařilo objet po nezpevněné části vozidla a pokračovalo dále směrem na Havlíčkův Brod. Při příjezdu do Havlíčkova Brodu se hlídky prostřednictvím radiostanice domluvily, že hlídka OOP Ji, která jela přímo za pronásledovaným vozidlem, prohodí a přepustí své místo hlídce PEO Ji. Ta má na služebním vozidle bezpečnostní rám a na vhodném místě provede PIT manévr. Hlídka PEO Ji se rozhodla provést první pokus o PIT manévr na ulici Žižkova v Havlíčkově Brodě, na kruhovém objezdu. Tento pokus byl neúspěšný. Následný pokus, provedený o pár desítek metrů dále na vjezdu na další kruhový objezd, byl již úspěšný. Pronásledované vozidlo bylo zastaveno a následně zablokováno dalšími vozidly, která se zúčastnila pronásledování. Řidič byl ihned po zastavení policisty omezen na osobní svobodě.

4.1.2 Důvod ujíždění řidiče:

Po zastavení vozidla a zajištění řidiče byla provedena jeho lustrace. Bylo zjištěno, že řidič je stále ještě mladistvý, tedy nebyl starší 18 let. Nikdy nebyl držitelem řidičského oprávnění pro žádnou skupinu motorových vozidel. Podrobil se zkouškám na přítomnost alkoholu v dechu, kdy výsledky byly 0,81 ‰, 0,86 ‰ a 0,62 ‰ promile alkoholu v dechu. Majitelem vozidla byla řidičova matka. Po následném ověření bylo zjištěno, že vozidlo užil neoprávněně. Bez souhlasu své matky si vzal ve společné domácnosti klíče a s vozidlem odjel.

4.1.3 Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků při zákroku k zastavení vozidla:

Jako první užila donucovací prostředek hlídka Obvodního oddělení Havlíčkův Brod a to dle § 52 odst. 1 písm. f) zák. č. 273/2008 Sb., v souladu ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR, zahrazení cesty vozidlem při pronásledování vozidla.

Donucovací prostředek zahrazení cesty vozidlem ze strany policistů Havlíčkova Brodu byl, dle mého názoru, správně provedený. Jako zvolené místo pro zátaras služebním vozidlem byl vybrán rovinný úsek. Řidič pronásledovaného vozidla měl možnost dostatečně reagovat a mohl bezpečně vozidlo zastavit. Policisté vozidlo postavili kolmo, aby zamezili, co možná v největší možné míře, průjezdu vozidla. Vzhledem k tomu, že zde byla nezpevněná krajnice průjezdná, řidič toho využil a vozidlo policistů objel. Policisté správně počkali v bezpečném prostoru. V nejbližším okolí se žádná pevná překážka nenacházela, využili tedy stráně nad komunikací. Tento donucovací prostředek mohl být zefektivněn tím způsobem, že v souladu se zátarasem mohl být dále využit DP zastavovací pás dle § 52 odst. 1 písm. f) ZoPČR. Pronásledované vozidlo by zcela jistě na zastavovací pás najelo. Mohlo být také použito více vozidel k omezení průjezdnosti komunikace. Musím zde ale přihlídnout k okolnostem, zda policisté byli vybaveni zastavovacím pásem a v daný moment dostupností dalších sil a prostředků policie.

Následný donucovací prostředek byl proveden ze strany PEO Ji a to dle § 52 odst. 1 písm. f) ZoPČR., jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla a opět v souladu s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR a pronásledované vozidlo bylo zastaveno.

Donucovací prostředek jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla, použitý ze strany PEO Ji, byl úspěšný. Vozidlo se podařilo zastavit, ale za určitých okolností, které jsem zpozoroval, nebyl zákrok, dle metodické příručky PP ČR, Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, 8/2020, proveden zcela bezpečně. Zde je nutné zmínit, že policista, který prováděl PIT manévru, na toto nebyl v době provedení zákroku vycvičen. První pokus o provedení PIT manévru byl na kruhovém objezdu. Policista

se pokoušel provést manévr zatlačením na levou zadní stranu vozidla. Ta v tu chvíli byla díky odstředivé síle odlehčená, protože vozidlo směřovalo vlevo po kruhovém objezdu. Policista pronásledované vozidlo minul, manévr byl tedy neúspěšný. Druhý pokus byl proveden o pár desítek metrů dále, v okamžiku, kdy se vozidlo blížilo k dalšímu kruhovému objezdu. Policista provádějící manévr si najel k levému zadnímu boku vozidla, dle kamerového záznamu byl rozdíl mezi vozidly větší jak jeden metr. Policista zahájil manévr, prudce zatočil vpravo a došlo k nárazu do pronásledovaného vozidla. Pronásledované vozidlo se vlivem nárazu otočilo o 180° a bylo blokováno vozidlem provádějícím manévr. K ukončení manévru došlo přímo před vjezdem na kruhový objezd. Tento pruh je ohraničen z levé strany ostrůvkem a z pravé chodníkem. U obou ohraničení jsou vyšší patníky. Zhlédnutím záznamu jsem upozoroval, že zahájení manévru bylo zvoleno na špatném místě. Po provedení manévru vozidlo při otočení směru jen těsně minulo oba patníky ohraničující komunikaci. Dále při zahájení manévru došlo k nárazu mezi vozidly. Policista měl pouze zatlačením do zadní strany vozidla toto otočit. To byla dle mého názoru největší úskalí zákroku. Výhodou bylo, že manévr byl proveden ve velmi nízké rychlosti. Bylo pravděpodobné, že při střetnutí s obrubníkem nebo s ohraničením středu kruhového objezdu, se nic nestane. V případě vyšší rychlosti by tento zákrok mohl mít vážnější újmy na zdraví policistů, řidiče pronásledovaného vozidla nebo by došlo ke vzniku větší škody na majetku.

K zastavení pronásledovaného vozidla bylo užito donucovacího prostředku ze strany OOP Ji a to, dle § 52 odst. 1 písm. f) ZoPČR, jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla, v souladu s ustanovením § 55 odst. 1 písm. b) ZoPČR.

Použití posledního donucovacího prostředku ze strany OOP Ji bylo provedeno, vzhledem k okolnostem zastavení vozidla, těsně před nájezdem na kruhový objezd, správně. Policisté vjeli na kruhový objezd v protisměru a pronásledovanému vozidlu, které by se pokoušelo z místa vycouvat, zahradili cestu.

4.1.4 Závěr vyhodnocení

V tomto případě se jednalo v konečné fázi jako úspěšný zákrok policie, při kterém nedošlo ke zranění žádných osob a ke škodě na majetku došlo v hodnotě nikoli malé. Při tomto zákroku je potřeba poukázat na skutečnost, že policista, který prováděl PIT manévr, nebyl na tento donucovací prostředku v době zákroku proškolen a způsob provedení manévru nebyl zcela v souladu s metodikou Policejního prezidia České republiky 8/2020. Můj názor na tento zákrok je, že v případě, kdyby byl policista proškolen, možné riziko vzniklé při provedení by se z minimalizovalo, a to výběrem místa a kontaktem mezi vozidly.

4.2 Vyhodnocení pronásledování vozidla Jihlava – Havlíčkův brod, zahrazení cesty vozidlem

4.2.1 Průběh pronásledování:

Pronásledování vozidla se stalo dne 31. 12. 2021 okolo 15:00 hodiny, kdy si prvosledová hlídka PEO Jihlava povšimla jedoucího vozidla Audi A3. Hlídka, na základě místní a osobní znalosti, již dle vozidla věděla, že se jedná o řidiče, který má platný zákaz řízení všech skupin motorových vozidel a je uživatel návykových látek. Z těchto důvodů se u vozidla rozhodla provést silniční kontrolu. Na ulici Romana Havelky v Jihlavě dala řidiči vozidla Audi A3 výzvu k zastavení vozidla pomocí VRZ společně s rozsvíceným nápisem „STOP POLICIE“. Na tuto výzvu řidič nereagoval. S jeho vozidlem prudce zrychlil a začal hlídce ujíždět. Hlídka PEO Jihlava vozidlo pronásledovala ve vysoké rychlosti a za plného provozu, po komunikaci I/38 ve směru na Havlíčkův Brod. Pomocí radiostanice podávali policisté hláskou službu a ve spolupráci přes operačního důstojníka hlídka OOP Havlíčkův Brod vytvořila na komunikaci zátaras služebním vozidlem. Tím hlídka zastavila provoz a do volného pruhu položila zastavovací pás. Řidič pronásledovaného vozidla zátaras se zastavovacím pásem zpozoroval a provedl manévr, kdy objel vytvořenou kolonu a chtěl se vrátit zpět na pozemní komunikaci ve směru na Jihlavu. K tomu využil rekonstruovaný a uzavřený jízdní pruh. Při vyjíždění z řady vozidel, která stála v koloně, se k záatarasu také blížila hlídka PEO Jihlava. Hlídka si povšimla

volného místa v koloně, kam podle nich řidič mohl směřovat. Hlídku proto toto místo zahradila služebním vozidlem. Došlo k čelnímu střetu služebního a pronásledovaného vozidla, čímž bylo zabráněno další jízdě řidiče. Následně byl řidič za užití donucovacích prostředků omezen na osobní svobodě.

4.2.2 Důvod ujždění řidiče

Řidič po omezení na osobní svobodě byl vyzván k podrobení se testu na přítomnost návykových látek. Test byl pozitivní na látku Amfetamin, následné lékařské vyšetření, spojené s odběrem biologického materiálu, ale řidič odmítl. Lustrací osoby bylo také zjištěno, že řidič měl již platný zákaz řízením motorových vozidel pro všechny skupiny, který 3x porušil.

4.2.3 Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků

Policisté OOP Havlíčkův Brod jako první donucovací prostředek provedli zahrazení cesty stojícím vozidlem neboli zátaras a zastavovací pás v souladu s ustanovením § 52 písm. f) ZoPČR ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR.

Vyhodnocení tohoto donucovacího prostředku lze provést jen teoreticky, protože nebyl zjištěn žádný kamerový záznam, který by ho zachytil. Ve spolupráci s operačním důstojníkem hlídka OOP Havlíčkův Brod správně vyhodnotila a použila donucovací prostředky s dostatečným předstihem.

Další donucovací prostředek byl použit ze strany policistů PEO Jihlava. Jednalo se o zahrazení cesty služebním vozidlem dle ustanovení § 52 písm. f) ZoPČR ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR.

Vyhodnocením jsem taktéž nezjistil žádné pochybení ze strany policistů. Z kamerového záznamu je patrné, že policisté, když přijížděli k vytvořenému zátarasu, viděli, že pronásledovaný řidič se snaží otočit a směřovat zpět směrem na Jihlavu. Hlídku vyhodnotila jako jedinou možnou cestu, kterou by mohl projet, kolonu. Řidič by se mohl dostat zpět na komunikaci využitím mezery mezi vozidly. Policisté na toto místo směřovali služebním vozidlem. V momentě, kdy se k mezeře mezi vozidly policisté blížili, z druhé strany proti nim vyjel pronásledovaný řidič a vozidla se čelně střetla. Policisté, vzhledem k agresivní

a rychlé jízdě řidiče, dále z místní a osobní znalosti věděli o koho se přesně jedná, využili správně donucovací prostředek a nedovolili tak jeho další jízdu, při které by mohlo dojít k vážnému ohrožení života a zdraví ostatních účastníků provozu.

4.2.4 Závěr vyhodnocení

Tento zákrok byl vyhodnocen ze strany odboru služby pořádkové policie kraje Vysočina jako oprávněný. Já jsem zde taktéž neshledal žádné pochybení a pochválil bych policisty, kteří pouze ve dvou hlídkách dokázali zastavit agresivního řidiče, který ujížděl vysokou rychlostí. Správně postavený zátaras a následné zabránění v odjezdu vozidla bylo dobře zkombinované, také díky včasné hlášené službě.

4.3 Vyhodnocení pronásledování vozidla – Aš, Chebsko

Tento zákrok uvádím jako poslední, protože na to bude navazovat i závěr práce. Z mého hlediska se jedná o jeden z důležitých momentů pro policii v rámci pronásledování vozidel a jejich následného násilného zastavení. V tomto případě byli policisté pochválení i z řad nejvyšších a to plk. Mgr. Petra Macháčka, Krajského ředitele policie Karlovarského kraje. Nejdůležitější na tomto zákroku ale je, že řidič pronásledovaného vozidla byl, za jeho manévr proti policistům, pravomocně odsouzen za pokus vraždy dvou policistů k trestu odnětí svobody v délce 17,5 roků nepodmíněně. Veškeré informace z tohoto zákroku jsem dohledal na veřejně dostupných internetových stránkách.³⁰

4.3.1 Průběh pronásledování

Celý incident se odehrál ve čtvrtek 6. srpna roku 2020. Tibor Seman, který byl v tu dobu ve výkonu trestu odnětí svobody, odešel z nestřeženého pracoviště v Přečaplech na Chomutovsku, kde vykonával vězeňské práce. Téhož dne, krátce před 18 hodinou, si hlídka policistů z obvodního oddělení Aš povšimla

³⁰ Za pokus o vraždu policistů si uprchlý vězeň odsedí 17,5 roku. Plzeňský deník.cz [online]. 2.2.2023 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://plzensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/za-pokus-o-vrazdu-policistu-si-uprchly-vezen-odsedi-17-5-roku-20230202.html>

Tibora Semana jedoucího ve vozidle, které měl při odchodu z pracoviště odcizit. Policisté se pokoušeli předmětné vozidlo zastavit a dávali mu opakované výzvy k zastavení pomocí VRZ společně s nápisem „STOP POLICIE“. Řidič těchto zákonných výzev nedbal a ve své agresivní jízdě pokračoval dále. Řidič pronásledovaného vozidla svojí jízdou přímo ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu. Policisté již při zahájení pronásledování věděli, že se jedná o uprchlého vězně a v průběhu pronásledování se ho pokusili zastavit za použití donucovacího prostředku – hrozba namířenou střelnou zbraní. Policisté se v momentě použití donucovacího prostředku dostali na úroveň pronásledovaného vozidla a jeho řidič v tomto momentě úmyslně a náhle změnil směr a narazil do vozidla policistů ve vysoké rychlosti. Poté, co náraz řidič policejního vozidla zvládl, tak spolujezdec použil služební zbraň a vystřelil na zadní pneumatiku pronásledovaného vozidla. Na toto ale řidič nereagoval a ujížděl stále vysokou rychlostí. Vzhledem k tomu, že výše použitý donucovací prostředek a služební zbraň byly neúčelné, policisté se rozhodli zastavit vozidlo pomocí služebního rámu a provést PIT manévr. Po jeho použití, které bylo úspěšné, řidiče pronásledovaného vozidla omezili na osobní svobodě za užití dalších donucovacích prostředků.

Vyjádření policisty, který užil PIT manévr: „Když jsme automobil pronásledovali, tak jsem věděl, že ho řídí uprchlý vězeň, který nemá co ztratit. Na výzvy nereagoval a bylo jasné, že musíme situaci řešit. Ve vhodném úseku jsem se rozhodl, že vozidlo zastavím pomocí ochranného rámu. To se nakonec také povedlo a musím uznat, že kdybychom neměli ochranný rám, tak by vězeň ujížděl dál. Je to pro tyto situace skvělý pomocník a jsem velice rád, že ho na služebních automobilech máme,“³¹

4.3.2 Důvod ujíždění řidiče

Řidič po omezení na osobní svobodě byl vyzván k podrobení se orientačnímu testu na přítomnost návykových látek. Tento test byl pozitivní

³¹ Policie České republiky – KŘP Karlovarského kraje: Policisté dopadli uprchlého vězně. Policie České republiky [online]. 7. 8. 2020 [cit. 2023-01-03]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-dopadli-uprchleho-vezne.aspx>

na látku Amfetamin. Lustrací řidiče bylo zjištěno, že má platný zákaz řízení pro všechny skupiny motorových vozidel.³²

4.3.3 Vyhodnocení použitých donucovacích prostředků a služební zbraně

Nejprve použitým donucovacím prostředkem ze strany policistů z obvodního oddělení Aš, dle kamerového záznamu, byla hrozba namířenou střelnou zbraní v souladu s ustanovením § 52 odst. 1 písm. n) ZoPČR. V průběhu provedení donucovacího prostředku jsem neshledal žádné pochybení ze strany policisty. Hrozba namířenou střelnou zbraní, byla provedena jako jeden z mála možných prostředků, který v ten moment šlo využít.

Policista použil služební zbraň dle ustanovení § 56 odst. 1 písm. f) ZoPČR a několikrát vystřelil na levou zadní pneumatiku ujíždějícího vozidla. Střelba byla použita v místech, kde byla nulová šance, že by výstřel zasáhl neúčastněnou osobu. Jednalo se o místo mimo obec, v blízkosti se nenacházely žádné osoby a pozemní komunikaci lemoval vysoký val, což snížilo, v případě minutí střely pneumatiky šanci, že by střela pokračovala dále do neznámého prostoru.

Když výše uvedené způsoby k zastavení byly neúčinné, hlídka využila donucovací prostředek v souladu s ustanovením § § 52 písm. f) ZoPČR a ve spojení s ustanovením § 55 odst. 1 písm. a) ZoPČR. Řidič policejního vozidla najel k levé zadní části pronásledovaného vozidla, přiblížil se na dotek k vozidlu a poté tlačení do vozidla ho otáčí kolem své osy. Díky vysoké rychlosti se vozidlo otočilo několikrát o 360°. Vzhledem k tomu, že pozemní komunikace byla ohraničena svodidly, vozidlo se o svodidla pouze opřelo a dá se říci, že pokračovalo dále po silnici. Řídící policista služební vozidlo zvládl výborně, kdy po provedení manévru vozidlo měl plně pod kontrolou. Jak jsem již uvedl, silnice byla ohraničena svodidly, úsek byl rovinný a bez dalších účastníků pozemní komunikace. Jediné vybočení z bezpečnostních faktorů pro provedení PIT

³² Uprchlý vězeň narazil ve stočtyřicítce do policistů. Žalobce pro něj chce 16 let za pokus o vraždu. Novinky.cz [online]. 12. 11. 2022 [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-uprchly-vezen-narazil-ve-stoctyricitce-do-policistu-zalobce-pro-nej-chce-16-let-za-pokus-o-vrazdu-40414369>

manévru bylo v rychlosti vozidel, kdy rychlost byla po celou dobu pronásledování zcela jasně vyšší než 60 km/h, místy, dle dostupných informací, byla rychlost i 140 km/h. Vzhledem k závažnosti celé věci policisté situaci vyhodnotili situaci a použili PIT manévr. S jejich postupem zcela jistě souhlasím a neshledal jsem žádné zaváhání při pronásledování vozidla.

4.3.4 Závěr vyhodnocení

K závěru toho to vyhodnocení pronásledování vozidla, bych dále uvedl, že kriminalisté z Chebu v předmětné věci nejprve zahájili úkony trestního řízení pro podezření ze spáchání zločinu násilí proti úřední osobě a přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Následným prověřováním byla celá věc překvalifikovaná jako pokus vraždy dvou policistů. Případ se dostal dle věcné příslušnosti ke Krajskému soudu v Plzni, který odsoudil Tibora Semana za pokus vraždy dvou policistů k trestu odnětí svobody v délce 17,5 roků nepodmíněně. Seman se proti rozhodnutí soudu odvolal k Vrchnímu soudu v Praze, který v únoru letošního roku potvrdil rozhodnutí Krajského soudu v Plzni. Rozsudek tak nabyl právní moci. Tohle je, ze strany soudnictví, důležitý signál pro ostatní řidiče, kteří by se rozhodli ujíždět před policejní hlídkou, odstrašující případ pro všechny, kteří by reagovali stejně jako výše jmenovaný řidič. Na závěr poukážu jen na provedený PIT manévr, který zde policista provedl ve velmi vysoké rychlosti v nebezpečné situaci. Zárok byl proveden s nejvyšší profesionalitou a bez minimálního ohrožení všech zúčastněných osob. V komparaci se zákrokem provedeným ze strany policistů PEO Jihlava, v prvním případě, byl vidět velký rozdíl v provedení PIT manévru a to z důvodu proškolení policistů.

4.4 Shrnutí vyhodnocení provedených zákroků

Vyhodnocování provedených zákroků jsem prováděl v klidu a s časovou rezervou, oproti policistům, kteří zákrok prováděli a museli se tak rozhodnout v několika málo vteřinách nebo minutách o svém dalším jednání a provedení dalších zákroků z jejich strany nebo naopak neprovedení zákroku. Čímž zdůrazňuji profesionalitu policistů. Až na jediný případ jsem nezaznamenal

žádné pochybení. Ovšem nad čím se chci pozastavit, jsou důvody ujíždění řidičů a jejich četnost. Ve výše uvedených případech byl řidič ujíždějícího automobilu vždy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, a to buď v přestupkových hodnotách nebo vyšších, které jsou řešeny jako trestný čin. Tady narážíme na aktuální a vzrůstající problém dnešního našeho světa. Pro představu pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D. ve své publikaci Bezpečnost silničního provozu uvádí: *„Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku zůstává zároveň jedním z nejčastějších trestných činů. V roce 2020 bylo pro uvedený trestný čin stíháno a vyřízeno ve zkráceném přípravném řízení 10788 osob, v roce 2020 se jednalo o 15,90 % ze všech pachatelů, vůči nimž bylo vedeno trestní stíhání nebo zkrácené přípravné řízení.“* Dále je v jeho publikaci uvedeno, že oproti roku 2018 narostl počet případů o 479. S rokem 2019 nelze případy porovnávat. Vlivem nemoci Covid-19 byl značně omezen i provoz na pozemních komunikacích.³³ Právní úprava neuposlechnutí výzvy, dávaná dle ZoSP, se kvalifikuje pouze jako přestupkové jednání osoby, což ve výše uvedených případech je to nejméně závažné protiprávní jednání.

³³ KOMÁREK, Jindřich, Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2022, ISBN 978-807251-529-5.

5 Závěr

V mé práci jsem provedl analýzu metod používaných Policií České republiky k násilnému zastavení vozidel. Hned na úvod jsem vysvětlil odborné pojmy, které jsou úzce spjaté s prací a důležité pro správné chápání dalšího rozboru. Poté jsem rozebral jednotlivé metody násilného zastavení vozidel. U všech jsem popsal právní úpravu a vysvětlil, v jakých situacích policisté mohou zákrok provést tak, aby byl v souladu se zákony a kdy naopak by se měli zdržet svého jednání. Krom právní úpravy jsou rozebrány hlavní metody a jejich taktické použití v praxi. Tyto metody využívají například i zásahové jednotky, proto jsem požadoval práci nezveřejňovat, aby nedošlo ke zjištění taktických postupů při zastavování vozidel. Výše uvedené metody se používají i proti osobám, které jsou pachatelé zvláště závažných zločinů nebo ke zvýšení bezpečnosti objektů střežených policií.

V praktické části jsem vyhodnotil 3 názorné příklady násilného zastavení pronásledovaných vozidel ze strany Policie České republiky. V úvodu vyhodnocení jsem Vás seznámil s předmětnou událostí. Uvedl jsem právní důvody, proč řidič nezastavil k podrobení se dopravní kontrole. Zhodnotil jsem použité donucovací prostředky, které při zákroku proběhly, tedy jen ty, které se přímo týkaly pronásledování vozidla a jeho následného zastavení. Donucovací prostředky jsem vyhodnotil a zhodnotil z mých poznatků, které jsem získal vypracováním této práce. Zde byla potvrzena moje úvodní myšlenka, že trend ujíždějících řidičů každoročně stoupá. Stejně jako počet ujíždějících řidičů, je k zamyšlení i počet řidičů, kteří řídí pod vlivem návykové látky nebo s platným zákazem řízení motorových vozidel. V těchto případech se řidiči chovají bez respektu k českému soudnictví nebo správním orgánům, jejich rozhodnutí nerespektují a opakovaně je porušují. Zde bych poukázal na zákrok v Aši. Pro zasahující policisty to byl těžký zákrok, který zvládli díky technickému vybavení a osobní připravenosti bravurně. Za to je náležitě pochválilo i jejich vedení. Tato podpora je důležitá i pro další aktivitu policistů v budoucnu. Zde chválím i rozhodnutí soudu. Výši trestu považuji za odstrašující případ pro další řidiče. Jako zlepšení situace v dopravě bych doporučil výraznější zpřísnění

trestů, a to i v případě ujíždějících řidičů, které většinou končí jako přestupkové jednání a mělo by být automaticky řešeno jako trestný čin. Myslím, že by zpřísnění trestání snížilo nebezpečí v dopravě a strach o blízké. Dopravní prostředky jsou každodenní součástí našich běžných životů a nikdo z nás si nepřeje, aby rodinní příslušníci byli obětí bezohledného řidiče nerespektujícího právní normy České republiky.

Seznam použité literatury

Monografie

KOMÁREK, Jindřich, Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2022, ISBN 978-807251-529-5.

Úplné znění Ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky: Úplné znění Usnesení České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky: některé další související právní předpisy. Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2022. ISBN 978-80-87451-87-8.

VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN isbn978-80-7400-543-5.

Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Vydání: dvanácté. Praha: Armex Publishing, 2022. ISBN 978-80-87451-89-2

Zákonná úprava a IAŘ (interní akty řízení)

Použití zastavovacích pásů – příloha 2: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014.

Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014

Používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky: Metodická příručka č. 1/2017, vedené pod č.j.: PPR-19822/ČJ-2018-990420. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014.

Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.

Souprava zastavovacího pásu: Police road block 5m. Intranet [online]. Prime Safety 112

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

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

Webové stránky a elektronické zdroje

Policie České republiky – KŘP Karlovarského kraje: Policisté dopadli uprchlého vězně. Policie České republiky [online]. 7. 8. 2020 Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-dopadli-uprchleho-vezne.aspx>

Uprchlý vězeň narazil ve stočtyřicítce do policistů. Žalobce pro něj chce 16 let za pokus o vraždu. Novinky.cz [online]. 12. 11. 2022 Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-uprchly-vezen-narazil-ve-stoctyricitce-do-policistu-zalobce-pro-nej-chce-16-let-za-pokus-o-vrazdu-40414369>

Za pokus o vraždu policistů si uprchlý vězeň odsedí 17,5 roku. Plzeňský deník.cz [online]. 2.2.2023 Dostupné z: <https://plzensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/za-pokus-o-vrazdu-policistu-si-uprchly-vezen-odsedi-17-5-roku-20230202.html>

Seznam příloh:

Příloha č. 1 – CD Nosič, kamerové záznamy zákroku vyhodnocených v praktické části

Seznam obrázků:

Obrázek č. 1 - Vzhled zastavovacího terče pro policisty (Z 8a) a dopravní značky B 27, (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 2 – Zastavovací pás 1992 (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 3 - Zastavovací pás Baracuda (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 4 - Zastavovací pás Baracuda, detail hrotu (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 5 - Zastavovací pás Police road block, detail hrotu (zdroj: informace k použití zastavovacích pásů, Policejní prezidium České republiky, Praha 2014)

Obrázek č. 6 - Zastavovací pás Police road block (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 7 - Kontrolní stanoviště (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 8 - Záznam o použití zastavovacího pásu (zdroj: Použití zastavovacích pásů: Metodická příručka. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014)

Obrázek č. 9 -Taktické zastavení vozidla (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 10 - Zahrazení cesty vozidlem – přitlačení rámem, aktivní působení (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 11 - Zahrazení cesty stojícími vozidly – pomocí nákladního automobilu (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení

vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 12 - PIT manévr – zaujetí pozice (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 13 - PIT manévr – v procesu, pronásledované vozidlo řidič již nemá pod kontrolou (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Obrázek č. 14 - PIT manévr – dokončen, směry vozidel (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020)

Obrázek č. 15 - PIT manévr – finální pozice (zdroj: Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla: Metodická příručka č. 1/2020, vedené pod č.j.: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400. Policejní prezidium České republiky. Praha, 2014, aktualizované 8/2020.)

Seznam videí na CD:

Video č. 1 – Zákrok 1, Jihlava – Havlíčkův brod, PIT manévr (zdroj: Oddělení služby pořádkové policie, Krajského ředitelství policie kraje Vysočina)

Video č. 2 – Zákrok 2, Jihlava – Havlíčkův brod, Zahrazení cesty vozidlem (zdroj: Oddělení služby pořádkové policie, Krajského ředitelství policie kraje Vysočina)

Video č. 3 – Zákrok 3, Aš, Chebsko (zdroj: Policie České republiky – KŘP Karlovarského kraje: Policisté dopadli uprchlého vězně. Policie České republiky [online]. 7. 8. 2020 Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-dopadli-uprchleho-vezne.asp>