

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Násilné zastavování vozidel  
(zahraniční komparace)**

*Diplomová práce*

**Violently stopping vehicles  
(foreign comparisons)**

*Diplome thesis*

**VEDOUCÍ PRÁCE**

**pplk. Mgr. Jindřich KOMÁREK, Ph.D.**

**AUTOR PRÁCE**

**Bc. Klára JEŽKOVÁ**

PRAHA

2022

### **Čestné prohlášení**

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

V Praze, dne 15. 3. 2022

Bc. Klára JEŽKOVÁ

## **PODĚKOVÁNÍ**

Jako autorka bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli materiály a cenné rady k vytvoření této diplomové práce. Chtěla bych především poděkovat pplk. Mgr. Jindřichovi Komárkovi, Ph.D. za odborné vedení, dále všem respondentům za čas věnovaný řízenému rozhovoru, a nakonec patří velké poděkování celé mé rodině, dále rodině Kropáčkových a Živných za velkou podporu.

## **ANOTACE**

Diplomová práce analyzuje násilné zastavování vozidel v České republice. Ujíždění řidičů je rozšiřující se fenomén, který je třeba řešit. Nerespektování dopravních předpisů a agresivního chování řidičů má za následek stále zvyšující se nehodovost, proto je třeba zavést účinné nástroje k potlačení dopravní kriminality. Nerespektování pravidel silničního provozu souvisí se sankcemi, které jsou v porovnání s jinými státy mírné. Cílem práce je komplexně analyzovat problematiku násilného zastavování vozidel včetně používaných technických prostředků jak v České republice, tak v zahraničí. Na základě empirického šetření metodou řízených rozhovorů bude analyzována hlavní příčina šílení tohoto fenoménu s cílem navrhnout účinné nástroje k jeho potlačení.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Agresivita \* donucovací prostředky \* násilné zastavování \* PIT manévr \* policie  
\* pronásledování \* technické prostředky \* zastavovací pásy

## **ANNOTATION**

This master thesis analyzes violent stoppage of vehicles in the Czech republic. Driving away from police check or from a car accidents is expanding phenomenon that needs to be addressed. Non-compliance with traffic regulations and aggressive behavior of drivers results in ever-increasing accident rate, therefore effective instruments are needed to be implemented to decrease traffic crime. Non-compliance with traffic regulations are linked with sanctions, which are mild in comparison with other countries. Purpose of this thesis is to comprehensively analyze the issue of violent stoppage of vehicles, including the technical instruments that are used both in the Czech republic and abroad. Based on an empirical survey of the method of structured interview, the main cause of the intensification of this phenomenon will be analyzed in order to design effective instruments to contain it.

## **KEYWORDS**

Aggression \* coercive instruments \* violent stoppage \* PIT maneuver \* Police  
\* technical instruments \* stopping strips

# Obsah

Úvod.....	7
1 PRÁVNÍ ÚPRAVA .....	8
1.1 Oprávnění policistů zastavovat vozidla .....	8
1.2 Důvody pro zastavení vozidla .....	10
1.3 Zastavovací pokyny dle právních předpisů .....	11
1.4 Uposlechnutí výzvy k zastavení vozidla .....	12
1.5 Donucovací prostředky .....	15
2 Prostředky používané k násilnému zastavení vozidel .....	18
2.1 Prostředky k zabránění odjezdu vozidla.....	18
2.1.1 Bezpečnostní botička .....	19
2.2 Prostředky k násilnému zastavení vozidla .....	20
2.2.1 Vozidla k násilnému zastavení .....	20
2.2.2 Zastavovací pásy.....	24
2.2.3 Zbraň .....	27
3 Agresivní jednání řidičů .....	29
3.1 Příčiny agresivního chování .....	31
3.2 Agresivita v dopravě jako rozvíjející se fenomén .....	32
3.3 Vybodování řidiči.....	34
3.4 Nehodovost na pozemních komunikacích.....	38
3.5 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu a návykových látek .....	44
3.6 Kampaň Agresivita zabíjí .....	48
3.7 Prevence agresivního chování a další preventivní aktivity .....	51
4 Zahraniční komparace .....	54
4.1 Německo.....	54
4.2 Spojené státy americké.....	57

4.3	Slovensko .....	63
4.4	Francie .....	65
4.5	Prostředky k násilnému zastavení vozidel v zahraničí .....	68
5	Empirické šetření .....	71
5.1	Metody sběru dat a postup zpracování .....	71
5.2	Řízený rozhovor s policisty .....	72
	Závěr .....	101
	Seznam použité literatury .....	104
	Seznam příloh .....	116

## Úvod

Tato diplomová práce analyzuje násilné zastavování vozidel v České republice. Agresivita na pozemních komunikacích je stále více diskutovaným tématem, neboť se jedná o rozvíjející fenomén, který zapříčiňuje zdravotní a materiální ztráty. Ať už se jedná o ujíždění řidičů před kontrolou, tak o ujíždění řidičů od dopravních nehod, je třeba zavést takové nástroje, kterými by stát byl schopen snížit dopravní kriminalitu, která každým rokem rapidně stoupá. Jedná se o společensky nepřijatelný fenomén, který je třeba účinně řešit.

Řidiči nerespektují pravidla silničního provozu a tím narůstají přestupky, které by se v jiných zemích považovaly za trestné činy. Velké množství přestupků zapříčiňuje přehlcování úřadů a následně se snižuje vymahatelnost práva.

Cílem práce je komplexně analyzovat problematiku násilného zastavování vozidel a provést empirické šetření metodou řízeného rozhovoru. Bude sestaveno celkem 20 otevřených otázek, které budou pokládány nejprve policistovi v základní odborné přípravě, následně policistům z oddělení hlídkové služby, a nakonec policistovi z pohotovostní motorizované jednotky. Otázky se budou vztahovat na témata výcviku, komunikace, pronásledování, technických prostředků k násilnému zastavení a další. Po kvalitativním šetření metodou řízeného rozhovoru bude použita metoda komparace jednotlivých odpovědí a následně indukční metoda na základě získaných odpovědí. Cílem empirického šetření metodou řízeného rozhovoru bude analyzovat příčiny zvyšující se kriminality v dopravě a navrhnout nástroje pro její řešení.

Během pronásledování a násilného zastavení vozidel dochází k ohrožení životů, zdraví a majetku, proto je třeba, aby nebyla řešena dopravní kriminalita pouze represivně, ale také preventivně.

# 1 PRÁVNÍ ÚPRAVA

Na úvod je třeba uvést, které zákony souvisí s touto oblastí/problematikou. Jedná se především o níže uvedené zákony, ze kterých bude převážně teoretická část vypracována.

- Zákon č. 361/2000 Sb., o Provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 553/1991 Sb., o Obecní policii
- Zákon č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

## 1.1 Oprávnění policistů zastavovat vozidla

V zákoně o Policii České republiky (dále jen policie) se uvádí, že se jedná o jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor a slouží veřejnosti. Hlavním úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek.

V zákoně o silničním provozu jsou uvedeny osoby, které mohou zastavovat vozidla, jedná se především o příslušníka Policie České republiky a příslušníka vojenské policie, ovšem jsou zde další osoby, které mohou za určitých okolností dle zákona zastavit vozidlo. Toto oprávnění má dále například strážník obecní policie ve stejnokroji. Osoby, které mohou zastavovat vozidla jsou uvedeny v § 79 odst. 1.

*(1) Zastavovat vozidla je oprávněn*

*a) policista ve stejnokroji,*

*b) vojenský policista ve stejnokroji,*

*c) strážník obecní policie ve stejnokroji*

*1. před přechodem pro chodce k zajištění bezpečného přechodu osob, jestliže to situace na přechodu či stav přecházejících osob vyžaduje,*



2. jestliže řidič vozidla nebo přepravovaná osoba je podezřelá ze spáchání přestupku týkajícího se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

d) zaměstnanec provozovatele dráhy v blízkosti železničního přejezdu,

e) účastník dopravní nehody, vyžadují-li to okolnosti podle § 47,

f) dopravce podle § 49 odst. 4,

g) vedoucí organizovaného útvaru školní mládeže, vedoucí organizované skupiny dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, a průvodce zdravotně postižených osob při přecházení vozovky,

h) průvodce vedených nebo hnaných zvířat podle § 60 odst. 6,

i) zaměstnanec vykonávající práce spojené se správou, údržbou, měřením, opravami a výstavbou pozemní komunikace a k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, označený podle prováděcího právního předpisu,

j) osoba pověřená obecním úřadem obce s rozšířenou působností k zajištění bezpečného přechodu dětí a školní mládeže přes pozemní komunikaci v blízkosti školního zařízení (dále jen "pověřená osoba"); pověřená osoba je povinna při výkonu činnosti být označena podle prováděcího právního předpisu,

k) celník ve stejnokroji při výkonu činností v rozsahu oprávnění stanovených zvláštními právními předpisy,

l) příslušník Generální inspekce bezpečnostních sborů s vnějším označením podle zvláštního právního předpisu,

m) ten, kdo je uveden v povolení zvláštního užívání pozemní komunikace spočívajícího v pořádání sportovní, kulturní, náboženské, zábavní nebo obdobné akce podle zákona o pozemních komunikacích, dosáhl-li věku 18 let,

n) ten, kdo je uveden v povolení zvláštního užívání podle zákona o pozemních komunikacích jako doprovod při přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů.<sup>1</sup>

Dále je třeba zmínit § 75 odst. 9, kde nalezneme další osobu, která má oprávnění zastavovat vozidla. Jedná se o příslušníka Hasičského záchranného sboru, který může v případě mimořádné události usměrňovat pokyny provoz na pozemních komunikacích. Další oprávněnou osobou je člen nebo zaměstnanec jednotky požární ochrany. Toto oprávnění je v zákoně uvedeno následovně:

*(9) Příslušník Hasičského záchranného sboru ve služebním stejnokroji s označením příslušnosti k Hasičskému záchrannému sboru je oprávněn usměrňovat pokyny provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné v souvislosti s řešením mimořádné události, a není-li přítomen policista nebo strážník obecní policie. Při usměrňování provozu používá pokyny stanovené pro řízení provozu policisty. Obdobné oprávnění má člen nebo zaměstnanec jednotky požární ochrany při řešení mimořádných událostí.<sup>2</sup>*

## 1.2 Důvody pro zastavení vozidla

Na pozemní komunikaci se můžeme setkat s hlídkováním pomocí motorových vozidel, které jsou buď prováděny veřejně, anebo skrytě. Při veřejné hlídce je občanům zřejmé, že se jedná o policejní hlídku, neboť je využíváno určené policii a výkon je prováděn ve stejnokroji. Naproti tomu může být hlídkování skryté, při kterém se využívá služební automobil v civilní podobě.<sup>3</sup>

V § 42 se uvádí, že:

*„(1) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku,*

*a) pronásleduje-li pachatele úmyslného trestného činu, nebo*

---

<sup>1</sup> § 79 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>2</sup> § 75 odst. 9 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>3</sup>Hlídkování pomocí motorových vozidel. KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část)*. Praha: Police history, 2006, s. 16-17. ISBN 8086477-32-0.

*b) pátrá-li po pachateli úmyslného trestného činu nebo po věcech z takového trestného činu pocházejících anebo s takovým trestným činem souvisejících, má-li důvodné podezření, že se v dopravním prostředku takový pachatel nebo věci nachází.“<sup>4</sup>*

Na základě tohoto paragrafu je policista dále oprávněn zastavit dopravní prostředek, pokud se domnívá, že byl tento dopravní prostředek jeho používáním, na něm nebo v souvislosti s ním spáchán trestný čin. Policista je dále oprávněn zastavit dopravní prostředek, pokud pátrá po osobách hledaných nebo pohřešovaných, anebo pokud pátrá po osobách, které se protiprávně zdržují na území České republiky. To obdobně platí v případě, pokud pátrá po zbraních, střelivu, munici, omamných a psychotropních látkách a dalších předmětech a věcech, které pocházejí z trestné činnosti nebo které souvisejí s trestnou činností. Jestliže má policista podezření, že se ve vozidle tyto lidé nebo předměty nacházejí, může policista zastavit dopravní prostředek.<sup>5</sup>

### 1.3 Zastavovací pokyny dle právních předpisů

V oddílu 4, § 79 odst. 3, zákona č. 361/2000 Sb. se uvádí, že znamení k zastavení vozidla je nutné podat se zřetelem na provoz na pozemních komunikacích.<sup>6</sup>

V odst. 3 výše zmíněného zákona se dále uvádí, že zastavovaný řidič musí dostat znamení k zastavení včas a zřetelně. Poté je řidič povinen zastavit dopravní prostředek tak, aby neohrozil kohokoliv a cokoliv na pozemní komunikaci.<sup>7</sup> V § 2 zmíněného zákona se dále dočteme, jakým způsobem se dopravní prostředek zastavuje. V první řadě je třeba dát znamení řidiči, že je požadováno vozidlo zastavit. Osoby oprávněné zastavit vozidlo dají řidiči znamení k zastavení vztyčenou paží, anebo zastavovacím terčem. V případě špatné viditelnosti je třeba řidiče zastavit s využitím červeného světla, které je

---

<sup>4</sup> § 42 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>5</sup> Tamtéž.

<sup>6</sup> § 79 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>7</sup> § 79 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

využíváno takovým způsobem, že oprávněná osoba tímto světlem pohybuje v horním půlkruhu.<sup>8</sup>

V případě, že chce policista zastavit dopravní prostředek ze svého služebního vozidla, dává znamení světelným signálem „STOP“, které je umístěné vpředu nebo vzadu. Policista může také vozidlo zastavit pohybováním paže nahoru a dolů, anebo zmíněným zastavovacím terčem.<sup>9</sup> Hlídka nezapočne kontrolu v případě, že řidič v zastavovaném vozidle přeruší svou jízdu a odstaví vozidlo na nevhodném místě. To je následně řešeno usměrňovacím pokynem ze strany hlídky, kdy je řidič upozorněn na změnu místa kontroly.

#### 1.4 Uposlechnutí výzvy k zastavení vozidla

V zákoně o policii České republiky se v § 114 uvádí, že je „*každý povinen bez zbytečného odkladu a bezplatně uposlechnout výzvy anebo pokynu nebo vyhovět žádosti policie nebo policisty; to neplatí, pokud tento zákon nebo jiný právní předpis stanoví jinak. Nelze-li účelu výzvy, pokynu nebo žádosti dosáhnout pro odpor osoby, je policista oprávněn tento odpor překonat*“.<sup>10</sup> Každý občan má povinnost uposlechnout výzvu úřední osoby, pokud tak neučiní, dopustí se protiprávního jednání a je zde možný zákrok v podobě použití donucovacích prostředků.<sup>11</sup>

Je třeba také vymezit skutkovou podstatu přestupku. V případě, že osoba neuposlechne výzvy policie, dopouští se přestupku proti veřejnému pořádku.<sup>12</sup> Přestupek proti veřejnému pořádku je uveden v § 5, odst. 1, kdy se přestupku dopustí osoba, která svým jednáním neuposlechne výzvy úřední osoby při

---

<sup>8</sup> § 79 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>9</sup> § 79 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>10</sup> § 114 zák.č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>11</sup>MRK. Každý občan má povinnost uposlechnout zákonné výzvy policistů a strážníků. *TÝDENÍK POLICIE* [online]. Praha, 2021 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/kazdy-obcan-ma-povinnost-uposlechnout-zakonne-vyzvy-policistu-a-strazniku/>

<sup>12</sup>VETEŠNÍK, Pavel. Neuposlechnutí výzvy úřední osoby. *Přestupky a řízení o nich z pohledu teorie a praxe: sborník z mezinárodní vědecké konference konané dne 4. října 2013* [online]. Praha: Policejní akademie České republiky, 2014, s. 248 [cit. 2021-11-28]. ISBN 978-80-7251-408-3. Dostupné z: <http://www.polac.cz/katedry/kvs/konfer/sborniky/vetesnik.pdf>

výkonu její pravomoci.<sup>13</sup>Prvně je tedy povinnost vyhovět úřední osobě a pokud se tak nestane, následkem je naplnění skutkové podstaty přestupku.

V případě, že řidič neuposlechne výzvu k zastavení vozidla a rozhodne se před policií ujet, dopustí se ve většině případů více protiprávních jednání, mezi které patří například zmíněné neuposlechnutí výzvy, dále nedodržení povolené rychlosti, závažné ohrožení jiných účastníků silničního provozu, nerespektování dopravních značek a může být také viníkem dopravní nehody. Při takovém pronásledování vozidla a dopouštění se některých protiprávních jednání může být řidiči uložena pokuta, zákaz řízení, anebo dokonce postih za trestný čin.<sup>14</sup>

Jak již bylo uvedeno, řidiči se mohou svým protiprávním jednáním dopustit takových protiprávních jednání, které se překlopí z přestupku na trestný čin. Výše zmíněné protiprávní jednání se týká § 272 trestního zákoníku, ve kterém se uvádí situace, při které osoba úmyslně vystaví nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví jiných osob, následuje trest odnětí svobody na tři až osm let. V případě, že se osoba dopustí tohoto trestného činu opakovaně v krátké době, způsobí škodu velkého rozsahu, anebo pokud způsobí těžkou újmu na zdraví alespoň dvou osob nebo smrt, bude potrestán na osm až patnáct let.<sup>15</sup>

V trestním zákoníku jsou uvedeny skutkové podstaty trestných činů, jedná se především o níže uvedené paragrafy:

- § 143 Usmrcení z nedbalosti
- § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti
- § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

---

<sup>13</sup> § 5 odst. 1 zák. č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích

<sup>14</sup> ČIŽÍKOVSKÝ, Jan. Bezohledně a agresivně ujíždějí před policií. *Marně. Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2018 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/bezohledne-a-agresivne-ujizdeji-pred-policii-marne.aspx>

<sup>15</sup> § 272 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

- § 294 Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti<sup>16</sup>

Trestné činy jsou posuzovány dle toho, zda byly spáchány úmyslně, anebo z nedbalosti. Pachatel spáchá trestný čin v případě, že chtěl porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, anebo pokud věděl, že svým chováním může porušit nebo ohrožení způsobit a byl s tím srozuměn. V případě, že se pachatel dopustí trestné činu z nedbalosti, je toto jednání upraveno v trestním zákoníku následovně:

*a) věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo*

*b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*

*(2) Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.<sup>17</sup>*

Zavinění z nedbalosti se bere jako lehčí forma zavinění, protože pachatel neměl vůli ke spáchání daného trestného činu. Jedná se tedy o čin, který pachatel neměl v úmyslu, jednalo se pouze o zanedbání a pachatel způsobil tento čin s nezamýšleným následkem.<sup>18</sup>

Jak již bylo zmíněno, při ujíždění osoby před policií vystavuje osoba ve vozidle ostatní účastníky provozu nebezpečí. Jelikož se často jedná o ujíždění ve vysoké rychlosti, často dochází k dopravním nehodám.<sup>19</sup> Během nehody je řidič povinen poskytnout osobám potřebnou pomoc. Pokud dojde k neposkytnutí

---

<sup>16</sup>POLCAR, M. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011, s. 27. ISBN 978-80-7251-345-1.

<sup>17</sup> § 16 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>18</sup> ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník I. § 1 až 139. Komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. 1464 s. Velké komentáře, s. 235. ISBN 978-80-7400-428-5.

<sup>19</sup>PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ a Jaroslav HOŘÍN. *Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2003, s. 10. ISBN 80-7251-137-8.

pomoci řidičem dopravního prostředku, je dle trestního zákoníku potrestán odnětím svobody až na pět let, případně je potrestán zákazem činnosti.<sup>20</sup>

## 1.5 Donucovací prostředky

Zákon o policii dává oprávnění policistům používat při zákrocích donucovací prostředky a zbraň. Je třeba, aby byl policista na používání donucovacích prostředků vycvičen.<sup>21</sup> Zákon také obsahuje výčet donucovacích prostředků, které může policista použít, výjimkou jsou situace vylučující protiprávnost, a to na základě § 28 a § 29 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, kde se uvádí krajní nouze a nutná obrana.<sup>22</sup>

V zákoně o policii v § 52 je výčet donucovacích prostředků. Vzhledem k tématu diplomové práce je třeba uvést písm. f) kde je uvedeno, že donucovacím prostředkem je „*zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla*“<sup>23</sup>. Tato část se tedy zaměřuje na osoby, které v případě jejich protiprávního jednání používají vozidlo. Aby mohl policista prostředek použít, musí se řídit § 53, kde jsou uvedeny obecné podmínky použití donucovacího prostředku. Jednou z podmínek je použití v případě ochrany bezpečnosti své nebo jiné osoby, k ochraně majetku nebo veřejného pořádku.<sup>24</sup> Jedná se tedy o obecnou podmínku, která platí pro všechny donucovací prostředky. Je konkrétně na každém policistovi, aby vyhodnotil situaci a určil, zdali jsou naplněny podmínky pro použití donucovacího prostředku. Ovšem odpovědnost za použití nespadá na policistu v případě § 59 zákona o Policii ČR, kdy o použití donucovacího prostředku rozhodne velitel zásahu, anebo nadřízený tohoto velitele.<sup>25</sup>

V zákoně je dále uvedena další obecná podmínka, konkrétně v § 53 odst. 2 než policista použije donucovací prostředek, je povinen „*vyzvat osobu, proti které zakročuje, aby upustila od protiprávního jednání, s výstrahou,*

---

<sup>20</sup> § 151 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>21</sup> § 51 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>22</sup> § 28, § 29 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>23</sup> § 52 písm. f) zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>24</sup> § 53 odst. 1 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>25</sup> § 59 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

*že bude použito donucovacích prostředků. To neplatí v případě použití prostředku k zabránění odjezdu vozidla. Od výzvy s výstrahou lze upustit v případě, že je ohrožen život nebo zdraví osoby a zákrok nesnese odkladu.*<sup>26</sup>Na základě tohoto odstavce musí policista oznámit osobě, který činí protiprávní jednání, aby toto jednání ukončila. Vzhledem k tématu této diplomové práce je klíčová druhá věta, na základě které policista může upustit od varování. Ne vždy je možné nebo taktické varovat řidiče o možném použití donucovacího prostředku, proto je tato výjimka důležitá. V druhé větě se také mluví o situacích, které nenesou odkladu. Jedná se o případy, při kterých není možné vyzvat osobu z důvodu možné újmy na zdraví nebo životě. Zde je velmi tenká hranice, neboť každý policista musí dodržet podmínku přiměřenosti. Je velmi těžké rozpoznat a správně vyhodnotit situace, neboť policie je odpovědná za následky jak činnosti, tak nečinnosti.

V oblasti donucovacích prostředků se zákon také zabývá správným zvolením donucovacího prostředku. V okamžicích, kdy se policisté setkávají s protiprávním jednáním, jsou policisté nuceni rychlému a správnému rozhodování. V momentu stresu policista musí vybrat takový donucovací prostředek, kterým dosáhne účelu a který je nutný k překonání odporu nebo útoku jiné osoby. Je tedy důležité zvolit takový donucovací prostředek, který překoná odpor či útok a zároveň je k pachateli nejmírnější.

Zákon o policii uvádí přímo podmínky pro použití prostředku k násilnému zastavení vozidla, anebo zabránění jeho odjezdu. Jedná se konkrétně o § 55 zákona o policii. Je ovšem nezbytné rozlišovat pojmy jako násilné zastavení vozidla a zabránění jeho odjezdu.

Policista je oprávněn použít prostředek k násilnému zastavení vozidla, pokud řidič vozidlo nezastavil i přesto, že byl k zastavení vozidla vyzván. Dále může policista použít donucovací prostředek k zabránění odjezdu v případě, aby zabránil „*odjezdu vozidla v rámci zákroku proti osobě, jejíž osobní svoboda má být omezena, lze-li předpokládat, že se tato osoba pokusí vozidlo použít*

---

<sup>26</sup> § 53 odst. 2 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky



k útěku“<sup>27</sup>. Donucovací prostředek lze tedy použít za předpokladu, že by osoba použila při svém útěku konkrétní vozidlo. Mezi takový donucovací prostředek může být použita tzv. botička, o které bude zmínka v následující kapitole.

V § 55 odst. 2 je dále uvedeno, že je policista povinen dbát na to, aby nedošlo k ohrožení životů nebo zdraví ostatních osob. Život nebo zdraví osoby, proti které policista zasahuje, musí být ohroženo jen v nezbytné míře.<sup>28</sup> Je zde uplatňována zásada přiměřenosti proti osobě, proti níž policista zakročuje. Při násilném zastavování vozidel, zvláště pak v případech vysoké rychlosti, může dojít ke škodě na životech, zdraví nebo majetku. Z toho důvodu musí policista dodržovat zásadu přiměřenosti a neohrozit život nebo zdraví jiných osob.<sup>29</sup>

V zákoně o policii se § 56 zaměřuje na použití zbraně. Policista je v rámci svého výkonu oprávněn použít zbraň pouze v krajní nouzi. Použití zbraně jako donucovacího prostředku k násilnému zastavení vozidel bude rozebráno v další kapitole. Budou zmíněny podmínky, kdy je policista oprávněn zbraň použít, jaké má policista povinnosti před použitím zbraně a další údaje o tomto prostředku. Jedná se o nejrazantnější druh zákroku, při kterém může dojít k vážným zdravotním újmám a nese obrovská rizika jak pro pachatele, tak pro jeho okolí a v závěru i pro samotné policisty.

V případě, že dojde ke zranění osoby, musí policista dle § 57 odst. 1 poskytnout zraněné osobě první pomoc a obstarat lékařské ošetření. Na základě tohoto paragrafu musí policista následně tuto skutečnost ohlásit svému nadřízenému a sepsat úřední záznam. Následně je příslušný státní zástupce obeznámen o zranění nebo usmrcení osoby.<sup>30</sup> Policista je povinen poskytnout pomoc i v případě, že není ve výkonu služby. Jestliže by tak neučinil, vystavuje se disciplinárnímu řízení a také stíhání za neposkytnutí první pomoci.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> § 55 odst. 1, písm. b) zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>28</sup> § 55 odst. 2 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>29</sup> Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 224. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

<sup>30</sup> § 57 odst. 1 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>31</sup> § 150 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

## 2 Prostředky používané k násilnému zastavení vozidel

V této kapitole bude uvedeno, jakými technickými prostředky lze zabránit odjezdu vozidla a následně jakými prostředky lze násilně vozidlo zastavit. Donucovacími prostředky lze přimět jinou osobu ke splnění právních povinností, anebo přimět osobu, aby upustila od protiprávního jednání.

### 2.1 Prostředky k zabránění odjezdu vozidla

Je několik důvodů, proč může být zabráněno odjezdu vozidla. Jestliže jsou důvody na straně vozidla, může být zabránění v odjezdu například z důvodu podezření, že se jedná o odcizené vozidlo, anebo z důvodu, že vozidlo není technicky způsobilé k provozu na pozemní komunikaci. Jedná se tedy o zabránění v jízdě s cílem vyloučit problematické vozidlo ze silničního provozu. Zabránění v odjezdu vozidla může být jen na takovou dobu, po kterou problém trvá. Dále mohou být důvody k zabránění odjezdu vozidla na straně řidiče, mezi které se řadí například podezření, že řidič způsobil dopravní nehodu, ujel od dopravní nehody, řídí vozidlo pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, nemá řidičské oprávnění a další. V takovém případě je cílem vyloučit ze silničního provozu nikoliv vozidlo, ale přímo řidiče.

Vzhledem k tématu této diplomové práce se technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla použije hlavně v situaci, že se osoba, u které má být omezena svoboda, pokusí použít vozidlo ke svému útěku. Jedná se tedy spíše o preventivní opatření, které zabrání uniknutí osoby. Je třeba zmínit také rozdíl mezi § 36 a § 55. Zatímco první zmíněný paragraf se zaměřuje proti vozidlu, druhý zmíněný paragraf se zaměřuje přímo proti osobě, které by vozidlo sloužilo k útěku.

Pro zabránění odjezdu vozidla policisté používají bezpečnostní botičku, která ovšem nemůže být připevněna v případě, že by vozidlo bránilo v provozu

na pozemní komunikaci. Bezpečnostní botička bude blíže rozebrána v následujícím textu.<sup>32</sup>

### 2.1.1 Bezpečnostní botička

Bezpečnostní botičku lze nazývat také jako denverská bota. Tento prostředek vynalezl Frank Marugg z Denveru v roce 1944. Původně chtěl Marugg pomoci svému příteli, který sloužil policii. Během odtahu vozidel se stávalo, že došlo k poničení a tím docházelo k žalobám. Jako první byla tato botička použita v roce 1955, tedy až za jedenáct let po vynalezení. Bota byla původně ocelová, později docházelo k nahrazování jiných materiálů v podobě slitin. Ovšem tato botička nebyla neporazitelná, neboť během prvních dvou týdnů došlo k odstranění botičky pomocí pilky na železo. Frank Marugg si botičku nechal patentovat a byla prodávána jiným městům ve státě, a dokonce i v zahraničí. Pro tento prostředek se našlo také jiné využití, jako například zabezpečení vozidel proti krádeži. Do roku 1970 bylo prodáno celkem dva tisíce botiček a v následujících letech byla botička stále modernizována.<sup>33</sup>

Bezpečnostní botička má označení také jako TPZOV a může jí použít strážník obecní policie nebo příslušník Policie České republiky.<sup>34</sup> V zákoně o obecní policii se uvádí, že v oblasti technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla může strážník obecní policie použít donucovací prostředek, v tomto případě bezpečnostní botičku k tomu, aby osoba zůstala na místě do doby, než se dostaví policie<sup>35</sup> v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, kde se uvádí, že strážník obecní policie je za určitých okolností povinen přivolat policii. Než se dostaví policie, musí osoba ve vozidle vyčkat do jejich příchodu.<sup>36</sup>

---

<sup>32</sup>Zabránění v jízdě. *Dopravní-právo.cz: Pomáhat a bránit!* [online]. Praha: DOPRAVNÍ PŘESTUPKY, 2018 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-kontrola/zabraneni-v-jizde/>

<sup>33</sup>MURDOCK, Linda. Frank P. Marugg and His Infamous Auto Immobilizer. *The Man Who Invented the Denver Boot* [online]. Colorado: Colorado Heritage, 2005, s. 40-47 [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: [https://wp-cpr.s3.amazonaws.com/uploads/2019/09/COHeritage\\_Autumn2005Murdock.pdf](https://wp-cpr.s3.amazonaws.com/uploads/2019/09/COHeritage_Autumn2005Murdock.pdf)

<sup>34</sup>ŽIDUV, Eva. Botička. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online]. Praha: Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o., 2017 [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/656-boticka>

<sup>35</sup> § 18a odst. 3 zák. č. 553/1991 Sb., o obecní policii

<sup>36</sup> § 118a odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

V přechozím textu bylo uvedeno, za jakých okolností se bezpečnostní botička může využít. Ve většině případů se bezpečnostní botička využívá v případě, že řidič není ve vozidle. Jedná se například o situace, kdy řidič parkuje na místech, kde se parkovat nesmí. V momentě, kdy dostane botičku, nemůže s vozidlem odjet do té doby, než bude vyřešen přestupek. V závěru tedy zabírá místo stále.

Jedná se o zařízení, které slouží k zabránění odjezdu vozidla, ne však k násilnému zastavení vozidla. Jelikož bezpečnostní botičku nelze využít při násilném zastavení, nebude toto téma dále rozebíráno.

## 2.2 Prostředky k násilnému zastavení vozidla

Je několik prostředků, které se používají k násilnému zastavení vozidel. Je třeba uvést, že se také tyto jednotlivé prostředky kombinují. V následujícím textu budou vysvětleny metody, jak ujíždějící vozidlo zastavit, jedná se o použití vozidel, zastavovacích pásů, anebo zbraně.

Je třeba také uvést, že prostředky se mohou kombinovat. Příkladem může být PIT manévr, který bude následně rozebrán a následně mohou být použity zátarasy s policejními vozy. Tento způsob násilného zastavení a zabránění odjezdu vozidla je velmi účinné, avšak je třeba, aby byli policisté řádně zaškoleni.

### 2.2.1 Vozidla k násilnému zastavení

Jak již bylo uvedeno v první kapitole, policie může jako prostředek k násilnému zastavení vozidla využít jiné vozidlo k zahrazení cesty, jedná se tedy o tzv. zátarasy vozidlem. Nemusí se jednat pouze o policejní automobil, může být využit také například automobil nákladní.

Vozidlo může policista použít také pro vytlačování. V zákoně se tato oblast uvádí ve spojitosti s vytlačováním osob nebo věcí, ovšem lze také vozidlo vytlačit z jízdní dráhy, jedná se ale o velmi nebezpečný úkol, při kterém jsou ohroženy

jak policisté, tak pachatel.<sup>37</sup>Tento způsob násilného zastavení spočívá v tom, že dochází k najíždění na pronásledované vozidlo zezadu, z boku, anebo mohou policisté vytvářet překážky před jedoucím vozidlem.<sup>38</sup>

Vytlačování souvisí se způsobem násilného zastavení prostřednictvím PIT manévru, z angličtiny „pursuitinterventiontechnique“, což lze přeložit jako technika k přerušení honičky. Jedná se o razantnější způsob násilného zastavení vozidla, při kterém dochází k destabilizaci ujíždějícího automobilu, případně jeho přetočení a zastavení. Díky služebním automobilům, které jsou zesíleny čelním rámem, lze takto vozidlo násilně zastavit.<sup>39</sup>

V níže uvedeném obrázku je názorná ukázka, jak lze provést PIT manévr. Jedná se o techniku, při které se v mnoha případech podaří zastavit vozidlo, avšak jedná se o velmi nebezpečný zásah, který nese rizika jak pro pachatele, pro policisty, tak pro okolí. Z tohoto důvodu se doporučuje manévr do rychlosti 55 km/h.<sup>40</sup>

V první fázi se policista přiblíží k prchajícímu vozidlu a přizpůsobí se jeho rychlosti. Zde by mohl být problém ten, že prchající řidiči často kličkují na silnici, aby policistům co nejvíce znemožnili jakýkoliv zásah. Proto je důležité dbát na správně provedený úkol v co nejkratším čase, aby v tomto manévru řidič nemohl zabránit.

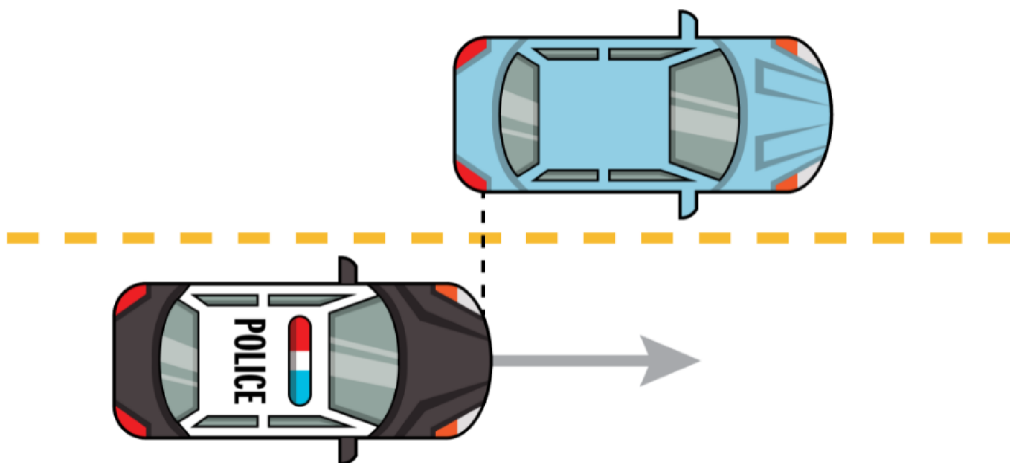
---

<sup>37</sup>§ 118a odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

<sup>38</sup>VANGELI, Benedikt. Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 210-211. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

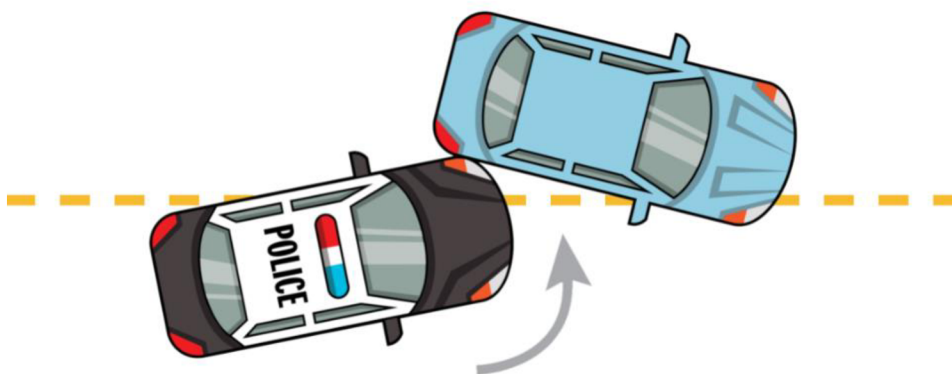
<sup>39</sup>MAJURNÍK, Jan. Jakými způsoby může policie zastavit ujíždějící řidiče?. *Garáž.cz* [online]. Praha: Seznam.cz, 2021 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/jakymi-zpusoby-muze-policie-zastavit-ujizdejici-ridice-21005637>

<sup>40</sup>ČERVENKA, Jiří. Vytlačovací rám policejních Octavií vyvolal pozdvižení. Předpisům ale vyhovuje: Jak zastavit ujíždějící auto? Donutíte ho udělat „hodiny“. *Autobible.euro.cz* [online]. Praha: Internet Info, 2019 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/vytlacovací-ram-policejnich-octavii-vyvolal-pozdvizeni-predpisum-ale-vyhovuje/>



Obrázek č. 1: První fáze PIT manévru<sup>41</sup>

V druhé fázi policista naváže s vozidlem kontakt se zadní částí vozidla pachatele tak, aby došlo ke kontaktu a destabilizaci jeho vozidla. Tento úkon lze provádět z obou stran vozidla.



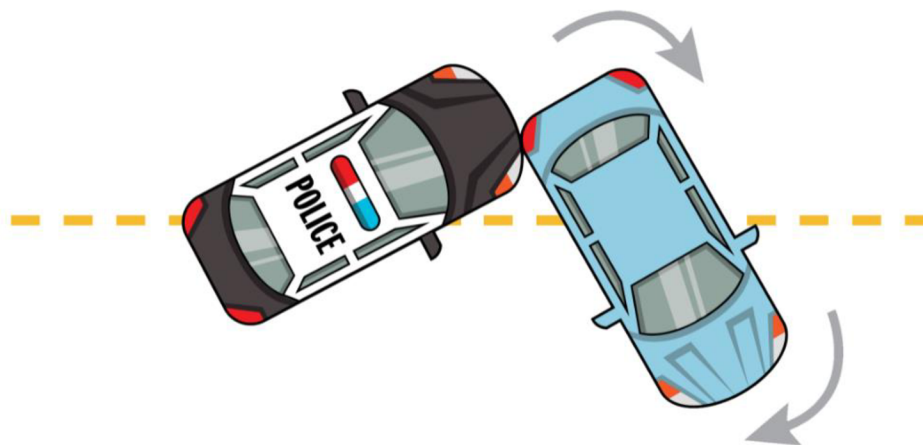
Obrázek č. 2: Druhá fáze PIT manévru<sup>42</sup>

Ve třetí fázi PIT manévru se vozidlo prchajícího řidiče přetočí do opačného směru a dojde k přerušení kontaktu mezi policejním vozidlem a

<sup>41</sup>RAVIV, Shaun a John SULLIVAN. Deadlyforcebehindthewheel. *The Washington Post: DemocracyDies in Darkness* [online]. Washington, 2020 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/investigations/pit-maneuver-police-deaths/>

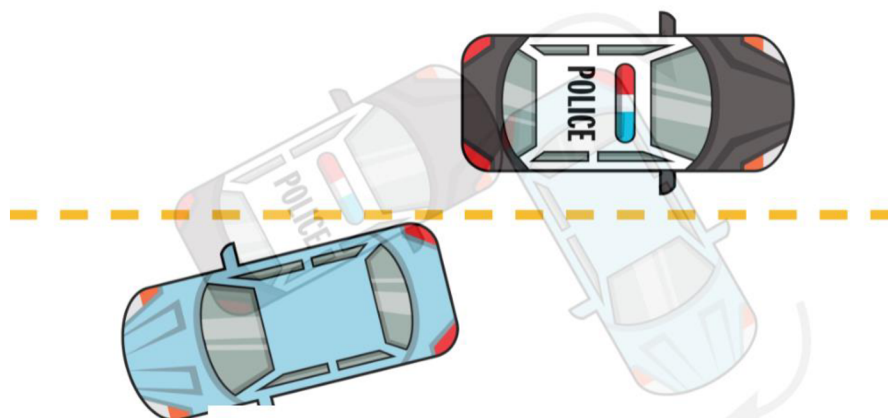
<sup>42</sup>Tamtéž.

vozidlem pronásledované osoby. Následně může policejní automobil dále pokračovat v jízdě a poté bezpečně zastavit.



Obrázek č. 3: Třetí fáze PIT manévru<sup>43</sup>

V poslední fázi PIT manévru lze v obrázku níže vidět situaci, kdy se vozidlo pronásledovaného řidiče přetočilo do opačného směru a zastavilo.



Obrázek č. 4: Poslední fáze PIT manévru<sup>44</sup>

Tento PIT manévr byl převzat z USA, kam se jezdí instruktoři učit. Celkem vyškolených instruktorů je v Česku přibližně čtyřicet, ti následně vyučují jiné

<sup>43</sup>RAVIV, Shaun a John SULLIVAN. Deadlyforcebehindthewheel. *The Washington Post: DemocracyDies in Darkness* [online]. Washington, 2020 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/investigations/pit-maneuver-police-deaths/>

<sup>44</sup>Tamtéž

policisty ve všech krajích využívat policejní rám na vozidle. Tyto rámy na policejních vozech se konstruují od roku 2019.<sup>45</sup>

Policisté si takto násilné zastavování vozidel mohou vyzkoušet na polygonech, mezi velmi často využívané plochy patří polygony v Jihlavě, Žatci, anebo v Jihlavě. Policisté nejprve absolvují teoretickou výuku a následně se účastní praktické části na polygonech, kde si mohou PIT manévr nebo zatarasení vyzkoušet jak na rovině, tak v zatáčkách.<sup>46</sup>

Při těchto variantách je třeba myslet na škody, které mohou vzniknout při zastavování. V těchto situacích hrozí ublížení na životě a zdraví, proto je třeba dbát na zásadu přiměřenosti.

### 2.2.2 Zastavovací pásy

Z pohledu zákona o policii se jedná o donucovací prostředek, který lze použít k zastavení vozidla v případě, že řidič nezastavil na výzvu automobil. Může se jednat o zařízení složené z několika spojených kovových prahů, kde jsou zabudované trny a jejich účelem je roztrhnout pláště pneumatik. Dále mohou být použity duté jehly, díky kterým dojde k probodnutí pneumatiky a díky tomu dochází k pomalému vypuštění vzduchu z pneumatik. Anebo se může jednat o kříže, které jsou spojené řetězy a díky tomu se vozidlo dostane mimo vozovku a dojde k zastavení vozidla.<sup>47</sup>

Tyto zastavovací pásy se začaly používat s účinností zákona 283/1991 Sb., o Policii České republiky. Následně byly tyto technické prostředky

---

<sup>45</sup>ŠVEJDAR, Jan. Policisté si na hradeckém letišti vyzkoušeli násilné zastavení auta. PIT manévr budou používat častěji. *Česká televize: ČT24* [online]. Hradec Králové: Česká televize, 2021 [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3328824-policiste-si-na-hradeckem-letisti-vyzkouseli-nasilne-zastaveni-auta-pit-manevr-budou>

<sup>46</sup>ŠRÝTROVÁ, Vladimíra. Policisté cvičí novou techniku tzv. PIT manévr. *Policie České republiky* [online]. Liberec: Policie ČR, 2021 [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-cvici-novou-techniku-tzv-pit-manevr.aspx>

<sup>47</sup>VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 211. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.



zakoupeny a bylo umožněno jejich použití.<sup>48</sup>V níže uvedených odstavcích jsou uvedeny typy zastavovacích pásů.

První zastavovací pás je ve většině publikací označován jako Zastavovací pás 1992. Skládá se z látkového pásu, který má délku 607 centimetrů. Na této látce jsou kovové destičky a v nich jsou umístěné dvojice kovových dutých hrotů. Na konci pásu je kovové madlo, které slouží k vytažení pásu z kovové schránky, ve které je pás složen. Jelikož se jedná o první zastavovací pás, nebyl vyráběn tak, jako dnešní pásy, neboť jeho váha je mnohem větší než u nynějších moderních zastavovacích pásů. Z toho důvodu se tento typ pásů častokrát neosvědčil a svou objemností není vhodný pro stálou výbavu v policejních vozidlech. Tento pás má další nevýhody, jako je například doba pro rozvinutí, jelikož se pás skládá z látky a častokrát dochází na nerovném povrchu k převrácení a vypadávání hrotů, anebo při rozvinutí k zachycení dílů k sobě.

Mezi výhody tohoto zastavovacího pásu je jeho délka, která přesáhne oba pruhy komunikace. Nejvíce se tento pás využil na státních hranicích, kde byl umístěn na rovné a pevné zemi, tím se zamezovalo k překročení státních hranic. Tento zastavovací pás se začíná vyřazovat a je nahrazován novějším typem, kterým je zastavovací pás Policie RoadBlock.<sup>49</sup>

Nyní je používán zastavovací pás Policie RoadBlock. V roce 2015 v rámci centrálního nákupu bylo pořízeno celkem 240 zastavovacích pásů, kdy byla polovina určena pořádkové policii a druhá polovina dopravní policii. Zastavovací pásy byly dodány v celkové hodnotě 2 298 516 Kč s DPH a společně s dodáním bylo třeba vyškolit policisty k jejich používání. První proškolení proběhlo v listopadu zástupci dodavatelské firmy a byli proškoleni policisté jednotlivých organizačních článků, kteří v budoucnu mohou použít pásy jako donucovací prostředek.

Zastavovací pásy RoadBlock jsou dlouhé 4,7 metrů a lze je přepravit v černé schránce. Pásy jsou tvořeny z mříží a pružného plastového materiálu.

---

<sup>48</sup>BUČKOVÁ, Nicole. *Problematika pronásledování řidičů*. Praha, 2015. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky. Vedoucí práce Jindřich Komárek.

<sup>49</sup>NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně zastavující automobily. Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group, 2021, s. 115. Universum (Euromedia Group). ISBN 978-80-242-7418-8.

Tato mříž má 110 dutých ocelových hrotů z nerezové oceli a měří 45 milimetrů s průměrem 3 milimetry. Pro manipulaci jsou tyto hroty osazeny plastovou krytkou.<sup>50</sup>V případě najetí vozidla na tento pás se hroty nasměrují na pneumatiku, tudíž dojde k postupnému uvolňování vzduchu, přičemž je 20 sekund vozidlo stále ovladatelné. Pás je zároveň navržen tak, aby byla možnost spojení pásů díky otvorům na konci pásů, to umožňuje prodloužení základního modulu o další pole pásu.

Tento novější pás má několik výhod. Mezi první se řadí stabilita, díky které nedojde k přetočení pásu, jako u předchozího zastavovacího pásu 1992, ovšem pokud se jedná o povrch, který je značně nerovný, může být použití složitější. Další výhodou je rychlá manipulace, která umožní rozvinutí pásu do několika vteřin a zároveň je rychlé uvolnění komunikace.<sup>51</sup>Hlavní výhodou u tohoto typu pásu jsou ocelové duté hroty, které zůstanou v pneumatice, jakmile je řidič svým vozidlem přejede. Tyto hroty se zabodnou do pneumatik a vzduch z nich začne unikat a tím dojde k bezpečnému zastavení vozidla. U dřívějších typů zastavovacích pásů mohlo dojít k nehodě, neboť došlo k okamžitému roztržení pneumatiky.<sup>52</sup> Další výhodou zastavovacích pásů Policie RoadBlock je jejich váha, protože jsou výrazně lehčí než starší typ. Jejich snadná manipulace se také vyznačuje tím, že se původní typy zastavovacích pásů musí ručně skládat, oproti tomu tyto novější typy se pomocí šňůry složí.<sup>53</sup>

Tento zastavovací pás byl poprvé použit 3. dubna 2015, kdy policisté z pohotovostní motorizované jednotky použili pásy k zastavení vozidla v Praze. Jednalo se o řidiče pod vlivem drog v kradeném automobilu. Jelikož se jednalo o pronásledování řidiče v Praze, museli policisté vyhodnotit situaci pražského

---

<sup>50</sup>BOCÁN, Jozef. Nové zastavovací pásy. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium, 2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nove-zastavovaci-pasy.aspx>

<sup>51</sup>NOVOTNÝ, Tomáš. Nesmrtící zbraně zastavující automobily. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group, 2021, s. 116-11. Universum (Euromedia Group). ISBN 978-80-242-7418-8.

<sup>52</sup>VLACHOVÁ, Marta. Policie České republiky – KŘP Olomouckého kraje: Zastavovací pásy. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium, 2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zastavovaci-pasy.aspx>

<sup>53</sup>PLACHÝ, Zdeněk. Policie předvedla nové zastavovací pásy. Roli stíhaného si vyzkoušel ministr  
Zdroj: [https://www.denik.cz/auto/policie\\_pasy\\_panensky\\_tyneck\\_20150205-j3qc.html](https://www.denik.cz/auto/policie_pasy_panensky_tyneck_20150205-j3qc.html). *Deník.cz* [online]. Praha: VLTAVA LABE MEDIA, 2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z: [https://www.denik.cz/auto/policie\\_pasy\\_panensky\\_tyneck\\_20150205-j3qc.html](https://www.denik.cz/auto/policie_pasy_panensky_tyneck_20150205-j3qc.html)

provozu a další okolnosti, aby nedošlo k nebezpečí pro ostatní účastníky. Řidič na zastavovací pásy najel jedním kolem a dále pokračoval, poté zastavil před druhými zastavovacími pásy a dále nepokračoval.<sup>54</sup>

Zastavovací pás Barracuda je dlouhý 1 metr a skládá se z plastového těla se segmenty, které mají duté hroty dlouhé přibližně 4 milimetry. Tento pás je sestaven tak, aby při jeho hození na zem došlo k natočení hrotů vzhůru. Aby nedošlo ke zranění, jsou hroty zabezpečeny plastovými kryty. Na tento pás je možné upevnit lanko pro lepší manipulaci.<sup>55</sup>

### 2.2.3 Zbraň

Vzhledem k možným následkům je zbraň nejrazantnějším prostředkem a díky oprávnění použít zbraň se policie řadí k ozbrojenému bezpečnostnímu sboru. Policista může použít zbraň jak služební, tak soukromou, může jí však použít jen v takových situacích a způsobech, které stanovuje zákon.<sup>56</sup>

Pokud se v zákoně uvádí pojem zbraň, je tím na mysli zbraň střelná, a to včetně střeliva a doplňků zbraně. Dále se jedná o výbušniny, jako je například obranný ruční granát, dále speciální výbušné předměty, tím se rozumí například speciální rámy s výbušninami umožňující prolomení oken, dále průlomové pyrotechnické prostředky, díky kterým se policista může dostat do objektu, anebo speciální náloživo.<sup>57</sup>

Policista může zbraň při násilném zastavení vozidla použít v případě, že nelze jiným způsobem dopravní prostředek zadržet. Jestliže osoba ve vozidle uskutečňuje bezohlednou jízdu, na opakované výzvy policie nereaguje a vážně

---

<sup>54</sup>EXNER, Oskar. Zastavovací pásy poprvé v Praze. *Praha.eu: Portál hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2015 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/zivot\\_v\\_praze/bezpecnost/zastavovaci\\_pasy\\_poprve\\_v\\_praze\\$5465-export.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/bezpecnost/zastavovaci_pasy_poprve_v_praze$5465-export.html)

<sup>55</sup>PRILOVÁ, Pavla. *Technické prostředky k násilnému zastavování vozidel a jejich legislativní rámec v České republice a v zahraničí*. Praha, 2016. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky. Vedoucí práce Jindřich Komárek.

<sup>56</sup>VANGELI, Benedikt. Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 225-226. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

<sup>57</sup>VANGELI, Benedikt. Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 233. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

ohrožuje zdraví a životy jiných osob, může policista použít zbraň.<sup>58</sup> Opakovanou výzvou je na mysli dvě a více výzev, přičemž je řidič zaznamená. Výzvu a upozornění může dát policista ve spojitosti se zbraní varovným výstřelem.<sup>59</sup>

Je zde nutné dodržet podmínku subsidiarity. Jestliže dopravní prostředek nelze jinak zastavit, může policista použít zbraň. Jestliže vozidlo stojí na místě, policista může zbraň použít pouze v případě, že by nebylo jasné, zdali nepoužije znovu dopravní prostředek ke svému útěku a tím bude pokračovat v ohrožování života a zdraví jiných osob. Policista použije zbraň takovým způsobem, že může uskutečnit střelbu na pneumatiky dopravního prostředku.<sup>60</sup>

Použití zbraně při násilném zastavování vozidel je velmi náročným úkolem, neboť musí policista zaměřit velmi malý cíl, který bývá zpravidla v pohybu. Jedná se o velmi náročný úkon, při kterém musejí policisté zabránit protiprávnímu jednání a zároveň použít zbraň s rozvahou.

---

<sup>58</sup> § 56 odst. 1, písm. f), Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>59</sup>KLANG, Mikuláš. Střílet po ujíždějícím autě může každý policista, žádná „kuchařka“ není. *IDNES.cz: ZPRAVODAJSTVÍ* [online]. Praha: MAFRA, 2014 [cit. 2022-03-04]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/strelba-na-ujizdejiho-ridice-rozhovor.A140113\\_171206\\_krimi\\_klm](https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/strelba-na-ujizdejiho-ridice-rozhovor.A140113_171206_krimi_klm)

<sup>60</sup>VANGELI, Benedikt. Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 231. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

### 3 Agresivní jednání řidičů

Všeobecně je agresivní chování rizikovým faktorem a má mnoho forem. Agresi lze definovat jako chování člověka, který se záměrem a vědomě ubližuje někomu jinému. Osoba s agresivním chováním omezuje svobodu a může poškozovat ostatní osoby nebo věci. Zároveň se jedná o techniku, díky které se osoba vyrovnává s těžkými životními situacemi. Takové jednání člověka se nazývá agresivita. To vše souvisí s frustrací řidičů, kterou psychologie vysvětluje jako překážku na cestě k cíli. Frustrace vzniká jako konflikt mezi potřebou a skutečnou možností jejího uspokojení.

Agresi lze rozdělit na agresi instrumentální, která je nástrojem k dosažení vnějšího cíle, tedy jedná se o vedlejší efekt, pokud dojde k jakémukoliv poškození. V případě emocionální agrese se jedná o afektivní neboli zlostnou agresi, při které je přítomna negativní emoce, jako je například hněv. Tato agrese pak není nástrojem, ale cílem.<sup>61</sup>

Samotnou agresivitu v automobilech během jízdy lze definovat jako ovládání vozidla takovým způsobem, který ohrožuje jiné osoby nebo předměty. Do tohoto chování se řadí činnosti jako například kličkování, nebezpečné míjení jiných vozidel nebo předmětů, nedodržování bezpečnostních vzdáleností, nadměrná rychlost, výkřiky nebo výhrůžná gesta rukou. Přestože někteří řidiči se zdají být klidní, ve skutečnosti se při stresových dopravních situacích chovají velmi agresivně. Může se jednat o komplex moci a projevují ho prostřednictvím automobilu. Jestliže tedy chybí v osobním životě moc, dochází ke kompenzaci této moci pomocí automobilu.<sup>62</sup>

V roce 1996 došlo k rozdělení agresivních řidičů od Johna A. Larsona, který rozděluje celkem pět druhů agresivních řidičů. První definovaní řidiči jsou závodníci s časem. Jedná se o řidiče, kteří se snaží dosáhnout cíle v nejkratším čase. Jestliže dojde k překážkám během jízdy, velmi rychle se dostaví pocity hněvu. Druhou skupinou jsou soutěživí agresori, kteří si zvyšují sebevědomí

---

<sup>61</sup>LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?: aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: WoltersKluwer ČR, 2010, s. 1-2. Právní monografie (WoltersKluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

<sup>62</sup>ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Klasifikace příčin nehod. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006, s. 79-81. ISBN 80-246-1096-5.

prostřednictvím soutěžení. Tito řidiči vyhledávají situace, ve kterých by mohli závodit, ať už se jedná o rozjíždění na semaforu, tak o předjíždění na vozovkách. V případě neúspěchu se dostaví zlost. Třetí jsou pasivní agresori, kteří brání dalším lidem ve vozovkách například při přejíždění do jiných pruhů či předjíždění. Tímto dochází k nárůstu zlosti u ostatních řidičů. Předposlední skupinou jsou narcisti, kteří zastávají jejich vžitá pravidla a v případě nedodržování je rozhněvávají. Poslední skupina řidičů s agresivním chováním jsou strážci, kteří se vnímají jako soudci a mají právo trestat ostatní účastníky ve vozidlech za jejich chyby.<sup>63</sup>

Na základně průzkumu agentury STEM/MARK lze zmínit jednu zajímavost. Dle tohoto průzkumu se ukázalo, že mezi extrémně nebezpečné řidiče patří převážně mladí řidiči. Jedná se o skupinu lidí do 29 let, kteří se nechají velmi rychle vyprovokovat k agresivnímu chování během řízení vozidla, dle průzkumu se jedná o 82 procent řidičů. Mezi hlavní spouštěče patří pomalí řidiči, cyklisté, anebo bezdůvodná jízda ostatních řidičů v rychlejším pruhu. Na základě výsledků z průzkumu osm z deseti řidičů překračuje povolenou rychlost a u mladých řidičů do 24 let je dokonce dvaapůlkrát větší riziko, že způsobí nehodu. Dopravní policie zveřejnila v roce 2021 statistiky, z nichž je uvedené, že řidiči do 30 let způsobí v průměru 133 smrtelných nehod. Je to z toho důvodu, že mladí řidiči jsou neohleduplní, nevybouření a neodhadnou své síly. Každý řidič musí být mentálně připravený na různé situace v provozu a umět reagovat, ale během autoškoly, která má 28 hodin výuky nepřipraví řidiče tak, aby patřili mezi zkušené řidiče.<sup>64</sup> Směrnice EU sice stanoví minimální požadavky na zkoušky v autoškolách, ovšem výcvik mladých a nezkušených řidičů není v rámci evropských předpisů řešený. Proto mají plnou zodpovědnost jednotlivé státy.<sup>65</sup>

Ve zmíněné autoškolě se žáci setkávají s učiteli jak při jízdě, tak výukových hodinách ve třídě. V procesu učení mohou učitelé pozorovat jednání a chování

---

<sup>63</sup>LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?: aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: WoltersKluwer ČR, 2010, s. 1-2. Právní monografie (WoltersKluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

<sup>64</sup>LANKAŠOVÁ, Markéta. Repertoár řidičů: najíždění i myšky. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU* [online]. Brno: MS DNES, 2021 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/media-repertoar-ridicu-najizdeni-i-mysky/>

<sup>65</sup>WINKELBAUER, Martin. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. 64 s. ISBN 978-92-79-15252-8

svých žáků, většinou lze vyzorovat agresivní chování při organizačních záležitostech než během učení řízení. Každý učitel autoškoly se učí základy psychologie, což by mu mělo dát základy pro rozpoznání projevy agresivity u svých žáků. Naopak během jízdy se učitelé autoškol se svými žáky mohou setkat s ostatními řidiči, které nerespektují pomalejší vozidlo, tím dochází k riskantnímu předjíždění. Samotní žáci v autoškole se mohou setkat s agresivním chováním nejen ze strany ostatních řidičů, ale také ze strany svého učitele. Tato negativní zkušenost může negativně ovlivnit jejich řidičskou praxi.<sup>66</sup>

### 3.1 Příčiny agresivního chování

Je několik teorií, proč se řidiči chovají agresivně. S největší pravděpodobností to není pouze jedna příčina, ale jedná se o několik faktorů. Sociální přístupy považují agresivní chování řidičů za naučené prostřednictvím zkušeností s blízkými, tedy agresivní chování pozorovali a dále ho ve svém životě napodobují. Z biologického hlediska je agresivní chování vrozené.

Vzhledem k tématu této diplomové práce, je jednou z nejpodstatnějších příčin vyhledávání vzrušení. Lidé, kteří mají rádi adrenalin často vyhledávají adrenalinové jízdy na pozemních komunikacích. Agresivní chování se může projevat překračování rychlosti nebo rychlé a časté změny silničních pruhů.

Jsou zde ovšem i tací jedinci, kteří mají problémy v rodině, anebo v zaměstnání. Mají tedy pocity, že jim v životě chybí nad něčím nebo někom vyhrát, ovládat ho nebo ho řídit. Samotné soutěžení se může projevat nepřiměřenou rychlostí, předjížděním a dalším,<sup>67</sup> což může vést až do fáze ujíždění řidičů před policií, neboť se z jejich pohledu jedná o jakousi výzvu. Souvisí to se zmíněnou druhou skupinou soutěživých agresorů, kteří si zvyšují sebevědomí prostřednictvím soutěžení a vyhledávání situací pro závod.

---

<sup>66</sup>KOTÁL, Robert. *Agresivita v dopravě - Pohled ze strany autoškol*. ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 51-52. ISBN 978-80-244-2375-3.

<sup>67</sup>LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?: aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: WoltersKluwer ČR, 2010, s. 9-13. Právní monografie (WoltersKluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

Mezi další příčiny a důvody ujíždění je strach z dopadení. Jedná se o řidiče, kteří spáchali trestnou činnost, řídí vozidlo pod vlivem návykových látek nebo alkoholu a poté tu je další skupina řidičů, kteří řídí vozidlo bez řidičského oprávnění.<sup>68</sup>

### 3.2 Agresivita v dopravě jako rozvíjející se fenomén

Agresivní či rizikové chování řidičů je třeba odhalit již v počátcích, tudíž je důležitá psychologická diagnostika. Je třeba identifikace osobnostního rysu hněvu, které vedou k agresi. Díky této identifikaci může přispět k rozpoznání potencionální agrese u řidičů. Problémem tohoto fenoménu není pouze agrese v souvislosti ublížit druhé osobě fyzicky, ale ublížit jí prostřednictvím jak neverbálních, tak verbálních prostředků.

V předchozím textu byla rozdělena instrumentální a emocionální agrese. V problematice ujíždění řidičů před policejní hlídkou souvisí stránka emocionální, při které dochází k silné emoci, která je doprovázena hněvem. Hněv je negativním prožitkem, který se vyznačuje napětím, vztekem či rozrušením. To může být odpovědí například na provokaci jiných. Samotný hněv způsobuje, že dochází k celkovému nabuzení organismu, které má vliv jak na neverbální, tak verbální chování. Dochází k zablokování anticipačních funkcí mysli a důsledkem toho osoba není schopna domyslet důsledky svého jednání a chování.

V dopravě se čím dál tím více objevuje a projevuje AHA syndrom. Tento pojem v sobě zahrnuje hněv, hostilitu a agresi. Hostilita se projevuje negativním hodnocením ostatních řidičů. Nepřátelskost vůči ostatním řidičům se projevuje nedůvěrou, nenávisí, pohrdáním apod.

Mezi indikátory agresivity, které se projevují na pozemních komunikacích jsou spojeny zmíněné pojmy jako agresivita a hostilita, mezi další patří impulzivnost, sebevědomí, emoční labilita, soutěživost, netrpělivost

---

<sup>68</sup>MLD. Řidiči se stále častěji pokoušejí ujíždět hlídkám. Je to marné, tvrdí policisté. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2018 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2638910-ridici-se-stale-casteji-pokouseji-ujizdet-hlidkam-je-marne-tvrdi-policiste>



a svědomitost.<sup>69</sup>Na základě agresivity vzniká čím dál tím více případů spojených s dopravními nehodami.

Nebezpečí na pozemních komunikacích je velkým a diskutovaným problémem. Proto je nezbytný účinný dohled a vymahatelnost práva. Dlouhou dobu je nedostatečná vymahatelnost již uložených pokut, týká se to hlavně pokut za řízení pod vlivem alkoholu či překračování povolené rychlosti. Velkým problémem je vymáhání pokut, které jsou uloženy cizincům.<sup>70</sup> Výrazné zlepšení bezpečnosti na silnicích lze za podmínky, že by bylo vymáhání na vysoké úrovni. Dle odhadů vyplývá, že při zvýšeném vymáhání, které jsou založeny na zkušenostech, by došlo ke snížení dopravních nehod až o 10-25 %. Řidiči na sociálních sítích, od přátel či z jiných zdrojů mohou odhadovat, jaká je pravděpodobnost policejní kontroly. Jestliže budou řidiči očekávat, že budou zastaveni policejní hlídkou, nedojde v takové míře k porušování dopravních předpisů. Aby se zvýšila pravděpodobnost a účinnost vymáhání je zapotřebí, aby byla policejní hlídka jasně viditelná a nepředvídatelná, dostatečně propagovaná a nevyhnutelná. Účinnost vymáhání by se také zvýšila v případě, že by se například odpovědnost za překročení maximální povolené rychlosti vztahovala nikoliv na řidiče, ale na majitele vozidla.<sup>71</sup>

V souvislosti s vymahatelností práva a bezpečností na pozemních komunikacích došlo v roce 2020 k předložení návrhů na novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, dále novelu zákona č. 17/2012 Sb., o celní správě České republiky a třetí novelu zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. Tyto novely měly za cíl zpřísnit správní tresty, zvýšení sankcí,

---

<sup>69</sup>ŠUCHA, Matůš a kol. Dopravní psychologie pro praxi. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s. 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0

<sup>70</sup>DLUBALOVÁ, Klára. Lepší vymáhání pokut i větší bezpečnost na silnicích. Ministerstvo vnitra iniciovalo změnu zákona o policii a celní správě. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2021 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/volby/clanek/lepsi-vymahani-pokut-i-vetsi-bezpecnost-na-silnicich-ministerstvo-vnitra-iniciovalo-zmenu-zakona-o-policii-a-celni-sprave.aspx>

<sup>71</sup>WINKELBAUER, Martin. Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. 1. vyd. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. 64 s. ISBN 978-92-79-15252-8

vymahatelnost práva v podobě vyřešení přestupku policií přímo na místě, anebo zadržení registrační značky, pokud by řidič nezaplatil pokutu.<sup>72</sup>

Od minulého roku následně došlo ke změně právního prostředí. Tím je myšlen zákon č. 418/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon o Policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a zákony související.

Na základě výše zmíněného zákona došlo k oprávnění vyžadovat zaplacení neuhrazených pokut přímo při kontrole. Jsou tím myšlené pokuty, které byly uloženy na základě zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě, anebo zákona o pozemních komunikacích. Jestliže se policisté (strážníci, celníci) setkají s řidičem, který nemá zaplacené dříve uložené pokuty, dojde k povinnému zaplacení pokuty na místě. V případě nezaplacení je možné použít prostředek k zabránění odjezdu vozidla, kterou je bezpečnostní botička, anebo zadržení registrační značky vozidla.<sup>73</sup>

Výše uvedená novelizace zákonů je klíčovým nástrojem k tomu, aby byla možnost vymáhat sankce za nejzávažnější dopravní přestupky. Novela zákona má zjednodušit bodový systém a zpřísnit sankce za porušení dopravních předpisů.<sup>74</sup>

### 3.3 Vybodování řidiči

Každým rokem narůstá počet řidičů, kteří byli vybodováni a nemají řidičské oprávnění k řízení. Od roku 2006, kdy byl zaveden bodový systém, neustále narůstá počet vybodovaných řidičů. Nejvíce vybodovaných řidičů bylo v roce

---

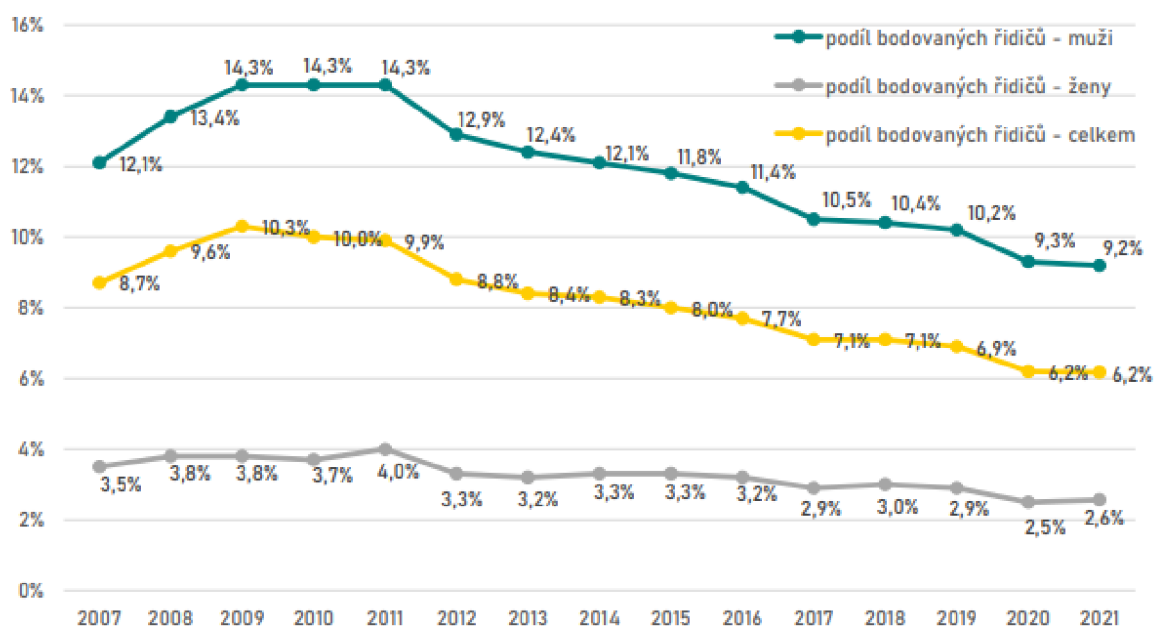
<sup>72</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>73</sup>VONDRÁŠEK, Martin. Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2021. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2021 [cit. 2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx?fbclid=IwAR3ZxNCqdmcPkL3JgSA28UiJ3CaqvDsy8UE8YvDpc3tkMxH-97iExb9gqYQ>

<sup>74</sup>Rada pro BESIP podpořila změnu bodového systému a sankce za dluh na pokutě: Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2021 [cit. 2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Rada-pro-BESIP-podporila-zmenu-bodoveho-systemu-a>

2008, poté tempo růstu začalo mírně klesat. Tento nástroj je sice účinný, ovšem není překážkou pro řidiče, aby dál páchali přestupky nebo trestné činy.

Dle statistik vyplývá, že v roce 2021 byl každý 16. řidič bodovaný a nejvyšší podíl bodovaných řidičů je v Moravskoslezském kraji. Za rok 2021 bylo celkem 41 268 dvanáctibodových řidičů, přičemž 91,49 % se jedná o muže a 8, 51 % o ženy. Ze statistik vyplývá, že více přestupků a trestných činů se na pozemních komunikacích dopouštějí muži. Průměrný věk vybodovaných řidičů je 36 let a vývoj vybodovaných řidičů je možné vidět v následujícím grafu.<sup>75</sup>



Graf č. 1: Vývoj vybodovaných řidičů za rok 2007 až 2021.<sup>76</sup>

U vybodovaných řidičů nastává problém v případě, že bez řidičského oprávnění nadále řídí vozidlo i přes udělení bodů a následného odebrání řidičského oprávnění. Na základě toho mají větší tendenci policii utéct, neboť

<sup>75</sup>LUKAŠÍK, Tomáš. BODOVANÍ ŘIDIČI 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy: Statistiky bodovaných řidičů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

<sup>76</sup>LUKAŠÍK, Tomáš. BODOVANÍ ŘIDIČI 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy: Statistiky bodovaných řidičů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

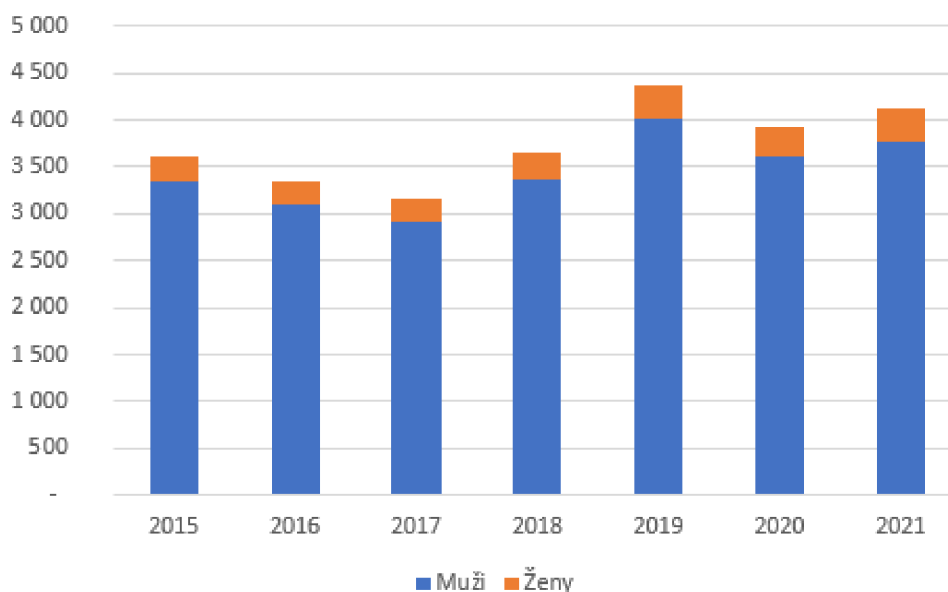
nemají doklad pro oprávnění řízení vozidla. Je mnoho případů, u kterých došlo k vybodování řidičů, a přesto motorové vozidlo řídí. Pokud tak nastane, osoba se dopouští maření výkonu úředního rozhodnutí, neboť tímto činem, poruší trestní zákoník. Tato problematika je rozebrána v § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Osob, které maří výkon úředního rozhodnutí dle statistik narůstá a policisté bohužel nemají možnost kontroly vybodovaných řidičů. Narůstání maření úředního rozhodnutí dokládají statistiky, které jsou uvedeny níže v tabulce.

Rok	Muži	Ženy	Celkem
2015	3 351	265	3 616
2016	3 087	249	3 336
2017	2 909	250	3 159
2018	3 354	294	3 648
2019	4 004	357	4 361
2020	3 606	306	3 912
2021	3 756	370	4 126

Tabulka č. 1: Statistika přestupků a trestných činů - § 337<sup>77</sup>

Pro lepší přehlednost zvyšování maření výkonu úřední osoby lze výše uvedená data převést do následujícího grafu. V grafu je mírný pokles v letech 2020 a 2021, což je z důvodu pandemické doby. Ovšem lze předpokládat, že v následujících letech budou počty znovu stoupat.

<sup>77</sup>Statistiky přestupků a trestných činů. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2015-2021 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>



Graf č. 2: Statistika přestupků a trestných činů - § 337<sup>78</sup>

Jestliže dojde k odebrání řidičského průkazu, nemohou policisté konkrétně docházet a kontrolovat osoby, zdali vozidlo dále řídí nebo ne. Vybodovaných řidičů je čím dál tím více, což může souviset s problematikou ujíždění.

Jelikož se zmíněný fenomén dostává stále do popředí a představuje velké riziko na silnicích, je třeba změn zákonů tak, aby byla vymahatelnost práva na vyšší úrovni. Stejně jako v jiných státech, tak v České republice musí dojít ke zpřísnění sankcí za vážné dopravní přestupky, neboť stále vzrůstá agresivita na pozemní komunikaci a bez zvyšování trestů a s tím spojený dohled a vymahatelnost práva, není možné zvládat tento momentální stav.

BESIP se zaměřuje na vymahatelnost práva a s tím spojené strategické cíle, kam především patří:

- Navýšení viditelné policejní kontroly, které se budou zaměřovat na alkohol a návykové látky, rychlost, předjíždění a celkové chování ostatních účastníků silniční dopravy
- Navýšení vymahatelnosti nedoplatků uložených pokut

<sup>78</sup>Statistiky přestupků a trestných činů. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2015-2021 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>

- Navýšení technických prostředků, které nepotřebují obsluhu a budou vyřizovat dokumentaci spojenou s porušováním zákonů v silničním provozu<sup>79</sup>

### 3.4 Nehodovost na pozemních komunikacích

Každá dopravní nehoda v sobě má pojmové znaky nepředvídatelnosti, jedná se tedy o událost náhlou. Znakem nepředvídatelnosti je míněno nepředvídatelnost fyzickou osobou. Dalším pojmovým znakem je vztah dopravní nehody k dopravní cestě.<sup>80</sup> „Aby se jednalo o dopravní nehodu, musí zde být i následek porušení zákona v podobě škody na majetku, zdraví, případně usmrcení osoby.“<sup>81</sup>

Strategie BESIP navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Strategie obsahuje informace o dopadech dopravní nehodovosti, vývoji nehodovosti, jaké jsou strategické cíle a pilíře, ekonomická hlediska a další oblasti, které souvisí s bezpečností na pozemních komunikacích. Dlouhodobým a primárním cílem je předcházet ztrátám lidských životů na pozemní komunikaci.

Z výsledků vyplývá, že v letech 2011-2020 přišlo o život na pozemních komunikacích ČR celkem 5 879 osob a těžce zraněno 25 463 osob. V porovnání s předchozí strategií 2001-2010 klesl počet smrtelných nehod o 46 % a těžce zraněných o 42 %. Díky zvýšené bezpečnosti na pozemních komunikacích dochází tedy k výraznému poklesu ztrát na lidských životech a zároveň dochází k pozitivním dopadům na ekonomiku ČR.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Účinný dohled a vymahatelnost práva. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>80</sup>PORADA, Viktor a kol. Kriminálnístika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty. Plzeň. Nakladatelství Aleš Čeněk 2016. 1018 s. ISBN 978-80-7380-589-0.

<sup>81</sup> KOMÁREK, Jindřich a kol. Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, 45 s. ISBN 978-80-01-06704-8.

<sup>82</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Úvod. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

Je třeba se zaměřit na posílení respektu a ohleduplného chování na pozemních komunikacích, neboť každý účastník silničního provozu je velmi zranitelný. Je tedy důležité, aby se vytvořil takový bezpečnostní systém, kde by se všichni účastníci provozu chovali bezpečně a ohleduplně.

Byly sepsány oblasti, na které se bude v následující dekádě brát větší zřetel. V níže uvedené tabulce je znázorněno, že v oblasti účastníků silničního provozu se bude klást primární zaměření na mladé řidiče a rychlou jízdu.<sup>83</sup>

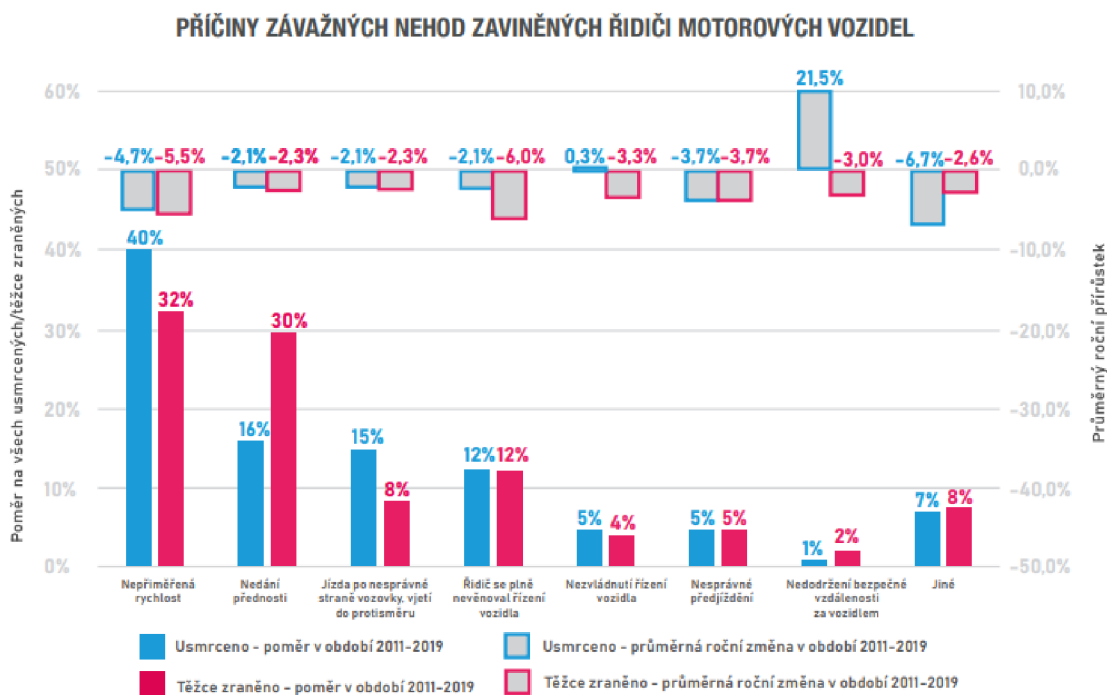
STRATEGICKÉ PÍLÍŘE	OBLASTI AKČNÍHO PLÁNU STRATEGIE BESIP 2021-2030	
	Prioritní*	Další
ÚČASTNÍCI PROVOZU	Rychlost	Nevěnování se řízení; rizikovní účastníci (recidivisté); děti a mládež; stárnoucí populace; zranitelní účastníci; alkohol a jiné návykové látky; ochranné prvky
	Mladí řidiči	
INFRASTRUKTURA	Odstraňování nehodových lokalit	Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a CITS
VOZIDLA A TECHNOLOGIE	Balíček opatření - pokročilé technologie	Podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace; technický stav vozidel; čistá mobilita
SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ	Účinný dohled a vymahatelnost práva	Technické vybavení; vzdělávání; podpora bezpečného chování; ponehodová péče; kvalitní zdroje dat

Tabulka č. 2: Strategické pilíře<sup>84</sup>

Primární zaměření je na rychlost, neboť se jedná o hlavní příčinu závažných dopravních nehod. Z důvodu vysoké rychlosti bylo usmrceno celkem 40 % osob a 32 % těžce zraněných osob ze závažných dopravních nehod. Z tohoto důvodu je zapotřebí, aby byla vyšší kontrola nad dodržování maximální povolené rychlosti, kontrolovat rychlost v úsecích častých dopravních nehod, a hlavně motivovat řidiče, aby dodržovali rychlostní limity. V níže uvedeném grafu je možné vidět příčiny závažných nehod, ve kterém je nepřiměřená rychlost jako největší příčina.

<sup>83</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Strategické pilíře. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>84</sup>Tamtéž



Graf č. 3: Příčiny závažných dopravních nehod<sup>85</sup>

Druhé primární zaměření je na mladé řidiče ve věku 18-24 let, neboť se jedná o skupinu nezkušených řidičů. V této věkové skupině se projevilo agresivní chování především u mužů, kteří mají tendenci k agresivitě či adrenalinové jízdě.

Cílem v oblasti mladých řidičů je potřeba vzdělávat mladé a začínající řidiče, omezení počtu pokusů o získání řidičského průkazu, zvýšit povědomí o bezpečnosti na pozemních komunikacích a zvýšit zodpovědnost a informovanost budoucích řidičů, a to hlavně na středních školách.

Na základě výše uvedených cílů byl nastaven další cíl, kterým je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob. Ve strategii 2021-2030 je uveden srovnávací graf jednotlivých dekád, ve kterém je jasně viditelný pokles smrtelných nehod a nehod s těžkým zraněním.

<sup>85</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Příčiny závažných dopravních nehod. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>





Graf č. 4: Přehled dekád a předpokládaný vývoj smrtelných a těžce zraněných osob<sup>86</sup>

Je třeba věnovat pozornost dalším aktivitám zaměřujících se na pozornost během řízení, používání ochranných prostředků, střízlivost během jízdy apod.<sup>87</sup>

Během několika let narůstají počty dopravních nehod, toto tvrzení dokládá tabulka počtů dopravních nehod a jejich následků, která je uvedena níže.

Počet nehod a následků, ČR, 2012 - 2021	počet nehod	z toho následky na životě a zdraví	usmrceno	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740
2018	104 764	21 889	565	2 465	25 215
2019	107 572	20 806	547	2 110	23 935
2020	94 797	18 419	460	1 807	20 880
2021	99 332	18 156	470	1 624	20 581

Tabulka č. 3: Počty dopravních nehod a jejich následků za posledních 10 let<sup>88</sup>

<sup>86</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Příčiny závažných dopravních nehod. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>87</sup>Strategie BESIP 2021-2030: Strategické pilíře. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>88</sup>INFORMACE o nehodách na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021: Ředitelství služby dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že od roku 2012 docházelo neustále k nárůstu počtu dopravních nehod, přelom byl z roku 2019 na rok 2020. V tiskové konferenci, ve které došlo k vyhodnocení dopravní nehodovosti za rok 2021, bylo Martinem Vondráškem uvedeno, že nelze srovnávat tyto roky s roky předchozími, ani s roky budoucími vzhledem k pandemické situaci, která je v České republice. Mobilita je značně omezená a srovnání by nebylo objektivní.<sup>89</sup> Lze ovšem srovnávat roky předchozí, tedy před pandemickou dobou.

Nejčastější příčiny nehod jsou uvedeny v níže vložené tabulce.

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrceno osob	podíl na celkovém počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2020
nepřiměřená rychlost	12 958	16,4	174	40,3	-5
nesprávné předjíždění	1 271	1,6	18	4,2	-5
nedání přednosti	11 665	14,8	75	17,4	12
nesprávný způsob jízdy	53 105	67,2	165	38,2	13

Tabulka č. 4: Nejčastější příčiny nehod v roce 2021<sup>90</sup>

Velkou položkou a problémem jsou také řidiči, kteří ujedou z dopravní nehody. I přesto, že jsou města vybavena kamerami, dochází ve velkém počtu k ujíždění. Z celkových nehod se jedná o 16 677 případů, kdy nebylo možné vypátrat viníka nehody. V níže uvedené tabulce jsou uvedené počty případů, kdy řidič ujel od roku 2010 do roku 2020 a nebyl dopaden. Jak již bylo uvedeno, vzhledem k pandemické době v roce 2020 jsou počty nižší, než rok předchozí.

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
11 78	11 83	12 85	13 94	14 65	15 59	16 55	18 04	18 40	19 32	17 09
4	2	2	7	6	5	8	4	3	0	6

Tabulka č. 5: Počet řidičů, kteří ujeli z dopravní nehody za 10 let.<sup>91</sup>

České republiky, 2022 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>89</sup>VONDRAŠEK, Martin. Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2021. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx?fbclid=IwAR3ZxNCqdmcPKL3JgSA28UiJ3CaqvDsy8UE8YvDpc3tkMxH-97iExb9gqYQ>

<sup>90</sup>INFORMACE o nehodách na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021: Ředitelství služby dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2022 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Každá dopravní nehoda je pro účastníky stresující, zvláště pokud dojde k závažným ztrátám na majetku, zdraví, anebo životě. Každý účastník nehody vnímá událost odlišně, proto je důležité jednat s každou osobou individuálně. Pro mnoho osob může být dopravní nehoda nepříjemností z hlediska materiálních nebo administrativních důsledků. Jsou tací, kteří reagují na událost podrážděně, beznadějně nebo se dostanou do stavu paniky a následně jednají iracionálně.<sup>92</sup> Následkem může být zmíněné ujetí z dopravní nehody.

Jestliže se řidič rozhodne policii ujet při dopravní kontrole, anebo se řidič dopustí dopravní nehody a ujede z místa činu, je třeba tuto osobu vypátrat. Častokrát se stává, že se pachatel dopravní nehody snaží utajit dopravní nehodu s cílem uniknout trestní odpovědnosti, ztížit odhalení, anebo snížit stupeň trestní odpovědnosti. Pachatel ujede z dopravní nehody z několika důvodů, mezi které patří například vážné zranění jiných osob nebo poškození veřejné věci. Po útěku se pachatel většinou dále chová tak, aby ztížil odhalení, vytvořil si alibi, zničil stopy, anebo aby znemožnil kontrolu alkoholu v krvi.

Pro řidiče, kteří způsobili dopravní nehodu s alkoholem v krvi, anebo s kradeným vozidlem je typické, že se z místa nehody vzdálí a své vozidlo zanechá na místě. Dalším případem je, že pachatel na místě nehody zůstane a má snahu ovlivňovat nebo utajit dopravní nehodu tím, že provádí změny, jedná s dalšími účastníky nehody o utajování, provede technickou závadu na vozidle, anebo požije alkoholický nápoj těsně po nehodě.<sup>93</sup> Jelikož se řidiči snaží změnit cokoli, aby nebylo možné zjistit dostatečné množství informací o nehodě, bylo by možné v budoucnu využít jednotek EDR (Event Data Recorder). Některá vozidla toto zařízení v automobilech již mají zabudované, ovšem ne všechny. Jedná se o jednotku, která je schopna zaznamenat informace o dopravní nehodě, jako je například rychlost vozidla, připevnění řidiče bezpečnostními pásy, vypnutí či zapnutí airbagů v době nehody a další skutečnosti, které by

---

<sup>91</sup> Informace převzaty z: *ROČENKA NEHODOVOSTI: NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH ZA ROK 2020* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>92</sup> ANDRES, Josef a kol. *Hlubková analýza dopravních nehod – metodika*. Centrum dopravního výzkumu, 2009. 109. s. ISBN 978-80-86502-99-1.

<sup>93</sup> PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Nakladatelství Aleš Čeněk 2016. 1018 s. ISBN 978-80-7380-589-0.

napomohly objasnit příčiny dopravních nehod.<sup>94</sup> Tato jednotka by byla skvělým pomocníkem při objasňování trestných činů.

Obecně tento fenomén se dostává čím dál více do popředí. Narůstá počet řidičů, kteří ujíždí před policí a odmítají zastavit, anebo ujedou od dopravní nehody. Je třeba tento problém řešit již v útlém věku, kdy se budou děti a mladiství učit základním pravidlům na pozemních komunikacích. V případě neuposlechnutí budou řidiči násilně zastaveni donucovacími prostředky, čímž vzniká riziko jak pro ně samotné, tak pro jejich okolí.

Je třeba zmínit alarmující skutečnost, že kriminalita v dopravě představuje velký podíl na celkové kriminalitě. V níže uvedené tabulce je přehled kriminality za rok 2018, 2019 a 2020.

ROK	Trestná činnost v dopravě (v %)
2018	24,1
2019	26,6
2020	29,7

Tabulka č. 6: Podíl trestné činnosti v dopravě v % za rok 2018-2020

Výše zmíněná tabulka jasně ukazuje zvyšující se kriminalitu v dopravě, přičemž největší podíl v trestné činnosti v dopravě představuje ohrožení pod vlivem návykové látky, která se týká § 274 trestního zákoníku.<sup>95</sup>

### 3.5 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu a návykových látek

Řidičům je zakázáno požití alkoholický nápoj, jinou látku obsahující alkohol, anebo jinou návykovou látku během jízdy, bezprostředně po požití, anebo

---

<sup>94</sup> KOMÁREK, Jindřich a kol. Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, 69 s. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>95</sup>ZEMAN, Pavel. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2020: textová část. *Nejvyšší státní zastupitelství* [online]. Brno, 2021 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/06/Zpr%C3%A1va\\_o\\_%C4%8Dinnosti\\_SZ\\_za\\_rok\\_2020\\_textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/06/Zpr%C3%A1va_o_%C4%8Dinnosti_SZ_za_rok_2020_textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

v takové době po požití, kdy by mohl být řidič stále pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.<sup>96</sup>

Dle statistik vyplývá, že v roce 2020 nejvíce dopravních nehod z důvodu alkoholu docházelo ve Středočeském, Moravskoslezském a hlavním městě Praze. Došlo celkem k 4 486 dopravních nehod a zemřelo 50 lidí. Další problémovou skupinou jsou nehody zaviněné řidiči pod vlivem drog nebo jiných návykových látek. V níže uvedené tabulce jsou statistiky, které se vztahují k přestupkům a trestným činům v oblasti alkoholu a návykových látek v dopravě.

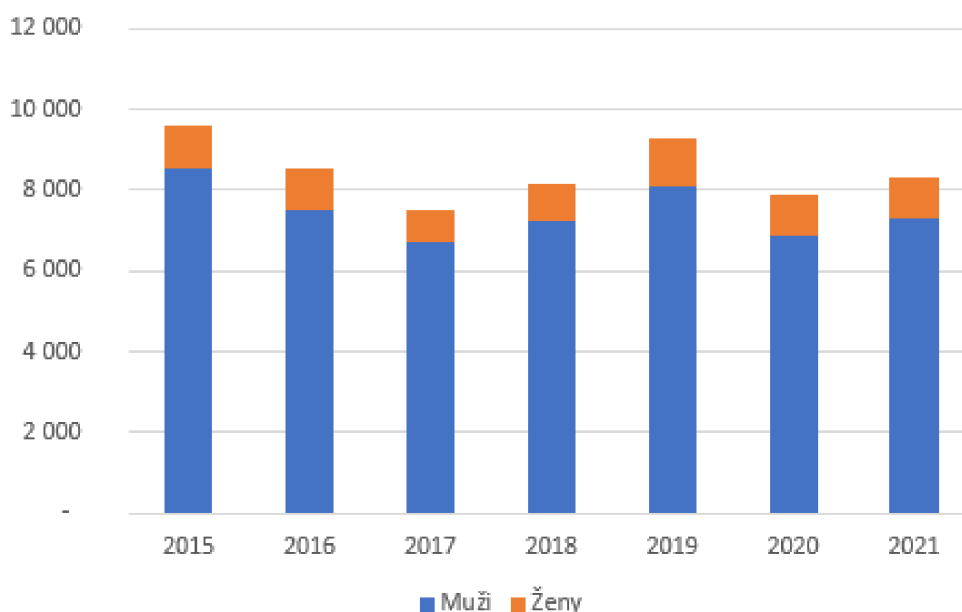
Rok	Muži	Ženy	Celkem
2015	8 539	1 040	9 579
2016	7 503	1 024	8 527
2017	6 694	828	7 522
2018	7 223	948	8 171
2019	8 088	1 179	9 267
2020	6 857	1 009	7 866
2021	7 283	1 041	8 324

Tabulka č. 7: Statistika přestupků a trestných činů - § 274<sup>97</sup>

Pro lepší přehlednost statistik požití alkoholu a návykových látek lze opět výše uvedená data převést do následujícího grafu. V grafu je opět mírný pokles v letech 2020 a 2021, což je z důvodu pandemické doby.

<sup>96</sup> § 2 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

<sup>97</sup> Statistika přestupků a trestných činů. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2015-2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>



Graf č. 5: Statistika přestupků a trestných činů - § 274<sup>98</sup>

Alkohol na pozemní komunikaci představuje velké riziko, neboť ovlivňuje centrální a periferní nervovou soustavu. Alkohol zapříčiňuje snížené rychlosti reakcí, má vliv na rovnovážnou soustavu a ovlivňuje sebevědomí.<sup>99</sup>

Jestliže mají řidiči alkohol v krvi, nejsou schopni rychle reagovat a odhadovat vzdálenosti. Jelikož je alkohol legální, konzumuje ho velké procento osob s řidičským oprávněním. Problém nastává jednak se zbytkovým alkoholem v krvi, který řidiči nemusí pociťovat, tudíž řídí vozidlo na pozemních komunikacích a vzhledem ke špatnému odhadu vzdálenosti a pomalých reakcí, vystavují sebe a jiné účastníky provozu velkému riziku. Další skupinou jsou řidiči, kteří vědomě požívají alkohol během jízdy nebo těsně před jízdou. Tito řidiči si jsou vědomi protiprávního jednání, avšak přesto se rozhodnou vozidlo řídit. Problémem může být skutečnost, že je malé procento šance, že policie tuto osobu zastaví. S počtem růstu automobilu a jiných vozidel ve městech je mnohonásobně větší hustota na silnicích. Proto šance, že bude řidič s alkoholem nebo jiné návykové látky v krvi kontrolován, je malá a řidiči riziko kontroly riskují.

<sup>98</sup>Statistiky přestupků a trestných činů. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2015-2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>

<sup>99</sup>KOMÁREK, Jindřich. *EVERESTA: Nebezpečnost řízení vozidla pod vlivem návykových látek* [online]. Úřad vlády České republiky [cit. 2022-03-12].

Proč se řidiči dopouští těchto jednání může být spojeno s nízkou sankcí v případě kontroly. Jestliže osoba řídí vozidlo pod vlivem alkoholu do 0,3 promile, dopustí se přestupku a nejsou mu přičítány žádné body. Přestupek se nedá řešit na místě, je zahájeno správní řízení, ve kterém hrozí sankce 2 500-20 000 korun a udělí se řidiči zákaz řízení motorových vozidel na 6 měsíců až jeden rok. V případě, že má řidič nad 0,3 promile alkoholu v krvi, je sankce stejná jako u prvního případu s rozdílem, že se mu přičte 7 bodů dle bodového systému. Pokud osoba řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, čímž je na mysli požití alkoholu nad jednu promile, anebo užitím jiné návykové látky, bude řidiči přičteno 7 bodů a hrozí sankce 25 000-50 000 korun. S tímto přestupkem se uděluje také zákaz řízení na 1-2 roky.<sup>100</sup>Následně se z přestupku může stát také trestný čin ve spojitosti s návykovými látkami se jedná o trestný čin dle § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky a dále § 337 Maření úředního rozhodnutí nebo vykazání.<sup>101</sup>

Vzhledem ke stále narůstajícím počtům přestupků a trestných činů lze usoudit, že sankce za výše uvedené přestupky nejsou dostačující k tomu, aby se řidiči vyvarovali řízení pod vlivem alkoholu. V níže uvedené tabulce je detailní přehled evidence jednání spojených s alkoholem a návykovými látkami. V roce 2020 bylo evidováno celkem 19 339 přestupků a trestných činů, které souvisely s řízením pod vlivem návykové látky. Jedná se o alarmující počty, které dokazují, že policie vykonává svou činnost velmi dobře, avšak z jakého důvodu počty narůstají je stále otázkou. Mohou to být již zmíněné malé sankce, které nepostačují k zastavení těchto přestupků a trestných činů ve spojitosti s alkoholem a návykovými látkami.

---

<sup>100</sup>MAZÁNEK, Petr. Bodový systém - tabulka pokut 2022. *12 bodů.cz* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php?fbclid=IwAR30OGtunlSey9s-HnqtoA1ybHMmCym\\_hRwvE4u7SG423Wn4LjmcvPEwghg](https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php?fbclid=IwAR30OGtunlSey9s-HnqtoA1ybHMmCym_hRwvE4u7SG423Wn4LjmcvPEwghg)

<sup>101</sup> zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Jednání	Právní předpis	Body	Počet	Průměrně na den
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	40/2009 Sb. par. 274 odst. 1	7	6278	17,15
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. a	7	1418	3,87
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. b	7	13	0,04
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. c	7	157	0,43
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. b	7	5309	14,51
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. c	7	241	0,66
přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. d	7	5920	16,17
opilství - požitím nebo aplikací návykové látky se přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti	40/2009 Sb. par. 360 odst. 1	7	1	0,00
ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (ovlivnění jinou návykovou látkou nebo alkoholem nad 0,3 promile)	40/2009 Sb. par. 148 odst. 1	7	2	0,01

Tabulka č. 8: Přehled jednání (alkohol a návykové látky) za rok 2020<sup>102</sup>

Na základě počtů jednání lze usoudit, že policisté aktivně řeší tuto problematiku, avšak problémem jsou řidiči, kteří i přes hrozící sankce páchají protiprávní jednání. Dalším problémem je následné řešení těchto přestupků. Policisté dělají všechny kroky k zabránění tomuto rozvíjejícímu se fenoménu, ale vzhledem k navyšujícímu počtu dopravních přestupků, ať už ve spojitosti s alkoholem nebo návykovými látkami, není možné veškeré tyto přestupky řešit. Řidiči stále více páchají přestupky v dopravě, tím pádem narůstají počty nedořešených případů a časově není možné zvládat tuto recidivu. Tento problém je ovšem také spojen s cynismem řidičů, kteří nejen nerespektují dopravní předpisy, ale také nerespektují policisty, kteří vykonávají svou práci. Proto je nezbytné, aby se změnil celkový přístup v této oblasti, ať už ve změnách zákona, tak v prevenci.

### 3.6 Kampaň Agresivita zabíjí

V roce 2020 probíhalo několik kampaní, které se zaměřovaly na agresivitu na silnicích, neboť se agresivní chování objevovalo častěji než v dřívějším období, avšak v roce 2020 zemřel menší počet lidí než předchozí rok. Důvodem byl menší provoz na silnicích z důvodu pandemie. V případě, že se pohybuje na

<sup>102</sup>KOMÁREK, Jindřich. *EVERESTA: Nebezpečnost řízení vozidla pod vlivem návykových látek* [online]. Úřad vlády České republiky [cit. 2022-03-12].



silnicích menší počet automobilů, mají řidiči větší prostor, následně dochází k vyšší rychlosti.<sup>103</sup>

V roce 2018 probíhal projekt s názvem „Nepozornost zabíjí“, na tuto kampaň navazovala v roce 2020 nová kampaň s názvem „Agresivita zabíjí“. Česká asociace pojišťoven spolupracuje s Policií České republiky a oddělením Ministerstva dopravy (dále jen BESIP). Tento projekt měl za cíl varovat před všemi riziky, které agresivní chování způsobuje se zaměřením na zmírnění projevů vůči ostatním řidičům. Ve spolupráci s dopravní psycholožkou Vlastou Rehnovou byl vytvořen test agresivity, na který odpovědělo celkem 1006 respondentů. Data vycházeli ze spolupráce s agenturou STEM/MARK, dále byly použity statistiky nehodovosti poskytnuté od Policie ČR a podklady od České kanceláře pojistitelů.<sup>104</sup>

Na stránkách kampaně jsou zveřejněny výsledky. Ty uvádí, že 70 % řidičů přiznalo, že se setkali se situacemi, které je někdy rozruší a nechají se vyprovokovat k ostřejšímu stylu jízdy. Jak bylo uvedeno výše, do skupiny 18-29 let patří mladí řidiči, kteří jsou nevybouření a nemají dostatek praxe na silnicích. Na základě výsledků z testu vyplývá, že v této skupině je 81,8 % řidičů, kteří mají sklony k ostřejšímu stylu jízdy.

Mezi nejvíce agresivní chování považují lidé záměrné nedávání přednosti, vybrzdování a zpomalování provozu, předjíždění, nerespektování dostatečně bezpečné vzdálenosti a nepoužívání blinkrů. Zajímavé je, že nerespektování bezpečné vzdálenosti považují lidé za nejnebezpečnější, avšak dle výzkumu se tohoto chování v minulosti dopustilo nebo dopouští 63,2 % řidičů.

Respondenti uváděli, že je samotné vyprovokuje nejvíce pomalá jízda ostatních řidičů, dále předjíždějící kamiony, nepoužívání blinkrů, nedávání přednosti, překážení v rychlejším pruhu nebo cyklisté.

---

<sup>103</sup>GLA. Agresivita řidičů v poslední době narůstá. Své chování si lidé mohou otestovat on-line. *Česká televize: 24* [online]. Praha: Česká televize, 2020 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3226912-agresivita-ridicu-na-silnicich-narusta-sve-chovani-si-lide-mohou-otestovat-line>

<sup>104</sup>PIDRMANOVÁ, Zuzana. Kampaň - Agresivita zabíjí: Obecné informace o kampani. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kampan-agresivita-zabiji.aspx>

V tomto průzkumu byla také otázka, jak tito řidiči reagují na agresivní chování ostatních řidičů. V případě, že se jiný řidič dopustí předjíždění a rychle se zařadí před auto, ostatní řidiči nejčastěji reagují také agresivně v podobě troubení, problikávání nebo gestikulace. Tuto odpověď zvolilo celkem 67,6 % lidí. Test se zaměřil i na otázku bezpečné vzdálenosti, tedy jak řidiči reagují, pokud řidič ve vozidle za nimi nedodrží bezpečnou vzdálenost. Celkem 33,4 % lidí odpovědělo, že jednají také agresivně v podobě zvýšení rychlosti, vybrzdováním nebo gestikulací.

Ze statistik vyplývá, že 88 % lidí je přesvědčeno, že agresivita na silnicích roste.<sup>105</sup> Problémem je však řetězová reakce, která se spouští během řízení. Jakmile se řidiči setkají s agresivním řidičem, tato negativní emoce se lehce šíří, to vede ke spuštění řetězové reakce na okolní řidiče. Problémem je také anonymita řidičů, která se podobá virtuálnímu prostředí.<sup>106</sup>

Během průzkumu se ukázalo, že respondenti v tomto průzkumu dokázali rozeznat agresivní jízdu ostatním řidičům, avšak sami se za agresivní řidiče nepovažovali do té doby, než byli dotázáni na jejich reakce při různých situacích během řízení vozidla. Plno lidí si nemusí uvědomovat, že právě oni sami patří do skupiny agresivních řidičů. Na základě těchto kampaní si lidé mohou uvědomit, jakého rizikového chování se dopouští jak oni sami, tak ostatní řidiči, což vede k pozitivní změně. Tyto uvědomění a možné pozitivní změny byly jedním z hlavních cílů této kampaně.<sup>107</sup>

---

<sup>105</sup>NOVÁ, Veronika. Agresivita zabíjí. ČAP: Česká asociace pojišťoven [online]. Praha, 2020 [cit. 2022-03-09]. Dostupné z: <https://agresivitazabiji.cz/>

<sup>106</sup>Průzkum: Agresivita řidičů na silnicích roste. Snadno se nechají vyprovokovat. Česká televize: ČT24 [online]. Praha: Česká televize, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3186363-pruzkum-agresivita-ridicu-na-silnicich-roste-snadno-se-nechaji-vyprovokovat>

<sup>107</sup>CDV a BESIP MD. Agresivita na silnicích - co s ní?. OBSERVATOŘ: Bezpečnost silničního provozu [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/agresivita-na-silnicich-co-s-ni/?id=1804>

### 3.7 Prevence agresivního chování a další preventivní aktivity

Prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu má na starost BESIP. Jedná se o oddělení, které je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2021-2030. Oddělení realizuje kampaně a dopravní výchovu, působí ve 14 krajích v České republice a zaměření jeho působení je jak na veřejnost, tak na řidiče na pozemních komunikacích.<sup>108</sup>

Samotná prevence na silnicích je otázka výchovy, nejedná se pouze o agresi vrozenou. Již od útlého věku jsou děti svědky řízení vozidla skrz své rodiče, tudíž veškeré výkřiky, nadávky, gesta a jiné agresivní projevy intenzivně vnímají. Výsledkem je, aby se děti učili dopravní výchově už od dětství. Na tuto oblast výchovy rodiče svých dětí často zapomínají, anebo na oblast dopravní výchovy nekladou velký důraz.<sup>109</sup>

Násilné zastavování vozidel je úzce spojeno s dopravními nehodami. Jak již bylo zmíněno, ujíždění před policií může mít několik důvodů, které byly shrnuty v předchozích kapitolách. Řidič může ujíždět od dopravní nehody a tím způsobit další, ať už v jeho okolí svým chováním, anebo může být přímo on součástí dopravní nehody při ujíždění. Je zde otázka, jaká mohou být nápravná opatření. Prvně je třeba zdůraznit, že nejlepším opatřením je prevence v podobě dodržování dopravních předpisů. Dopravní nehody jsou často způsobeny nedodržením maximální povolené rychlosti, anebo požitím alkoholu či návykových látek před jízdou.

Mezi další zamezení dopravních nehod a celkového agresivního chování řidičů je kontrola osob hlídkami v různém čase na různých místech. Je třeba, aby policejní hlídky co nejvíce měnily časy kontrol a stanoviště.<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup>Kdo jsme. *BESIP* [online]. Praha: BESIP, 2021 [cit. 2022-03-04]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

<sup>109</sup>LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: WoltersKluwer ČR, 2011, s. 96-97. ISBN 978-80-7357-615-8.

<sup>110</sup>ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. Nápravná opatření. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, s. 233-234. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

Co se týče dalších preventivních aktivit, tak bylo v roce 2021 prezentováno několik bodů, které se zaměřují na priority policie do dalšího období, které mají sloužit k prevenci a snížení tohoto fenoménu.

První náměstek policejního prezidenta a ředitel služby dopravní policie prezentovali vyhodnocení dopravní nehodovosti za rok 2021. Vytyčili také zmíněné priority dopravní policie v roce 2022, které by měly zlepšit situaci na pozemních komunikacích a tím zvýšit bezpečnost.

Mezi hlavní body patřila realizace represivních a preventivních aktivit, které by se zaměřovaly na nepřiměřenou rychlost jak v obci, tak mimo obec a využívání dokumentační techniky a realizování a vzájemná spolupráce na projektech zaměřujících se na problematiku nedodržování nejvyšší povolené rychlosti.

Dalšími prioritami, které souvisí s tématem byl viditelný dohled na pozemních komunikacích, projekty zaměřující se na zvýšení právního povědomí a odpovědnosti za životy, zdraví a majetek, akce na zviditelňování zranitelných účastníků na pozemních komunikacích a dále zaměření se na řidiče, kteří se plně nevěnují řízení.<sup>111</sup>

Kromě vzdělávání a výchovy se nabízí také možnost změny v systémech, jedná se například o zhodnocení závislosti u řidičů pod vlivem alkoholu, dodatečná léčba, zavedení systémů pro výstrahu v oblasti rychlosti (některé automobily tuto funkci již mají), anebo systémy, které by dokázali omezit rychlost. Byla zmíněna výchova a výcvik řidičů, zde je ovšem otázkou, zdali by tento výcvik byl účinný.<sup>112</sup>

Výchovu a výcvik zejména mladých řidičů měla uvedené také Evropská komise na rok 2011-2020. Do strategických cílů na úrovni Evropské unie a vnitrostátní a místní úrovni dále patřila výměna informací mezi státy ohledně

---

<sup>111</sup>VONDRÁŠEK, Martin. Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2021. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2021 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx?fbclid=IwAR3ZxNCqdmcPKL3JgSA28UiJ3CaqvDsy8UE8YvDpc3tkMxH-97iExb9gqYQ>

<sup>112</sup> ANDRES, Josef a kol. Hlubková analýza dopravních nehod – metodika. Centrum dopravního výzkumu, 2009. 109. s. ISBN 978-80-86502-99-1.

bezpečnosti silničního provozu, vytváření bezpečnější infrastruktury, vozidel a další. V roce 2003 bylo cílem snížit úmrtí na silnicích na polovinu, ovšem tento cíl nebyl naplněn.<sup>113</sup> V roce 2021 byla zveřejněna zpráva o rámci politiky Evropské unie, která se zaměřovala na bezpečnost silničního provozu, přičemž další kroky byly naplánovány na rok 2021-2030. V níže uvedeném přehledu jsou základní statistické údaje, které se vztahují k dopravě v Evropské unii:

- Každý rok přijde na silnicích o život asi 22 700 lidí a 120 000 jich je zraněno
- Za posledních 10 let zemřelo 11 800 dětí a mladistvých ve věku 0-17 let
- Náklady na dopravní nehody v EU činí 2 % jejího ročního HDP
- Na dálnicích dochází k 8 % úmrtí, ve městech 37 % úmrtí a 54 % úmrtí na venkově
- Automobily s pěti hvězdami (test evropského programu hodnocení nových vozů) mají o 68 % menší riziko smrtelných zranění

Na základě výše uvedených skutečností a dalších poznatků byly vypracovány další kroky ke snížení obětí na silnicích. Na základě výše uvedených statistik byly zvoleny cíle, na který by se členské státy měly zaměřit, jedná se o bezpečnou infrastrukturu, bezpečná vozidla, bezpečnost silničního provozu a stanovuje rámec, který by byl vhodný do budoucna. Jedná se například o motivaci lidí k nákupu bezpečnějších vozů, automatizaci vozidel, monitorování událostí u dopravních metod prostřednictvím EDR, rozšíření hromadné veřejné dopravy a další.<sup>114</sup>

---

<sup>113</sup>KOMÁREK, Jindřich, PAVLÍČEK, Kamil. Evropské dopravní právo. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2013 123s. ISBN 978-80-7251-404-5.

<sup>114</sup>Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ (2021/2014(INI)).

## 4 Zahraniční komparace

V této kapitole budou analyzovány čtyři země, kterými jsou Německo, Spojené státy americké, Slovensko a Francie. Každý stát má určité odlišnosti, v případě Německa nebo Francie je významným rozdílem posuzování přestupků a trestných činů, anebo je také výrazný rozdíl v sankcích. Spojené státy americké jsou pro Českou republiku významné, neboť se jezdí čeští instruktoři vzdělávat a prohlubovat své znalosti právě sem. Je nezbytné inspirovat se v metodách násilného zastavování vozidel, neboť tento fenomén se v České republice šíří a dopravní kriminalita je každým rokem vyšší. V poslední podkapitole budou také uvedeny prostředky k násilnému zastavování vozidel, které by se mohly v budoucnu využít i v České republice. Problémem je však vysoká cena těchto prostředků, ovšem ve světě se tyto prostředky stále testují a prozatím se jeví jako účinné.

### 4.1 Německo

Vzhledem k předchozí kapitole bude prvním porovnávaným státem Německo, neboť se jedná o stát, který má odlišnou právní úpravu v oblasti silničního provozu.

V České republice je mnoho protiprávních jednání považují jako přestupek. Tyto přestupky jsou společností tolerovány a řidičům nízké sazby za přestupky nebrání v tom, aby nadále porušovali pravidla silničního provozu. V případě, že řidiči předjíždějí na silnici jiná vozidla přes zákaz, nerespektují nulovou toleranci alkoholu a jiných návykových látek v krvi, anebo nedávají přednost jiným vozidlům, je toto chování považováno stále jako přestupek.

V případě, že se těchto jednání dopustí řidiči v sousedním Německu, bude toto jednání považováno mnohem striktněji. Jako první je třeba zmínit § 315c, který upravuje ohrožení silničního provozu.

*„(1) Kdo v silničním provozu*

*1. řídí vozidlo i přesto, že*

a) následkem požití alkoholických nápojů nebo jiných omamných prostředků nebo

b) následkem duševní či fyzické nezpůsobilosti není schopen bezpečně řídit vozidlo, nebo

2. vážně porušuje pravidla silničního provozu a bezohledně

a) nedá přednost v jízdě,

b) nesprávně předjíždí nebo při manévru předjíždění jedná nesprávně,

c) počíná si na vyznačeném přechodu v rozporu s pravidly,

d) na nepřehledných místech, na křižovatkách, vyústění silnic nebo na železničních přejezdech jede příliš rychle,

e) nejede na nepřehledných místech na pravé straně vozovky,

f) otáčí se na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla, couvá nebo jede v protisměru nebo se o to pokouší nebo

g) neoznačí v patřičné vzdálenosti zastavující či stojící vozidlo i přes to, že je to pro bezpečnost provozu nezbytné a tím ohrožuje zdraví nebo život jiné osoby nebo cizí věci značné hodnoty,

bude potrestán odnětím svobody do pěti let nebo peněžním trestem.

(2) V případech odstavce 1 č. 1 je trestný již pokus.

(3) Kdo v případech odstavce 1 1. způsobí nebezpečí z nedbalosti nebo

2. nedbalostně jedná a způsobí nebezpečí z nedbalosti,

bude potrestán odnětím svobody do dvou let nebo peněžitým trestem.<sup>115</sup>

Je třeba vyzdvihnout ve výše zmíněném § 315c odst. 1 č. 1b StGB, který uvádí, že osoba nemůže řídit vozidlo i v případě duševní nebo fyzické nezpůsobilosti. Může se jednat například o únavu, kvůli které má člověk

---

<sup>115</sup>KOMÁREK, Jindřich. Dopravní přestupky. *Právní rozpravy 2019: Recenzovaný sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference* [online]. Ročník IX. Hradec Králové: Magnanimitas, 2019, s. 85 [cit. 2022-03-12]. ISBN 978-80-87952-28-3. Dostupné z: [https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr\\_2019.pdf](https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr_2019.pdf)

pomalejší reakce a tím může zapříčinit nehodu. Je mnoho řidičů, kteří ztratí kontrolu nad vozidlem, neboť mnoho lidí se pohybuje na pozemních komunikacích i přesto, že nejsou fyzicky způsobilí a tím ohrožují provoz. V Německu je toto chování trestáno. Dále jednání uvedené v § 315c odst. 1 č. 2 StGB jsou jednání, za které může být řidič potrestán finančně, anebo dokonce odnětím svobody až na pět let. Jedná se o velmi odlišné sankce než v České republice.

V předchozí kapitole bylo vysvětleno agresivní chování řidičů. V České republice je agresivní jednání společensky tolerováno. Jedná se o případy, kdy řidič problikává jiná auta, verbálně či neverbálně podněcuje ke konfliktům, což zapříčiňuje řetězovou reakci. Jedná se o agresivní jednání, které se šíří dál společností a není řešeno. V německém zákoně se upravují nebezpečné zásahy do silničního provozu. V § 315b je v 1. odst. uvedeno:

*„(1) Kdo ohrožuje bezpečnost silničního provozu tím, že*

- 1. zničí, poškodí nebo odstraní zařízení a vozidla,*
- 2. způsobuje překážky nebo*
- 3. se dopustí podobného stejně nebezpečného zásahu*

*a tím ohrozí zdraví nebo život jiné osoby nebo cizí věci značné hodnoty, bude potrestán odnětím svobody do pěti let nebo peněžním trestem.“<sup>116</sup>*

Výše zmíněné jednání je trestné a trestným činem je i samotný pokus. Jestliže se osoba dopustí odst. 1 z nedbalosti, bude potrestána buď peněžním trestem, anebo dokonce odnětím svobody na dva roky. Německo má odlišné přístupy hlavně v sankcích těchto protiprávních jednání.

Pan pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D. vysvětluje tři pohledy v sousedním Německu. Jestliže se řidiči popustí přestupku, je zkoumán ze tří úhlů. První se vztahuje na snížení zatěžování správního orgánu, tudíž se posuzuje, zdali bylo toto jednání spácháno s požadavkem škodlivosti pro okolí a

---

<sup>116</sup>KOMÁREK, Jindřich. Dopravní přestupky. *Právní rozpravy 2019: Recenzovaný sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference* [online]. Ročník IX. Hradec Králové: Magnanimitas, 2019, s. 85 [cit. 2022-03-12]. ISBN 978-80-87952-28-3. Dostupné z: [https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr\\_2019.pdf](https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr_2019.pdf)



pokud tak není, je zde otázkou, zdali se jím zabývat. Druhým úhlem pohledu je hodnocení a posouzení tenké hranice přestupku a trestného činu. Posledním pohledem je následující: „*Německá právní úprava pamatuje na případy mimořádného hrubého a bezohledného porušení dopravních předpisů speciálními skutkovými podstatami čímž bezezbytku naplňuje základní principy evropského kontinentálního psaného práva a lze ji považovat za vzor generálně preventivního působení.*“<sup>117</sup>

V České republice je vybrždování bráno jako agresivní jednání, avšak v Německu je na tento čin pohlíženo jako na vážné ohrožení silničního provozu. Jelikož sankce v České republice jsou nízké, brány jsou pouze jako přestupky, řidiči se budou nadále chovat protiprávně, neboť nemají žádný strach. Pokud se řidiči chovají agresivně například vybrždováním, vyhazováním věcí z vozidla, vytlačováním jiných vozidel, většinou je to bráno jako běžné chování na českých silnicích, avšak tito řidiči si neuvědomují závažnost a velké riziko s tím spojené. Ačkoliv projíždějí světelnou signalizaci na červenou, nedávají přednost a jiné, je vše bráno jako přestupek a řidičům hrozí malé sankce, což není adekvátní vzhledem k rizikům, která jsou s tímto jednáním spojená. Nehledě na správní úřady, které mají tisíce přestupků a není možné zvládat jejich řešení, ačkoliv by se plno těchto přestupků mělo brát jako trestný čin.

## 4.2 Spojené státy americké

Dalším vybraným státem jsou Spojené státy americké (dále jen USA), ve kterém v roce 2022 americký ministr dopravy Pete Buttigieg představil Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Ve státě narůstají počty dopravních nehod a na základě této strategie mají být uvedeny opatření k této krizi. Ministr dopravy uvádí, že 95 % úmrtí v dopravě dochází na ulicích, silnicích a dálnicích. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, tak v České republice se v době pandemie (2020 a 2021) snížil počet automobilů v dopravě a s tím také úmrtí, těžce zraněných a lehce zraněných. Ovšem v USA se počet úmrtí na silnicích

---

<sup>117</sup>KOMÁREK, Jindřich. Dopravní přestupky. *Právní rozpravy 2019: Recenzovaný sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference* [online]. Ročník IX. Hradec Králové: Magnanimitas, 2019, s. 85 [cit. 2022-03-12]. ISBN 978-80-87952-28-3. Dostupné z: [https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr\\_2019.pdf](https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr_2019.pdf)

každoročně snižoval, za posledních desetiletí stagnoval a v době pandemie se počty úmrtí na silnicích rapidně zvýšily.

Ministerstvo zavedlo pět oblastí k řešení bezpečnosti, kterými jsou bezpeční lidé, bezpečnější silnice, bezpečnější vozidla, bezpečnější rychlost a péče o nehodě. Byly stanoveny klíčové kroky, které zahrnují spolupráci se státy a místními vlastníky silnic na vybudování a údržbu silnic. Je třeba využívat technologie, které zlepšují bezpečnost motorových vozidel, včetně zavedení pravidel pro automatické nouzové brždění a s tím je spojena aktualizace Programu hodnocení nových vozů. Tato strategie klade důraz na zvýšení investic do bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím finanční pomoci. Finanční prostředky se použijí například na výzkum, na financování programu a další.

V tomto roce dle statistik vyplývá, že úmrtnost v dopravě se prudce zvyšuje u chodců nebo cyklistů než u samotných řidičů. Tato strategie se nezaměřuje pouze na velká města, ale má za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu také v malých městech a také na venkově.

Hlavní bezpečnostní ředitel Jack Van Steenburg uvedl, že cílem je předcházet nehodám a zachovat kvalitu života jak řidičů, tak dalších účastníků silničního provozu po celé Americe. Klade si za cíl, aby úmrtnost na silnicích byla nulová. Proto se vytváří mnoho programů pro snížení úmrtnosti na silnicích a zavádějí se nové přístupy. Na stánkách se uvádí, že plánem Biden-Harrisovy administrativy na vybudování lepší Ameriky je vyčleněno celkem 1,2 bilionů dolarů do infrastruktury. Tyto investice mají zvýšit bezpečnost a kvalitu silnic, mostů, železnic, přístavů a letišť, dále jsou vyčleněny na modernizaci a rozšíření veřejné dopravy a mají být použity do oblastí, které byly často příliš upozaděny. Tyto investice mají také podporovat vytváření dobře placených pracovních pozic, což je klíčovým ke zvýšení motivace a odvádění dobré práce.<sup>118</sup>

---

<sup>118</sup>U.S.

Transportation Secretary Pete Buttigieg Announces Comprehensive National Roadway Safety Strategy. *U.S. Department of Transportation* [online]. Washington, DC: US Department of Transportation, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-pete-buttigieg-announces-comprehensive-national-roadway>

Oblast, na kterou se bude Amerika zaměřovat jsou bezpeční lidé. Ministerstvo dopravy se chce zaměřit na nástroje, které by ovlivnily vzdělávání nebo informační služby, kterými by bylo možné řešit problémy s bezpečným chováním.<sup>119</sup>To se dotýká také oblasti alkoholu, drog a jiných návykových látek, neboť Amerika dlouhodobě bojuje ve válce s drogami, které jsou také příčinou smrti na pozemních komunikacích. Dle statistik vyplývá, že od roku 1999 stoupá počet úmrtí na předávkování drogami.<sup>120</sup> V roce 2020 zemřelo v USA na předávkování drogami celkem 93 tisíc lidí, jedná se o 29 % více než předchozí rok.<sup>121</sup>

V USA je válka s drogami, je teď otázkou, zdali je šance tento boj vyhrát. Ovšem statistiky uvádějí čísla, která jsou každým rokem rapidně vyšší a proto je minimální šance, že by byly drogy v tomto státě potlačeny. Mnoho těchto lidí ovšem řídí dopravní prostředky i přesto, že jsou pod vlivem drog. Proto se Amerika zaměřila také na lidi, kteří mají s drogami problémy, neboť řešení problému s drogami by ovlivnilo úmrtí na silnicích.

Jedná se o několik klíčových kroků, kterým je například kontrola při udělování řidičských průkazů. Je požadavek, aby státní úřady měly přístup k informacím o osobách, kteří měli problémy s drogami nebo alkoholem a dopustili se protiprávního jednání. Na základě tohoto nástroje by státní úřady mohly kontrolovat řidičskou minulost a tím posílit snížení nehodovosti s tragickým koncem. Kromě těchto kroků je také požadavek zvýšit viditelnou kontrolu na pozemních komunikacích.<sup>122</sup>

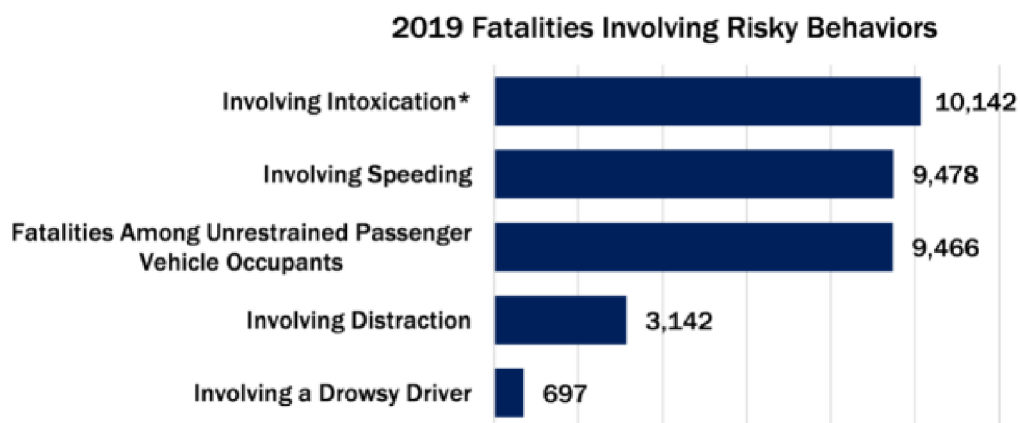
---

<sup>119</sup>SaferPeople. *U.S. Department of Transportation* [online]. Washington, DC: US Department of Transportation, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/NRSS/SaferPeople>

<sup>120</sup>Američané umírají dřív. Mohou za to drogy a sebevraždy. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/veda/2666615-americane-umiraji-driv-mohou-za-drogy-a-sebevrazdy>

<sup>121</sup>V USA loni zemřelo na předávkování 93 tisíc lidí. Důvodem je zřejmě čím dál otrávenější nabídka drog. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/veda/2666615-americane-umiraji-driv-mohou-za-drogy-a-sebevrazdy>

<sup>122</sup>Tamtéž.



Graf č. 6: Důvody smrtelných nehod na pozemních komunikacích v USA<sup>123</sup>

Výše zmíněný graf ukazuje, že na prvním místě smrtelných nehod je ve spojitosti s alkoholem nebo jinými návykovými látkami. Na druhé místo se řadí vysoká rychlost. V České republice je nepřiměřená rychlost na prvním místě, ovšem alkohol a návykové látky jsou také často příčinou dopravních nehod. Je třeba, aby se v České republice podnikaly takové kroky, případně se zavedly takové nástroje, aby došlo ke snížení nehodovosti. V Americe mají za cíl zvýšit viditelnou kontrolu, domnívají se, že by poté zabránili riskantnímu chování řidičů. Tento krok má Česká republika také ve svých cílech. Jestliže by se na pozemních komunikacích zvýšila viditelná kontrola, alespoň na místech s velkým počtem nehod, došlo by k větší pozornosti řidičů a nepřekračovali by maximální povolenou rychlost.

At' už řidiči překračují rychlost, anebo se nepoutají, anebo mají problém s alkoholem nebo drogami, dochází zde také k násilným zastavováním vozidel. V Americe se policejní auta vyrábí tak, aby měli rámy, které slouží k násilnému zastavení. Tento rám slouží k ochraně policistů a jsou prostředkem k zastavení a provádění zmíněných PIT manévru. Čeští policisté jezdí do USA na školení a učí se způsoby, jak zastavit problémové řidiče. Důvodem, proč se policisté inspiroují a vzdělávají v USA je, že v Evropě není dostatečná praxe. Policisté prvosledových a dopravních hlídek mají kurzy k tomu, aby takto násilně nastavili

<sup>123</sup>SaferPeople. *U.S. Department of Transportation* [online]. Washington, DC: US Department of Transportation, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/NRSS/SaferPeople>

vozidla, je zde ovšem problém se silnicemi, které jsou častokrát překážkou k tomu, aby mohl být tento způsob zastavení proveden.<sup>124</sup>

Ovšem všichni, kteří mají oprávnění zastavit vozidlo pomocí techniky PIT manévru, musí správně vyhodnotit situaci. Provedení PIT manévru má totiž několik nevýhod, neboť zastavování při vysoké rychlosti může skončit nehodou, anebo těžkým zraněním jak policistů, tak pronásledovanou osobou. V Americe jsou policejní hlídky školeni a jejich školení se aktualizuje každé dva roky.<sup>125</sup> I přes tyto kurzy se stane, že dojde k nehodě a tragickým následkům. V Americe od roku 2016 zemřelo nejméně 30 lidí a několik stovek bylo zraněno, když byl použit tento PIT manévr k násilnému zastavení. Z tohoto počtu zemřelo 18 lidí, kteří se dopustili menších dopravních přestupků.<sup>126</sup>

Ve Spojených státech je PIT manévr mnohem více používán než v České republice, neboť nemají tak striktně nastavená pravidla. Policisté opakují kurzy na násilné zastavování vozidel, ovšem i přesto dochází ke smrtelným nehodám. Policisté v České republice mají kurzy na PIT manévr, který absolvují a následně je používán málo, což zapříčiňuje zapomínání pravidel, jak tento manévr provést. Je nezbytné, aby policisté měli větší a častý zácvik na tyto metody zastavování, aby mohli správně vyhodnotit situaci a posoudit, zdali má být právě tento zákrok použit, neboť může dojít k mnohem větším ztrátám, než kdyby byl použit jiný prostředek.

Jiným prostředkem může být například letecké pronásledování, které se uskutečňuje prostřednictvím vrtulníku. Například ve městě Nashvillsou policejní hlídkové jednotky někdy nuceni přerušit policejní pronásledování, poté je zapojen vrtulník. Piloti napomáhají nejen s hledáním pohřešovaných osob,

---

<sup>124</sup>ĎOUBAL, Stanislav. Inspirace z Ameriky. Policisté se učí trik, jak snadno zastavit prchající vůz. Zdroj: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618\\_160853\\_hradec-zpravy\\_kvi](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvi). IDNES.cz: ZPRAVODAJSTVÍ [online]. Praha: MAFRA, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618\\_160853\\_hradec-zpravy\\_kvi](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvi)

<sup>125</sup>DEES, Tim. How police use the PIT maneuver to end vehicle pursuits. *Police1: By Lexipol* [online]. Dallas, USA: LEXIPOL, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>

<sup>126</sup>RAVIV, Shaun a John SULLIVAN. Deadly force behind the wheel. *The Washington Post: Democracy Dies in Darkness* [online]. Washington, 2020 [cit. 2021-12-16]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/investigations/pit-maneuver-police-deaths/>

uprchlých věznicích, ale také právě s pronásledováním ujíždějících řidičů. Ve městě jsou celkem čtyři modely vrtulníků Bell OH58 a dva modely McDonnell Douglas MD500E. Tyto vrtulníky dokáží letět až 220-280 km/h a mají speciální vyhledávací zařízení a kamerové systémy, které posádce umožňuje noční vidění.

Tento malý rychlý vrtulník byl použit například při pátrání ujíždějícího řidiče, který byl hledaný za údajné zastřelení ženy. Detektivové městské policie se dozvěděli o ukradeném automobilu, které řídil tento muž. Autem se pohyboval přes 160 km/h, proto byl na pomoc přivolán vrtulník. Muž po vystoupení z automobilu utekl do zalesněné oblasti a snažil se uprchnout, ovšem díky leteckému pronásledování mohli piloti navádět pozemní policejní jednotky přímo k pachateli, díky tomu byl dopaden.<sup>127</sup>

Vrtulníky jsou velkým pomocníkem pro policejní hlídky. V případě, že jsou policejní jednotky nuceny pronásledovat vozidlo, dochází k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Díky těmto vrtulníkům mohou policisté upustit od pronásledování, neboť bude tato osoba dále pronásledována piloty, kteří si mohou držet distanc a bezpečně pokračovat v pronásledování. V článku bylo uvedeno, že piloti mohli navádět pozemní hlídky k prchajícímu řidiči. Častokrát se stává, že se řidiči domnívají úspěšného uprchnutí, tudíž upustí od útěku. Díky policejnímu vrtulníku mohou být pozemní jednotky navedeny přímo k pachateli, který zásah nečeká. Jedná se o pronásledování, které je velmi bezpečné oproti pronásledování policejními vozidly, ovšem je zde překážkou jeho pořizovací cena.

Dalším nástrojem, který má zvýšit bezpečnost silničního provozu je již dříve zmíněná jednotka EDR. Spojené státy patří mezi první země, které spatřovali velký potenciál záznamníků o dopravních nehodách. Nyní má většina nových vozidel toto zařízení ve vozidle zabudováno s tím, že jsou majitelé o zařízení informováni. V každém vozidle se nachází uživatelská příručka a majitelé vozidel jsou informováni, že se zaznamenávají data pouze v případě nehody,

---

<sup>127</sup>ALUND, Natalia Neysa. Nashvillepolice'sbirdof justice. *Tennessean* [online]. Tennessee, 2016 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://eu.tennessean.com/story/news/crime/2016/03/28/nashville-polices-bird-justice/80458966/>

zpravidla aktivací airbagů. Toto zabudování má také velký efekt na chování řidičů, tudíž se také jedná o preventivní opatření.

Mnoho automobilek podporuje zabudování tohoto záznamníku, proto u více jak 80 % aut, které jsou dovezeny z USA dávají možnost vyčtení dat EDR. Mezi další automobilky, které mají podporu jsou například Volvo, Toyota, Volkswagen, Škoda, Audi, Mercedes a další.<sup>128</sup> Jedná se o zařízení, které výrazně ovlivňuje chování řidičů a pomáhá objasnit detailní informace o dopravních nehodách.

### 4.3 Slovensko

Polície Slovenskej republiky sa riadi zákonom č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbere. Slovensko má oproti Českej republike starší zákon, ovšem byl několikrát novelizován. Výše zmíněný zákon je velmi podobný českému zákonu, zejména v donucovacích prostředcích. V § 50 jsou uvedeny následující donucovací prostředky:

*„Donucovacie prostriedky*

*(1) Donucovacími prostriedkami sú*

*a) hmaty, chvaty, údery a kopy sebaobrany,*

*b) prostriedky na prekonanie odporu a odvrátenie útoku,*

*c) putá,*

*d) spútavacie pásy,*

*e) spútavacie popruhy,*

*f) služobný pes,*

*g) vytlačanie motorovými vozidlami a vytlačanie koňmi,*

*h) technické prostriedky na zabránenie odjazdu dopravného prostriedku,*

---

<sup>128</sup>KOMÁREK, Jindřich a kol. Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, 69 s. ISBN 978-80-01-06704-8

- i) zastavovací pás a iné prostriedky na násilné zastavenie dopravného prostriedku,*
- j) špeciálna vodná striekačka,*
- k) zásahová výbuška,*
- l) úder strelnouzbraňou,*
- m) hrozba zbraňou,*
- n) varovný výstrel do vzduchu,*
- o) použitie špeciálneho streliwa,*
- p) použitie lietadla,*
- r) zbraň.<sup>129</sup>*

Rozdílem v České republice a Slovenské republice je v uvedení donucovacích prostředků. Zákon o Policii ČR rozděluje obecné podmínky použití prostředků do § 53, ovšem na Slovensku se uvádějí spolu s výčtem.

Dalším rozdílem je, že slovenský zákon uvádí donucovací prostředek ve spojitosti se zastavováním vozidlem jako „*i) zastavovací pás a iné prostriedky na násilné zastavenie dopravného prostriedku*“, český zákon uvádí „*f) zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla*“, tedy Slovensko nezařazuje zahrazení cesty vozidlem do donucovacích prostředků.

Dalším zásadním rozdílem je, že ve slovenském zákoně rozdělují dva paragrafy, konkrétně § 55, který uvádí použití technických prostředků k zabránění odjezdu dopravního prostředku a dále § 56, který uvádí použití zastavovacího pásu, anebo jiného prostředku k násilnému zastavení dopravního prostředku. V České republice se tyto dva paragrafy uvádí jako jeden paragraf, konkrétně § 55.

---

<sup>129</sup> § 50 zák. č. 171/1993 Z.z., o Policajnomzbove



Co se týče zákonů, tak po komparaci Slovenské republiky a České republiky lze konstatovat, že přes mírné odlišnosti jsou zákony velmi podobné. I přes tyto odlišnosti oba zákony mají stejný cíl a používají téměř stejné donucovací prostředky k zabránění odjezdu vozidla a násilného zastavení vozidla.

Stojí za zmínku také Česko-slovenská mezinárodní spolupráce. Jedná se o výkon společné hlídkové služby, což je jedním ze způsobů, jak bojovat proti trestné činnosti. Tato spolupráce je na základě smlouvy z 24.2.2005. Na základě této smlouvy je ustanoveno zřizování společných hlídek, které podnikají společné zásahy a pátrací akce, které sahají přes hranice.

Jelikož je násilné zastavení vozidel náročný úkol, také ve Slovenské republice je třeba, aby se každý policista účastnil psychotestů, což má podobnou úroveň jako v České republice. Nejen na psychiku, ale používání prostředků vyžaduje fyzickou náročnost. Rozdílem ve fyzické zdatnosti je upuštění od fyzických testů osobám starších 50 let u mužů a 40 let u žen. Rozdílem je také v odborné přípravě, zatímco se v České republice policisté účastní kurzů ovládání vozidel, tyto kurzy na Slovensku prakticky netrénují.<sup>130</sup>

#### 4.4 Francie

Jako další stát byla vybrána Francie. Jedná se o stát, kde jsou mnohem více nastavené přísnější sankce za porušení předpisů. Francouzské právo rozlišuje delikty podle závažnosti, a to na přestupky, přečiny, anebo trestné činy. Je třeba také zmínit, že Francie rozlišuje pět tříd přestupků – od nejméně závažného po nejzávažnější. Dle tohoto rozdělení se následně udělí sankce.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup>DVOŘÁK, Lukáš. *Srovnání donucovacích prostředků v České republice a v okolních státech* [online]. Brno, 2014 [cit. 2022-02-11]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/fsc7y/Bakalarska\\_prace.pdf](https://is.muni.cz/th/fsc7y/Bakalarska_prace.pdf). Diplomová práce. Masarykova Univerzita. Vedoucí práce Zdenko Reguli.

<sup>131</sup>Trestně právní záležitosti. *Velvyslanectví České republiky v Paříži* [online]. MZV ČR, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: [https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni\\_informace/pravni\\_poradenstvi/trestne\\_pravni\\_zalezitosti.html](https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/pravni_poradenstvi/trestne_pravni_zalezitosti.html)

Třída	Výše pokuty (max)
1.	38 euro
2.	150 euro
3.	450 euro
4.	750 euro
5.	1 500 euro nebo 3000 (opakovaný přestupek)

Tabulka č. 9: Pět tříd přestupku a jejich maximální výše pokuty<sup>132</sup>

Francie je stát, ve kterém může osoba řídit vozidlo pod vlivem alkoholu, nesmí však překročit hranici 0,5 promile. Tato hranice je stanovená pro začínající řidiče a pro řidiče s praxí, ovšem v případě profesionálního řidiče je hranice určená do 0,2 promile.<sup>133</sup> Test na alkohol může být proveden v případě, že se osoba účastnila dopravní nehody, je údajným pachatelem, anebo náhodnou kontrolou. Jedná se tedy o stejný princip jako v České republice. Test na alkohol se provádí buď rozborem krve, anebo testem na alkohol. Vysoké sankce za překročení povolené hranice alkoholu v krvi jsou z důvodu vysoké úmrtnosti osob při dopravních nehodách, které byly zapříčiněny alkoholem. Ve Francii je každým rokem přibližně 30 % smrtelných nehod, které jsou způsobené nadměrnou konzumací alkoholu. Těmto smrtelným nehodám by se dalo předejít, pokud by řidiči dodržovaly limit alkoholu v krvi.<sup>134</sup>

V níže uvedené tabulce jsou testy v případě, že se u řidiče potvrdila vyšší hladina alkoholu v krvi, než je povolená. V sloupci napravo jsou příklady dalších sankcí s tím spojené. Je zde také možnost, že řidič odmítne podstoupit test na alkohol v krvi. V tomto případě se trestá obdobně jako při nadýchání více jak 0,8 promile v krvi.

<sup>132</sup>Quellessont les différencesentreunecontravention, undélit et uncrime ?. *RepubliqueFrancaise: Service-Public.fr* [online]. 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157>

<sup>133</sup>Francie: Autem do zahraničí. *BESIP* [online]. [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/cestujeme-autem/autem-do-zahranici/francie>

<sup>134</sup>Alcool au volant : la réglementation: Quelssont les risques?. *Gouvernement: sécuritéroutièrevivre, ensemble* [online]. Francie: ministre de l'Intérieur [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-risques/reglementation-de-lalcool-au-volant>

Alkohol (‰)	Pokuta	Body	Další
0,5-0,8	135 eur (max 750 eur)	6	Pozastavení řidičského průkazu na 3 roky
0,8 a více	4 500 eur	6	Trest odnětí svobody až na 2 roky Trest veřejně prospěšných prací Povinnost absolvování kurzu na bezpečnost silničního provozu Konfiskace vozidla

Tabulka č. 10: Sankce za řízení pod vlivem alkoholu<sup>135</sup>

Výše zmíněné tresty jsou velmi razantním nástrojem pro to, aby se řidiči vyvarovali řízení vozidla v případě, že mají více promile alkoholu v krvi, než je povolené. Česká republika má zakázáno požití alkoholu před nebo během jízdy.

Řízení pod vlivem drog je zakázáno. Jestliže je potvrzeno, že řidič požil před jízdou nebo během jízdy drogu, bude následovat sankce, které jsou uvedené níže v tabulce.

Protiprávní jednání	Pokuta	Trest odnětí svobody
Drogy	4 500 eur	2 roky
Drogy + alkohol	9 000 eur	3 roky
+ nehoda	100 000 eur	7 let
+ smrtelná nehoda	150 000 eur	10 let

Tabulka č. 11: Řízení pod vlivem drog a následující sankce<sup>136</sup>

Sankce ve Francii jsou také vysoké, jestliže řidiči překročí maximální povolenou rychlost. Rozdílem s Českou republikou je takový, že se v červenci 2018 změnila maximální povolená rychlost mimo obec, která je nyní 80 km/h.<sup>137</sup>

<sup>135</sup>Alcool au volant: Quelles sanctions?. *Gouvernement: sécurité routière vivre, ensemble* [online]. Francie: ministre de l'Intérieur [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2881>

<sup>136</sup>Drogue au volant: Quelles sanctions?. *Gouvernement: sécurité routière vivre, ensemble* [online]. Francie: ministre de l'Intérieur [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2886>

<sup>137</sup>Ve Francii je od 1. července 2018 maximální rychlost na silnicích mimo obec snížena na 80 km/h: Silniční doprava. *Velvyslanectví České republiky v Paříži* [online]. MZV ČR, 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z:

Ostatní limity jsou podobné, jako v Česku, ovšem sankce za překročení jsou opět velmi odlišné.

Ve Francii také funguje zabavení vozidla. Jestliže řidič se dopustí například překročení maximální rychlosti o více jak 50 km/h, dopustí se opakovaného trestného činu řízení pod vlivem alkoholu, odmítne zastavit, řídí vozidlo bez řidičského oprávnění, anebo způsobí nehodu a ujede, je možnost také zabavení vozidla. Vozidlo je následně majetkem francouzské vlády.<sup>138</sup>

#### 4.5 Prostředky k násilnému zastavení vozidel v zahraničí

Veškeré prostředky pro násilné zastavování vozidel se neustále vyvíjí, jako je například zmíněný zastavovací pás, který byl uveden ve druhé kapitole. Je mnoho dalších prostředků, které slouží nebo by mohly sloužit k násilnému zastavení i v České republice a budou následně uvedeny v následujícím textu.

Prvním prostředkem, který byl testován jsou zastavovací sítě. Jedná se o nesmrtící zbraň, která funguje na principu natažení sítě pomocí dvou vozů, stromů, sloupů, anebo jiných pevně stojících objekty. Tato síť je praktická z toho důvodu, že má velmi pevný materiál a při najetí auto do této sítě dojde k demolici přední části vozidla. Jedná se tedy o zachycení vozidla do sítě, při kterém by neměl být řidič zraněn. Výhodou tohoto prostředku je bezpečnost a rychlé zastavení vozidla. Nevýhoda je ovšem spatřována v praxi, kdy musí být tato síť upevněna k velmi pevným objektům. Jedná se tedy o prostředek, který se momentálně nepoužívá, neboť jsou mnohem účinnější prostředky, kterým se dá zabránit vozidlo.

Druhým prostředkem jsou háky, které jsou umístěné na policejním voze. Tento prostředek není založen na náročných technologiích, jedná se o nástroj, který se upevní k autu a jeho použití je jednoduché. Principem je, že policejní vůz se přiblíží k jinému vozidlu, které je pronásledováno a za pomoci techniky

---

[https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni\\_informace/podminky\\_pro\\_vstup\\_do\\_zeme/silnicni\\_dopra\\_va/ve\\_francii\\_je\\_od\\_1\\_cervence\\_2018.html](https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/podminky_pro_vstup_do_zeme/silnicni_dopra_va/ve_francii_je_od_1_cervence_2018.html)

<sup>138</sup>HRUŠKA, Štěpán. Francie: Pravidla na silnicích. ANZDOC: PŘEDPISY JSOU V SOULADU S ČLÁNKEM 11 ÚMLUVY O SILNIČNÍM PROVOZU (VÍDEŇ, 1968) [online]. [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://adoc.pub/pedpisy-jsou-v-souladu-s-lankem-11-umluvy-o-silnim-provozu.html>

dojde k zaháknutí policejního vozu k vozu pronásledovaného řidiče. Po zmáčknutí tlačítka, které ovládá policista, dojde k nadzvednutí zadní konstrukce pronásledovaného vozidla. Jelikož váha automobilů je rozdílná, tento způsob zvedání je na principu tlaku, tudíž technologie dokáže rozpoznat, jakou silou má být auto nadzvednuto. Výhodou tohoto způsobu zastavování vozidel se dá považovat jeho vcelku jednoduchá montáž a následný způsob použití.

Další způsob, jak zastavit vozidlo, je pomocí elektromagnetických impulzů. Většinou se zastavení vozidel váže k fyzickému zákroku, avšak tento princip je od ostatních odlišný tím, že nedochází k fyzickému kontaktu. Jedná se tedy o plně bezpečné zastavení. Jak již bylo řečeno, tento způsob funguje na principu elektromagnetické impulzy, která naruší elektroniku auta. Toto přerušení dokáže zastavit také motor a zabránit jeho činnosti, tudíž dochází k bezpečnému zastavení. Tento prostředek lze používat také v lodní dopravě a v jiných odvětvích, neboť dokáže zastavit vše, co je spojeno s elektronikou. Výhodami je tedy absolutní bezpečnost jak pro řidiče, tak pro osoby manipulující s tímto zařízením.

Prostředkem k násilnému zastavení může fungovat také tzv. X-sít'. Jedná se o síť s hroty, od zastavovacích pásů se liší tím, že má podstatně větší plochu a při najetí na hroty se namotá síť na kola vozu. Při tomto úkonu dochází k propíchnutí pneumatik a díky konstrukci hrotů dojde k jejich uchycení na pneumatiky. Výhodou tohoto způsobu zastavování je bezpečnost a velmi rychlé zastavení vozidla různé hmotnosti a velikosti. Síť se skládá z velmi pevného materiálu, tudíž není možné, aby byla síť roztrhána. Oproti zastavovacím pásům má tu výhodu, že automobil se zastaví do pár vteřin, naopak pásy způsobí propíchnutí a vypuštění pneumatiky, ovšem automobil může nadále jet.<sup>139</sup>

Zastavovací pás DynaSpike je pás, který vytvořil Eric Spencer a používá se v USA. Tento systém funguje na principu rozvinutí i stáhnutí pásu s ostny bez toho, aniž by ohrozil policisty. Policista ovládá tento systém z dostatečně bezpečné vzdálenosti, uvádí se, že dálkové ovládání je možné až z třiceti metrů.

---

<sup>139</sup>TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any Speeding Vehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>

Tento systém funguje na principu stlačeného vzduchu, na základě kterého se pás dokáže rozvinout do délky 5,3 metrů během jedné vteřiny. Výhodou tohoto pásu není pouze bezpečná a snadná manipulace, rychlost rozvinutí a stažení pásu, ale také možnost opakovaného použití ostnů, které lze po vytažení z pneumatiky znovu zasadit do pásu. Nevýhodou je jeho cena, která je třikrát vyšší než běžné pásy.<sup>140</sup>

Posledním prostředkem k násilnému zastavení je policejní technika, která funguje na principu X-sítě, která je upevněna na konstrukci policejního vozidla, konkrétně v přední části. V případě, že policejní auto pronásleduje vozidlo, lze tuto konstrukci vyklopit a při kontaktu s kolem pronásledovaného vozidla se pásy obalí kolem jednoho zadního kola a obejmě ho tak pevně, že se kolo přestane točit. Policejní auto se následně může vzdálit, a přesto zůstane s pronásledovaným vozidlem spojen zbytkem pásu. Následně může policejní auto zastavit a tím zastaví i řidiče ve vozidle před ním. Tato metoda násilného zastavení má tu výhodu, že může být použita i v silničním provozu, neboť se jedná o bezpečné zastavení z důvodu lineárního směru brždění a zastavení.<sup>141</sup>

Výše uvedené techniky jsou převážně testovány v Americe a některé z nich je možné v budoucnu použít také v České republice.

---

<sup>140</sup>Nesmrtící zbraně zastavující automobily. NOVOTNÝ, Tomáš. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group, 2021, s. 119. Universum (Euromedia Group). ISBN 978-80-242-7418-8.

<sup>141</sup>TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any Speeding Vehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>

## 5 Empirické šetření

V rámci empirického šetření bylo zvoleno kvalitativní šetření formou dotazování. Byl zpracován seznam otázek, které se vztahují k násilnému zastavování vozidel.

Toto empirické šetření formou řízených rozhovorů bylo zvoleno z důvodu omezených zdrojů. Cílem tohoto empirického šetření je komplexně analyzovat problematiku násilného zastavování vozidel. V řízeném rozhovoru budou kladeny otázky policistům na oblast komunikace, výcviku, vztahů na pracovišti a problematiku agresivních řidičů. Fenomén ujíždění, agresivního chování řidičů a celkové problematiky zvyšování dopravní kriminality je třeba řešit. Na základě tohoto šetření lze analyzovat problémy, které spatřují policisté ve výkonu služby a mohou být následně navrženy změny. V rámci praktické části bude použita převážně metoda komparace jednotlivých odpovědí a v závěru práce pomocí metody syntézy budou sumarizovány výsledky.

### 5.1 Metody sběru dat a postup zpracování

V praktické části bude použita metoda řízeného rozhovoru. Bylo sestaveno celkem 20 otázek, které se vztahovaly na problematiku násilného zastavování vozidel. Okruhy otázek se týkaly komunikace mezi policisty během pronásledování, dále byly kladeny otázky na téma výcviku a další otázky, které se zaměřovaly na četnost pronásledování, metody násilného zastavení a další. Rozhovor měl předem dané otázky, tudíž se jednalo o strukturovaný rozhovor.

Policisté žádali zůstat v anonymitě, proto jsou vždy před rozhovorem uvedeny pouze základní údaje, které se týkají pohlaví, věku a doby služby u policie. Otázky byly pokládány každému policistovi individuálně, ovšem níže v textu budou pro lepší přehlednost a možnosti porovnání odpovědi jednotlivých respondentů vloženy pod sebe. Pod každou zodpovězenou otázkou všech respondentů bude doplňující komentář autora.

Jednotliví účastníci by nejprve seznámeni s informacemi o této diplomové práci a dále se zachováním anonymity, které v domlouvání schůzky požadovali. V druhé části rozhovoru byly respondentům kladeny otázky nejprve na jejich osobu (pohlaví, věk, doba služby) a poté jim byly pokládány otevřené otázky, na které mohli odpovídat libovolnou délkou. Jednotlivé odpovědi byly průběžně zaznamenány a následně vloženy bez úprav do další podkapitoly.

Po každém rozhovoru byly s účastníky shrnuty základní informace, tedy k jakému účelu a v rámci jaké diplomové práce budou odpovědi použity. Po tomto kvalitativním šetření metodou řízeného rozhovoru bude dále použita komparace jednotlivých odpovědí a následně indukční metoda na základě získaných odpovědí. V závěru této kapitoly budou sumarizovány výsledky.

## 5.2 Řízený rozhovor s policisty

V první řadě byl osloven mladý policista, který slouží u policie velmi krátce a nyní je v základní odborné přípravě (dále jen ZOP). Tento policista byl vybrán, aby bylo zřejmé, jakým způsobem se mladí a prozatím nezkušení policisté zaučují na násilné zastavení vozidel.

Dále byli osloveni dva policisté, kteří slouží u obvodní hlídkové služby (dále jen OHS) v Praze. Jedná se o obvodní hlídkovou službu, která má četné zkušenosti se zastavováním vozidel, včetně těch násilných.

Čtvrtým respondentem byl vybrán policista, který sloužil dlouhou dobu u obvodní hlídkové služby na Vysočině a nyní přešel do Prahy. Tento policista byl vybrán, aby bylo porovnání způsobů násilného zastavování vozidel na Vysočině s malým městem a následně s hlavním městem Prahy.

Posledním respondentem byl vybrán policista u pohotovostní motorizované jednotky (dále jen PMJ) a zároveň instruktor policistů pro násilné zastavování vozidel, který je ve službě již 14 let.

Všichni policisté dostali stejné otázky, aby bylo možné následně odpovědi porovnat a vyhodnotit. V níže uvedené tabulce jsou detailnější informace o respondentech.



Informace o respondentech	Pohlaví	Věk	Doba služby
Policista č. 1 (ZOP)	Muž	24	6 měsíců
Policista č. 2 (OHS)	Muž	26	2 roky
Policista č. 3 (OHS)	Muž	39	10 let
Policista č. 4 (OHS)	Muž	32	6 let
Policista č. 5 (PMJ a instruktor)	Muž	34	14 let

Tabulka č. 12: Základní informace o respondentech

Jako první byly položeny otázky na téma komunikace. Během zásahu je komunikace klíčová, neboť dochází ke komunikaci zasahujících policistů s operačním oddělením. V případě, že dojde k ujíždění vozidla, je operační oddělení informováno o této skutečnosti. Operační oddělení dále řídí koordinovaně ostatní policisty, kteří budou do akce zapojeni. Aby došlo k úspěšnému zásahu, jsou zásadní jasné a srozumitelné informace.

**1) Považujete komunikaci během pronásledování s kolegy a s operačním za vyhovující?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Nemám ještě moc zkušeností, tak nemohu moc posoudit, Ale zatím jsem byl spokojen a komunikace mi přijde vyhovující.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Než jsem se trochu zorientoval, jak vše funguje, tak to chvíli trvalo, ale umíme všichni dobře podávat informace, z operačního jsou informace také jasné a stručné. Řekl bych, že je dobrá úroveň.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Podáváme rychlé a stručné informace, nikdy si nepamatuju, že by byl nějaký vážnější problém během komunikace.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Ano, myslím si, že komunikace je vcelku zmáknutá, pokud mluvíme jen o komunikaci a nezahrnuju do toho techniku.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Záleží, s kým člověk mluví. Jestliže po vysílačce mluvím s kolegy, kteří teprve začínají, je to většinou problematické. Mladí policisté jsou často ve stresu, takže dokážou říct ulici, která je hodně dlouhá a já ani nevím, kde je. Potom řeknou, jakým směrem jedou, ale než stihnu zasáhnout, tak během mě proletí 200 km/h a jsou pryč.

**2) Myslíte, že kdyby byla komunikace na ještě vyšší úrovni, přispělo by to ke snížení rizika případně lepších výsledků? (méně nehod, rychlejší dopadení, méně stresu).**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Řekl bych, že ano.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ano, vidím problém hlavně v tom stresu. Přeci jen jde o vysokou dávku adrenalinu, musíme rozhodovat o věcech během krátké chvíle a k tomu ještě komunikovat. Když je tam nějaký zádrhel, tak je to špatně. Pokud by byla komunikace lepší, myslím, že už jen ten stres by to snížilo.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Určitě ano, vždycky je co zlepšovat.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Rozhodně. Sice je komunikace na dobré úrovni, ale jsou tam nějaké chyby, který by se daly ještě vycíhat a tím bychom dopadli pachatele dříve.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Rozhodně ano. Je určitě co zlepšovat, někdy to jsou zmatky, všechno je celkově rychlé, takže je potřeba, aby se policisté rychle zorientovali, uměli pracovat se stresem a podávali jasné a stručné informace.

**3) Co považujete v komunikaci za nejvíce problematické během pronásledování?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Co jsem zatím postřehl, tak problém jsou vysílačky než samotné sdělování informací. Prvně mi přijde problém ten, že se vzájemně přerušujeme.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Během komunikace si myslím, že je možná trochu problém u začínajících policistů, když mají první případy pronásledování. Sice jsou kolegové během komunikace super, z operačního taky všechno fajn, ale osobě se přiznám, že já jsem měl na začátku kvůli stresu trochu problémy s vyjadřováním, což se brzy vyřešilo tréninkem. Ale za mě asi největší problém považuji stres a následné špatné vyjadřování. Jde poznat, pokud je u policie někdo dva roky nebo 20 let.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Největší problém je, že policisté mají z PMJ přednost. Takže když já něco říkám, může se stát, že někdo do vysílačky řekne, že jde na pauzu nebo nějakou jinou nepodstatnou věc. Ale když někoho pronásledujeme, tak se ostatní policisté snaží nezasahovat, takže tohle je taky docela zmáknutý.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Chyby musím rozdělit Praha a Vysočina. Když jsem byl na Vysočině, tak tam byl problém s technikou fakt velký. Stručně řečeno, vysílačky většinou nefungovaly, nebyl signál, takže jsme museli používat mobily. Když mluvíte do vysílačky, tak to slyší ostatní policisté a mohou se přizpůsobovat situaci. Ale tam? Jakmile vysílačka nefungovala, volali jsme přes telefon, ale pak nikdo nevěděl, kde kdo je. Šílený. Tady v Praze nějakou zásadní chybu nevidím, kromě toho, že nemůžeme mluvit, když mluví ostatní, je tam klíčování. Takže je občas problém určit lokaci, když je ta ulice 5 kilometrů dlouhá.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Překážku vidím v tom, že se přerušujeme. Během pronásledování podávám informace, kde se nacházím, jak vypadá situace... a jakmile mi do toho někdo skočí a přeruší mě, nemůžu ho vypnout. Pokud do vysílačky mluví 20 sekund, což se v této situaci zrovna nehodí, tak nemohu komunikovat a mezitím jsem už s uprchajícím řidičem někde jinde. Každá vteřina je důležitá, vše je rychlé.

**4) Komunikujete stále s operačním během pronásledování? Nebo spíše s kolegy v jiných autech, kteří mohou zatarasit silnici a připravit pásy?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Ano, my vlastně komunikujeme neustále, protože situace se může měnit, osoba změní rychle směr apod, takže je informujeme o všem, co se v průběhu děje.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Komunikujeme nejvíc s operačním, vidí, kde jsme, kam jedeme. Mezi kolegy můžeme taky, ale spíš to řeší operační, co a jak, kdo a kam. A co se týče těch pásů, tak ono to není až tak časté, že by se použili, hlavně ty pásy většina aut ani nemá.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Třeba tady v Praze jsme rozdělení na 4 úseky, každé má svoje operační a pak je jedno pro všechny 4. To jen na úvod. My komunikujeme spíš s operačním, mezi kolegy taky trochu, ale celou tu akci řídí spíše operační – kdo/kam/co atd.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Když je komunikovat s kolegy o čem, tak ano. Ale většinou si předáváme neustále informace, kam jede, co dělá, co máme dělat my, kde čekají jiný posily. Takže jestli jede auto tady v Praze a my ho chceme zastavit, že víme, kam jede, operační to taky ví. Během toho už zjistíme, o koho se jedná přes SPZ, což nevylučuje ukradený auto. Takže se dohledá SPZ, snažíme se pachatele dostihnout, během toho operační posílá jiné policisty, abychom spojili síly. Když jsem byl na Vysočině, tam jsme vzhledem k věčně nefunkčním vysílačkám mluvili jen s operačním.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Nejvíce s operačním, kolegové spíše poslouchají, kudy jedu, co se zrovna děje, operační může ostatní navádět.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 1-4 (komunikace):**

Z prvních uvedených odpovědí lze konstatovat, že komunikace mezi policisty a operačním oddělením a mezi policisty navzájem je na dobré úrovni.

Při druhé otázce všichni policisté uvedli, že přes dobrou úroveň komunikačních schopností je stále možnost zlepšení. Druhý policista uvedl, že komunikaci narušuje stres. Stres se nežádoucí, neboť policisté musí během předávání informací řídit automobil, myslet na svou bezpečnost a bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, tudíž prvním problémem je stres, se kterým se musí policisté vypořádat.

U třetí otázky můžeme porovnávat, jaké chyby vnímají policisté během komunikace. První policista uvedl znovu zmíněný stres, který mu v komunikaci brání. Zajímavý poznatek měl třetí policista, který je u policie ze všech respondentů od OHS nejdéle. Vyjádřil se, že největší problém během

komunikace spatřuje v rušení komunikace jiných policistů, kteří momentálně nejsou zapojeni do akce, jako je například policie motorizované jednotky. Policista vysvětlil přednost komunikace s operačním oddělením. Pokud mluví s operačním oddělením, může do komunikace vstoupit jiný policista, což je považováno za nežádoucí v případě, kdy policista zahajuje pronásledování, může být přerušován jinými kolegy, kteří nejsou zapojeni do zásahu s méně závažným problémem. Uvedl také, že pokud dochází k zásahu, snaží se jiní policisté nepřerušovat tento zásah a nevstupovat do komunikace. Odpověď čtvrtého policisty byla ovšem rozdílná oproti ostatním. Policista porovnal chyby v komunikaci na Vysočině a v Praze. Zmínil, že přes špatný signál často docházelo k výpadkům spojení a policisté museli komunikovat pouze přes mobilní telefon. Jedná se o velkou chybu, protože během akce ujíždějící řidič ohrožuje své okolí a je třeba co nejrychlejšího zastavení, ovšem v případě přerušování vysílaček je organizování velmi problematické. V Praze jako chybu spatřoval stejně jako ostatní policisté, tedy vstupování jiných policistů do komunikace. Pátý policista uvedl stejný problém, tedy přerušování.

Poslední otázka na téma komunikace se zaměřovala na to, zdali policisté komunikují mezi sebou, anebo převážně s operačním oddělením. Tato otázka byla položena pro lepší pochopení, jak funguje řízení a komunikace během zásahu. Policisté uvedli, že komunikují převážně s operačním oddělením, které vidí pomocí GPS polohu jednotlivých policejních aut. Během zásahu dojde k vyhledání majitele vozidla pomocí SPZ a následně je pachatel pronásledován. Operační oddělení dokáže odhadnout, jakým směrem se bude pachatel obírat, proto může řídit ostatní hlídky, které mohou včas připravit prostředky k násilnému zastavení vozidel. Těmi mohou být zmíněné zátarasy, anebo zastavovací pásy.

Další otázka se týkala četnosti pronásledování a násilného zastavení vozidel. Jak již bylo uvedeno v teoretické části, tento fenomén se stále rozšiřuje a dochází mnohem více k ujíždění vozidel než v minulosti. Důvodem této otázky bylo, jak to vnímají samotní policisté, kteří se s pronásledováním a násilným zastavováním potýkají.

**5) Jaká je četnost pronásledování? Je časté, že se řidiči rozhodnou ujet a musí dojít k násilnému zastavení v porovnání s předchozími roky?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Na tuhle otázku asi nemohu odpovědět, jsem tu krátce a stále se učím.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ono je to vlastně vcelku málo, já osobně jsem byl svědkem pronásledování, ale nejsem tu až tak dlouho, takže tohle se mi docela špatně posuzuje. Ale řekl bych, že to není až tak extrémně často.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Občas jsou dny, kdy je to časté a pak dlouho nic. Ale jsme v Praze, takže tady to je asi častější než jinde. Ale obecně řidiči nechtějí prchnout tak často, ale když to vezmu z minulosti a teď, ujíždí čím dál tím více.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Časté to není, oni sami asi vědí, že to nemá cenu, protože máme dobrou úspěšnost. Ale je to čím dál tím častější.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Je to opravdu různé. Během jedné noci se rozhodnou řidiči ujet ve třech případech ze tří, potom týden nic. Ale obecně bych řekl, že je to oproti jiným rokům častější.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 5 (četnost)**

Z odpovědí lze konstatovat, že každý policista problémem pronásledování a násilného zastavení vnímá stejně. Procentuálně zastavených řidičů a těch, kteří se rozhodnou ujet není mnoho, ovšem tento trend se stále navyšuje. První a druhý policista, který slouží krátkou dobu nemohli porovnat, ovšem další tři policisté se shodli na tom, že ujíždějí je čím dál tím častější oproti předchozím rokům.

**6) Jaký je nejčastější důvod, kdy se osoba rozhodne ujet?  
Drogy/alkohol/nemají řidičák/technickou...**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Myslím, že nejčastěji ujíždí kvůli drogám, a pak mají kradené auto.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Já jsem byl svědkem většinou pronásledování z důvodu, že byl člověk pod vlivem drog.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Všechno a nejvíce ze všeho utíkají, protože mají u sebe drogy. Anebo nemají řidičák. Když se nad tím zamyslím, tak je to většinou vše dohromady – nemají řidičák, mají u sebe drogy a oni sami drogy užili.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Osoby se rozhodnou ujet z různých důvodů. Ale řekl bych, že nejvíce asi drogy, nebo že mají kradené auto. A pak, že v autě drogy převáží.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Já osobně mám zkušenost nejvíce s drogami. Jenže ono se to často kombinuje – pokud někdo je pod vlivem drog, tak má často kradené auto. Pokud má je pod vlivem drog v kradeném autě, má k tomu u sebe drogy. Takže tahle kombinace je podle mě nejčastější.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 6 (důvody ujíždění):**

Při položení této otázky začal každý policista uvádět nejčastější důvody. Podle jednotlivých odpovědí lze konstatovat, že nejčastější důvod ujíždění bylo spojeno s drogami.

Sedmá položená otázka se týkala úrovně Policie České republiky ve spojení s násilným zastavováním vozidel. Tedy zdali mají dobrou výbavu, zdali jsou používané metody dostačující apod.



**7) Myslíte, že je Česká republika na dobré úrovni? (výbava policie, používané metody).**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Podle mě moc ne, dost věcí je starých.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Viděl jsem, že jinde mají dobrý vychytávky, třeba sítě, které se omotají okolo kola a auto zastaví do tří sekund. To my nepoužíváme, bohužel. Ale řekl bych, co jsem zatím mohl postřehnout, že jsme na dobré úrovni, kromě toho výkonu našich aut.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Určitě to mají v jiných státech více promakaný, protože hodně testují, mají na to peníze a další. Ale obecně jsme na dobré úrovni oproti světu, samo sebou nedostatky jsou.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Řekl bych, že máme dobrou úspěšnost při pronásledování. Velkou chybu vidím ve výbavě, ale je to drahý, takže to nemůže mít každý auto natřískaný výbavou. To by ani nešlo, ta auta se dávají například na dálnici, ne do města. Dál je problém se zmiňovanými vysílačkami. Ale obecně úroveň u nás je dobrá.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Upřímně si myslím, že je Česká republika v TOPce. Máme skutečně dobré metody, máme dobré výsledky, výbava policie občas pokulhává, problémy jsou například s nákupy aut, protože? Peníze. Výcvik u některých policistů pokulhává, máme rozhodně mezery. Ale dobrou úroveň rozhodně máme.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 7 (úroveň Policie ČR):**

Pokud bychom měli stručně shrnout odpovědi sedmé otázky, tři policisté jsou spokojeni a myslí si, že je policie na dobré úrovni, co se týká používaných metod, výbavy apod.

Je důležité vyzdvihnout výpověď druhého, čtvrtého a pátého policisty, kteří měli připomínku k výkonu policejních vozidel. Oba se shodli, že výkon není dostačující k pronásledování. Druhý policista také uvedl metodu násilného zastavování, při kterých se využívá síť, která se omotá kolem kola a auto během chvíle bezpečně zastaví. Z jeho odpovědi a výrazů bylo zřejmé, že by měl o nové metody zastavování zájem. Třetí policista neuvedl konkrétní metodu, ale uvedl, že v jiných státech hodně testují díky finančním prostředkům. Pátý policista dokonce považuje Českou republiku za stát, který má dobré metody, ovšem problémy vidí u nákupů policejních aut z důvodu nízkých finančních prostředků. Jelikož je u PMJ a zároveň instruktorem, uvedl také nedostatečný výcvik u policie, u kterého vidí nedostatky.

Z těchto odpovědí je zřejmé, že policie nemá dostatek prostředků na testování nových metod a jejich zavedení a pořízení silnějších automobilů. Ovšem z výpovědí můžeme konstatovat, že jsou policisté spokojeni a považují používané metody, výbavu a celkové postupy na dobré úrovni.

### **8) Jaké metody násilného zastavení vozidla jste si mohli zkusit?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Zatím jen zastavovací pásy, vím jak udělat zátarasy. Ale to je asi vše.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Já osobně asi všechny, zkoušel jsem si roztáhnout zastavovací pás, zkoušeli jsme si PIT, ale to jen párkrát. Nejsem si jistý, jestli bych to v akci a ve stresu dokázal, vozidlo jsme sice pronásledovali, ale nic jiného kromě auta jsem zatím nepoužil.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Asi všechny metody, ale reálně jsem za celou dobu nepoužil třeba PIT, ve městě to nejde.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Zkoušel jsem na polygonu PIT manévr, zkoušel jsem smyky. To bylo super, na to by mělo jít víc policistů. Můžeme si osahat, jak to auto reaguje a smyky se zrovna na násilné zastavování hodí. Ale je to drahý, takže tam každý jít nemůže. Jinak zastavovací pásy jsem nezkoušel. Vím, jak to vypadá, ale nevím, jak se roztahují. Ale na tom nebude nic složitého.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Já osobně všechny, jelikož jsem instruktor, zkoušel jsem a troufám si tvrdit, že umím všechny metody.

**9) Myslíte, že výcvik pro ovládání vozidla během pronásledování) je dostatečný?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Nejsem si jist, spíše ne. Máme málo tréninků, ale nemám splněny ještě všechny kurzy. Ale na čem jsem byl, tak to bylo relativně v pohodě. Jen by to chtělo více kurzů.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Nejsem špatný řidič, ale určitě bych uvítal, abych si mohl vícekrát zkusit PIT manévr. Zkoušel jsem to jen párkrát a ono to trvá, než se to člověk naučí. Hlavně jsou různé situace, takže člověk si to zkusí, ale v reálu bude situace jiná. Takže výcvik je dobrý, ale ne dostatečný, určitě bych raději pro častější nebo jeden pořádný zácvik.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Nemyslím si. Mladí kluci se nedostanou ke všem situacím a pak musí rozhodovat na místě. A když to nemají vyzkoušený, je to takový pokus omyl. Sice by se všichni měli zaškolit, ale vždy jsou situace, který mohou policistu, zvláště mladého, překvapit.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Jelikož je to jednoakcový kurz, tak časem každý zapomíná, pokud nějakou metodu dlouho nevidí. Myslím, že by bylo dobrý alespoň jednou za dva roky

kurzy opakovat, zvláště to ovládání vozidla. Kolegové šikovní jsou, ale určitě je co zlepšovat. Ale je to oddělení od oddělení.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Výcvik není nikdy dostatečný. Naši kluci jsou na skvělý úrovni, ale vždy je co zlepšovat. Chtělo by to více kurzů a aby se pravidelně opakovali, člověk zapomíná.

**10)Myslíte, že je potřeba zintenzivnit výcvik pro ovládání vozidla?  
Případně v jaké oblasti si myslíte, že by se měla policie zlepšit?  
(ovládání auta, roztahování pásů)**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

V ZOPce by se měla zlepšit asi střelba, moc nestřílíme, pak asi ovládání vozidla. Ale jo, určitě by se to mělo zintenzivnit, máme relativně málo kurzů, které se neopakují.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Jo, jak jsem říkal v předchozí otázce, tak by bylo lepší mít pořádný výcvik, anebo více kurzů. Zlepšil bych to ovládání vozidla. Ty zastavovací pásy jsou fajn, ale klíčové je při pronásledování umět řídit auto, abychom ho neztratili. Takže za mě zintenzivnit výcvik u ovládání vozidla.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Ano, myslím si, že intenzivnější výcvik by byl na místě. Policie je na dobrý úrovni, ale nejvíce by se měla cvičit oblast smyků. Kluci se kolikrát do zatáček ve velké rychlosti bojí jet, což není na škodu. Raději bezpečně, ale měli by si více osahat vozidlo. Takže kurzy pro smyky by byly na místě.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Určitě bych zavedl častější kurzy. Třeba pásy bych nedělal intenzivní, tam to vidíte jednou a už víte nafurt, jak se to používá. Ale co vidím jako fajn, by byly kurzy na PIT manévry – na tom jsem byl, ale někteří kolegové ne – je to drahé.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Rozhodně by se měl zintenzivnit výcvik, ale především, měl by se dodržet nejdříve ten povinný.

**11) Jste dokonale proškolen na situace, kdy byste musel použít metody jako zastavovací pásy, zatarasení vozidla, vytlačování vozidla, a jiné metody?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Já ještě proškolený v podstatě nejsem úplně, nějaké kurzy mi ještě chybí, takže úplně ještě ne.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Jsme proškoleni, ale nevím, zda dokonale. Člověk se hodně naučí v praxi, hlavně nejde zaučit úplně na všechno. Zkoušel jsem si asi všechny metody, co se tu používají, ale že by to bylo dokonalý, to ne. Na jednu stranu si myslím, že není tolik finančních prostředků, aby byl policista dokonale vybaven, dokonale proškolen, měl pravidelný kurzy na smyky, na PIT manévry.. A čas na to taky úplně není, děláme na směny, člověk je unavený. Ale když bych to měl shrnout, vždy se najde něco, co zlepšit, ale vycvičení jsme.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Víte, já osobně jsem se setkal téměř se vším, takže proškolený jsem dobře. Nebylo by na škodu některé oblasti probrat více, ale s kolegy jsme si vždy dobře poradili, jsme tým. Ale na zátarasech není nic složitého, s pásy asi také všichni umíme. Takže bych řekl, že proškoleni jsme dobře.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Řekl bych, že dokonale proškolen jsem, ničeho bych se asi nebál, že bych nezvládl.

#### Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Jelikož jsem instruktorem, tak proškolen jsem dobře. Osobně ale vnímám to, že bychom se měli i my instruktoři více učit, jezdit do zahraničí, stále se i my máme co učit a zlepšovat se v tom, co už umíme. Venku jsem byl jen jednou.

#### **Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 8-11 (výcvik):**

Osmá otázka se týkala metod ve výcviku. První policista je stále ve výcviku, prozatím si zkoušel zastavovací pásy a ví, jak se provádějí zátarasy. Zatímco druhý a třetí policista si mohli ve výcviku vyzkoušet všechny metody, ovšem čtvrtý policista si vyzkoušel všechny kromě zastavovacích pásů. Je důležité, aby si všichni policisté minimálně jednou vyzkoušeli ve výcviku, jak se zastavovací pásy používají. Uvedl, že to nebude nic složitého, ovšem v případě zásahu si musí být policista svými činy jistý. Není přípustné, aby policista neznal způsob, jakým rozvinout zastavovací pásy, neboť se jedná o prostředek, který je v České republice používán. Kladně hodnotit se dá jeho poznámka o kurzech smyků. S nadšením policista vyprávěl, že ho kurz smyků velmi bavil, ovšem zmínil, že kurzy jsou finančně náročné a není možné, aby se každého kurzu zúčastnil každý policista. Kurzy smyku se dá považovat za velmi důležité, neboť ovládnutí vozidla během pronásledování hraje klíčovou roli. Jestliže policista dokáže vnímat vozidlo a být si jistý během řízení, bylo by jednodušší a rychlejší pachatele dostihnout. Pátý policista je instruktorem, tudíž zná a vyzkoušel si všechny zastavovací metody používané v České republice.

V deváté otázce se všichni respondenti shodli na tom, že výcvik na násilné zastavování vozidel není dostatečný a zároveň doplnili, že by jim vyhovovalo opakování kurzů. Jelikož byly otázky předem připravené, byla respondentům položena další otázka týkající se zintenzivnění výcviku i přesto, že tak již částečně odpověděli.

Desátá otázka se tedy týkala zintenzivnění výcviku a oblastí, ve kterých by nejvíce opakování výcviku uvítali. Respondenti se shodli na tom, že by častější kurzy a zaškolování rozhodně podstoupili. Rozsáhlejší odpověď byla u druhého policisty, který uvedl, že by uvítal častější kurzy, anebo jeden velký a dostačující výcvik. Zde je nutné podotknout, že častější výcvik by byl efektivnější.

Policisté by různé metody viděli a mohli si vyzkoušet několikrát a opakováním výcviku by došlo k prohlubování jejich schopností a dovedností. Zároveň uvedl, že by kurzy zaměřil na ovládání vozidla. To částečně souvisí s odpověďmi u třetího a čtvrtého policisty. Oba se shodli na tom, že by viděli smysl v kurzech, které by se zaměřovaly na smyky nebo PIT manévry. Čtvrtý policista na kurzech PIT manévru byl a hodnotí ho velmi kladně. Zde uvádí problém, který byl nastíněn již v předchozích odpovědích, kterým je finanční stránka. Zajímavě odpověděl pátý policista, tedy instruktor. Odpověděl, že výcvik není dostatečný a nyní, že by výcvik zintenzivnil, za předpokladu, že by policisté dodržovali ten povinný. Z této odpovědi je zřejmé, že policisté slouží, a přesto nesplnili veškeré povinné kurzy. Policista dostal doplňující otázku na to, jaké kurzy se provádí u OHS a PMJ. Zatímco u MPJ je povinně 36 kurzů různého zaměření, u OHS jich je pouze 8. Přesto, že jich je oproti PMJ mnohem méně, nejsou splněny ani tyto základní. Což je velmi hrubá chyba a může to být důvodem, proč si policisté nejsou jisti v některých metodách.

Poslední otázka se zaměřovala na názor policistů, zdali se domnívají, že jsou dokonale proškoleni na situace spojené s násilným zastavením vozidel v terénu. První policista zmínil, že nemá všechny kurzy splněné, což je pochopitelné, neboť je nyní v ZOP. Nyní je otázka, zdali kurzy dokončí všechny, neboť dle instruktora nemají všichni policisté kurzy dokončené. Druhý policista je u hlídkové služby krátce a není si jist, zda je dokonale proškolen. Nedostatečné zaškolování vidí v důsledku finančních problémů. Další dva respondenti se považují za dobře vyškolené. Je nutné podotknout, že čtvrtý policista není proškolen na zastavovací pásy, a přesto se domnívá, že je dokonale proškolen.

Je třeba brát v úvahu, že násilné zastavování vozidel je spojeno s používáním zastavovacích pásů. Každý policista by si měl minimálně jednou vyzkoušet, jak tyto pásy fungují a jak je správně používat. Ovšem jsou situace, na které nejsou prostředky a také čas, aby byl každý policista proškolen a dokonale připraven na každou situaci, která se může v terénu objevit. Proto je zároveň správné, že jsou u policie příslušníci, kteří jsou si jisti svou prací a nebojí se jakékoliv situace. Třetí respondent zmínil, že se jedná o tým, který dokáže dobře spolupracovat. Během násilného zastavení vozidel je přítomno

několik policistů s různými znalostmi, dovednostmi a schopnostmi a většinou jsou schopni situaci dostat pod kontrolu a vyřešit ji. Pátý policista se jako instruktor zúčastnil zahraničního školení pouze jednou. Jestliže má být výcvik policistů na dobré úrovni, je třeba mít výborně vyškolené instruktory, kteří budou dále své znalosti předávat méně zkušeným kolegům. Proto je nezbytné, aby se s výcvikem nezapomínalo také na instruktory, kteří jsou klíčovými pro skvěle provedené výcviky.

Následující níže položené jsou obecné dotazy, které se týkají násilného zastavování vozidel.

**12) Na základě čeho se rozhodnete, jaký prostředek má být použit pro násilné zastavení?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Řeknu to upřímně, jak to cítím já. Ono není až tak moc prostoru pro dohadování a rozhodování. Takže většinou je v diskuzi chaos, mluvíme jak mezi sebou, tak musíme dávat pozor při řízení, do toho se komunikuje s operačním. Je toho hodně a takové situace jsou vždy stresující, ať máte první, anebo desáté pronásledování a násilné zastavování. V praxi to tedy často vypadá tak, že se auto honí do té doby, než se vzdá, nebo do něčeho nabourá. Občas jsou zmobilizované jednotky, kdy například tři auta čekají a často zatarasí vozovku, kam má auto namířeno.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Vždycky záleží na situaci. Není tolik časového prostoru na rozhodování, když někoho pronásledujeme, komunikujeme s operačním, většinou pachatel nabourá. Anebo pachatel zastaví, protože policisté udělají zátarasy. Takže opravdu záleží, jak se chová pronásledovaný řidič.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Sice je každá situace jiná, ale oni se dost podobají. Řekl bych, že jsou takové čtyři nejčastější situace. Jakmile auto začne ujíždět, zjišťuje se SPZ a



komunikuje s operačním. První situace je, že si útěk rozmyslí a sám zastaví, takže ani nestihneme nic připravit. Druhá, zastaví a začne utíkat. Třetí, neujede, protože jsou přes silnice zátarasy. A čtvrtá, velmi častá a nechtěná situace je, že nabourá, protože nezvládne řízení.

#### Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Záleží, kdo v autě jede a jak reaguje. Jestli je ten řidič třeba pod vlivem alkoholu, anebo drog, tak nemá moc zábran, potom ani nestihneme metody použít, protože dřív nabourá, což je častý. Ale záleží na konkrétní situaci. Rozhodneme se tak, aby nedošlo na ztrátám na životě a zdraví lidí a aby nic nepoškodil, takže volíme nejrychlejší, nejbezpečnější a nejúčinnější metodu. To se právě odvíjí od situace.

#### Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Záleží na situaci. Každá situace je jiná, můžeme se rozhodnout pro zastavovací pásy, ale tohle je hodně problematické. Pachatel totiž může utíkat městem a má tisíc možností, kudy se vydat. Takže připravit pásy, které ani všichni v autě nemají někam, kde ani nevím, jestli pojede. Tady v Praze v podstatě nemyslitelné. Někde v malé vesnici nebo mimo Prahu ano, protože tam jsou například jen tři silnice, kudy se vydá. A jelikož pachatel často sám nabourá, anebo to vzdá, tak někdy nejsou ani zastavovací techniky potřeba. A pokud ano, dost často auto zatarasíme.

#### **Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 12 (zvolení prostředku):**

Výše uvedené odpovědi jsou téměř stejné. Každý policista se ztotožňuje s názorem, že každá situace je odlišná a každý pachatel je jiný. Policisté se ovšem také shodli na výsledcích pronásledování, kdy pachatel ve většině případech nabourá. Třetí policista shrnul čtyři nejčastější scénáře, které jsou uvedeny výše v odpovědi. Pátý policista uvedl také rozdíl, mezi pronásledováním ve městě a mimo město, přičemž mimo město je mnohem jednodušší pachatele zastavit. Lze také konstatovat, že mimo město je jednodušší odhadnout, kudy se pachatel vydá, tudíž je zde možné využití zastavovacích pásů, které se dají dopředu připravit.

### **13) Jakmile začne vozidlo ujíždět, musíte mít povolení z operačního?**

#### Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Povolení nemusíme, ale v podstatě hned, jak tušíme, že auto začíná ujíždět, dáme vědět operačnímu a následně se spustí pronásledování. Operační tam hraje roli tu, že koordinuje ostatní na základě toho, co jsme jim my řekli.

#### Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ne, žádný povolení pro zahájení mít nemusíme, tohle je na nás. Radíme se s kolegou v autě, ale v podstatě my to jen oznámíme a jde se do akce.

#### Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Ne, je to na nás, my oznámíme, že vozidlo nezastavuje a že začíná ujíždět. Poté začíná pronásledování.

#### Odpověď policisty č. 4 (OHS):

My to nahlásíme na operační a oni komunikují s jinými kolegy, ale nepotřebujeme povolení.

#### Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Ne, žádné povolení mít nemusíme. Začnu pronásledovat, poté informuji ostatní.

### **Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 13 (povolení):**

Na výše položené otázce se všichni policisté shodli. V případě, že se pachatel rozhodne ujet, rozhodují se policisté o zahájení pronásledování sami. Což je pochopitelné, neboť při pronásledování je klíčový každý moment a v případě, že by policisté čekali na povolení z operačního oddělení, mohl by pachatel mezitím ujet.

**14) Je možnost leteckého pronásledování, využívá se často tato metoda?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Ano, v podstatě hnedka, jakmile začne pronásledování, je v pohotovosti vrtulník. Stává se, že se pachatel žene přes město, takže letecký pronásledování je často. Když to řeknu jednoduše, tak chtějí hnedka všude vrtulník.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ano, je taková možnost, ale já osobně jsem ještě leteckého pronásledování nevyužil, vždy jsme to vyřešili sami.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Je tato možnost, ale u nás se až tak často nepoužívá, protože většinou auto dostihneme, anebo často sám nabourá, anebo se rozhodne, že na to kašle a zastaví sám. Takže letecké pronásledování se většinou nezahajuje.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Ano, i tahle metoda se dá použít, ale v praxi si s tím většinou poradíme sami. Ono totiž dlouho trvá, než ten vrtulník doletí, během toho pachatel vystoupí a uteče, nabourá, anebo ho zastavíme sami.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Ano, určitě je, ale tohle je taky dost problematické. Vrtulníky připravený jsou, ale jak jsem říkal na začátku, všechno je šíleně rychlé, pokud mám vrtulník na druhém konci města, tak než někdo doběhne, než se připraví na vzlet, než dojede na místo, tak my jsme úplně na druhém konci města. Takže za mě osobně se tato metoda často nepoužívá, většinou stihneme auto zastavit sami.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 14 (letecké pronásledování):**

Otázka na letecké pronásledování respondenty mírně zaskočila a následně odpovídali, že je možné letecké pronásledování. Byli překvapeni pravděpodobně z toho důvodu, že ani jeden policista tolikrát ve své službě nebyl přítomen leteckému pronásledování, první policista vůbec. Respondenti vysvětlili, že dříve,

než se vrtulník dostane na místo, dojde k ukončení akce. Je třeba připomenout, že letecké pronásledování je velmi účinné a bezpečné pronásledování, při kterém mohou být menší rizika než při pronásledování pachatele policejními vozy. Jestliže pachatel ve zpětném zrcátku nevidí policisty, může se uklidnit a domnívat se, že se mu podařilo uniknout. V případě leteckého pronásledování lze zjistit, kudy pachatel jede a vyslat polohu operačnímu středisku v případě zastavení.

**15) Když jede vozidlo městem a míří do oblasti, kde je hodně lidí (např. náměstí), jedná se o velké ohrožení ostatních. Musíte akci přesto dokončit a pachatele dostihnout?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Pokud vidíme že se žene do oblasti, kde budou ohroženy životy, tak nebudeme pronásledovat ve vysoké rychlosti pachatele, tady se pak právě použije zmíněné letecké pronásledování. Můžeme tedy zastavit, ale ono je to hodně spojené s použitím zbraně. Pokud ohrožuje hodně životů, můžeme střílet. Samo sebou ale s rozumem, musíme si vše v krátké chvíli promyslet, nebudeme na auto střílet, když jsou okolo lidé.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Jo, tady v Praze je to tedy trochu problém, protože je všude hodně lidí. Ale vždycky musíme udělat vše proto, abychom pachatele dostihli, nikdy si nemůžeme říct, že je to nebezpečné a že na to kašleme.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Ano, není možné pronásledování přerušit, i když utíká mezi lidi, ohrožuje ostatní, nikdy ho nemůžeme nechat jít. Musíme ho mít stále na očích.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Ano, musíme akci dokončit, i když se stává, že ujede, tak nikdy nesmíme sami od sebe vzdát pronásledování. Vždy se ho snažíme dopadnout, nemůžeme říct, že ho necháme jít.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Nesmíme ho nikdy pustit z dohledu, ale jsou tady také výjimky. Pokud pachatel ujíždí tak moc rychle a nebezpečně, tak za ním pojedu a pokusím se ho zastavit, to je jasné. Ale pokud je jízda tak moc nebezpečná, kdy vím, že ohrožují sám sebe a necítím se jet ještě rychleji, anebo jet do oblasti, kde bych to nemusel zvládnout, tak přizpůsobíme jízdu tak, abychom byli rychlí, snažili se pachatele dostihnout, ale nemůžeme překračovat meze a svoje síly.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 15 (ukončení akce):**

Všichni policisté se shodli na tom, že se vždy musí snažit pachatele dostihnout, nikdy nemohou ukončit akci například z důvodu únavy, anebo pokud se jim nedaří auto dostihnout, anebo jiné. Všichni policisté zastávají názor, že nemohou pronásledování upustit, pátý policista však zmínil výjimky, kterými jsou například obava o vlastní život. V případě, že se policista necítí řídit vozidlo takovým způsobem, aby pachatele dostihl, uzpůsobí jízdu tak, aby neohrožoval sebe a ostatní. Nikdo nemůže překračovat svoje síly.

**16) Jak se následně řeší, když je ohrožen majetek? Například když auto projede plotem, bourá do aut apod., kdo je za škodu zodpovědný?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Pokud bouráme my, nezvládneme situaci, tak to je naše vina a jde škoda za konkrétním policistou. Je to tedy do 4,5násobku platu, ale my jsme téměř všichni pojištění. Jestliže bourá a ničí majetek pachatel, tak to jde vše za ním.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Co udělám já, jde za mnou, ale jsem pojištěný. Pokud majetek poškodí pachatel, jde to za ním.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Klasika jako v běžném životě – nabourám nebo něco zničím já, jde za mnou, pokud pachatel, jde to za ním.

#### Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Jsem pojištěný, takže tohle neřeším, navíc se stane málokdy, že by policista boural, anebo projel plotem. Jsme šikovní a zkušení řidiči. Co udělá pachatel, platí on. Což je časté, protože buď nabourá, vezme s sebou jiná auta, zničí plot nebo kus baráku, značky a jiné.

#### Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Pokud za to mohu já, tak jsem za škody odpovědný sám. Pokud pachatel, tak to jde za pachatelem, což je často problém. Velmi často jsou řidiči pod vlivem drog, tudíž nepředpokládám, že by to po honičce skončilo tak jednoduše, že by šel zaplatit škody, tudíž to jde pak z pojistky a potom je to vymáháno na pronásledovaném řidiči. Ale co si vezmete po člověku, co je pod vlivem drog, má kradené auto?

#### **Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 16 (odpovědnost za škody):**

Během pronásledování jsou ohroženy nejen životy a zdraví lidí, ale také majetek. Proto byla výše položená otázka zaměřená na vypořádání škod, které vzniknou během pronásledování. V případě poškození majetku ze strany policisté musí sami uhradit škody, ale většina policistů je proti tomuto případu pojištěna. Jestliže sám pachatel způsobí škodu, musí uhradit všechny náklady na vyrovnaní škod sám. Což je často problematické, neboť škody se mohou vyšplhat do značné výše, protože pachatel velmi často nabourá, někdy i do několika vozidel během ujíždění. Tito pachatelé se v častých případech dopouštějí protiprávního jednání opakovaně a šance na zaplacení škod mohou být problematické.

**17) V případě, že pachatel není dopaden a ujede nebo uteče, jaký je nejčastější důvod ujetí, kde byl problém?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Ujede, protože často mají dobrý auta, anebo dobrý kradený auta. Anebo se stane, že ujede a ztratí se mezi lidmi. Víme, že je to bílé auto, ale nic víc. Takže se nám ztratí.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ujede většinou z toho důvodu, že má silnější auto. Nemáme výkonný auta, takže pokud někdo přijede v BMW, tak na to šlápne a je pryč. Kamery trvají, než se vyhodnotí a pak je v podstatě nevystopovatelný. Nastínil jsem to už na začátku, vybavení relativně jsme, ale ty auta jsou docela slabý.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Nejčastěji ujede, protože má silný auto. My máme slabší Octavky, takže když má pachatel silnější auto, většinou nemáme šanci.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Jestliže není dopaden, tak většinou ujede. Buď se opře o plyn v autě a jestli má výkonnější vozidlo, což se stává, tak ujede. Anebo jsou problém motorky, ty zajedou do kolon a pak nevíme, kam jel, takže ani nemůžeme podat hlášení, kam jede.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Nejčastěji ujede. A je to zvláštní, ale problém je hlavně s motocykly, anebo s bicykly. Protože jsou obratní, takže i člověk na kole nám může ujet a my ho už nedostihneme.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 17 (neúspěch při akci):**

Výše položená otázka se zaměřovala na důvody neúspěšného pronásledování. Všichni policisté odpověděli, že nejčastěji řidič ujede, pátý policista zmínil, že problematické jsou motocykly a bicykly. V případě pronásledování ve městě, kde se tvoří kolony, jsou tato obratné dopravní

prostředky prakticky nedostihnutečné. Policie nejčastěji pronásleduje pachatele ve vozidle, tudíž pronásledování prostředků jako je bicykl nebo motocykl je ztížené z toho důvodu, že jsou tyto prostředky obratnější a mohou ujet i přes kolony.

**18)Myslíte, že je každý policista psychicky připravený na akce, jako je právě násilné pronásledování vozidel?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Lidé jsou vytříděni u psychotestů. Pokud jsou tam nějaké pochybnosti, tak neprojde. Jezdí se také v rámci zjištění psychické odolnosti do kempů, tam se zjistí, jak člověk reaguje ve stresu. Pokud někdo není psychicky stabilní, tak by neměl projít.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Pokud mohu mluvit za sebe, tak rozhodně ne. Já jsem na to psychicky připravený byl, ale jakmile se jedná o pronásledování, je tam dost stresu, adrenalinu, musíte myslet, fungovat, komunikovat. Takže na tohle se psychicky připravit nedá, člověk si to musí zkusit.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

My, co jsme ve službě dlouho, tak připraveni jsme a víme plus mínus, co čekat. Ale na mladých je vidět, že jsou na začátcích nervózní, ale kdo nebyl.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Není. Nevěřím, že je každý připravený čelit tak silně veškerým situacím, vždy je něco, co nás může překvapit.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Ne. Vždy jsou věci, které překvapí. U policie můžete vidět situace, které jste ani nevěděla, že mohou nastat. A na všechny situace nemůže být člověk psychicky připravený. Rozhodně se časem hranice posouvají, tudíž odpadá stres, člověk je



víc v klidu, méně situací ho překvapí. Ale práce je tu velmi psychicky náročná a není pro každého.

### **19) Existuje nějaká pomoc, když jste psychicky rozrušení?**

#### Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Pokud policista potřebuje psychicky pomoci a má po zásahu problém, například když při pronásledování dojde k nehodě, dostane se nám psychologické péče. Není to nic nepravdělného, jen si musíme zažádat, že potřebujeme psychologickou péči.

#### Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Ano, máme linku pro policisty. Anebo pokud je někdo hodně špatný po nějakém těžkém zásahu, může si zažádat a bude mu poskytnuto volno a psychologická pomoc.

#### Odpověď policisty č. 3 (OHS):

Existuje linka pro policisty, pokud by potřebovali psychologickou pomoc, ale nevím, že by byla nějak moc využívána.

#### Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Ano, existuje linka, na kterou se můžeme obrátit. Já jsem se pro psychologickou pomoc také zažádal, když jsem byl svědkem těžce zraněného dítěte. Ono je jiné, když o tom člověk čte, ale jakmile to vidí naživo a ještě ke všemu u dítěte, tak s tím je těžké se vyrovnat, aby na to nemyslel.

#### Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Existuje, ale já jsem tuto pomoc nikdy nevyužil. Na každém útvaru, pokud vím, by měl být psycholog, u kterého nám bude pomoci v případě potřeby.

### **Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 18-19 (psychika a pomoc):**

Zásahy, kterých se policisté účastní, jsou psychicky velmi náročné. Výše uvedená otázka se zaměřovala na psychickou připravenost policistů, přičemž

názory jsou téměř stejné. Všichni respondenti se shodli na tom, že policisté nejsou psychicky připraveni.

Během pronásledování se policisté setkávají s různými situacemi, při kterých dochází k ohrožení života a zdraví lidí, což sebou nese i nutnost psychické odolnosti. Policista, který je ve službě nejdéle se považuje za vysoce připraveného na základě množství akcí, kterých se mohl zúčastnit. První policista, který je nejmladší uvádí, že byl přesvědčen o své připravenosti do té doby, než se mohl zásahu účastnit. I přesto, že jsou policisté cvičeni a připravují se na různé situace, vždy existuje nová situace, se kterou se nesetkali, což může způsobit stres a napětí. Na základě těchto náročných zkušeností policisté budou odolnější. Ovšem může se stát, že se policisté dostanou do psychického rozrušení vzhledem k obtížným zákrokům, na tuto oblast navazovala další otázka zaměřující se na psychologickou pomoc.

V případě, že je zákrok příliš náročný, mají policisté možnost využít bezplatnou psychologickou pomoc. Jedná se o linku, na kterou se mohou obrátit v případě, kdy mají psychické starosti nebo jiné psychické problémy, jako například třetí respondent. Tento policista se věřil, že byl u zásahu, ve kterém došlo k těžkému ublížení na zdraví malého dítěte. Po tomto zásahu se rozhodl využít nabízenou linku, která mu poskytla psychickou podporu.

Je velmi důležité, aby policisté měli možnost obrátit se bezplatně na linku, kde se jim dostane psychologická pomoc, neboť práce policisty je jednou z nejnáročnějších profesí.

## **20) Když pronásledujete vozidlo, kdy se jedná o přešůpek a kdy už o trestný čin?**

Odpověď policisty č. 1 (ZOP):

Jestli řidič neuposlechne naší výzvu k zastavení, tak se většinou dopustí více protiprávních jednání a často vážných. Takže jakmile začne ujíždět, překročí maximální povolenou rychlost, ohrožuje životy lidí, těch vážných přešůpků je

tam tolik, navíc ohrozí velké množství lidí, takže pak už se to překloupí v trestný čin.

Odpověď policisty č. 2 (OHS):

Tohle vychází podle toho, co všechno během pronásledování poruší. Pokud to jsou málo závažné přestupky, tak je to pořád přestupek. Pokud ohrozí víc lidí, udělá vážnou dopravní nehodu, anebo podobné, bude to trestný čin.

Odpověď policisty č. 3 (OHS):

I když udělá hodně přestupků, je to pořád přestupek. Pokud překračuje rychlost a ve velké míře ohrozí životy, někomu způsobí ujmu na životě nebo na zdraví, pokud udělá velkou dopravní nehodu, hodnotíme to jako trestný čin. Ono je to hlavně tak, že to převádíme dopravce, pak to jde na státního zástupce a tam se pak řeší buď přestupkové jednání, anebo trestný čin.

Odpověď policisty č. 4 (OHS):

Přestupek je to stále, pokud projede na červenou, pokud nezastaví chodci, pokud překročí rychlost. Nedávno jsem chtěl dopadnout pachatele, který se řítí v noci Prahou, bohužel to zůstalo u přestupků. Protože ve městě nikdo nebyl, nezpůsobil žádnou nehodu, nebyl pod vlivem alkoholu nebo drog. Takže se dopustil protiprávních jednání a trestný čin to stále nebyl. Kdyby to bylo během dne, určitě by ohrozil hromadu lidí, na křižovatkách by bylo více aut, takže bych předpokládal, že někde nabourá, případně někoho zraní. Pak by to byl trestný čin.

Odpověď policisty č. 5 (PMJ a instruktor):

Tady je velmi tenká hranice, ovšem v zákoně je to vymezeno, ale kdo se v tom nepohybuje, tak je to oříšek. Jestli řidič překračuje rychlosti, neuposlechne, ujíždí, má u sebe drogy a další, pořád páchá přestupky. Kdyby ohrozil hodně lidí, někomu ublížil, způsobil nehodu a ohrozil lidi, je to trestný čin. V podstatě musí udělat něco hodně špatně a pak se to dá překloupit na trestný čin.

**Zhodnocení a komparace odpovědí k otázce č. 16 (přestupek vs. trestný čin):**

V teoretické části bylo uvedeno, kdy se jedná o přestupek a kdy o trestný čin. Tato otázka byla položena policistům, protože v zákonech je toto rozdělení jasné, ovšem z pohledu laika by tato hranice nemusela být správně pochopena. Policisté odpovídali stejně, tudíž znají precizně zákony a jsou schopni tyto skutečnosti vymežit. Třetí policista ke své odpovědi dodal nedávnou zkušenost, při které násilně zastavoval vozidlo, došlo k mnoha přestupkům, ale i přesto se nejednalo o trestný čin. Díky odpovědím respondentů a zmíněného zákona v teoretické části jasně vymežit hranici mezi přestupkem a trestným činem.

## Závěr

V této diplomové práci jsem komplexně analyzovala násilné zastavování vozidel v České republice. Empirické šetření metodou řízeného rozhovoru jsem zvolila z důvodu omezených zdrojů, proto byly kladeny otázky policistům na oblast komunikace, výcviku, vztahů na pracovišti a problematiku agresivních řidičů. Fenomén ujíždění, agresivního chování řidičů a celkové problematiky zvyšování dopravní kriminality je třeba řešit. Na základě empirického šetření bylo možné analyzovat problémy, které spatřují policisté ve výkonu služby. V praktické části byla použita metoda komparace jednotlivých odpovědí a následně byla použita metoda syntézy.

Jelikož trestná činnost v dopravě je každým rokem vyšší, je potřeba aplikovat takové nástroje, které by tento rozšiřující fenomén snížily. Snahou je snížit dopravní kriminalitu, ovšem je zde několik oblastí, ve kterých spatřuji hlavní problémy.

V první řadě spatřuji problémy v právní úpravě a s tím spojené sankce. Je zde velmi tenká hranice mezi přestupkem a dopravním činem. Cílem je ovlivňovat chování řidičů tak, aby nejednali protiprávně. Preventivním opatřením jsou přestupky, které mají odradit řidiče od páchání přestupků. Ze statistik vyplývá, že dopravní kriminalita neustále roste a při komparacemi s jinými zeměmi jsem došla k závěru, že přestupky jsou v České republice velmi mírně sankcionovány a chování řidičů je bráno jako nedbalost, přestože by se toto chování v jiných zemích posuzovalo jako trestný čin. Dochází poté k přehlcování úřadů, s tím je následně spojená vymahatelnost práva. Jestliže není stát schopen řešit protiprávní jednání, dochází ke snižování vymahatelnosti práva a pokud nebude možné vymáhat přestupky, budou se řidiči nadále chovat bezohledně. Je zde otázka přestupku nebo trestného činu, neboť se jedná o velmi tenkou hranici, kdy zástupce je nucen posoudit tuto skutečnost a rozhoduje podle toho, jak závažné bylo protiprávní jednání. Ve většině případů je agresivním řidičům udělen pouze přestupek, což vede k zatěžování systému.

Druhou oblastí, ve které spatřuji problém je samotná společnost a její přístup k dopravní kriminalitě. Jestliže společnost porušuje pravidla silničního

provozu, dochází k dopravní nehodovosti. Velkým problémem je nerespektování pravidel, neboť řidiči nad sebou nemají pomyslný meč, kterého by se báli. V případě, že řidiči spáchají přestupek, budou nuceni zaplatit pokutu. Bohužel i přes ujíždění policejním hlídkám, překračování rychlosti, nerespektování dopravních značek, si uvědomují, že se dopustili pouze přestupku. Agresivních řidičů na pozemních komunikacích stále přibývá, následně je společností tolerováno překračování rychlosti, telefonování, nedodržování dostatečné vzdálenosti a z toho vyplývající dopravní nehody. Mnoho lidí bere dopravní nehodu za běžnou situaci ve městě, ovšem každým rokem zemře velké množství lidí jen kvůli tomu, že nejsou adekvátně řešeny sankce. Ovšem jedná se pouze o represí, proto hlavní problém spatřuji již v prevenci. Jestliže se bude v České republice řešit pouze represe, není možné tento fenomén zastavit. Dle mého názoru by se měla zesílit jak primární, sekundární, tak terciální prevence.

Dalším problémem je pohled společnosti na policisty. Pokud bychom porovnávali lékaře a policisty, je zde diametrální rozdíl přístupu. Lékaře bere společnost jako zachránce, policisty bere jako přítěž například v kontrolách silničního provozu. Lidé si neuvědomují, že policisté dělají svou práci, aby předcházeli trestné činnosti a bez nich by se rapidně zvýšila kriminalita. Díky policistům se zvyšuje bezpečnost na pozemních komunikacích, a proto by se měl pohled společnosti změnit přes zmíněnou prevenci. Primární prevence se zaměřuje převážně na školky a školy, kde se publikují letáky a publikace, čímž se zvyšuje povědomí o problémech v dopravě. Prevencí by se měla dle mého názoru zavést také v autoškolách, neboť právo řídit automobil dostane téměř každý. Učitelé mohou pozorovat chování svých žáků a tím rozpoznávat projevy agresivního chování. Teorie v autoškolách se zaměřuje pouze na oblast předpisů, ovšem samotné chování a jednání v dopravě není vyučováno, proto si mnoho lidí ani neuvědomuje, že se agresivního chování dopouštějí. Takové jednání se dále šíří společností a dochází k prohlubování fenoménu.

Na základě odpovědí z řízených rozhovoru spatřuji problém také v celkové oblasti Policie České republiky. Policejní místa se stále obměňují a celkově jsou pozice málo obsazována. Policisté svou práci vykonávají velmi dobře, dokazují to statistiky přestupků a trestných činů. Spatřuji problém

v motivaci policistů, neboť vykonávají profesi, se kterou je vázán obrovský stres, rizikovost a celkový nátlak. Policisté si často uvědomují absurditu systému, který se snaží řešit velké množství přestupků, ovšem dle mého názoru by se velké množství přestupků mělo posuzovat jako trestné činy. Lidé budou nadále páchat přestupky a policisté budou svou práci vykonávat, ovšem tím nedojde ke snížení dopravní kriminality. Dále je třeba, aby se řešila psychika policistů, neboť pronásledování řidičů a používání technických prostředků s sebou nese velká rizika, při kterých policisté ohrožují nejen sebe, ale mohou ohrozit i jiné osoby. Jedná se zde o velmi tenkou hranici – v případě, že policista koná, je to bráno společností často negativně, jestliže nekoná, je to posuzováno stejně. Policejní práce, zvláště ve spojitosti s pronásledováním a zastavováním je velmi náročná. Bylo mnoho případů, kdy došlo při policejních zásazích ke zranění a policisté museli svou práci ukončit, častokrát z vlastní vůle, neboť jim rizika spojená s policejní prací nestály za výhody, které jim z toho plynuly. Je proto nutné motivovat policisty například lepším finančním ohodnocením, změnou přístupu společnosti a také změnit zákony tak, aby měli řidiči snahu dodržovat pravidla silničního provozu. Dále je třeba zamýšlet se nad financováním, ať už se jedná o vylepšování technických prostředků k násilnému zastavení, policejních automobilů, finančního ohodnocení, anebo zavedení pravidelného zaškolování.

Je třeba, aby byl tento fenomén řešen a nedocházelo ke zvyšování počtu lidí, kteří ujíždějí policistům. Dochází k ohrožení životů, zdraví a majetku, proto je nezbytné, aby se problém neřešil pouze represivně, ale také preventivně. Dopravní kriminalita v České republice každým rokem vzrůstá, proto je třeba zavést nástroje, které ovlivní účastníky silničního provozu k lepšímu chování.

## Seznam použité literatury

### Literatura:

ANDRES, Josef a kol. Hlubková analýza dopravních nehod – metodika. Centrum dopravního výzkumu, 2009. 109. s. ISBN 978-80-86502-99-1.

BUČKOVÁ, Nicole. *Problematika pronásledování řidičů*. Praha, 2015. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky. Vedoucí práce Jindřich Komárek.

DVOŘÁK, Lukáš. *Srovnání donucovacích prostředků v České republice a v okolních státech* [online]. Brno, 2014 [cit. 2022-02-11]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/fsc7y/Bakalarska\\_prace.pdf](https://is.muni.cz/th/fsc7y/Bakalarska_prace.pdf). Diplomová práce. Masarykova Univerzita. Vedoucí práce Zdenko Reguli.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Hlídkování pomocí motorových vozidel. *Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část)*. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

KOTÁL, Robert. Agresivita v dopravě - Pohled ze strany autoškol. ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

KOMÁREK, Jindřich a kol. Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, 69 s. ISBN 978-80-01-06704-8

KOMÁREK, Jindřich. *EVERESTA: Nebezpečnost řízení vozidla pod vlivem návykových látek* [online]. Úřad vlády České republiky [cit. 2022-03-12].



KOMÁREK, Jindřich, PAVLÍČEK, Kamil. Evropské dopravní právo. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze 2013 123s. ISBN 978-80-7251-404-5.

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?: aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: WoltersKluwer ČR, 2010. Právní monografie (WoltersKluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

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

PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ a Jaroslav HOŘÍN. *Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2003. ISBN 80-7251-137-8.

POLCAR, M. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.

PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Nakladatelství Aleš Čeněk 2016. 1018 s. ISBN 978-80-7380-589-0.

PRILOVÁ, Pavla. *Technické prostředky k násilnému zastavování vozidel a jejich legislativní rámec v České republice a v zahraničí*. Praha, 2016. Bakalářská práce. Policejní akademie České republiky. Vedoucí práce Jindřich Komárek.

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník I. § 1 až 139. Komentář. 2. vyd.* Praha: C.H. Beck, 2012. 1464 s. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Klasifikace příčin nehod. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matůš a kol. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s. 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ (2021/2014(INI)).

VANGELI, Benedikt. *Hlava devátá. Použití donucovacích prostředků a zbraně. Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

WINKELBAUER, Martin. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. 64 s. ISBN 978-92-79-15252-8

Zákon č. 361/2000 Sb., o Provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 553/1991 Sb., o Obecní policii

Zákon č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích

Zákon č. 171/1993 Z.z., o Policajnomzbove

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

### **Internetové zdroje:**

ALUND, Natalia Neysa. Nashvillepolice'sbirdof justice. *Tennessean* [online]. Tennessee, 2016 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://eu.tennessean.com/story/news/crime/2016/03/28/nashville-polices-bird-justice/80458966/>

Američané umírají dřív. Mohou za to drogy a sebevraždy. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/veda/2666615-americane-umiraji-driv-mohou-za-drogy-a-sebevrazdy>

Barracuda: zastavovací pás 91cm. *EuroLamp: Professional Equipment* [online]. Brno: Eurolamp [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/barracuda>

BOCÁN, Jozef. Nové zastavovací pásy. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium, 2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nove-zastavovaci-pasy.aspx>

CDV a BESIP MD. Agresivita na silnicích - co s ní?. *OBSERVATORĚ: Bezpečnost silničního provozu* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/agresivita-na-silnicich-co-s-ni/?id=1804>

*Gouvernement: sécuritéroutiérevivre, ensemble.* Alcool au volant: Quelles sanctions?. [online]. Francie: ministre de l'Intérieur [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2881>

ČERVENKA, Jiří. Vytlačovací rám policejních Octavií vyvolal pozdvižení. Předpisům ale vyhovuje: Jak zastavit ujíždějící auto? Donutíte ho udělat „hodiny“. *Autobible.euro.cz* [online]. Praha: Internet Info, 2019 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/vytlacovaci-ram-policejnich-octavii-vyvolal-pozdvizeni-predpisum-ale-vyhovuje/>

ČIŽÍKOVSKÝ, Jan. Bezohledně a agresivně ujíždějí před policií. Marně. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2018 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/bezohledne-a-agresivne-ujizdeji-pred-policii-marne.aspx>

DEES, Tim. How police use the PIT maneuver to end vehicle pursuits. *Police 1: By Lexipol* [online]. Dallas, USA: LEXIPOL, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>

DLUBALOVÁ, Klára. Lepší vymáhání pokut i větší bezpečnost na silnicích. Ministerstvo vnitra iniciovalo změnu zákona o policii a celní správě. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. Praha:

Dopravní kontrola: Kdo může zastavovat vozidla?. *Dopravní-právo.cz: Pomáhat a bránit!* [online]. 2018 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-kontrola/>

ĎOUBAL, Stanislav. Inspirace z Ameriky. Policisté se učí trik, jak snadno zastavit prchající vůz Zdroj: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618\\_160853\\_hradec-zpravy\\_kvi](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvi). *IDNES.cz: ZPRAVODAJSTVÍ* [online]. Praha: MAFRA, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618\\_160853\\_hradec-zpravy\\_kvi](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvi)

Drogue au volant: Quelles sanctions?. *Gouvernement: sécurité routière vivre, ensemble* [online]. Francie: ministre de l'Intérieur [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2886>

EXNER, Oskar. Zastavovací pásy poprvé v Praze. *Praha.eu: Portál hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2015 [cit. 2021-12-

25]. Dostupné z:

1 [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/zivot\\_v\\_praze/bezpecnost/zastavovaci\\_pasy\\_poprve\\_v\\_praze\\$5465-export.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/bezpecnost/zastavovaci_pasy_poprve_v_praze$5465-export.html)

Francie: Autem do zahraničí. *BESIP* [online]. [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/cestujeme-autem/autem-do-zahranici/francie>

GLA. Agresivita řidičů v poslední době narůstá. Své chování si lidé mohou otestovat on-line. *Česká televize: 24* [online]. Praha: Česká televize, 2020 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3226912-agresivita-ridicu-na-silnicich-narusta-sve-chovani-si-lide-mohou-otestovat-line>

HRABAL, Michal. Cizinec na Břeclavsku prorazil zátarasy, policisté zajistili přes 50 migrantů Zdroj: <https://brnensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/cizinec-na-d2-pobliz-breclavi-prorazil-dva-zatarasy-ujizdel-s-deviti-migranty-20.html>. *Deník.cz* [online]. Brno: VLTAVA LABE MEDIA, 2021 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://brnensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/cizinec-na-d2-pobliz-breclavi-prorazil-dva-zatarasy-ujizdel-s-deviti-migranty-20.html>

HRUŠKA, Štěpán. Francie: Pravidla na silnicích. *ANZDOC: PŘEDPISY JSOU V SOULADU S ČLÁNKEM 11 ÚMLUVY O SILNIČNÍM PROVOZU (VÍDEŇ, 1968)* [online]. [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://adoc.pub/pedpisy-jsou-v-souladu-s-lankem-11-umluvy-o-silninim-provozu.html>

INFORMACE o nehodách na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021: Ředitelství služby dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2022 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

KLANG, Mikuláš. Střílet po ujíždějícím autě může každý policista, žádná „kuchařka“ není. *IDNES.cz: ZPRAVODAJSTVÍ* [online]. Praha: MAFRA, 2014

[cit. 2022-03-04]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/strelba-na-ujizdejicim-ridice-rozhovor.A140113\\_171206\\_krimi\\_klm](https://www.idnes.cz/zpravy/cerna-kronika/strelba-na-ujizdejicim-ridice-rozhovor.A140113_171206_krimi_klm)

KOMÁREK, Jindřich. Dopravní přestupky. *Právní rozpravy 2019: Recenzovaný sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference* [online]. Ročník IX. Hradec Králové: Magnanimitas, 2019, s. 85 [cit. 2022-03-12]. ISBN 978-80-87952-28-3. Dostupné z: [https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr\\_2019.pdf](https://www.vedeckekonference.cz/library/proceedings/pr_2019.pdf)

KULÍŠKOVÁ, Evelyn. Policisté mají zbraň proti ujíždějícím řidičům, dostali zastavovací pásy s hroty. *IROZHLAS* [online]. Praha: Český rozhlas, 2014 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/policiste-maji-zbran-proti-ujizdejicim-ridicum-dostali-zastavovaci-pasy-s-hroty\\_201411061426\\_imanour](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/policiste-maji-zbran-proti-ujizdejicim-ridicum-dostali-zastavovaci-pasy-s-hroty_201411061426_imanour)

LANKAŠOVÁ, Markéta. Repertoár řidičů: najíždění i myšky. *CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU* [online]. Brno: MS DNES, 2021 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/media-repertoar-ridicu-najizdeni-i-mysky/>

LUKAŠÍK, Tomáš. BODOVANÍ ŘIDIČI 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy: Statistiky bodovaných řidičů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

LUKAŠÍK, Tomáš. BODOVANÍ ŘIDIČI 2021: INFORMACE o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy: Statistiky bodovaných řidičů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

MAJURNÍK, Jan. PIT manévr. *Garáž.cz* [online]. Praha: Seznam.cz, 2021 [cit. 2022-02-03]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/jakymi-zpusoby-muze-policie-zastavit-ujizdejici-ridice-21005637>

MAZÁNEK, Petr. Bodový systém - tabulka pokut 2022. *12 bodů.cz* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php?fbclid=IwAR30OGtunlSey9s-HnqtoA1ybHMmCym\\_hRwvE4u7SG423Wn4LjmcvPEwghg](https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php?fbclid=IwAR30OGtunlSey9s-HnqtoA1ybHMmCym_hRwvE4u7SG423Wn4LjmcvPEwghg)

Ministerstvo vnitra České republiky, 2021 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/volby/clanek/lepsi-vymahani-pokut-i-vetsi-bezpecnost-na-silnicich-ministerstvo-vnitra-iniciovalo-zmenu-zakona-o-policii-a-celni-sprave.aspx>

MLD. Řidiči se stále častěji pokoušejí ujíždět hlídkám. Je to marné, tvrdí policisté. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2018 [cit. 2021-12-25]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2638910-ridici-se-stale-casteji-pokouseji-ujizdet-hlidkam-je-marne-tvrdi-policiste>

MRK. Každý občan má povinnost uposlechnout zákonné výzvy policistů a strážníků. *TÝDENÍK POLICIE* [online]. Praha, 2021 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/kazdy-obcan-ma-povinnost-uposlechnout-zakonne-vyzvy-policistu-a-strazniku/>

MURDOCK, Linda. Frank P. Marugg and His Infamous Auto Immobilizer. *The Man Who Invented the Denver Boot* [online]. Colorado: Colorado Heritage, 2005, s. 40-47 [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: [https://wp-cpr.s3.amazonaws.com/uploads/2019/09/COHeritage\\_Autumn2005Murdock.pdf](https://wp-cpr.s3.amazonaws.com/uploads/2019/09/COHeritage_Autumn2005Murdock.pdf)

NOVÁ, Veronika. Agresivita zabíjí. *ČAP: Česká asociace pojišťoven* [online]. Praha, 2020 [cit. 2022-03-09]. Dostupné z: <https://agresivitazabiji.cz/>

PIDRMANOVÁ, Zuzana. Kampaň - Agresivita zabíjí: Obecné informace o kampani. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kampan-agresivita-zabiji.aspx>

PLACHÝ, Zdeněk. Policie předvedla nové zastavovací pásy. Roli stíhaného si vyzkoušel ministr Zdroj:

[https://www.denik.cz/auto/policie\\_pasy\\_panensky\\_tynec\\_20150205-j3qc.html](https://www.denik.cz/auto/policie_pasy_panensky_tynec_20150205-j3qc.html). *Deník.cz* [online]. Praha: VLTAVA LABE MEDIA, 2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z:

[https://www.denik.cz/auto/policie\\_pasy\\_panensky\\_tynec\\_20150205-j3qc.html](https://www.denik.cz/auto/policie_pasy_panensky_tynec_20150205-j3qc.html)

Průzkum: Agresivita řidičů na silnicích roste. Snadno se nechají vyprovokovat. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2020 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3186363-pruzkum-agresivita-ridicu-na-silnicich-roste-snadno-se-nechaji-vyprovokovat>

Quellesont les différencesentreunecontravention, undélit et uncrime ?. *RepubliqueFrancaise: Service-Public.fr* [online]. 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157>

*ROČENKA NEHODOVOSTI: NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH ZA ROK 2020* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Rada pro BESIP podpořila změnu bodového systému a sankce za dluh na pokutě: Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2021 [cit. 2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Rada-pro-BESIP-podporila-zmenu-bodoveho-systemu-a>



RAVIV, Shaun a John SULLIVAN. Deadlyforcebehindthewheel. *The Washington Post: DemocracyDies in Darkness* [online]. Washington, 2020 [cit. 2021-12-16]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/investigations/pit-maneuver-police-deaths/>

SaferPeople. *U.S. Department ofTransportation* [online]. Washington, DC: US Department ofTransportation, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/NRSS/SaferPeople>

Statistiky přestupků a trestných činů. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2015-2021 [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu>

Strategie BESIP 2021-2030. *BESIP: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

ŠRÝTROVÁ, Vladimíra. Policisté cvičí novou techniku tzv. PIT manévr. *Policie České republiky* [online]. Liberec: Policie ČR, 2021 [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policiste-cvici-novou-techniku-tzv-pit-manevr.aspx>

ŠVEJDAR, Jan. Policisté si na hradeckém letišti vyzkoušeli násilné zastavení auta. PIT manévr budou používat častěji. *Česká televize: ČT24* [online]. Hradec Králové: Česká televize, 2021 [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3328824-policiste-si-na-hradeckem-letisti-vyzkouseli-nasilne-zastaveni-auta-pit-manevr-budou>

TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any SpeedingVehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>

Trestně právní záležitosti. *Velvyslanectví České republiky v Paříži* [online]. MZV ČR, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: [https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni\\_informace/pravni\\_poradenstvi/trestne\\_pravni\\_zalezitosti.html](https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/pravni_poradenstvi/trestne_pravni_zalezitosti.html)

U.S.

TransportationSecretaryPeteButtigiegAnnouncesComprehensiveNationalRoadwaySafetyStrateg. *U.S. Department ofTransportation* [online]. Washington, DC: US Department ofTransportation, 2022 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-pete-buttigieg-announces-comprehensive-national-roadway>

V USA loni zemřelo na předávkování 93 tisíc lidí. Důvodem je zřejmě čím dál otrávenější nabídka drog. *Česká televize: ČT24* [online]. Praha: Česká televize, 2021 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/veda/2666615-ameriane-umiraji-driv-mohou-za-drogy-a-sebevrazdy>

VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014, s. 211. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-543-5.

Ve Francii je od 1. července 2018 maximální rychlost na silnicích mimo obec snížena na 80 km/h: Silniční doprava. *Velvyslanectví České republiky v Paříži* [online]. MZV ČR, 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné z: [https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni\\_informace/podminky\\_pro\\_vstup\\_do\\_zeme/silnicni\\_doprava/ve\\_francii\\_je\\_od\\_1\\_cervence\\_2018.html](https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/podminky_pro_vstup_do_zeme/silnicni_doprava/ve_francii_je_od_1_cervence_2018.html)

VETEŠNÍK, Pavel. Neuposlechnutí výzvy úřední osoby. *Přestupky a řízení o nich z pohledu teorie a praxe: sborník z mezinárodní vědecké konference konané dne 4. října 2013* [online]. Praha: Policejní akademie České republiky, 2014, s. 248 [cit. 2021-11-28]. ISBN 978-80-7251-408-3. Dostupné z: <http://www.polac.cz/katedry/kvs/konfer/sborniky/vetesnik.pdf>

VLACHOVÁ, Marta. Policie České republiky – KŘP Olomouckého kraje: Zastavovací pásy. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policejní prezidium,

2015 [cit. 2021-12-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zastavovaci-pasy.aspx>

VONDRÁŠEK, Martin. Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2021. *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, 2021 [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx?fbclid=IwAR3ZxNCqdmcPkL3JgSA28UiJ3CaqvDsy8UE8YvDpc3tkMxH-97iExb9gqYQ>

Zabránění v jízdě. *Dopravní-právo.cz: Pomáhat a bránit!* [online]. Praha: DOPRAVNÍ PŘESTUPKY, 2018 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-kontrola/zabraneni-v-jizde/>  
zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky  
zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

*Zastavovací pás: Police RoadBlock* [online]. gr.shopoutlet2021.ru, 2004 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://gr.shopoutlet2021.ru/content?c=zastavovac%C3%AD%20p%C3%A1s&id=21>

ZEMAN, Pavel. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2020: textová část. *Nejvyšší státní zastupitelství* [online]. Brno, 2021 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/06/Zpr%C3%A1va\\_o\\_%C4%8Dinnosti\\_SZ\\_za\\_rok\\_2020\\_textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/06/Zpr%C3%A1va_o_%C4%8Dinnosti_SZ_za_rok_2020_textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

ŽIDUV, Eva. Botička. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online]. Praha: Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o., 2017 [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/656-boticka>

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Zastavovací terč pro policisty (vlevo) a zastavovací terč pro jiné osoby (vpravo)

Příloha č. 2: První zastavovací pás 1992

Příloha č. 3: Zastavovací pás Barracuda

Příloha č. 4: Zastavovací pás RoadBlock

Příloha č. 5: Zabránění odjezdu vozidla pomocí policejních automobilů

Příloha č. 6: Zastavovací síť/terč

Příloha č. 7 Zastavovací háky upevněné na policejním voze

Příloha č. 8: Zařízení pro zastavení vozidla na principu radiové frekvence

Příloha č. 9: Síť s hroty pro násilné zastavení vozidla

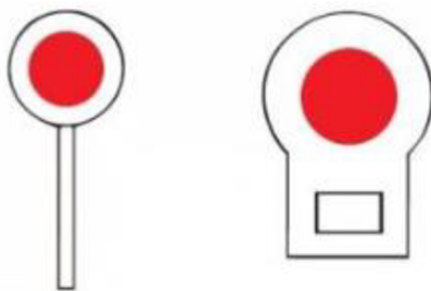
Příloha č. 10: Konstrukce s pásy pro zablokování kola

Příloha č. 11: Integrovaný rám na policejním voze k PIT manévru

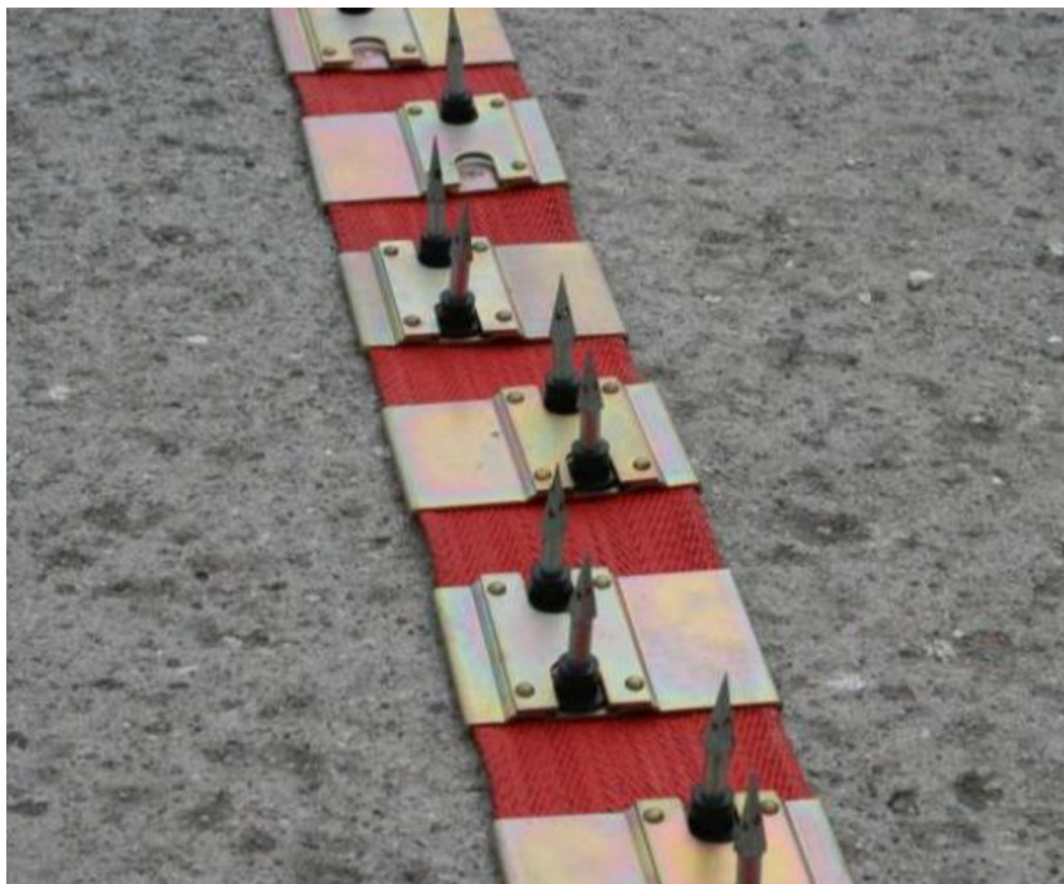
## Příloha A: Otázky pro individuální rozhovor

- 1) Považujete komunikaci během pronásledování s kolegy a s operačním za vyhovující?
- 2) Myslíte, že kdyby byla komunikace na ještě vyšší úrovni, přispělo by to ke snížení rizika případně lepších výsledků? (méně nehod, rychlejší dopadení, méně stresu).
- 3) Co považujete v komunikaci za nejvíce problematické během pronásledování?
- 4) Komunikujete stále s operačním během pronásledování? Nebo spíše s kolegy v jiných autech, kteří mohou zatarasit silnici a připravit pásy?
- 5) Jaká je četnost pronásledování? Je časté, že se řidiči rozhodnou ujet a musí dojít k násilnému zastavení v porovnání s předchozími roky?
- 6) Jaký je nejčastější důvod, kdy se osoba rozhodne ujet? Drogy/alkohol/nemají řidičák/technickou...
- 7) Myslíte, že je Česká republika na dobré úrovni? (výbava policie, používané metody).
- 8) Jaké metody násilného zastavení vozidla jste si mohl zkusit?
- 9) Myslíte, že výcvik pro ovládání vozidla během pronásledování) je dostatečný?
- 10) Myslíte, že je potřeba zintenzivnit výcvik pro ovládání vozidla? Případně v jaké oblasti si myslíte, že by se měla policie zlepšit? (ovládání auta, roztahování pásů)
- 11) Jste dokonale proškolen na situace, kdy byste musel použít metody jako zastavovací pásy, zatarasení vozidla, vytlačování vozidla, a jiné metody?
- 12) Na základě čeho se rozhodnete, jaký prostředek má být použit pro násilné zastavení?
- 13) Jakmile začne vozidlo ujíždět, musíte mít povolení z operačního?
- 14) Je možnost leteckého pronásledování, využívá se často tato metoda?
- 15) Když jede vozidlo městem a míří do oblasti, kde je hodně lidí (např. náměstí), jedná se o velké ohrožení ostatních. Musíte akci přesto dokončit a pachatele dostihnout?

- 16) Jak se následně řeší, když je ohrožen majetek? Například když auto projede plotem, bourá do aut apod., kdo je za škodu zodpovědný?
- 17) V případě, že pachatel není dopaden a ujede nebo uteče, jaký je nejčastější důvod ujetí, kde byl problém?
- 18) Myslíte, že je každý policista psychicky připravený na akce, jako je právě násilné pronásledování vozidel?
- 19) Existuje nějaká pomoc, když jste psychicky rozrušení?
- 20) Když pronásledujete vozidlo, kdy se jedná o přešupek a kdy už o trestný čin?



Příloha č. 1: Zastavovací terč pro policisty (vlevo) a zastavovací terč pro jiné osoby (vpravo)<sup>142</sup>



Příloha č. 2: První zastavovací pás 1992<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup>Dopravní kontrola: Kdo může zastavovat vozidla?. *Dopravní-právo.cz: Pomáhat a bránit!* [online]. 2018 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-kontrola/>

<sup>143</sup>KULÍŠKOVÁ, Evelyn. Policisté mají zbraň proti ujíždějícím řidičům, dostali zastavovací pásy s hroty. *IROZHLAS* [online]. Praha: Český rozhlas, 2014 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/policiste-maji-zbran-proti-ujizdejicim-ridicum-dostali-zastavovaci-pasy-s-hroty\\_201411061426\\_imanour](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/policiste-maji-zbran-proti-ujizdejicim-ridicum-dostali-zastavovaci-pasy-s-hroty_201411061426_imanour)



Příloha č. 3: Zastavovací pás Barracuda<sup>144</sup>



Příloha č. 4: Zastavovací pás RoadBlock<sup>145</sup>

---

<sup>144</sup>Barracuda: zastavovací pás 91cm. *EuroLamp: Professional Equipment* [online]. Brno: Eurolamp [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/barracuda>

<sup>145</sup>Zastavovací pás: *Police RoadBlock* [online]. gr.shopoutlet2021.ru, 2004 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://gr.shopoutlet2021.ru/content?c=zastavovac%C3%AD%20p%C3%A1s&id=21>





Příloha č. 5: Zabránění odjezdu vozidla pomocí policejních automobilů<sup>146</sup>



Příloha č. 6: Zastavovací síť/terč<sup>147</sup>

<sup>146</sup>HRABAL, Michal. Cizinec na Břeclavsku prorazil zátaras, policisté zajistili přes 50 migrantů  
Zdroj: <https://brnensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/cizinec-na-d2-pobliz-breclavi-prorazil-dva-zatarasy-ujizdel-s-deviti-migranty-20.html>. *Deník.cz* [online]. Brno: VLTAVA LABE MEDIA, 2021 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://brnensky.denik.cz/zlociny-a-soudy/cizinec-na-d2-pobliz-breclavi-prorazil-dva-zatarasy-ujizdel-s-deviti-migranty-20.html>

<sup>147</sup>TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any Speeding Vehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>



Příloha č. 7 Zastavovací háky upevněné na policejním voze<sup>148</sup>



Příloha č. 8: Zařízení pro zastavení vozidla na principu radiové frekvence<sup>149</sup>

<sup>148</sup>TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any Speeding Vehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-02-03]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>

<sup>149</sup> Tamtéž



Příloha č. 9: Síť s hroty pro násilné zastavení vozidla<sup>150</sup>



Příloha č. 10: Konstrukce s pásy pro zablokování kola<sup>151</sup>

<sup>150</sup>TECHJOINT. 10 Police Inventions To Stop Any Speeding Vehicle. *YouTube* [online]. Issues, 2021 [cit. 2022-02-03]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=hO6-u2Ltp-o&list=PLPMRAkFw17utYRCW4DkP3799AZLdpGWw7&index=17>

<sup>151</sup>Tamtéž



Příloha č. 11: Integrovaný rám na policejním voze k PIT manévru<sup>152</sup>

---

<sup>152</sup>MAJURNÍK, Jan. PIT manévr. *Garáž.cz* [online]. Praha: Seznam.cz, 2021 [cit. 2022-02-03]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/jakymi-zpusoby-muze-policie-zastavit-ujizdejci-ridice-21005637>