

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2023

PETR MICHÁLEK

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Bezpečnostní složky státu a zastavování vozidel

Bakalářská práce

Security forces of the state and stopping vehicles

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE
pplk. Mgr. Tomáš NOVOTNÝ

AUTOR PRÁCE
Petr MICHÁLEK

PRAHA
2023

Čestné prohlášení

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

V Hrušovany nad Jevišovkou, dne 1. 2. 2023

Petr Michálek

Poděkování

Děkuji panu pplk. Mgr. Tomáši Novotnému, vedoucímu bakalářské práce z katedry Kriminalistiky Policejní akademie České republiky v Praze, za odborné vedení práce a cenné rady, které mi pomohly tuto práci vypracovat. Velmi děkuji své rodině, zejména manželce Ivaně Michálkové, která mi byla po celou dobu studia a tvorbě této práce oporou.

Anotace

Bakalářská práce na téma *Bezpečnostní složky státu a zastavování vozidel* se zabývá jednou z poměrně běžných, avšak zároveň důležitých činností příslušníků bezpečnostních složek. Objasňuje příslušnou legislativu, v souladu, s níž je nezbytné toto zastavování provádět a vymezuje hlavní pojmy vážící se k dané problematice. Velká pozornost je věnována technickým prostředkům využívaným příslušníky bezpečnostních složek při zastavování vozidel, včetně zastavování násilného. V souvislosti s násilným zastavováním vozidel je zmíněn i PIT manévr, který se u nás již několik let používá. Předposlední kapitola se zabývá některými trendy ve vývoji prostředků násilného zastavování vozidel. Závěrečná kapitola obsahuje rozhovory s policisty na téma vývoje technických prostředků používaných u policie.

Klíčová slova

Bezpečnostní složky státu, zastavování vozidel, zabránění odjezdu vozidla, PIT manévr

Annotation

The bachelor's thesis on the subject of State security forces and stopping vehicles deals with one of the relatively common, but at the same time, important activities of members of the security forces. It clarifies the relevant legislation, in accordance with which it is necessary to carry out this stoppage and defines the main terms related to the given issue. Main attention is paid to the technical means used by members of the security forces when stopping vehicles, including violent stops. In connection with the forcible stopping of vehicles, the PIT maneuver, which has been used in our country for several years, is also mentioned. The penultimate chapter deals with some trends in the development of the means of violently stopping vehicles. The final chapter contains interviews with police officers on the topic of the development of technical means used by the police.

Keywords

State security forces, stopping vehicles, preventing vehicle departure, PIT manoeuvre

Obsah

Úvod.....	7
1 Právní úprava v oblasti zastavování vozidel	9
2 Bezpečnostní složky České republiky.....	12
3 Pojem „zastavování vozidel“	16
4 Pojem „zabránění odjezdu vozidla“	18
5 Zastavování vozidel jednotlivými bezpečnostními složkami.....	19
5.1 Zastavování vozidel policisty	19
5.2 Zastavování vozidel vojenskými policisty.....	24
5.3 Zastavování vozidel celníky	25
5.4 Zastavování vozidel příslušníky GIBS	26
5.5 Zastavování vozidel strážníky.....	28
6 Technické prostředky pro zastavování vozidel.....	31
6.1 Plastové zastavovací terče	31
6.2 Zastavovací terč jednostranný svítící LED.....	32
6.3 Zahrazení cesty vozidlem	35
6.4 Taktický ježek TJ06	36
6.5 Zastavovací pásy.....	38
6.5.1 Zastavovací pás 1992	38
6.5.2 Zastavovací pás „BARRACUDA“	40
6.5.3 Zastavovací pás „POLICE ROAD BLOCK“	41
6.6 Bariéra PITAGONE F-11	42
6.7 Zastavovací síť X-NET	43
7 Násilné zastavení vozidel – PIT manévr	46
8 Vývoj prostředků pro zastavování vozidel	50
9 Praktická část.....	54
9.1 Rozhovory s policisty	54
9.2 Vyhodnocení rozhovorů.....	61
Závěr.....	63
Seznam použité literatury.....	65
Seznam obrázků	69

Úvod

K běžným a velmi důležitým činnostem příslušníků bezpečnostních složek každého státu náleží zastavování vozidel. Uvedené platí bez ohledu na to, zda jde o uskutečňování standardních namátkových silničních kontrol vozidel nebo o zastavování vozidel z důvodů narušení vnitřního pořádku či o zastavování vozidel na základě požadavku jiného státu a ve spolupráci s tímto státem (tj. o tzv. přeshraniční spolupráci). Právě na problematiku zastavování vozidel příslušníky bezpečnostních složek státu je zaměřena tato bakalářská práce. Motivací autora k výběru tohoto tématu byly jeho více než dvacetileté zkušenosti nabyté během služby u jedné z bezpečnostních složek – Policie České republiky, které se přirozeně dotýkají rovněž problematiky zastavování vozidel.

Cíle této práce byly přitom formulovány následujícím způsobem:

- objasnit základní pojmový aparát týkající se zastavování vozidel;
- vysvětlit stěžejní právní aspekty zastavování vozidel jednotlivými bezpečnostními složkami;
- charakterizovat jednotlivé technické a další prostředky používané k zastavování vozidel;
- zmínit další vývoj prostředků pro zastavování vozidel;
- zjistit vývojový trend v oblasti prostředků pro zastavování vozidel.

V návaznosti na takto postavené cíle práce je v první části práce uvedena legislativa vztahující se k této problematice. Následně je věnována pozornost hlavním pojmům, které se váží k problematice řešené v této práci. Konkrétně jde o pojmy „bezpečnostní složky“, „zastavování vozidel“ a „zabránění odjezdu vozidla“. Posléze je rozebrána tuzemská právní úprava, kterou se řídí zastavování vozidel příslušníky jednotlivých bezpečnostních složek. Poté se práce věnuje technickým prostředkům pro zastavování vozidel. Práce se zabývá především prostředky ve výbavě Policie České republiky, opomenuty však nejsou ani další prostředky, které by bylo možno do budoucna ze strany příslušníků bezpečnostních složek státu využívat. V další části je nastíněn možný vývoj v oblasti prostředků k násilnému zastavování vozidel, které by mohly v budoucnu nahradit v současnosti nejčastěji využívaný prostředek, kterým je zastavovací

pás. V závěrečné kapitole je uvedena praktická část, která obsahuje výzkum vývojového trendu v oblasti technických prostředků používaných v rámci policie.

1 Právní úprava v oblasti zastavování vozidel

Problematika zastavování vozidel je upravena v několika právních předpisech. V první řadě se jedná o **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). V ustanovení § 79 zákona o provozu na pozemních komunikacích je jednak upraven okruh osob, které jsou oprávněny k zastavování vozidel, dále je zde uvedeno, jakým způsobem je třeba zastavování vozidel provádět a konečně jsou zde vymezeny požadavky na některé osoby, které jsou oprávněny zastavovat vozidla.

Okruh osob oprávněných k zastavování vozidel je vymezen v ustanovení § 79 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tématu práce nejsou níže uvedeny veškeré osoby uvedené ve zmíněném ustanovení, nýbrž pouze osoby, které mají vazbu k bezpečnostním složkám státu, na které je tato práce zaměřena. Z těchto osob citované ustanovení uvádí:

- policista ve stejnokroji;
- vojenský policista ve stejnokroji;
- strážník obecní policie ve stejnokroji;
- celník ve stejnokroji při výkonu činností v rozsahu oprávnění stanovených zvláštními právními předpisy;
- příslušník Generální inspekce bezpečnostních sborů (dále také jen „příslušník GIBS“) s vnějším označením podle zvláštního právního předpisu.

Dalším právním předpisem, který se váže k předmětné problematice, je **zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o policii“). V něm je v první řadě uvedeno, kdo je to policista. V souladu s ustanovením § 4 odst. 1 zákona o policii jím je příslušník policie, který vykonává úkoly policie. Dále jsou v zákoně o policii vymezena jednotlivá oprávnění policistů, z nichž některá mají přímou vazbu k problematice řešené v této práci. Konkrétně se jedná o ustanovení § 36 zákona o policii, které upravuje použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, a dále také o ustanovení § 42 téhož zákona, jímž je vymezeno zastavení a prohlídka

dopravního prostředku. Opomenout nelze ani ustanovení § 52 zákona o policii, které obsahuje výčet donucovacích prostředků. V něm je pod písm. f) uveden zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla. Blíže je použití prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu rozvedeno v ustanovení § 55 zákona o policii.

Dalším právním předpisem, který se váže k dané problematice, je **zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii a o změně některých zákonů (zákon o Vojenské policii)**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Vojenské policii“). Z jeho ustanovení § 4 odst. 3 ve spojení s ustanovením § 5 vyplývá, že vojenským policistou je voják z povolání zařazený k vojenské policii nebo voják v záloze povolaný k výkonu vojenské činné služby k Vojenské policii, kteří vykonávají úkoly Vojenské policie. K rozebírané problematice se v zákoně o Vojenské policii váže ustanovení § 35, jež upravuje zastavování a prohlídku dopravních prostředků. Obdobně jako v zákoně o policii, i ve výčtu donucovacích prostředků, které jsou vymezeny v ustanovení § 45 zákona o Vojenské policii, je pod písm. f) uveden zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla.

V případě strážníků obecních (městských) policií je nadnesená problematika upravena v **zákoně České národní rady č. 553/1991 Sb., o obecní policii**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“). Z ustanovení § 1a odst. 1 písm. b) zákona o obecní policii vyplývá, že strážníkem je zaměstnanec obce zařazený do obecní policie, který splňuje podmínky uvedené v ustanovení § 4 odst. 1 téhož zákona. Oprávnění strážníka použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla je upraveno ustanovením § 17a zákona o obecní policii. Ustanovení § 18 písm. h) zákona o obecní policii pak ve výčtu donucovacích prostředků obsahuje technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla. Blíže jsou podmínky použití tohoto donucovacího prostředku rozvedeny v ustanovení § 18a odst. 3 zákona o obecní policii.

Pokud se týká Celní správy, zde je stěžejním právním předpisem, který upravuje problematiku zastavování vozidel, **zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Celní správě“). V souladu s ustanovením § 15 odst. 1 je celníkem fyzická osoba vykonávající v

celní správě službu podle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, která vykonává působnost orgánů celní správy. Pokud jde o problematiku oprávnění ke kontrole dopravních prostředků, tak ta je upravena v ustanovení § 35 zákona o Celní správě. Ustanovení § 44 odst. 1 písm. g) zákona o Celní správě uvádí ve výčtu donucovacích prostředků zastavovací pás a jiné prostředky k nucenému zastavení vozidla.

Ve vztahu k příslušníkům GIBS je relevantní právní úprava obsažená v **zákoně č. 341/2011 Sb., o Generální inspekci bezpečnostních sborů a o změně souvisejících zákonů**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o GIBS“). Ustanovení § 16 zákona o GIBS zakotvuje postup příslušníků GIBS při zastavení a prohlídce dopravního prostředku. Ustanovení § 21 písm. e) zákona o GIBS obsahuje ve výčtu donucovacích prostředků i zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla. Blíže jsou pak podmínky použití prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu rozvedeny v ustanovení § 24 zákona o GIBS.

Vedle již uvedených právních předpisů je problematika zastavování vozidel upravena také např. **Interními akty řízení policie**. Příslušné interní akty řízení policie jsou zmíněny v dalších kapitolách této práce.

2 Bezpečnostní složky České republiky

Při vymezení toho, co se pro účely této práce rozumí pod pojmem „bezpečnostní složky“ je možno vyjít z ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ústavní zákon o bezpečnosti ČR“). Z ustanovení čl. 3 odst. 1 ústavního zákona o bezpečnosti ČR vyplývá, že vedle ozbrojených sil, záchranných sborů a havarijních služeb se na bezpečnosti našeho státu podílí i a ozbrojené bezpečnostní sbory.

Na pomoc je možno si vzít rovněž výkladové ustanovení § 127 odst. 1 písm. e) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“), které vymezuje, co se rozumí pod pojmem „úřední osoba“. Ve zmíněném ustanovení je uvedeno, že je jí i příslušník ozbrojených sil nebo bezpečnostního sboru nebo strážník obecní policie. Příslušníci ozbrojených sil nedisponují žádným specifickým oprávněním k zastavování vozidel, proto je nelze podřadit z hlediska předmětné problematiky k bezpečnostním složkám. Z toho, co bylo uvedeno v předchozí kapitole, však k nim lze naopak zařadit příslušníky Vojenské policie (dále jen „vojenští policisté“), byť nejde o příslušníky ozbrojených sil.¹ Z ustanovení § 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o služebním poměru“) pak vyplývá, že bezpečnostními sbory jsou Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace. Příslušníkům Hasičského záchranného sboru České republiky, Bezpečnostní informační služby a Úřadu pro zahraniční styky a informace příslušné zákony, tj. zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 154/1994 Sb., o bezpečnostní informační službě, ve znění pozdějších předpisů

¹ K tomuto srovnej ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, podle něhož se ozbrojené síly České republiky dělí na Armádu České republiky, Vojenskou kancelář prezidenta republiky a Hradní stráž. Na Vojenskou policii a na vojenské policisty se vztahuje již dříve zmiňovaný zákon o Vojenské policii.

a zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, nepřiznává žádná specifická oprávnění k zastavování vozidel. Pokud jde o příslušníky Vězeňské služby České republiky, tak těm zákon České národní rady č. 555/1992 Sb., o Vězeňské a justiční strážci České republiky, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 15 v souvislosti s pronásledováním a pátráním po prchajících osobách umožňuje činit blíže nespecifikovaná nezbytná a neodkladná opatření k zadržení osoby prchající z výkonu zabezpečovací detence, výkonu vazby nebo výkonu trestu odnětí svobody. K takovým opatřením lze zařadit i zastavování vozidel. V souvislosti s ním však příslušníci Vězeňské služby nedisponují žádným specifickým oprávněním.

V návaznosti na dosud uvedené je tak možno pro potřeby této práce za bezpečnostní složky považovat Policii České republiky (dále jen „policie“), Vojenskou policii, Celní správu České republiky (dále jen „Celní správa“), Generální inspekce bezpečnostních sborů (dále jen „GIBS“) a obecní (městskou) policii. Každá z těchto bezpečnostních složek plní své specifické úkoly na úseku bezpečnosti, přičemž zastavování vozidel je z jejich strany využíváno právě při plnění těchto úkolů.

Policie je jednotným ozbrojeným bezpečnostním sborem, který slouží veřejnosti a působí na území naší republiky, pokud zákon o policii, popřípadě jiný právní předpis, nestanoví jinak.² Úkoly policie jsou vymezeny v ustanovení § 2 zákona o policii, z něhož vyplývá, že jimi jsou ochrana bezpečnosti osob a majetku a veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti a v neposlední řadě i plnění úkolů podle zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní řád“) a dalších úkolů na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřených jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, jež tvoří součást právního řádu. Ustanovení § 124 odst. 11 zákona o provozu na pozemních komunikacích vymezuje rozsah úkolů plněných policií při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. V ustanovení § 124 odst. 12 zákona

² ustanovení § 1 a § 3 Zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

o provozu na pozemních komunikacích jsou pak vymezena oprávnění policistů ve stejnokroji v rámci tohoto dohledu, včetně oprávnění použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zákona o policii. Další úkoly plněné policií, které mají souvislost s problematikou řešenou v této práci, jsou vymezeny v zákoně o policii, přičemž jsou zmíněny v kapitole 5 této práce.

Vojenská policie, která tvoří součást Ministerstva obrany, ve shodě s ustanovením § 1 zákona o Vojenské policii plní v rozsahu vymezeném tímto zákonem úkoly policejní ochrany tohoto ministerstva, ozbrojených sil, vojenských objektů, vojenského materiálu a ostatního majetku státu, se kterým je příslušné hospodařit Ministerstvo obrany. Pokud jde o úkoly policejní ochrany plněné Vojenskou policií v souvislosti s předmětnou problematikou, je třeba zmínit ustanovení § 4 odst. 1 písm. g) a h) zákona o Vojenské policii, podle nichž dohlíží nad bezpečností provozu vozidel ozbrojených sil a nad bezpečností provozu ostatních dopravních prostředků v chráněných objektech a řídí provoz vozidel na pozemních komunikacích během pohybu vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích.

Celní správa představuje soustavu správních orgánů a ozbrojený bezpečnostní sbor. Orgány Celní správy jsou jednak Generální ředitelství cel a dále také celní úřady. Tyto orgány vystupují jako správní úřady a organizační složky státu.³ Pokud jde o působnost celních úřadů, ta je vymezena v ustanovení § 8 zákona o Celní správě. Z jeho odst. 1 vyplývá, že celní úřad vykonává působnosti, o nichž jiný právní předpis nebo přímo použitelný předpis Evropské unie stanoví, že jsou vykonávány celními orgány, dále vykonává správu cel a správu daní a jiných peněžitých plnění, pokud tak stanoví jiný právní předpis. Podle ustanovení § 8 odst. 4 zákona o Celní správě celní úřady v oblasti mezinárodní spolupráce provádějí mimo jiné i dohled dopravními prostředky a kontejnery, o nichž existuje důvodné podezření, že byly, jsou nebo mohou být použity v rozporu s právními předpisy druhé smluvní strany, jakož i nad pohybem

³ ustanovení § 1 odst. 1, 2 Zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

zboží, o němž je známo, že by mohlo způsobit podstatné porušení právních předpisů druhé smluvní strany.

GIBS je ozbrojeným bezpečnostním sborem, jehož úkolem je vyhledávat, odhalovat a prověřovat skutečnosti nasvědčující tomu, že byl spáchán trestný čin, jehož pachatelem je policista, celník, příslušník Vězeňské služby České republiky, příslušník GIBS a zaměstnanec policie nebo GIBS nebo zaměstnanec Celní správy nebo Vězeňské služby České republiky za předpokladu, že ke spáchání trestného činu došlo v souvislosti s plněním jeho pracovních úkolů.⁴ GIBS rovněž v případech vymezených v ustanovení § 2 odst. 2 zákona o GIBS vyšetřuje ve zde uvedených případech trestné činy.

Obecní (městská) policie je orgánem obce, jenž je zřizován a zrušován obecním zastupitelstvem obecně závaznou vyhláškou. Jejím úkolem je zabezpečovat místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti obce a plnit další úkoly, pokud tak stanoví zákon o obecní policii či zvláštní zákon.⁵ K těmto úkolům náleží i přispívat v případech stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, např. projednáváním přesně vymezených přestupků v příkazním řízení, jak stanovuje ustanovení § 124 odst. 13 tohoto zákona, usměrňováním provozu na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a jestliže není řízení provozu zajištěno policií nebo v součinnosti s ní, jak má na mysli ustanovení § 75 odst. 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích, nebo zastavováním vozidel před přechodem pro chodce k zajištění bezpečného přechodu osob nebo vozidel, jejichž řidič či spolujezdec je podezřelý ze spáchání přestupku na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, jak zakotvuje ustanovení § 79 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu.

⁴ ustanovení § 1 odst. 1 a § 2 odst. 1 Zákona č. 341/2011 Sb., o Generální inspekci bezpečnostních sborů a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

⁵ ustanovení § 1 odst. 1, 2 Zákona České národní rady č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

3 Pojem „zastavování vozidel“

V souvislosti s pojmem „zastavování vozidel“ je třeba nejprve definovat, co se rozumí pod pojmem „vozidlo“. Co se rozumí pod pojmem „vozidlo“, je přitom vymezeno ve výkladovém ustanovení § 2 písm. f) zákona o provozu na pozemních komunikacích, v němž je uvedeno, že se jedná o motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorovým vozidlem je pak podle ustanovení § 2 písm. g) zákona o provozu na pozemních komunikacích nekolejové vozidlo, které je poháněno vlastní pohonnou jednotkou, a trolejbus. Za nemotorové vozidlo je pak ve shodě s ustanovením § 2 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích považováno přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly (např. jízdní kolo, ruční vozík či potahové vozidlo).

Při vymezení pojmu „**zastavení vozidla**“ je dále možno vyjít z ustanovení § 2 písm. p) zákona o provozu na pozemních komunikacích, v němž je definován pojem „zastavit vozidlo“. V souladu s tímto ustanovením se jím rozumí přerušení jízdy z důvodu nezávislého na vůli řidiče. Tímto důvodem může být vedle např. aktuální dopravní situace na pozemní komunikaci taktéž využití oprávnění k zastavování vozidel ze strany oprávněných příslušníků bezpečnostních složek státu, které byly definovány v předchozí kapitole. Jak vyplývá z ustanovení čl. 2 odst. 3 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů státní moc je možno uplatňovat pouze v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon. Při zastavování vozidel je tak třeba ze strany příslušníků bezpečnostních složek státu striktně dodržovat jednotlivé zákonné důvody pro zastavení vozidla, tak i zákonem, popřípadě interními akty řízení stanovený postup tohoto zastavení, včetně výzvy k zastavení vozidla.

Jednotlivé způsoby zastavování vozidel jsou popsány v ustanovení § 79 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Podle jeho odst. 2 se vozidlo zastavuje tím, že je dáváno znamení k zastavení vozidla. Toto znamení oprávněné osoby (včetně příslušníků bezpečnostních složek) dávají vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem, za snížené viditelnosti pak červeným světlem, jímž pohybují v horním půlkruhu. Z jedoucího vozidla pak takové znamení dávají kýváním paže nahoru a dolů, popřípadě vysunutým zastavovacím terčem. Zmíněné ustanovení pak umožňuje, aby policista, vojenský policista, celník nebo strážník z jedoucího

vozidla zastavoval vozidla rovněž rozsvícením nápisu "STOP" podle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení), ve znění pozdějších předpisů ze směru jízdy zastavovaného vozidla, a sice zepředu i zezadu. Jak dále vyplývá z ustanovení § 79 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích, znamení k zastavení vozidla je třeba dávat včas a zřetelně s přihlédnutím k okolnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič měl možnost bezpečně zastavit vozidlo a současně aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Specifickým případem zastavení vozidla je **násilné zastavení vozidla**. Za to je považován „... *postup, při kterém dochází k zastavení vozidla proti vůli řidiče, za použití síly nebo technických prostředků.*“⁶ K tomuto účelu lze využít příslušným zákonem aprobované donucovací prostředky, např. zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem, eventuálně jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla. Případem zastavení vozidla *sui generis* je **zadržení dopravního prostředku**. O zadržení dopravního prostředku hovoří např. ustanovení § 56 odst. 1 písm. f) zákona o policii, podle něhož je policista při splnění dalších zákonem stanovených podmínek oprávněn použít zbraň mimo jiné i tehdy, když není možné jinak zadržet dopravní prostředek, jehož řidič bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život či zdraví osob a nezastaví ani na opětovnou výzvu nebo znamení dané podle zákona o provozu na pozemních komunikacích.

⁶ *Informace k použití zastavovacích pásů*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014, s. 4.

4 Pojem „zabránění odjezdu vozidla“

Pod pojmem „zabránění odjezdu vozidla“ je možno rozumět „... *postup, při kterém je vozidlu znemožněno odjetí z místa, kde je vozidlo zastaveno, za použití síly nebo technických prostředků, případně kombinací.*“⁷ Sílu je možno z logiky věci použít vůči řidiči daného vozidla, jemuž je za využití přiměřené fyzické síly zabráněno v tom, aby toto vozidlo nastartoval a odjel s ním. Pokud jde o technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla, za ty je možno v zásadě považovat cokoli, čím lze efektivně zabránit odjezdu vozidla. Zejména se tak jedná o zařízení, jež je v laickém jazyce označováno jako „botička“. Další možné technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla jsou prezentovány v kapitole 6 této práce. Zabránění odjezdu vozidla může mít formu institutu použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, stejně jako donucovacího prostředku.

Institut použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, které je zakotveno např. v ustanovení § 36 zákona o policii nebo v ustanovení § 17a zákona o obecní policii, jehož účelem je faktické omezení užívacího práva k vozidlu, které souží k ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je třeba odlišovat od donucovacího prostředku např. podle ustanovení § 52 písm. h) zákona o policii. V případě použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla jakožto donucovacího prostředku je totiž jeho účelem zabránění odjezdu vozidla v rámci zákroku vůči osobě, jejíž osobní svoboda má být omezena, přičemž existují důvody se domnívat, že se taková osoba pokusí použít vozidlo k útěku.⁸

⁷ *Informace k použití zastavovacích pásů*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014, s. 4.

⁸ *Metodická příručka č. 1/2017 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky*, Č.j. PPR-15305-1/ČJ-2017-990420. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017, s. 22.

5 Zastavování vozidel jednotlivými bezpečnostními složkami

Tato kapitola je zaměřena na instituty, které mohou příslušníci jednotlivých bezpečnostních složek využít v souvislosti se zastavováním vozidel. Je tak učiněno podle jednotlivých bezpečnostních složek.

5.1 Zastavování vozidel policisty

Zákon o policii obsahuje několik institutů, které se dotýkají zastavování vozidel, eventuálně zabránění odjezdu vozidla. Předně se jedná o institut **použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla**, který je zakotven v ustanovení § 36 zákona o policii. Podstatou tohoto oprávnění policisty je faktické omezení užívacího práva k věci – k motorovému vozidlu.⁹ V ustanovení § 36 odst. 1 zákona o policii jsou vymezeny okruhy případů, kdy je policista oprávněn tento institut použít. V souladu s tímto ustanovením je policista oprávněn za předpokladu, že jeho řidič není přítomen na místě, použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla, které:

- bylo ponecháno na místě, na kterém je stání nebo zastavení vozidla zakázáno;
- stojí na místě, do něhož je vjezd zakázán místní či přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích;
- stojí na chodníku, kde to není povoleno, nebo
- neoprávněně zabírající veřejné prostranství.

Vedle shora uvedených případů je policista oprávněn podle ustanovení § 36 odst. 6 zákona o policii použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla také tehdy, je-li třeba zabránit odjezdu vozidla v rámci zákroku vůči osobě, jejíž osobní svoboda má být omezena, jestliže je možno předpokládat, že se taková osoba pokusí vozidlo použít k útěku. V těchto případech se na použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nevztahují dále uvedená omezení.

⁹ VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 151. ISBN 978-80-7400-142-0.

Jak uvádí ustanovení § 36 odst. 2 zákona o policii, prvním z takových omezení je podmínka, že technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla je přípustné použít pouze tehdy, pokud je zajištěna možnost jeho odstranění bez zbytečného odkladu. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla nelze v souladu s ustanovením § 36 odst. 4 zákona o policii použít tehdy, když se jedná o vozidlo, které:

- představuje překážku silničního provozu, nebo
- je viditelně označeno jakožto vozidlo ozbrojených sil, bezpečnostního sboru, požární ochrany, vozidlo určené k poskytování zdravotnických služeb, vozidlo invalidy nebo jako vozidlo osoby požívající výsad a imunit podle zákona či mezinárodní smlouvy.

Při odstraňování technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla vzniká na jedné straně policistovi povinnost provést úkony nezbytné ke zjištění totožnosti osoby, která vozidlo na zakázaném místě ponechala, popřípadě zajistit uhrazení nákladů souvisejících s přiložením a odstraněním technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla provozovatelem vozidla.¹⁰

Dalším institutem v zákoně o policii, který se dotýká zastavování vozidel, je institut **zastavení a prohlídka dopravního prostředku**, který je upraven v ustanovení § 42 tohoto zákona. Dopravním prostředkem se zde přitom rozumí jakékoliv prostředky, které slouží k přepravě osob anebo věcí, tj. motorová i nemotorová vozidla, včetně přípojných vozidel a prostředků veřejné dopravy osob, vlaků, lodí, letadel apod.¹¹ V souladu s ustanovením § 42 odst. 1, 2 zákona o policii je policista oprávněn zastavit dopravní prostředek a následně provést jeho prohlídku v těchto případech:

- pokud pronásleduje pachatele úmyslného trestného činu, nebo jestliže pátrá po pachateli takového činu, popřípadě po věcech pocházejících z takového činu anebo souvisejících s takovým činem, a sice za předpokladu, že existuje důvodné podezření, že se v dopravním prostředku nachází takový pachatel či věci;

¹⁰ Ustanovení § 36 odst. 3, odst. 5 zákona o policii.

¹¹ FILÁK, Antonín. *Zákon o Policii České republiky: s komentářem: podle právního stavu k 12. 1. 2009*. Praha: Police History, 2009, s. 101. ISBN 978-80-86477-49.7.

- existuje důvodné podezření, že používáním dopravního prostředku, na dopravním prostředku nebo v souvislosti s takovým prostředkem došlo ke spáchání trestného činu.

Ustanovení § 42 odst. 3 zákona o policii se týká oprávnění policistů k zastavování dopravních prostředků a provedení jejich prohlídky v případech pátrání. Podle zmíněného ustanovení je tak policista oprávněn k uvedeným činnostem, jestliže pátrá po:

- osobách hledaných, pohřešovaných či protiprávně se zdržujících na území naší republiky;
- vymezených věcech, tj. zbraních, střelivu, municí, výbušninách, výbušných předmětech, jedech, omamných a psychotropních látkách, prekursorech drog nebo jiných chemických látkách či jiných předmětech, které jsou určeny k výrobě omamných a psychotropních látek, nebo
- věcech, které pocházejí z trestné činnosti, nebo s touto činností souvisejí.

Podmínkou využití tohoto oprávnění je, aby existovalo důvodné podezření, že se v daném dopravním prostředku uvedená osoba či věc nacházejí.

Ustanovení § 42 odst. 4 zákona o policii pamatuje na situace, kdy řidič nezastaví na policistovu výzvu nebo znamení dané podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za této situace je policista oprávněn poté, co se mu podaří dopravní prostředek zastavit, provést prohlídku dopravního prostředku rovněž za účelem zjištění, nenachází-li se v něm osoby a věci uvedené v ustanovení § 42 odst. 3 zákona o policii (viz výše).

Ve vztahu k prohlídce dopravního prostředku dále ustanovení § 42 odst. 7 zákona o policii uvádí, že za účelem jejího provedení je policista rovněž oprávněn jej otevřít, eventuálně jiným způsobem si do něj zjednat přístup, a to i za použití síly, je-li to nezbytné.

Okrajově je možno v souvislosti s rozebíranou problematikou zmínit i institut **zajišťování bezpečnosti chráněných objektů a prostorů**, který je zakotven v ustanovení § 48 zákona o policii. V jeho odst. 4 je pod písm. d) zakotveno oprávnění policisty při zajišťování bezpečnosti chráněného objektu nebo prostoru zastavovat vjíždějící nebo vyjíždějící dopravní prostředek a provést jeho prohlídku.

Ustanovení § 52 písm. f) zákona o policii uvádí ve výčtu donucovacích prostředků **zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla**. Zastavovací pás je možno charakterizovat jako technický prostředek, který slouží k poškození pneumatik motorového vozidla, přičemž cílem jeho použití je zastavení tohoto vozidla a znemožnění mu pokračovat v další jízdě. K témuž účelu je možné využít rovněž jiné vhodné překážky, které účinně zastaví vozidlo. Za takovou překážku je možno považovat např. služební vozidlo či jiný povoz postavený napříč pozemní komunikace. Takové donucovací prostředky lze účinně uplatnit zejména během silničních uzávěr, které jsou realizovány v rámci pátrání po nebezpečných pachatelích, nebo při jejich pronásledování a zadržení, stejně jako v případech bezohledné jízdy. Během bezpečnostních akcí je pak možno zastavovací pás využít rovněž jako jistící prostředek pro zabránění svévolného odjezdu řidiče kontrolovaného vozidla.¹²

Za zahrazení cesty vozidlem se pokládá situace, kdy nedojde k fyzickému kontaktu služebního vozidla nebo vozidel s vozidlem, vůči němuž směřuje zákrok. Účelem je zastavení či zpomalení vozidla, vůči němuž směřuje daný zákrok. Tohoto donucovacího prostředku se užívá zvláště tehdy, když z nějakého důvodu nepřipadá do úvahy užití jiného donucovacího prostředku, hlavně během zákroku proti nebezpečnému pachateli, nebo za situace, kdy řidič svojí bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život a zdraví nezúčastněných osob.¹³ Za jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla či k zabránění odjezdu vozidla je možno považovat vše, co je způsobilé vozidlo zastavit či zabránit mu v tom, aby odjelo. K zabránění odjezdu vozidla se využívají tzv. botičky.¹⁴ Pokud jde o násilné zastavení pronásledovaného vozidla, tak to bývá prováděno bočním nebo příčným najížděním na pronásledované vozidlo.¹⁵

¹² DRMOLA, Karel. *Pořádková služba: Učební text pro SPŠ MV ČR*. 2. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1995, s. 111.

¹³ FILÁK, Antonín. *Zákon o Policii České republiky: s komentářem: podle právního stavu k 12. 1. 2009*. Praha: Police History, 2009, s. 127-128. ISBN 978-80-86477-49-7.

¹⁴ ŠKODA, Jindřich, František VAVERA a Radek ŠMERDA. *Zákon o policii s komentářem*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 203. ISBN 978-80-7380-447-3.

¹⁵ DRMOLA, Karel. *Pořádková služba: Učební text pro SPŠ MV ČR*. 2. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1995, s. 111.

Blíže jsou podmínky použití prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu rozvedeny v ustanovení § 55 zákona o policii. Vedle nich je třeba při využití tohoto oprávnění respektovat rovněž všechny další obecné podmínky užití donucovacích prostředků, které jsou zakotveny v ustanoveních § 51 a § 53 zákona o policii. Podle ustanovení § 55 odst. 1 zákona o policii je policista oprávněn použít prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu v níže uvedených případech:

- k zastavení vozidla, kterého řidič přes výzvu k zastavení vozidla podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nezastaví, nebo
- k zabránění odjezdu vozidla během zákroku vůči osobě, které osobní svoboda má být omezena, pokud je možné předpokládat, že se taková osoba pokusí vozidlo použít ke svému útěku.

Ustanovení § 55 odst. 2 zákona o policii stanoví povinnost policisty, který využívá oprávnění použití prostředku k násilnému zastavení vozidla, kdy tento musí dbát toho, aby v souvislosti s realizací tohoto oprávnění nedošlo k ohrožení života či zdraví jiných osob a aby život či zdraví osoby, vůči níž zákrok směřuje, byly ohroženy toliko v nezbytné míře.

Jak bylo uvedeno již dříve, specifickým případem zastavení vozidla je **zadržení vozidla**, které je uvedeno v ustanovení § 56 odst. 1 písm. f) zákona o policii, které vymezuje jednotlivé případy, kdy je policista oprávněn použít zbraň. V daném případě je k tomu oprávněn tehdy, pokud není možné jiným způsobem zadržet dopravní prostředek, kterého řidič bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život či zdraví osob a na opětovnou výzvu nebo znamení dané podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nezastaví. Z dikce uvedeného ustanovení je zřejmé, že příslušná výzva či znamení musí být dána alespoň dvakrát, přičemž ji řidič musí zaznamenat. Zároveň je nezbytné naplnit podmínku subsidiarity, tzn., že prostředek není možné zastavit jiným způsobem, např. donucovacím prostředkem výstřel do vzduchu, jehož cílem je přesvědčit řidiče daného dopravního prostředku, aby zastavil, popřípadě zastavovacím pásem.¹⁶

¹⁶ VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 218. ISBN 978-80-7400-142-0.

5.2 Zastavování vozidel vojenskými policisty

Vojenští policisté v souvislosti s rozebíranou problematikou v první řadě disponuje oprávněním k **zastavování a prohlídce dopravních prostředků**. Toto oprávnění je zakotveno v ustanovení § 35 zákona o Vojenské policii. V souladu s jeho odst. 1 je vojenský policista oprávněn zastavit a prohlížet vozidlo řízené vojákem nebo vozidlo ozbrojených sil. U tohoto oprávnění je tedy možnost jeho uplatnění omezeno na vojáky v činné službě¹⁷ a na vozidla ozbrojených sil. Ustanovení § 35 odst. 2 pak definuje oprávnění vojenského policisty zastavit a prohlížet dopravní prostředek v chráněném objektu a dopravní prostředek během vjíždění do chráněného objektu nebo vyjíždění z něj. Za chráněný objekt je v souladu s ustanovením § 3 písm. b) zákona o Vojenské policii vojenský objekt a prostor, v němž ozbrojené síly plní své úkoly, nebo v němž se koná vojenské cvičení, nebo v němž je zajišťována bezpečnost chráněné osoby. Toto oprávnění tak není omezeno pouze na vojáky v činné službě, nýbrž je lze ze strany vojenských policistů využít v zásadě vůči všem osobám, které se nacházejí v chráněném objektu či do něj vjíždějí nebo z něj vyjíždějí.

Ustanovení § 45 odst. 1 písm. f) zákona o Vojenské policii uvádí ve výčtu donucovacích prostředků **zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla**. Tento donucovací prostředek je vymezen identicky, jako je tomu v zákoně o policii. Vzhledem k této skutečnosti je možno k bližší charakteristice tohoto donucovacího prostředku odkázat na to, co k němu bylo uvedeno v subkapitole 5.1 této práce.

Rovněž zákon o Vojenské policii vymezuje ve svém ustanovení § 46 odst. 1 písm. f) specifický případ zastavení dopravního prostředku – **zadržení dopravního prostředku**. I v tomto případě se jedná o jeden ze způsobů použití

¹⁷ Vojákem v činné službě je podle ustanovení §1 odst. 5 zákona č. 585/2004 Sb., o branné povinnosti a jejím zajišťování (branný zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „branný zákon“) voják vykonávající vojenskou činnou službu podle ustanovení § 1 odst. 2 a 3 branného zákona. Ve zmíněných ustanoveních je vymezena vojenská činná služba mimo stav ohrožení státu nebo mimo válečný stav a vojenská činná služba za stavu ohrožení státu nebo válečného stavu. Ustanovení § 1 odst. 2 branného zákona vymezuje vojenskou činnou službu mimo stav ohrožení státu nebo mimo válečný stav jako službu vojáka z povolání ve služebním poměru podle zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů, přípravu vojáka k plnění úkolů ozbrojených sil nebo službu vojáka v operačním nasazení. Za vojenskou činnou službu za stavu ohrožení státu nebo válečného stavu je v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 branného zákona považována mimořádná služba. Blíže také ustanovení § 3 písm. a) zákona o Vojenské policii, podle něhož Vojenská policie působí vůči vojákům v činné službě.

zbraně. Ve shodě s uvedeným ustanovením zákona o Vojenské policii je vojenský policista oprávněn použít zbraň tehdy, pokud není možné jiným způsobem zadržet dopravní prostředek v chráněných objektech, jehož řidič bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život a zdraví osob a přes opětovnou výzvu či znamení dané podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nezastaví. Toto oprávnění vojenského policisty použít zbraň je formulováno v podstatě stejně jako obdobné oprávnění policistů, pouze s tím rozdílem, že vojenští policisté mohou toto oprávnění využít jen v rámci chráněného objektu. Jinak pro něj platí vše, co bylo uvedeno v subkapitole 5.1 této práce.

5.3 Zastavování vozidel celníky

Oprávnění celníků související se zastavováním vozidel je možno zařadit ke zvláštním úkonům prováděným orgány celní správy v rámci celní kontroly.¹⁸ Celníci mohou zastavovat dopravní prostředky v první řadě na základě **oprávnění ke kontrole osob, dopravních prostředků a poštovních a jiných zásilek**, které je zakotveno v ustanovení § 35 zákona o Celní správě. Podle jeho odst. 1 je celník při výkonu působnosti orgánu celní správy oprávněn jednak zastavovat dopravní prostředky, jednak provádět kontrolu osob, zavazadel, dopravních prostředků, jejich nákladů, jakož i přepravních a průvodních dokumentů. S tímto oprávněním dále souvisí oprávnění celníka v rámci kontroly dopravních prostředků a jejich nákladů mimo jiné použít speciální rentgenovou či jinou detekční techniku, které jim vyplývá z ustanovení § 35 odst. 2 písm. a) zákona o Celní správě. Jak dále vyplývá z ustanovení § 35 odst. 5 zákona o Celní správě, postupují celníci během zastavování dopravních prostředků obdobně jako policisté. Určitá odlišnost však spočívá v povinnosti osob, u nichž se kontrola provádí, se na vlastní náklady a nebezpečí odebrat se silničním dopravním prostředkem na nejbližší vhodné místo, které je mu stanoveno celníkem, kde lze kontrolu dopravního prostředku a jeho nákladu účelně provést, a to za situace, kdy to vyžadují provozní podmínky či potřeba účelného provedení kontroly silničního dopravního prostředku a jeho nákladu.

¹⁸ KÁRNÍK, Miroslav. *Clo a celní politika od A do Z*. Olomouc: ANAG, c2012, s. 122. ISBN-978-80-7263-779-9.

Ustanovení § 44 odst. 1 písm. f) a g) zákona o Celní správě uvádí ve výčtu donucovacích prostředků taktéž **technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla a zastavovací pás a jiné prostředky k nucenému zastavení vozidla**. Z tohoto výčtu je zřejmé, že zákon o Celní správě v porovnání se zákonem o policii a zákonem o Vojenské policii obsahuje ve výčtu donucovacích prostředků souvisejících se zastavováním vozidel navíc technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla, zatímco v nich absentuje výslovné uvedení zahrazení cesty vozidlem, které však lze podřadit pod donucovací prostředek „jiné prostředky k nucenému zastavení vozidla“. K podmínkám užití shora uvedených donucovacích prostředků celníky je možno odkázat k tomu, co bylo uvedeno v subkapitole 5.1 této práce.

Specifickým případem zastavení dopravního prostředku celníkem je **přinucení k zastavení dopravního prostředku**, které je uvedeno v ustanovení § 15 odst. 1 písm. f) zákona o Celní správě, které vymezuje jednotlivé případy, kdy je celník oprávněn použít zbraň. V daném případě je k tomu oprávněn tehdy, aby přinutil k zastavení dopravní prostředek, kterého řidič na opětovnou výzvu nebo znamení dané podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nezastaví, přičemž jej není možné zastavit jiným způsobem. Toto oprávnění celníka použít zbraň je formulováno v podstatě stejně jako obdobné oprávnění policistů, pouze s tím rozdílem, že u celníků není omezeno toliko na vozidla, nýbrž se vztahuje na dopravní prostředky. Jinak pro něj platí vše, co bylo uvedeno v subkapitole 5.1 této práce.

5.4 Zastavování vozidel příslušníky GIBS

Prvním institutem souvisejícím se zastavováním vozidel, který mohou využít příslušníci GIBS je **zastavení a prohlídka dopravního prostředku**, který je zakotven v ustanovení § 16 zákona o GIBS. Okruh případů, kdy je příslušník GIBS oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, je zakotven v ustanovení § 16 odst. 1 zákona o GIBS. V souladu s ním je příslušník GIBS oprávněn využít předmětné oprávnění, jestliže:

- pronásleduje pachatele úmyslného trestného činu;

- pátrá po pachateli úmyslného trestného činu nebo po věcech z takového trestného činu pocházejících anebo s takovým trestným činem souvisejících;
- pátrá po hledané osobě;
- pátrá po zbraních, střelivu, výbušninách, omamných a psychotropních látkách a jedech, nebo
- pátrá po věcech, které pocházejí z trestné činnosti, nebo souvisejí s trestnou činností.

Podmínkou využití tohoto oprávnění ve všech uvedených případech přitom je existence důvodného podezření, že se v dopravním prostředku nachází taková osoba či věc.

Vedle již uvedených případů je příslušník GIBS na základě ustanovení § 16 odst. 2 zákona o GIBS oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku tehdy, jestliže existuje důvodné podezření, že používáním daného dopravního prostředku, na tomto prostředku nebo v souvislosti s tímto prostředkem došlo ke spáchání trestného činu.

Ustanovení § 16 odst. 3 zákona o GIBS vymezuje oprávnění příslušníka GIBS k otevření dopravního prostředku nebo jinému zjednání si přístupu do něj, v případě nezbytnosti i za využití síly, a to za účelem provedení jeho prohlídky.

Shora předestřený institut zastavení a prohlídka dopravního prostředku podle ustanovení § 16 zákona o GIBS je do značné míry formulován podobně, jako stejně nazvaný institut podle ustanovení § 42 zákona o policii. Odlišnost u příslušníků GIBS spočívá v jeho zúžení na shora uvedená oprávnění, které je dáno charakterem úkolů, které příslušníci GIBS plní.

Ustanovení § 21 písm. e) zákona o GIBS uvádí ve výčtu donucovacích prostředků taktéž **zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla**. Blíže je použití prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu rozvedeno v ustanovení § 24 zákona o GIBS. Toto ustanovení je přitom identické s ustanovením § 55 zákona o policii. V této souvislosti lze proto odkázat na výklad k uvedenému ustanovení v subkapitole 5.1 této práce.

Specifickým případem zastavení dopravního prostředku příslušníkem GIBS je **zadržení dopravního prostředku**, které je uvedeno v ustanovení § 25 odst. 1

písm. f) zákona o GIBS, které vymezuje jednotlivé případy, kdy je příslušník GIBS oprávněn použít zbraň. Podle zmíněného ustanovení je příslušník GIBS oprávněn použít zbraň, pokud není možné jiným způsobem zadržet dopravní prostředek, kterého řidič bezohlednou jízdou vážně ohrožuje život či zdraví osob a na opětovnou výzvu danou podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nezastaví. Z dikce tohoto ustanovení je zřejmé, že je formulováno podobně, jako obdobná oprávnění k použití zbraně dalších dosud uváděných příslušníků bezpečnostních složek. Proto je možno k podmínkám užití tohoto oprávnění opět odkázat na to, co bylo uvedeno v subkapitole 5.1 této práce.

5.5 Zastavování vozidel strážníky

Oprávnění strážníků související se zastavováním vozidel jsou upravena jednak zákonem o obecní policii, ale taktéž zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

V ustanovení § 17a zákona o obecní policii je zakotveno **oprávnění strážníka použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla**. Toto oprávnění (respektive podmínky využití tohoto oprávnění) je formulováno do značné míry totožně jako institut použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla podle ustanovení § 36 zákona o policii. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla představuje specifický zajišťovací prostředek, jehož smysl tkví v zajištění důkazu pro následné řízení o přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.¹⁹ Jak má technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla vypadat, respektive jaké má mít technické parametry, to ani zákon o obecní policii neřeší. Z dikce ustanovení § 17a odst. 1 zákona o obecní policii však lze dovodit, že se musí jednat o takový technický prostředek, jenž zabrání odjezdu daného vozidla, nikoliv však jeho otevření, nastartování motoru apod.²⁰

Ustanovení § 17a odst. 7 zákona o obecní policii pak uvádí, že na rozebírané oprávnění strážníků použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla (ve zkratce „TPZOV“) se nevztahují ustanovení o donucovacích

¹⁹ HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 6. vyd. V Praze: C. H. Beck, 2006, s. 263. ISBN-80-7179-442-2.

²⁰ VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o obecní policii: komentář*. 2. vydání. V Praze: C. H. Beck, 2019, s. 276. ISBN-978-80-7400-729-3.

prostředcích. Nejvyšší správní soud v této souvislosti přitom konstatoval následující: „TPZOV není donucovacím prostředkem, účelem jeho přiložení není vynutit splnění právní povinnosti nebo zabránit přestupci v pokračování porušování právní povinnosti. TPZOV není ani sankčním prostředkem. Jeho prostřednictvím nelze trestat přestupce či provozovatele vozidla za porušení právní povinnosti tím, že mu je znemožněno po určitou dobu volně nakládat s vozidlem. Ostatně v situacích, při nichž je dle zákona možné TPZOV přiložit, je ve většině případů dán veřejný zájem na tom, aby bylo vozidlo co nejdříve odstraněno z místa, kde se neoprávněně nachází.“²¹

Ustanovení § 18 písm. h) zákona o obecní policii uvádí ve výčtu donucovacích prostředků taktéž **technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla**. Jak vyplývá z ustanovení § 18a odst. 3 zákona o obecní policii, tento donucovací prostředek je strážník oprávněn využít za situace, kdy je nezbytné vynutit povinnost řidiče vozidla setrvat na místě do příchodu policie, eventuálně v rámci zákroku vůči osobě, jejíž osobní svoboda má být omezena, pokud lze předpokládat, že se tato osoba pokusí vozidlo použít ke svému útěku. Pod pojmem „omezení osobní svobody“ je třeba v daném případě rozumět vedle podmínek podle ustanovení § 76 odst. 2 trestního řádu rovněž omezení osobní svobody, jež nastane v případech předpokládaných zákonem o obecní policii a zároveň se jedná o zákrok, jenž je nezbytné dokončit s využitím donucovacího prostředku. V praxi se jedná zvláště o případy předvedení na policii, jak má na mysli ustanovení § 13 zákona o obecní policii, nebo předvedení osoby k podání vysvětlení podle ustanovení § 11 odst. 1 zákona o obecní policii.²² Ustanovení § 18a odst. 3 zákona o obecní policii pak *expressis verbis* stanoví, že na použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla jakožto donucovacího prostředku se nevztahuje ustanovení § 17a téhož zákona.

Jak dále vyplývá z ustanovení § 79 odst. 1 písm. c) zákona o provozu o pozemních komunikacích, má strážník ve stejnokroji **oprávnění zastavovat vozidla** v těchto případech:

²¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. března 2018, sp. zn. 6 As 412/2017–27.

²² ŠEBESTA, Patrik. *Zákon o obecní policii: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018, s. 219. ISBN-978-80-7552-455-3.

- před přechodem pro chodce k zajištění bezpečného přechodu osob, pokud to situace na přechodu nebo stav přecházejících osob vyžaduje;
- pokud řidič vozidla či přepravovaná osoba je podezřelá ze spáchání přestupku, jenž se týká bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

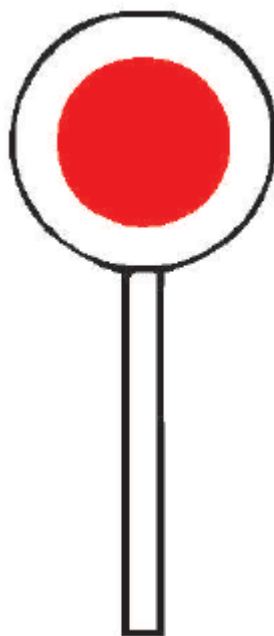
V prvním případě se tak jedná o prevenci dopravních nehod vozidel a chodců, ve druhém pak o řešení spáchaných přestupků ze strany osob v zastavovaném vozidle.

6 Technické prostředky pro zastavování vozidel

Zastavovat vozidla mohou příslušníci bezpečnostních složek státu za využití nejrůznějších vhodných technických prostředků. Takové prostředky jsou předmětem této kapitoly. Je možno k nim zařadit plastové zastavovací terče, zastavovací terč jednostranný svítící LED, zahrazení cesty vozidlem, taktický ježek TJ06, zastavovací pásy schválených typů, bariéru PITAGONE F-11 či zastavovací síť X-NET. Uvedené technické prostředky pro zastavování vozidel jsou blíže charakterizovány v této kapitole.

6.1 Plastové zastavovací terče

Na trhu je v nabídce celá řada typů zastavovacích terčů. Provedení plastového zastavovacího terče pro policisty musí odpovídat dopravnímu zařízení Z 8a, které je vyobrazeno v příloze č. 10 k vyhlášce Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „prováděcí vyhláška k pravidlům provozu na pozemních komunikacích“). Toto dopravní zařízení je vyobrazeno na obrázku č. 1.



Obr. č. 1 - Zastavovací terč pro policisty²³

²³ Příloha č. 10 k vyhlášce Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Plastové terče v provedení, které je vyobrazeno na obrázku č. 1, náleží ke standardnímu vybavení každého policisty. Jsou jim vydávány po nástupu do služebního poměru policisty jako součást jejich výbavy. Využití plastového zastavovacího terče pro zastavování vozidel je limitováno světelnými podmínkami, poněvadž tento terč není opatřen zdrojem světla či reflexní vrstvou. Vzhledem k této skutečnosti připadá do úvahy jeho použití přes den, popřípadě na místech, kde je místo vybrané k zastavování vozidel dostatečně souvisle osvětleno.

6.2 Zastavovací terč jednostranný svítící LED

Výše konstatovaný nedostatek plastových zastavovacích terčů, které lze využít jen za určitých světelných podmínek, odstraňují světelné zastavovací terče. Ty jsou totiž opatřeny samostatným zdrojem světla, takže jsou za běžných snížených světelných podmínek pro řidiče dobře viditelné. Výjimkou může být pouze situace, kdy je velmi silná mlha, husté sněžení či déšť. Tyto světelné zastavovací terče jsou již v současnosti běžně využívány příslušníky bezpečnostních složek. I pro světelné zastavovací terče platí podmínka, že musí odpovídat dopravnímu zařízení Z 8a, které je vyobrazeno v příloze č. 10 k prováděcí vyhlášce k pravidlům provozu na pozemních komunikacích.

Světelné zastavovací terče jsou vyráběny z odolného plastu. Jsou určeny k zastavování vozidel během dopravních kontrol, přeprav nebezpečných nebo rozměrných nákladů, během sportovních akcí či při jiných mimořádných událostech.²⁴ Jako příklad zastavovacího terče jednostranného svítícího LED je možno uvést takové dopravní zařízení, které je dodáváno na tuzemský trh společností EUROLAMP s.r.o. (viz obrázek 2). Existuje však i celá řada jiných typů, např. zastavovací terč TCP 01 nebo zastavovací terč TCP 02, které budou dále rovněž ve stručnosti charakterizovány.

²⁴ EUROLAMP. *Zastavovací terč jednostranný svítící červený, 5xLED, napájení bateriemi 3xC, kolébkový spínač* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/zastavovaci-led-terc-jednostranny-svitici-cerveny>.



Obr. č. 2 - Zastavovací terč jednostranný svítící červený²⁵

Ovládání tohoto zastavovacího terče se provádí kolébkovým spínačem. V zadní stěně terče jsou otvory, kterými uživatel může kontrolovat funkčnost zapnutého světla. Hmotnost tohoto provedení svítícího zastavovacího terče je 390 g. Je napájen 3 ks baterií typu C. Jako zdroj světla je využito 5 ks LED pro každou stranu terče. Rozměry stavěcího terče jsou 455 mm (délka) x 195 mm (šířka). Na trh je dodáván variantně s nápisy „STOP HASICI“, „STOP POLICIE“, „MILITARY POLICE“ a „STOP MILITARY POLICIE“.²⁶



Obr. č. 3 - Terč zastavovací svítící LED – TCP 01 (jednostranný)²⁷

²⁵ EUROLAMP. *Zastavovací terč jednostranný svítící červený, 5xLED, napájení bateriemi 3xC, kolébkový spínač* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/zastavovaci-led-terc-jednostranny-svitici-cerveny>.

²⁶ Tamtéž.

²⁷ *Terč zastavovací svítící LED - TCP 01/jednostranný/* [online]. © 2023. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.hasickavyzbrojna.cz/terc-zastavovaci-svitici-led-tcp-01-jednostranny/d-188930/>.

Terč zastavovací svítící LED - TCP 01 (viz obrázek 3) se vyrábí z plastu. Jako zdroj světla jsou použity 2 ks LED červené barvy. Napájení je zajišťováno 3 ks baterií typu C. Jeho rozměry jsou 42 cm x 18 cm x 4 cm.



Obr. č. 4 - Zastavovací terč TCP- 02²⁸

Zastavovací terč TCP-02 RG/RR (viz obrázek 4) se vyrábí z materiálu akrylonitrilbutadienstyren (ABS). Je opatřen polepem z retro reflexní fólie standardu BS 8442:2015 RA1, jež zajišťuje vysokou viditelnost zastavovacího terče i při snížených světelných podmínkách. Jeho vývoj vycházel z požadavků uživatelů z řad policistů, strážníků a hasičů. Z toho důvodu je při jeho výrobě kladen velký důraz na tvar i na použitý materiál. Vzhledem k navrženému tvaru lze tento zastavovací terč bez problémů umístit (zasunout) za opasek či jiné části stejnokroje, jakož i do úchytů systému MOLLE²⁹. Díky otvoru v rukojeti je možné k němu připevnit závěsnou šňůru. Je vyráběn ve dvou verzích – RG (červená/zelená) a RR (červená/červená).³⁰

²⁸ Zastavovací terč TCP-02 [online]. POLICE-SHOP.CZ © 2023. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: https://www.police-shop.cz/p-s/Zastavovac%C3%AD-ter%C4%8D-TCP-02?sort=p.sort_order&order=ASC&page=2.

²⁹ Označení MOLLE je akronymem z angl. *Modular Lightweight Load-carrying Equipment*, v překladu „modulární lehké vybavení“.

³⁰ Zastavovací terč TCP-02 [online]. POLICE-SHOP.CZ © 2023. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: https://www.police-shop.cz/p-s/Zastavovac%C3%AD-ter%C4%8D-TCP-02?sort=p.sort_order&order=ASC&page=2.

6.3 Zahrazení cesty vozidlem

Zahrazení cesty vozidlem (někdy bývá používán i pojem „zátaras“) náleží k velmi často používaným prostředkům násilného zastavení vozidla. Výhodou tohoto způsobu zastavování vozidel je jeho poměrně snadná dostupnost, nevýhodou naopak případné poškození vozidel využitých k vytvoření překážky na pozemní komunikaci.³¹ Je možno jej charakterizovat jakožto postup, během něhož zasahující policisté využijí jedno či více vhodných vozidel za účelem omezení průjezdnosti, popřípadě i k úplnému zahrazení pozemní komunikace, jehož cílem je usnadnit násilné zastavení vozidla.³² Pro zahrazení cesty vozidlem je možné využít v zásadě jakékoliv vozidel, včetně vozidel nákladních či speciálních (např. stavební mechanismy), vozidla služební či civilní. Z povahy věci jsou z takového použití vyloučena jakákoliv vozidla, s jejichž využitím je potenciálně spjata velké riziko, např. vozidla přepravující nebezpečné látky či prostředky hromadné přepravy osob, v nichž jsou v daném okamžiku přítomny přepravované osoby. Z rozebíraného využití jsou rovněž vyloučena vozidla osob požívajících výsady dle mezinárodního práva.³³

Při zahrazování cesty je tedy nezbytné mít především na zřeteli bezpečnost posádek služebních vozidel, ale i dalších osob, které jsou na místě eventuálně přítomny. Zasahující policisté (popřípadě jiní příslušníci ozbrojených složek) by neměly být vystaveny nebezpečí střetu s ujíždějícím vozidlem.³⁴ Při zahrazování cesty vozidlem je nezbytné, aby vozidlo tvořící překážku k zahrazení pozemní komunikace bylo nasměrováno tak, aby při eventuálním střetu s ujíždějícím vozidlem došlo k zasažení nejtěžší části vozidla. Tím bývá místo s motorem. Tento požadavek je dán z důvodu absorpce kinetické energie, kterou má ujíždějící vozidlo. Vozidlo použité k zahrazení pozemní komunikace je nezbytné zajistit proti pohybu. K tomuto účelu je třeba využít ruční brzdu. Pokud je vypnut motor, pak je nezbytné zařadit první převodový stupeň. Pokud jde o vozidla se samočinnou převodovkou, u těch je nezbytné přesunout volič převodovky do polohy „P“. Šíře

³¹ OHERA, Michal. Násilná zastavení vozidel policií. *Policista*, 2011, roč. 17, č. 9, příloha, s. 12.

³² Metodika Policejního prezidia České republiky – Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, č. j: PPR-14245-3/ČJ-2020-990400.

³³ Vídeňská úmluva o diplomatických stycích, která byla u nás publikována jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích.

³⁴ OHERA, Michal. Násilná zastavení vozidel policií. *Policista*, 2011, roč. 17, č. 9, příloha, s. 12.

vozovky by měla být v optimálním případě zatarasena tak, aby byla v podstatě neprůjezdná. Pokud to konkrétní okolnosti umožňují, je třeba zataras z vozidla vytvořit v přehledném úseku pozemní komunikace, aby mohl řidič zastavovaného vozidla včas reagovat a zastavit.³⁵



Obr. č. 5 - Zahrazení cesty vozidlem v kombinaci se zastavovacím pásem³⁶

Zahrazení cesty vozidlem je možno kombinovat i s využitím donucovacího prostředku zastavovací pás, jak je zachyceno na obrázku 5. Výhodou tohoto postupu je nižší riziko poškození služebního vozidla.

6.4 Taktický ježek TJ06

Taktický ježek TJ06 (viz obrázek č. 6) prostředkem, který je určen bezpečnostním sborům a ozbrojeným složkám. Při jeho využití je zabráněno odjezdu vozidla tím, že prorazí jeho pneumatiky. Po tomto proražení postupně unikne z pneumatik vzduch, což vede ke snížení ovladatelnosti daného vozidla. To pak musí řidič buďto zastavit, nebo vozidlo havaruje. TJ06 je opatřen šesti dutými hroty o délce 45 mm a průměru 3 mm, které jsou vyrobeny z nerezavějící oceli. K ochraně obsluhy před zraněním slouží gumové krytky hrotů, které se

³⁵ PETŘEK, Dominik. *Násilné zastavování vozidel (zahraniční komparace)*. Diplomová práce. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostně právní, 2022, s. 13-14.

³⁶ OHERA, Michal. *Zastavování vozidel Policií ČR* [online]. Policista.cz, 8. srpna 2011. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/zastavovani-vozidel-818/>.

nesnímají ani při přípravě TJ06 k použití. Přesto je třeba dbát při manipulaci s tímto zařízením nezbytné opatrnosti, aby nedošlo ke zranění obsluhy. Poté, co kolo zastavovaného vozidla najede na TJ06, nakloní se jeho hroty přímo proti tomuto kolu. Tak hroty proniknou ideálně do pneumatiky. Během tohoto pronikání nejprve váha vozu způsobí proražení gumových krytek hrotů. Ty pak proniknou pneumatikou a z ní poté plynule za cca 6 sekund uniká vzduch. TJ06 není nijak těžký, protože jeho hmotnost činí 100 g. Hroty TJ06 jsou uloženy v těle taktického ježka, které slouží zároveň jako jeho pouzdro. Toto pouzdro má rozměry 11 cm x 6 cm x 2 cm. Během použití TJ06 jej lze rozevřít do úhlu nejvýše 135°. ³⁷



Obr. č. 6 - Taktický ježek TJ06³⁸

Během použití taktického ježka TJ06 je doporučován následující postup. Během silniční kontroly je dán řidiči zastavovaného vozidla pokyn k zastavení. Poté, co řidič zastaví vozidlo, zastaví služební vozidlo obvykle těsně za něj, aby nemělo za sebou prostor k manévrování. Výjimečně lze zastavit služební vozidlo těsně pře kontrolované vozidlo. Následně se přesune člen hlídky z místa spolujezdce k zadnímu kolu zastavovaného vozidla. Pod toto kolo vloží pouzdro TJ06, které je otevřeno do maximálního úhlu, a to ve směru možného odjezdu zastaveného vozidla. Není-li možno určit, kterým směrem by kontrolované vozidlo mohlo bez povolení odjet, umístí se zařízení TJ06 pod kolo z obou stran. Při tomto vkládání vždy musí dbát opatrnosti, aby nedošlo ke zranění člena hlídky, který

³⁷ OHERA, Michal. *Použití zastavovacího pásu Police Road Block: kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha: Prime Safety, 2011, s. 16. ISBN-978-80-903906-2-1.

³⁸ Tamtéž.

s taktickým ježkem manipuluje. Pokud by chtěl řidič s kontrolovaným vozidlem nedovoleně opustit místo, pneumatika vozu je proražena až šesti hroty TJ06, což mu posléze výrazně ztěžuje (až znemožňuje) další jízdu. Pokud je však kontrola vozidla provedena až do konce, odstraní hlídka nainstalované zařízení TJ06 a dá řidiči kontrolovaného vozidla pokyn, že může odjet.³⁹

6.5 Zastavovací pásy

Zastavovací pásy náleží k relativně rozšířeným technickým prostředkům, které jsou bezpečnostními složkami využívány k zastavení pronásledovaného motorového vozidla, a to jak u nás, tak i v zahraničí. Tyto technické prostředky je možné rychle rozložit napříč pozemní komunikaci bez nutnosti využití dalších prostředků. Princip jejich činnosti je založen na tom, že hroty, kterými jsou zastavovací pásy osazeny, na více místech prorazí pneumatiku pronásledovaného vozidla. To se pak stává hůře ovladatelné až neovladatelné. Ve složeném stavu jsou zastavovací pásy převáženy v zavazadlovém prostoru služebních vozidel.⁴⁰ Zastavovací pásy tedy splňují veškeré požadavky, které jsou na tyto prostředky kladeny – rychlost, bezpečnost a operativnost jejich použití.

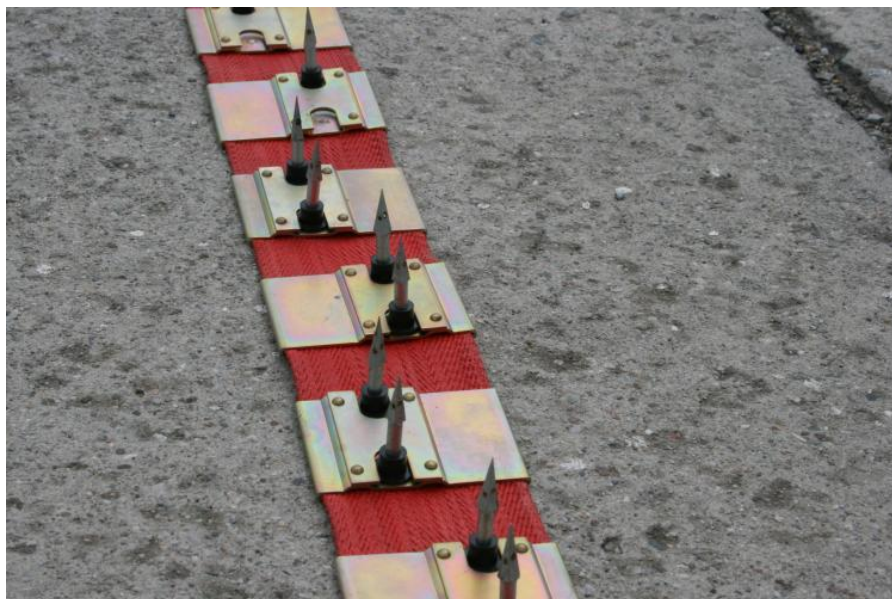
6.5.1 Zastavovací pás 1992

Poprvé se v našich podmínkách v příslušné legislativě objevila možnost použití prostředků k násilnému zastavení vozidla (zastavovacích pásů apod.) s účinností zákona České národní rady č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky, což bylo dnem 14. července 1991. Dosavadní právní úprava, jež byla představována zvláště zákonem č. 40/1974 Sb., o Sboru národní bezpečnosti, použití těchto prostředků neobsahovala. V návaznosti na novou právní úpravu bylo v roce 1992 nakoupeno Ministerstvem vnitra několik kusů zastavovacích pásů. Pro jejich využití byl rovněž vydán závazný pokyn, v němž však byly podmínky nastaveny takovým způsobem, že použití zastavovacích pásů téměř znemožňoval. Proto byly v pozdějším období tyto podmínky zčásti zmírněny

³⁹ OHERA, Michal. *Použití zastavovacího pásu Police Road Block: kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha: Prime Safety, 2011, s. 25-28. ISBN-978-80-903906-2-1

⁴⁰ TUREČEK, Jaroslav. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 52. ISBN-978-80-7380-119-9.

a přizpůsobeny realitě výkonu služby. V současnosti již nejsou tyto interní akty řízení policie platné.⁴¹



Obr. č. 7 - Starší typ zastavovacích pásů⁴²

Policie však doposud disponuje starším provedením zastavovacích pásů, které jsou dlouhé 6 m a široké 8,5 cm (viz obrázek č. 7). Toto starší provedení zastavovacích pásů existuje ve dvou verzích – pro osobní a pro nákladní vozidla. K přepravě těchto zastavovacích pásů slouží plechová krabice. Zastavovací pás je osazen ocelovými hroty o délce 4,5 cm. S ohledem na jejich konstrukci se museli při používání těchto zastavovacích pásů vypořádávat s celou řadou problémů. K těmto problémům či nevýhodám náležely hlavně dlouhá reakční doba nezbytná k roztažení i stažení pásu, dále jeho velká hmotnost, a hlavně nezbytnost přeběhnutí jeho obsluhy přes pozemní komunikaci při roztahování pásu. To u zastavovacích pásů modernější konstrukce není nezbytné, poněvadž při jejich roztahování je využívána odstředivá síla, takže jsou roztahovány jen z jedné strany pozemní komunikace, a to jedním uhozením. Za další problém je možno označit samovolné vypadávání hrotů zastavovacího pásu během jeho

⁴¹ OHERA, Michal. *Použití zastavovacího pásu Police Road Block: kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha: Prime Safety, 2011, s. 18. ISBN-978-80-903906-2-1.

⁴² PECH, Miroslav. *Test zastavovacích pásů...* [online]. © 2023 Policie ČR. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/test-zastavovacich-pasu.aspx>.

vyjímání z přepravní schránky. Z hlediska bezpečnosti obsluhy při manipulaci s tímto zastavovacím pásem je problematické rovněž to, že hroty, jimiž je osazen, nejsou opatřeny žádnou ochranou v podobě krytky apod. Problematické je také to, že u zastavovaného vozidla dojde po najetí na tento pás k rychlému úniku vzduchu z pneumatik, což má za následek značné snížení ovladatelnosti vozidla a v konečném důsledku výrazné zvýšení rizika jeho havárie.⁴³ Vzhledem k těmto problémům byl tento starší typ zastavovacího pásu nahrazen modernějšími těmito prostředky. Starší typ zastavovacího pásu je využíván zejména k zabezpečení kontrolních stanovišť, zatímco v rámci běžného výkonu služby nebo při zastavování vozidel již využíván není.⁴⁴

6.5.2 Zastavovací pás „BARRACUDA“

Zastavovací pás Barracuda (obrázek č. 8) je navržen k zabránění vjezdu vozidel do nepovolaných míst, přičemž slouží k vyznačení hranice, kam vozidla nemohou. Využíván je na policejních či vojenských kontrolních bodech, hraničních přechodech nebo během zabezpečování akcí. Speciální tvar jeho bočnic zajišťuje automatické natočení hrotů vzhůru po vhození na zem. Tento zastavovací pás je 910 mm dlouhý a je opatřen trubkovými hroty.⁴⁵



Obr. č. 8 - Zastavovací pás Barracuda⁴⁶

⁴³ OHARA, Michal. Násilná zastavení vozidel policíí. *Policista*, 2011, roč. 17, č. 9, příloha, s. 12.

⁴⁴ *Informace k použití zastavovacích pásů*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014, s. 9.

⁴⁵ EUROLAMP. *Barracuda – zastavovací pás 91cm* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z : https://www.eurolamp.cz/barracuda?gclid=Cj0KCQiAz9ieBhCIARIsACB0oGJXIU0WoqL0z21GXG10Jlix1v63jZNVUjxIWk-boKbsKkyv01aa8JYaArJyEALw_wcB.

⁴⁶ Tamtéž.

Tento zastavovací pás sestává z těla z plastu, do něhož je vsunuto celkem 11 segmentů, přičemž každý z nich má jeden dutý hrot. Pracovní část trnu měří 3,8 cm. Pro bezpečnou manipulaci se zastavovacím pásem jsou tyto hroty překryty tenkým plastem. Aby nedošlo k vypadnutí segmentů z plastového těla, je toto tělo opatřeno na obou stranách krytkami z plastu. Na jedné straně plastového pouzdra je umístěno kovové oko, jež umožňuje připevnění provázku nebo lanka ke snadnější manipulaci se zastavovacím pásem během jeho použití.⁴⁷

6.5.3 Zastavovací pás „POLICE ROAD BLOCK“

Policejní zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK (obrázek č. 9) je prostředek násilného zastavování vozidel určený pro policii. Má délku 4,7 m. Tvoří jej mříž z pružného plastového materiálu, jejíž jednotlivé komponenty jsou spojeny nerezovými šrouby. Tato mříž je osazena celkem 110 ks dutých ocelových hrotů, které jsou vyrobeny z nerezové oceli. Jednotlivé hroty mají průměr 3 mm a délku 45 mm. Ve spodní části těchto hrotů je nasazen těsnící kroužek z gumy, který zajišťuje uchycení hrotu do konstrukce mříže. Ostří hrotu je opatřeno krytkou z gumy, jejímž účelem je ochrana obsluhy pásu před zraněním.⁴⁸



Obr. č. 9 - Policejní zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK (PRB-05m)⁴⁹

⁴⁷ *Informace k použití zastavovacích pásů*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014, s. 11.

⁴⁸ Tamtéž, s. 12.

⁴⁹ *PRB-05m* [online]. © PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <http://www.prime-safety.com/prb-05m.html>.

Efektivní přehradná délka tohoto zastavovacího pásu je 5 m při pracovní délce za plného rozvinutí 470 cm. Hmotnost zastavovacího pásu bez přepravní schránky nepřesahuje 4 kg. Konstrukce pásu má deset polí, z nichž každé má 11 hrotů.⁵⁰ Jejich délka je dostatečná k tomu, aby prorazily pneumatiku jak o osobního vozidla, tak i u vozidla nákladního či u autobusu. Na jedné straně zastavovacího pásu je připevněna karabinou šňůra dlouhá 790 cm. Tato šňůra slouží ke snazší manipulaci se zastavovacím pásem. K nastavení zastavovacího pásu na potřebnou délku slouží spojovací šrouby. K přepravě zastavovacího pásu se využívá plastová schránka černé barvy.⁵¹

6.6 Bariéra PITAGONE F-11

Bariéru PITAGONE F-11 (obrázek č. 10) je možno charakterizovat jako plně přenosnou a pohyblivou bariéru, která slouží k zastavení průjezdu vozidel v různých situacích. Její montáž je rychlá a snadná, poněvadž nevyžaduje žádné nářadí. Další výhodou této bariéry je, že je plně nastavitelná, takže snadno přizpůsobí všem povrchům a terénům (včetně chodníků, stoupání a hrbolatých silnic). Bariéra je schopna zastavit osobní vozidlo nebo nákladní automobil rozjetý průměrnou rychlostí. Odolá nárazu 7,5tunového nákladního vozidla jedoucího rychlostí 48 km/h. Je tvořena kompaktními montážními prvky, což umožňuje snadné skladování i přepravu. Bariéra se rovněž vyznačuje dlouhou životností a minimálními požadavky na údržbu.⁵²

Kompletně sestavenou bariéru lze v případě potřeby (typicky např. průjezd vozidel integrovaného záchranného systému) rychle odstranit z vozovky. Bariéry PITAGONE F-11 splňují tyto normy: 68 – testováno BSI na pevnost v nárazu PAS 68:2013 a IWA 14 – testováno BSI na pevnost v nárazu IWA14-1.⁵³ Výška bariéry je 100 cm, hmotnost ve složeném stavu 43,8 kg, šířka dvou modulů je 85 cm.

⁵⁰ PRB-05m [online]. © PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <http://www.prime-safety.com/prb-05m.html>.

⁵¹ *Informace k použití zastavovacích pásů*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014, s. 12.

⁵² F-11 Modular & mobile barrier [online]. © PITAGONE 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.pitagone.com/en/home/f11>.

⁵³ EUROLAMP. PITAGONE F-11, mobilní proti nárazová bariéra [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/pitagone-f-11-mobilni-proti-narazova-bariera>.

Na bariéře nejsou žádné ostré hrany, což je prevencí před případným zraněním obsluhy.⁵⁴



Obr. č. 10 - Bariéra PITAGONE F-11⁵⁵

6.7 Zastavovací síť X-NET

Zastavovací síť X-NET se do určité míry odlišuje od většiny dalších zařízení k násilnému zastavování vozidel, která jsou založena na proražení pneumatiky ujíždějícího vozidla trnem či více trny, přičemž toto vozidlo může po tomto proražení ještě ujet nějakou vzdálenost či se stane obtížně ovladatelným. Tento prostředek násilného zastavování vozidel totiž umožňuje zastavit vozidlo rychle a bezpečně, aniž by došlo k jeho poškození.⁵⁶ Pohyb vozidla je při použití zastavovací sítě X-Net zastaven v průběhu zlomků sekund. Unikající vozidlo je tak zastaveno na velmi krátkou vzdálenost. Poté, co ji vozidlo přejede, je vozidlo uvedeno do úplného klidu a pod absolutní kontrolu bez ohledu na to, zda jsou pneumatiky proražené nebo v běžném stavu, takže je řidiči takového vozidla zabráněno pokračovat v jízdě (viz záběr z použití na obrázku 11). Aplikace

⁵⁴ F-11 Modular & mobile barrier [online]. © PITAGONE 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.pitagone.com/en/home/f11>.

⁵⁵ EUROLAMP. PITAGONE F-11, mobilní proti nárazová bariéra [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/pitagone-f-11-mobilni-proti-narazova-bariera>.

⁵⁶ BLAIN, Loz. X-Net arrest system stops cars quickly and safely [online]. © 2023 New Atlas, 24. dubna 2007. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://newatlas.com/go/7150/>.

zastavovací sítě X-Net je velmi jednoduchá, přičemž doba jejího rozvinutí nepřesahuje 20 sekund. Je tedy v podstatě okamžitě připravena k použití, navíc je snadno přenosná.⁵⁷



Obr. č. 11 - Ukázka použití zastavovací sítě X-NET⁵⁸

Základem zastavovací sítě X-NET je, jak její označení napovídá, síť o rozměrech 6 x 3 m, popřípadě 6 x 5 m. Současně je však tato síť opatřena hroty, jež se zapíchnou do běhounu pneumatiky zastavovaného vozidla. Díky nim se pak síť za kolo zachytí a následně se kolem něj omotá. Po jejím utážení kolem kola dojde k jejich zablokování a posléze i k zastavení motoru vozidla. Tak je vozidlo zastaveno na vzdálenost nepřesahující 30 m od přejetí této sítě. Menší síť o rozměrech 6 x 3 m má hmotnost 22 kg, přičemž ji lze využít k zastavení vozidel do hmotnosti 4 tuny. Větší síť o rozměrech 6 x 5 m váží 32 kg a je možno ji použít k zastavení vozidla o hmotnosti 15 tun.⁵⁹ Systém X-Net je vybaven nasazovacími šňůrami, které umožňují spuštění systému na dálku, takže obsluha není ohrožena,

⁵⁷ F-11 Modular & mobile barrier [online]. © PITAGONE 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.pitagone.com/en/home/f11>.

⁵⁸ DVOŘÁK, František. VIDEO: Ujíždějící řidiče může policie chytat do sítí [online]. © 1999–2023 MAFRA, a. s., 9. července 2014. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/zastavovaci-sit.A140707_181147_automoto_fdv.

⁵⁹ Tamtéž.

zatímco vozidlo zcela zastaví a lze k němu bezpečně přistoupit. Síť X-Net je vyrobena z materiálu Dyneema, což je extrémně pevný, avšak zároveň lehký polyethylen s velmi vysokou molekulovou hmotností (UHMWPE), který má vynikající odolnost vůči vodě, vlhkosti, většině chemikálií, UV záření a mikroorganismům a je 15krát pevnější než ocel. Využitím tohoto prostředku jsou snižovány náklady bezpečnostních složek tím, že zkracuje dobu, po kterou jsou jejich vozidla či letecké prostředky zapojeny do pronásledování.⁶⁰

V roce 2014 projevilo vedení naší policie zájem o tento systém, o jehož koupi a uvedení do policejní praxe uvažovalo. Zástupci policie se proto zúčastnili testování tohoto systému ze strany jeho výrobce, který zdůrazňoval především skutečnost, že se jedná o vůbec nejbezpečnější zastavovací systém, který je aktuálně dostupný.⁶¹ Jak bylo autorem práce ověřeno u kolegů ze služby dopravní policie, k zakoupení tohoto zastavovacího systému nakonec nedošlo. Důvodem byla nejspíše vysoká cena, která se aktuálně pohybuje kolem 244 420 Kč.⁶²

⁶⁰ *The X-Net® Vehicle Arrest System: A non-lethal, man portable system to fully arrest vehicles with minimal harm* [online]. © QinetiQ 2023, 21. května 2019. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.qinetiq.com/en/blogs/au-x-net-product>.

⁶¹ DVOŘÁK, František. *VIDEO: Ujíždějící řidiče může policie chytat do sítě* [online]. © 1999–2023 MAFRA, a. s., 9. července 2014. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/zastavovaci-sit.A140707_181147_automoto_fdv.

⁶² EUROLAMP. *X-NET Zastavovací síť 3t* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/x-net-zastavovaci-sit-3t>.

7 Násilné zastavení vozidel – PIT manévr

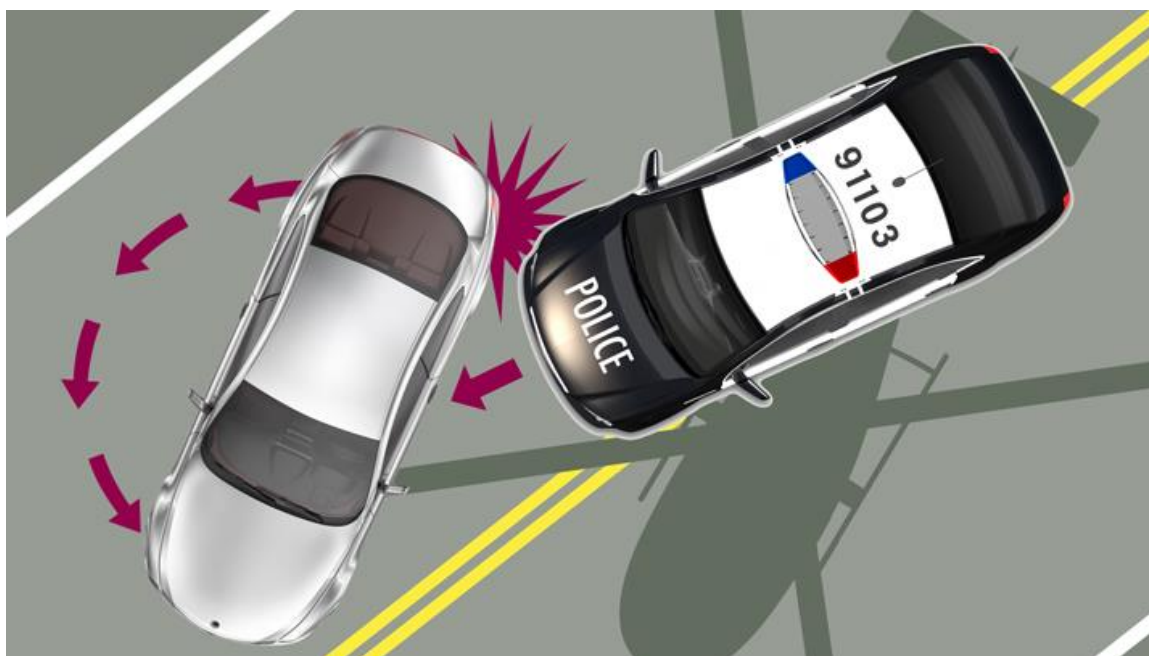
PIT manévr (akronymum PIT je tvořena prvními písmeny anglických slov *pursuit intervention technique*; v překladu „technika zásahu při pronásledování“) je specifickým způsobem násilného zastavení pronásledovaného vozidla, který policisté mohou používat pouze k zastavení těch vozidel, jejichž řidiči jednak neuposlechli výzvu k zastavení vozidla danou podle zákona o provozu na pozemních komunikacích a současně svojí bezohlednou jízdou ohrožují zdraví či život osob. Při PIT manévru policista vyrovná přední nárazník svého vozidla vedle zadního kola pronásledovaného vozidla a poté do něj najede. Při nárazu ztratí zadní kola adhezi k vozovce a vozidlo se roztočí, což vede k vypnutí motoru a zastavení vozidla. PIT manévr se používá při nízkých rychlostech a škody na policejním a podezřelém vozidle jsou minimální.⁶³ Z uvedeného tak vyplývá, že tento prostředek je možné kvalifikovat jakožto donucovací prostředek ve smyslu ustanovení § 52 odst. 1 písm. f) zákona o policii. V rámci zvažování jeho využití je třeba mít zároveň na zřeteli veškerá rizika, která s tímto manévrem souvisejí, stejně jako důsledky neprovedení zákroku, jak má na mysli ustanovení § 11 písm. b) zákona o policii, podle něhož je policista povinen v rámci přiměřenosti svého postupu dbát, aby jeho rozhodnutím neprovést úkon nevznikla osobám, jejichž bezpečnost je ohrožena, bezdůvodná újma.⁶⁴

Postup provádění PIT manévru (viz obrázek č. 12), včetně bezpečnostních podmínek jeho provádění, stanoví interní akt řízení policie, kterým je Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, č. j. PPR-36996-4/ČJ-2020-990420. Před tímto manévrem musí zasahující policista důkladně zvážit veškeré dále uvedené bezpečnostní podmínky, jakož i další relevantní okolnosti. Samotný manévr se provádí tak, že se pronásledující služební vozidlo přiblíží k zadní části pronásledovaného vozidla. Po tomto přiblížení se řidič služebního vozidla srovná

⁶³ GREENE, Jack R. *The encyclopedia of police science. 2 J - Z, index.* 3. vyd. New York: Routledge, 2007, s. 974.

⁶⁴ Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, s. 25.

rychlost s pronásledovaným vozidlem a přední částí vozidla se postupně přibližuje k levé či pravé zadní části pronásledovaného vozidla, dokud nedojde k mírnému kontaktu s ním. Po tomto navázání kontaktu udělí řidič pronásledovanému vozidlu kinetickou energii, a to tak, že plynule pohne volantem tak, aby zatlačil na pronásledované vozidlo. Tím řidič pronásledovaného vozidla ztratí kontrolu nad vozidlem, to se dostane do rotace a nastalý stav musí pronásledovaný řidič řešit tím, že vozidlo zastaví. Pokud se na pronásledování vozidla podílí více hlídek, je možno doporučit, aby zablokovaly zastavenému pronásledovanému vozidlu možnost eventuálního ujetí. Nato mohou zasahující policisté dokončit svůj zákrok.⁶⁵



Obr. č. 12 - PIT manévr⁶⁶

Bezpečnostní podmínky pro provedení PIT manévru člení interní akt řízení do následujících pěti kategorií:⁶⁷

⁶⁵ Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, s. 27.

⁶⁶ ORR, Scott. *The police pursuit: Tactics used when suspect flees* [online]. © 2023 Prescott Newspapers, 12. května 2017. [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: <https://www.dcourier.com/news/2017/may/12/police-pursuit-tactics-used-when-suspect-flees/>.

⁶⁷ Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, s. 26-27.

- Rychlost – doporučeno je provádění PIT manévru do rychlosti nejvýše 60 km/h. Při vyšších rychlostech se výrazně zvyšují rizika, a to jak pro osádku pronásledovaného vozidla, tak i pro osádku služebního vozidla i pro případné další osoby v okolí tohoto manévru. Uvedené platí i o riziku vzniku případné majetkové újmy. Správná rychlost provádění PIT manévru (tj. srovnání rychlostí pronásledujícího a pronásledovaného vozidla) má rovněž zásadní vliv na jeho úspěšnost.
- Místo použití – zde je třeba pečlivě zvážit místo uskutečnění PIT manévru i to, kde pronásledované vozidlo po jeho provedení skončí. Doporučuje se uskutečnit PIT manévr na rovném přehledném úseku pozemní komunikace, kde se nenacházejí žádné předměty, do nichž by mohlo pronásledované vozidlo narazit. Místo použití PIT manévru by mělo dále být voleno tak, aby bylo co nejvíce eliminováno riziko způsobení újmy eventuálním nezúčastněným osobám.
- Přítomnost nezúčastněných osob v pronásledujícím vozidle – při splnění ostatních bezpečnostních podmínek nepředstavuje překážku provedení PIT manévru, poněvadž nejsou vystaveny nebezpečí způsobení újmy na zdraví.
- Hmotnost vozidel – pronásledované vozidlo by nemělo mít výrazně vyšší hmotnost v porovnání s pronásledujícím vozidlem. Běžně používaná služební vozidla Škoda Octavia 2.0 TSI 4X4, která jsou osazena policejním rámem, jejichž hmotnost s dvoučlennou posádkou a vybavením činí cca 1800 kg, jsou schopna úspěšně provést PIT manévr ujíždějícího vozidla o hmotnosti až 3,5 tuny. Vedle samotné hmotnosti pronásledovaného vozidla je třeba při PIT manévru brát do úvahy její rozložení. Výrazné zatížení zadní části pronásledovaného vozidla (motor, náklad) totiž může být překážkou úspěšného provedení PIT manévru. Rovněž tak je třeba mít na zřeteli, že vozidla typu pick-up a obdobná mají svoji zadní část ve větší výšce v porovnání s policejním rámem na služebním vozidle. U takových vozidel se proto provádění PIT manévru nedoporučuje.
- Povětrnostní podmínky – silný déšť, námraza, sníh na vozovce apod. nežádoucím způsobem ovlivňují adhezi pneumatik, což se projevuje prodloužením brzdné dráhy vozidel nebo negativním ovlivněním ovládání

služebního vozidla po uskutečnění PIT manévru. Zmíněné skutečnosti však na druhé straně mohou usnadňovat provedení PIT manévru.

Specifickým případem provedení PIT manévru je násilné zastavení jednostopého vozidla (motocyklu, skútru apod.). Již na první pohled je zřejmé, že zde jsou rizika vzniku újmy v porovnání s dvoustopými vozidly výrazně vyšší. Proto není provádění PIT manévru u těchto vozidel doporučováno, s výjimkou případů, kdy je nezbytné jednostopé vozidlo z nějakého důvodu zastavit. Typicky se jedná o situaci, kdy zákrok směřuje vůči nebezpečnému pachateli, přičemž tento zákrok nesnese odkladu a řidič svojí jízdou výrazně ohrožuje zdraví a životy dalších osob. Za takové situace je možno riziko spojené s násilným zastavením řidiče ujíždějícího na jednostopém vozidle možno kvalifikovat jako přijatelné. I v tomto případě je ovšem třeba předem zvážit, jaký následek může provedení PIT manévru způsobit a na tomto základě vyhodnotit přiměřenost a nezbytnost použití tohoto donucovacího prostředku.⁶⁸

⁶⁸ Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, s. 26.

8 Vývoj prostředků pro zastavování vozidel

Prostředky násilného zastavování vozidel se stále vyvíjejí, což je zřejmé i z předchozích kapitol této práce. Důvod je přitom jednoduchý – každoročně při násilném zastavování vozidel za využití zastavovacích pásů, které jsou vůbec nejčastěji využívaným prostředkem takového zastavování, zahyne ve světě několik desítek policistů. Vzhledem k této skutečnosti je u některých policejních sborů, k nimž náleží např. policie v Dallasu v americkém státě Texas, stanoven zákaz využívání těchto prostředků. Další vývoj těchto prostředků proto spěje k jejich úplné automatizaci. Podařilo se vyvinout dálkově přemístitelné zastavovací pásy, u nichž je riziko pro zasahující policisty výrazně sníženo. Zastavovací pásy jsou často v současnosti zabudovávány do parkovacích zábrán, přičemž jsou řízeny dálkově prostřednictvím střediska řízení dopravy. Bez zajímavosti v souvislosti s rozebíranými skutečnostmi není ani to, že v některých státech je plošně zakázán prodej zastavovacích prostředků k soukromým systémům, poněvadž tyto prostředky byly v minulosti zneužity proti policii.



Obr. č. 13 - Zastavovací síť „Talon“⁶⁹

⁶⁹ DEARDEN, Lizzie. *'Talon' spikes introduced in London to halt vehicle terror attacks. Nets can stop lorries weighing up to 17 tonnes by puncturing wheels* [online]. Independent, 11. září 2017. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/talon-spikes-london-stop-lorry-terror-attacks-vehicle-truck-met-police-scotland-yard-events-whitehall-parade-a7940246.html>.

V reakci na nárůst množství teroristických útoků ve světě, při nichž jsou vozidla využívána k najíždění do davů, byly ve Velké Británii zkonstruovány zastavovací sítě „Talon“ opatřené ocelovými hroty (obr. č. 13). Tento prostředek mohou uvést do provozu za dobu nepřesahující jednu minutu dva lidé. Je schopen zastavit vozidlo až o hmotnosti 17 tun, přičemž je navržen takovým způsobem, aby bylo co nejvíce sníženo riziko pro davy lidí, protože se vozidlo nedostane do nekontrolovatelného smyku. V minulosti byly tyto systémy využívány jako prevence proti útokům prováděným proti davům motorovými vozidly během veřejných akcí ve Velké Británii. Poprvé byl takto využit k ochraně průvodu dne 11. září 2017.⁷⁰

Dalším směrem vývoje prostředků násilného zastavování vozidel jsou systémy založené na využití uměle generovaných elektromagnetických impulsů, tzv. EMP systémy. Elektromagnetické impulsy přitom umožňují distančně vyřadit z provozu elektrické systémy, jimiž je opatřeno vozidlo, včetně zapalování. V praxi je v zahraničí využíván systém na tomto principu, kdy je z přední části policejního vozidla nejprve vysunut vozík, načež je odpálen jeho raketový pohon, díky kterému je dopraven pod pronásledované vozidlo. V okamžiku, kdy se tak stane, a anténky vozíku se dotknou podvozku vozidla, nastane silný elektrický výboj, který vyřadí z činnosti elektrický systém vozidla, které tak není schopno pokračovat v další jízdě. Použitý vozík je pak možno po provedení menší úpravy opětovně použít. Tyto systémy je možno využívat jak ze služebních vozidel, tak i stacionárně. Ve druhém uvedeném případě se umisťují předem na vozovku do místa předpokládaného průjezdu pronásledovaného vozidla obdobně, jako je tomu u běžného zastavovacího pásu. Rozebíraná technologie přináší řadu výhod. K těm hlavním je možno zařadit skutečnost, že při jejím využití lze zastavit pronásledované vozidlo přímo z vozidla, které jej pronásleduje, dále to, že umožňuje vcelku plynulé a bezpečné zastavení pronásledovaného vozidla, jakož i to, že umožňuje zastavení moderních vozidel, jež mohou ujíždět i po úplné

⁷⁰ DEARDEN, Lizzie. *'Talon' spikes introduced in London to halt vehicle terror attacks. Nets can stop lorries weighing up to 17 tonnes by puncturing wheels* [online]. Independent, 11. září 2017. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/talon-spikes-london-stop-lorry-terror-attacks-vehicle-truck-met-police-scotland-yard-events-whitehall-parade-a7940246.html>.

ztrátě vzduchu v pneumatikách.⁷¹ Z uvedeného je zřejmé, že tato technologie násilného zastavování vozidel je poměrně šetrná jak k osádce pronásledovaného vozidla, tak v konečném důsledku i k zasahujícím policistům.

Zmínit je možno rovněž vývoj v oblasti sledování ujíždějících vozidel za využití systémů GPS. K takovým systémům je možno zařadit systémy vyvíjené pro bezpečnostní složky společností StarChase. Tyto systémy jsou založeny na principu odpálení zařízení GPS na pronásledované vozidlo, ať již z policejního vozidla nebo z ručního zařízení (obrázek č. 14). Tento systém lze zjednodušeně charakterizovat jako „Označ, sleduj a bezpečně zadrž“.



Obr. č. 14 - Ruční odpalovací zařízení sledovacího systému společnosti StarChase⁷²

Odpalovací zařízení systému StarChase je poháněno stlačeným vzduchem. K zaměření ujíždějícího vozidla se používá laser. Po zaměření vozidla se odpálí projektil s GPS na vozidlo, k němuž se tento projektil přichytí. Pronásledované vozidlo, respektive jeho poloha i pohyb, jsou pak v reálném čase

⁷¹ TUREČEK, Jaroslav. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 53-54. ISBN-978-80-7380-119-9.

⁷² KURCINA, Michael. *StarChase: Police technology for tracking a fleeing vehicle* [online]. © 2021 ADS, 26. června 2017. [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: <https://www.adsinc.com/news/starchase-tracking-a-fleeing-vehicle>.

sledovány na zabezpečeném webovém mapovém portálu. Pronásledování je nahrazeno použitím záchytné technologie. Policisté pak přestanou vozidlo pronásledovat, přičemž se řidič pronásledovaného vozidla domnívá, že již není pronásledován. Díky týmové spolupráci dispečera a policistů v ulicích se předejde potenciálně nebezpečnému pronásledování. Do hry mohou vstoupit i prvky letecké podpory, jako je vrtulník nebo letadlo. Řidič pronásledovaného vozidla je pak zadržen méně nebezpečným způsobem.⁷³

⁷³ KURCINA, Michael. *StarChase: Police technology for tracking a fleeing vehicle* [online]. © 2021 ADS, 26. června 2017. [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: <https://www.adsinc.com/news/starchase-tracking-a-fleeing-vehicle>.

9 Praktická část

V závěrečné kapitole jsou uvedeny strukturované rozhovory s příslušníky Policie České republiky, jejichž cílem je poznání části vývoje v oblasti technických prostředků a metod zastavování vozidel Policie České republiky. Podstatou výzkumu je srovnání technického stavu některých prostředků pro zastavování vozidel uvedených v teoretické části této práce z časového hlediska. Pro srovnání byly zvoleny roky 2003 a 2023. Jako respondenti byli vybráni tři policisté. Dva respondenti v současné době působí jako vedoucí pracovníci výkonných článků Policie. Jeden z těchto respondentů působí jako vedoucí Obvodního oddělení Policie České republiky Jihomoravského kraje 3. typu. Druhý respondent působí jako vedoucí skupiny oddělení odboru Ochranné služby Policie České republiky. Třetí respondent působí jako řadový policista vykonávající službu na Obvodním oddělení Policie České republiky Jihomoravského kraje 4. typu. Všichni tři respondenti si přáli zůstat v anonymitě. Podrobnosti jednotlivých rozhovorů, včetně struktury a znění otázek, jakož i odpovědi jsou uvedeny v následující části této práce. Rozhovory se uskutečnily v lednu roku 2023 a probíhaly s každým respondentem zvlášť, osobně přímo na pracovišti.

9.1 Rozhovory s policisty

Policista č. 1 - vedoucí Obvodního oddělení Policie ČR

Policista č. 2 - vedoucí skupiny Ochranné služby Policie ČR

Policista č. 3 - policista Obvodního oddělení Policie ČR

Kdy jste vstoupil do služebního poměru?

Policista č. 1:

Do služebního poměru jsem vstoupil v roce 1996.

Policista č. 2:

Do služebního poměru jsem vstoupil v roce 1993.

Policista č. 3:

Do služebního poměru jsem vstoupil v roce 2001.

Jaká byla Vaše kariéra z hlediska služebního místa?

Policista č. 1:

Po nástupu k policii v roce 1996 jsem nejprve sloužil jako řadový policista s VŠ vzděláním zařazený u spisové služby Obvodního oddělení ve služební hodnosti poručík (pozn. autora: spisovou službou se rozumí prověřování a dokumentace trestné činnosti v rámci věcné a místní příslušnosti oddělení). V roce 2002 jsem byl ustanoven na místo zástupce vedoucího oddělení ve služební hodnosti nadporučík. V roce 2012 jsem se stal vedoucím téhož oddělení ve stejné hodnosti.

Policista č. 2:

Po nástupu k policii v roce v 1993 jsem sloužil jako řadový uniformovaný policista Ochranné služby. V roce 1996 jsem byl zařazen k dozorčí službě u téže složky. V roce 2005 jsem stal zástupcem vedoucího skupiny v hodnosti podporučík. V roce 2019 po dokončeném VŠ vzdělání jsem byl zařazen jako vedoucí skupiny oddělení odboru Ochranné služby v hodnosti nadporučík.

Policista č. 3:

Po nástupu do služebního poměru v roce 2001 jsem sloužil jako řadový policista zařazený jako inspektor s územní odpovědností v hodnosti nadstrážmistr (pozn. autora: územní odpovědností se rozumí činnost v rámci přiděleného okrsku). V roce 2004 jsem byl ustanoven do služební hodnosti podpraporčík. V roce 2007 jsem byl ustanoven do služební hodnosti praporčík vykonávající v rámci oddělení spisovou službu. V roce 2012 jsem byl ustanoven do služební hodnosti nadpraporčík.

Jaké bylo technické vybavení Vašeho pracoviště z hlediska zastavování dopravních prostředků v roce 2003?

Policista č. 1:

V roce 2003 byl technický a početní stav prostředků pro zastavování vozidel následující:

- 3 x služební vozidlo Škoda Felicia Combi 1.3 MPI provedení policie,

tříbarevná svítlna Trio každý policista jeden kus, zastavovací terč plastový viz obrázek č. 1 každý policista jeden kus, zastavovací terč jednostranný svítící červený viz obrázek č. 2 na oddělení 2 kusy, 3 kusy „velká“ svítlna s červeným kuželem, nástěnná dobíjecí svítlna s červeným krytem 5 kusů, 1 kus zastavovací pás starého provedení 1992.

Policista č. 2:

V roce 2003 jsme měli na oddělení 19 kusů SDP (služební dopravní prostředek):

- 10 x Škoda Felicia Combi 1.3 MPI, provedení policie
- 5 x Škoda Octavia 1.6 MPI, provedení policie
- 3 x Škoda Octavia 1.8 T, provedení policie
- 1 x Ford Transit TD v civilním provedení

tříbarevná svítlna Trio každý policista jeden kus, zastavovací terč plastový viz obrázek 1 každý policista jeden kus, zastavovací terč jednostranný svítící červený viz obrázek č. 2 - 3 kusy na oddělení, 6 kusů „velká“ svítlna s červeným kuželem, nástěnná dobíjecí svítlna s červeným krytem 10 kusů, v roce 2003 nedisponovalo naše oddělení žádným zastavovacím pásem.

Policista č. 3:

V roce 2003 byl na mém pracovišti technický a početní stav prostředků pro zastavování vozidel následující:

- 2 x služební vozidlo Škoda Felicia Combi 1.3 MPI, provedení policie,
- 1 x Mitsubishi L300 4WD provedení policie,

tříbarevná svítlna Trio každý policista jeden kus, zastavovací terč plastový obrázek č. 1 každý policista jeden kus, zastavovací terč jednostranný svítící červený 2 kusy na oddělení, 3 kusy „velká“ svítlna s červeným kuželem, nástěnná dobíjecí svítlna s červeným krytem 5 kusů, 1 kus zastavovací pás starého provedení 1992.

Jaké je současné technické vybavení Vašeho pracoviště z hlediska zastavování dopravních prostředků?

Policista č. 1:

Oproti roku 2003 je naše Obvodní oddělení vybaveno po stránce zastavovacích prostředků mnohem lépe, především z hlediska kvality techniky. V roce 2023 disponujeme opět třemi SDP, tak tomu bylo vždy, co sloužím na tomto oddělení, znatelný rozdíl je v kvalitě techniky. Aktuálně máme tyto SDP:

- 1 x Škoda Kodiaq 4x4, 2.0 TSI provedení policie
- 1 x Škoda Scala 1,5 TSI provedení policie
- 1 x Škoda Octavia 4x4 2.0 TSI provedení policie.

V minulosti jsme jako oddělení nedisponovali lepšími dopravními prostředky. Co se týká ostatních technických prostředků, tak aktuálně má při sobě každý policista svou osobní Led svítilnu s červeným kuželem, zastavovací terč plastový, na oddělení zůstaly zastavovací terče jednostranné svítící červeně 3 kusy, dále 3 kusy „velká“ svítilna s červeným kuželem, 5 kusů nástěnná dobíjecí svítilna, v roce 2015 jsme byli vybaveni zastavovacím pásem POLICE ROAD BLOCK jeden kus. Zastavovací pás staršího provedení 1992 již nemáme, byl vyřazen.

Policista č. 2:

V současnosti naše oddělení disponuje 18 kusy SDP, z nichž 13 je v provedení policie, civilní provedení využíváme k přesunu sil na místa bezpečnostních opatření nebo k služebnímu výcviku. Dále naše oddělení disponuje 20 kusy dopravních kuželů. Každý policista má svou osobní Led svítilnu s červeným kuželem a zastavovací terč plastový. Na oddělení zůstaly nástěnné dobíjecí svítilny s červeným krytem v počtu 10 kusů. Ve vozovém parku máme:

- 5 x Škoda Octavia 4x4 2.0 TSI provedení policie
- 1 x Škoda Octavia 4x4 2.0 TSI provedení policie s rámem
- 3 x Škoda Kodiaq 4x4, 2.0 TSI provedení policie
- 4 x Škoda Scala 1,5 TSI provedení policie
- 1 x VW Transporter 4x4 2.0 TDI provedení policie
- 1 x VW Transporter 4x4 2.0 TDI civilní provedení
- 2 x Škoda Fabia 1,4 MPI civilní provedení
- 1 x Fiat Ducato 1,9 JTDm civilní provedení

Policista č. 3:

Dnes naše oddělení disponuje 3 SDP

- 1 x Škoda Kodiaq 4x4, 2.0 TSI provedení policie
- 1 x Škoda Octavia 4x4 2.0 TSI provedení policie
- 1 x Škoda Scala 1,5 TSI provedení policie.

Co se týká ostatních technických prostředků, každý policista má při sobě osobní Led svítilnu s červeným kuželem, zastavovací terč plastový, na oddělení jsou k dispozici zastavovací terče jednostranné svítící červeně 3 kusy, dále 3 kusy „velká“ svítilna s červeným kuželem, dále nástěnná dobíjecí svítilna s červeným krytem 5 kusů, zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK jeden kus.

Jak často a v jaké kvalitě probíhá školení policistů k zastavování dopravních prostředků?

Policista č. 1:

Naši policisté jsou školení k dopravně bezpečnostní problematice průběžně po celý rok v rámci služební přípravy. Jednou za rok jsou policisté proškoleni a přezkoušeni z procesně taktické stránky zastavování vozidel. V rámci služebního výcviku jsou policisté školeni i z náročnějších zákroků, je to například násilné zastavení vozidel, jak za pomoci zastavovacího pásu, tak zahrazení cesty služebním vozidlem. PIT manévr je aktuálně školen pouze teoreticky, prakticky nikoliv. Dle mých informací prošly školením PIT manévru pouze okresní prvosledové hlídky.

Policista č. 2:

Policisté Ochranné služby zařazení na našem oddělení jsou školeni v problematice dopravy a zastavování dopravních prostředků průběžně po celý rok v rámci služební přípravy. Z použití zastavovacího pásu byli proškoleni všichni policisté. PIT manévr se školí pouze teoreticky, prakticky nikoliv. Dokážu si představit intenzivnější výcvik v této oblasti, avšak na druhou stranu primárním úkolem našeho oddělení je nepřetržitá ochrana zastupitelských úřadů a určených objektů, dále zajištění chodu diplomatických misí, a z toho také vyplývá počet úkonů a zákroků spojených s dopravou a provozem. I když naše oddělení a policisté využívají ke své činnosti SDP Škoda Octavia s rámem, praktickým

školením a výcvikem na tzv. PIT manévr zatím nikdo neprošel, nemám ani informace o tom, že by se něco v nejbližší době mělo změnit. Vybraní policisté zařazení do výjezdových skupin prvotního zásahu nepravidelně absolvují kurz modulární techniky jízdy ve školícím středisku Jihlava, který je zaměřen na problematiku dopravy a služebních dopravních prostředků. Pro účely naší činnosti považují výcvik v této oblasti za dostačující.

Policista č. 3:

Jako policista zařazený na Obvodním oddělení procházím výcvikem z dopravní problematiky a úkonů s ní souvisejících v rámci pravidelné služební přípravy, která probíhá každý měsíc na Územním odboru, kde se pravidelně proškolují a cvičí všichni policisté sloužící na našem okrese. Co se týká násilného zastavení vozidel tzv. PIT manévru, z tohoto postupu jsem byl školen pouze teoreticky, prakticky nikoliv. Za největší přínos pro policistu z hlediska jeho odbornosti považuji samostudium, poté absolvování školení v rámci nabízených zdokonalovacích kurzů a samotnou praxi vycházející z přímého výkonu služby.

Jak hodnotíte vývojový trend v oblasti technických prostředků pro zastavování vozidel v rámci výkonných složek Policie ČR od roku 2003 po současnost?

Policista č. 1:

Sloužím bezmála 30 let a jak bylo řečeno, od roku 2003 prošla Policie skutečnou modernizací nejen v oblasti technických prostředků. Když se ohlédnu zpět do roku 2003 a zaměřím se na SDP, Felicie sloužili spíše jako přibližovací prostředky, v té době disponovala řada pachatelů modernějšími a mnohem výkonnějšími vozidly, proto docházelo velmi často k újezdům pachatelů, jak z místa činu, tak v rámci silničních kontrol. V současné době jsou po této stránce síly téměř vyrovnané, což dokládají četné videozáznamy ze služebních zákroků ale i naše zkušenosti. Důležitou roli samozřejmě hraje i bezpečnost policistů během přepravy SDP. Nyní, i základní útvary disponují výkonnými ale především bezpečnými vozidly. Na základě těchto skutečností musím konstatovat, že situace se zlepšuje ve všech ohledech. Služba se stává mnohem komfortnější a bezpečnější. Neméně podstatný je i tzv. obraz policie navenek. Za současný

vzestupný trend v oblasti modernizace policejní techniky jsem rád, a z pozice vedoucího pracovníka velmi vděčný.

Policista č. 2:

Letos sloužím 30 let, po celou dobu u Ochranné služby. Co se týká technických prostředků pro zastavování vozidel, tak těch jsem u Policie zažil mnoho, v různé kvalitě a množství. Mohu konstatovat, že trend je jednoznačný a co do kvality rozhodně vzestupný. Já osobně pamatuji přidělené Tatry 613 v provedení Policie, Škody Favorit a mnohem později Felicie. Nyní vše směřuje k určitému standardu tak, aby policie působila reprezentativně a zároveň dokázala plnit svěřené úkoly. Myslím si, že řada policistů na základních úrovních pociťují a hodnotí změny k lepšímu, zejména déle sloužící. K modernizaci dochází neustále, což je dobře.

Policista č. 3:

Co se týká prostředků pro zastavování vozidel a jejich vývoje nemohu nezpomenout na tzv. Trio svítilnu zn. MY DAY, která byla spolu se zastavovacím terčem jedna z prvních technických prostředků pro zastavování vozidel, které nově přichází policista tzv. nafasoval. Jednou z věcí, která mne upoutala na tomto technickém prostředku byl velmi slabý výkon svítilny, který závisel na kondici zdroje, kterým byly 2 monočlánky o napětí 1,5 V. Pokud si pamatuji dobře, tento typ svítilny nikdo nepoužíval. Mnohem častěji se využívaly nabíjecí nástěnné svítilny, které se užívaly k mnoha účelům, nejen při zastavování vozidel ale také při ohledání místa činu a podobně. Tyto svítilny se pro svou kvalitu a bezproblémový provoz podpůrně užívají dodnes. Jsem rád, že policie sleduje zahraniční trendy a v souladu s moderními poznatky a potřebami dochází k modernizaci vybavení.

V roce 2003 byla moderním SDP na většině základních útvarů Škoda Felicia 1.3 MPI o výkonu 50 kW. Tyto vozidla dosahovaly maximální rychlosti okolo 130 km/h, přičemž délka úseku nutného k dosažení takové maximální rychlosti byla značná. Jízdní vlastnosti byly na dnešní poměry velmi špatné. Pokud policista např. zajišťoval místo dopravní nehody a ponechal příliš dlouho zapnuté výstražné rozhlasové zařízení tzv. VRZ, i při chodu motoru docházelo velmi často k úplnému kolapsu dobíjecí soustavy vozidla, který se následně projevil zastavením chodu motoru a nemožností jeho zpětného nastartování v důsledku vybití baterie.

V porovnání s dnešní dobou je jízdní komfort a bezpečnost SDP oproti roku 2003 doslova nesrovnatelný. Před rokem 2015 neměl řadový policista moc možností, jak zastavit jiný dopravní prostředek, jehož řidič nereaguje na výzvy a pokyny k zastavení. V úvahu připadalo nejčastěji zahrazení cesty jiným DP či SDP a v krajním případě zastavení pomocí střelné zbraně. Dnes je každý útvar vybaven mobilními zastavovacími prostředky v podobě zastavovacího pásu, který částečně eliminuje nebezpečí větších škoda na majetku. Osobně vidím smysl a velký důraz kladu na rozvoj i dalších prostředků k následnému sledování podezřelých vozidel a osob v podobě využívání dronů, GPS přístrojů a jiných technických prostředků. Dá se říci, že čím větší automatizace, tím lépe pro zasahující příslušníky bezpečnostních složek.

9.2 Vyhodnocení rozhovorů

Cílem výzkumu bylo zjistit a vyhodnotit vývojový trend v oblasti technických prostředků zastavování vozidel užívaných v Policii České republiky v předem definovaném časovém úseku. Pro komparaci byly zvoleny rok 2003 a současný rok 2023. Podstatou výzkumu bylo srovnání početního a technického stavu některých prostředků pro zastavování vozidel uvedených v teoretické části této práce. Do výzkumu jsou zahrnuty i osobní pohledy jednotlivých respondentů na vývojový trend přednesené problematiky. Rozhovory byly vedeny předem určenou strukturou otázek zaměřených na danou problematiku. Aby bylo možné dosáhnout stanoveného cíle a obsáhnout zkoumáním delší časový úsek bylo nutné, aby mezi respondenty byli déle sloužící policisté s přesahem dvaceti let služby.

Výzkum zcela jednoznačně potvrdil zvyšující kvalitu vybavení Policie v oblasti technických prostředků pro zastavování vozidel. Výpověďmi respondentů bylo zjištěno, že v roce 2003 se na některých místech přímého výkonu služby například vůbec nenacházely zastavovací pásy. Některé základní články policie ale zastavovacími pásy vybaveny byly. Jednalo se však o zastaralé pásy modelové verze 1992, se kterými byla velice obtížná manipulace a jejichž reakční doba byla časově náročná, viz subkapitola 6.5.1. Výzkumem bylo dále zjištěno, že v současné době je každá výkonná složka policie vybavena moderními zastavovacími pásy POLICE ROAD BLOCK o jejichž nesporných výhodách

pojednává subkapitola 6.5.3. Dále bylo zjištěno, že v roce 2003 patřily do základního vybavení policistů v oblasti zastavovacích prostředků ne zcela spolehlivé tzv. Trio svítilny, jejichž zdrojem elektrické energie byly kapacitně slabé dva monočlánky o napětí 1,5V a zdrojem světla byla dnes již nevyhovující vláknová žárovka. U těchto svítilen se velmi často objevovaly závady nefunkčních kontaktů elektrického obvodu, protože svítilny nebyly voděodolné, a proto docházelo k oxidaci kontaktů. V současné době má při sobě každý policista osobní LED svítilnu s dostatečným a dlouhodobým světelným výkonem. Svítilny jsou voděodolné a současně obsahují upínací pouzdro.

Samostatnou kapitolou vývoje v oblasti zastavovacích prostředků policie v rámci základních článků je vzestupný vývojový trend služebních dopravních prostředků. Za zlomový lze v této oblasti označit rok 2008, kdy i na základních útvarech dochází k vyřazování služebních vozidel Škoda Felicia, které jsou postupně nahrazovány vozidlem Škoda Octavia 1.6 MPI v novém provedení policie. Výzkumem bylo zjištěno, že mezi současný vozový „standart“ základních organizačních článků Policie patří vozidla Škoda Octavia 4x4 2.0 TSI, mnohdy v provedení s rámem, dále Škoda Scala 1.5 TSI a Škoda Kodiaq 4x4 2.0 TSI.

Závěr

Tato bakalářská práce na téma *Bezpečnostní složky státu a zastavování vozidel* se zaměřila na popis a využívání technických prostředků k zastavování vozidel našimi bezpečnostními složkami v rámci aktuálně platné legislativy. Jakkoliv je možno označit zastavování vozidel za běžnou činnost, s níž se příslušníci bezpečnostních složek setkávají poměrně často, nelze při ní v žádném případě sklouzávat k nějakému rutinérství, což platí hlavně o násilném zastavování vozidel. Při těchto činnostech totiž mohou nastat různé neočekávané situace, s nimiž se musí zasahující příslušníci bezpečnostních složek vyrovnat tak, aby dosáhli cíle sledovaného příslušným služebním zákrokem.

Stejně jako jakákoliv jiná činnost bezpečnostních složek, i zastavování vozidel má svůj zákonný rámec, specifika a své doporučené postupy pro provádění. Účelem výše popsaných aspektů je nejen dodržování zákonnosti ale i minimalizace rizik spojených s touto činností. Nejvýznamnější z rizik je újma na zdraví, která může nastat u zasahujících osob, posádek vozidel, ostatních účastníků silničního provozu i náhodných kolemjdoucích, v krajním případě i jejich smrt. Zanedbatelné není ani riziko vzniku materiálních škod na objektech a dopravní infrastruktuře. Proto jednou ze základních zásad, kterou je nezbytné při využití příslušných oprávnění v souvislosti se zastavováním vozidel, je zásada přiměřenosti, podle níž hlavně při násilném zastavování vozidel nesmí být riziko neadekvátní ve vztahu k situaci, která s velkou pravděpodobností nastane, pokud k příslušnému zákroku nedojde.

Praktická část se zabývala vývojovým trendem v oblasti prostředků pro zastavování vozidel v rámci Policie České republiky. Provedený výzkum zcela jednoznačně potvrdil vzestupný vývojový trend v oblasti zastavovacích prostředků využívaných v Policii České republiky, což má zcela nepochybně mimo jiné pozitivní vliv na bezpečnostní situaci v zemi.

Podkladem pro zpracování této bakalářské práce byly v první řadě právní předpisy upravující činnost jednotlivých bezpečnostních složek, ale i interní akty řízení policie upravujících problematiku prostředků pro zastavování vozidel. Citované právní předpisy reflektují právní stav ke dni 31. ledna 2023. Dále byla

využita odborná literatura, která se komplexně či dílčím způsobem zaměřuje na předmětnou problematiku. Konečně jako zdroj relevantních informací posloužily rovněž odborné články dostupné na webu a v neposlední řadě osobní zkušenosti a znalosti nabyté autorem této práce během více než dvacetileté praxe u Policie České republiky.

Seznam použité literatury

Monografie

DRMOLA, Karel. *Pořádková služba: Učební text pro SPŠ MV ČR*. 2. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1995. 215 s.

FILÁK, Antonín. *Zákon o Policii České republiky: s komentářem: podle právního stavu k 12. 1. 2009*. Praha: Police History, 2009. 285 s. ISBN 978-80-86477-49-7.

GREENE, Jack R. *The encyclopedia of police science. 2 J - Z, index*. 3. vyd. New York: Routledge, 2007. xxxiv s., s. 717-1388. ISBN 978-0-415-64359-7.

HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 6. vyd. V Praze: C. H. Beck, 2006. xxxix, 822 s. Právnícké učebnice. ISBN 80-7179-442-2.

KÁRNÍK, Miroslav. *Clo a celní politika od A do Z*. Olomouc: ANAG, c2012. 303 s. Právo. ISBN 978-80-7263-779-9.

OHERA, Michal. *Použití zastavovacího pásu Police Road Block: kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha: Prime Safety, 2011. 36 s. + 1 CD-ROM. ISBN 978-80-903906-2-1.

PETŘEK, Dominik. *Násilné zastavování vozidel (zahraniční komparace)*. Diplomová práce. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostně právní, 2022. 70 s. Vedoucí práce: pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

ŠEBESTA, Patrik. *Zákon o obecní policii: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xvi, 279 s. Komentáře Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-455-3.

ŠKODA, Jindřich, František VAVERA a Radek ŠMERDA. *Zákon o policii s komentářem*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 479 s. ISBN 978-80-7380-447-3.

TUREČEK, Jaroslav. *Policejní technika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 316 s. ISBN 978-80-7380-119-9.

VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2009. xvi, 442 s. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-142-0.

VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o obecní policii: komentář*. 2. vydání. V Praze: C. H. Beck, 2019. xv, 447 s. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-729-3.

Časopisecké články

OHARA, Michal. Násilná zastavení vozidel policií. *Policista*, 2011, roč. 17, č. 9, příloha, s. 11-13. ISSN 1211-7943.

Zákonná úprava a IAŘ

Informace k použití zastavovacích pásů. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014. 15 s.

Metodická příručka ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2020 k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky, č. j. PPR-36996-4/ČJ-2020-990420.

Metodika Policejního prezidia České republiky – Služební vozidlo jako prostředek k násilnému zastavení vozidla, č. j. PPR-14245-3/ČJ-2020-990400.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. března 2018, sp. zn. 6 As 412/2017–27.

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 40/1974 Sb., o Sboru národní bezpečnosti.

Zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 154/1994 Sb., o bezpečnostní informační službě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 585/2004 Sb., o branné povinnosti a jejím zajišťování (branný zákon), ve znění pozdějších předpisů.

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

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

Zákon č. 341/2011 Sb., o Generální inspekci bezpečnostních sborů a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii a o změně některých zákonů (zákon o Vojenské policii), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon České národní rady č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky.

Zákon České národní rady č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon České národní rady č. 555/1992 Sb., o Vězeňské a justiční strážní České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Webové stránky a elektronické zdroje

BLAIN, Loz. *X-Net arrest system stops cars quickly and safely* [online]. © 2023 New Atlas, 24. dubna 2007. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://newatlas.com/go/7150/>.

DVOŘÁK, František. *VIDEO: Ujíždějící řidiče může policie chytat do sítí* [online]. © 1999–2023 MAFRA, a. s., 9. července 2014. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/zastavovaci-sit.A140707_181147_automoto_fdv.

EUROLAMP. *Barracuda – zastavovací pás 91cm* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: https://www.eurolamp.cz/barracuda?gclid=Cj0KCQiAz9ieBhCIARIsACB0oGJXIU0WoqL0z21GXG10Jlix1v63jZNVUjxIWk-boKbsKkyv01aa8JYaArJyEALw_wcB.

EUROLAMP. *PITAGONE F-11, mobilní proti nárazová bariéra* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/pitagone-f-11-mobilni-proti-narazova-bariera>.

EUROLAMP. *X-NET Zastavovací síť 3t* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/x-net-zastavovaci-sit-3t>.

EUROLAMP. *Zastavovací terč jednostranný svítící červený, 5x LED, napájení bateriemi 3xC, kolébkový spínač* [online]. © 2023 Eurolamp, s.r.o. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.eurolamp.cz/zastavovaci-led-terc-jednostranny-svitici-cerveny>.

F-11 Modular & mobile barrier [online]. © PITAGONE 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.pitagone.com/en/home/f11>.

OHERA, Michal. *Zastavování vozidel Policií ČR* [online]. Policista.cz, 8. srpna 2011. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/zastavovani-vozidel-818/>.

ORR, Scott. *The police pursuit: Tactics used when suspect flees* [online]. © 2023 Prescott Newspapers, 12. května 2017. [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: <https://www.dcourier.com/news/2017/may/12/police-pursuit-tactics-used-when-suspect-flees/>.

PECH, Miroslav. *Test zastavovacích pásů...* [online]. © 2023 Policie ČR. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/test-zastavovacich-pasu.aspx>.

PRB-05m [online]. © PRIME SAFETY, s.r.o. 2023. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <http://www.prime-safety.com/prb-05m.html>.

Terč zastavovací svítící LED - TCP 01/jednostranný/ [online]. © 2023. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.hasickavyzbrojna.cz/terc-zastavovaci-svitici-led-tcp-01-jednostranny/d-188930/>.

The X-Net® Vehicle Arrest System: A non-lethal, man portable system to fully arrest vehicles with minimal harm [online]. © QinetiQ 2023, 21. května 2019. [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.qinetiq.com/en/blogs/au-x-net-product>.

Zastavovací terč TCP-02 [online]. POLICE-SHOP.CZ © 2023. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: https://www.police-shop.cz/p-s/Zastavovac%C3%AD-ter%C4%8D-TCP-02?sort=p.sort_order&order=ASC&page=2.

Seznam obrázků

Obr. č. 1 - Zastavovací terč pro policisty	31
Obr. č. 2 - Zastavovací terč jednostranný svítící červený.....	33
Obr. č. 3 - Terč zastavovací svítící LED - TCP 01 (jednostranný).....	33
Obr. č. 4 - Zastavovací terč TCP- 02.....	34
Obr. č. 5 - Zahrazení cesty vozidlem v kombinaci se zastavovacím pásem	36
Obr. č. 6 - Taktický ježek TJ06.....	37
Obr. č. 7 - Starší typ zastavovacích pásů.....	39
Obr. č. 8 - Zastavovací pás Barracuda.....	40
Obr. č. 9 - Policejní zastavovací pás POLICE ROAD BLOCK (PRB-05m).....	41
Obr. č. 10 - Bariéra PITAGONE F-11	43
Obr. č. 11 - Ukázka použití zastavovací sítě X-NET	44
Obr. č. 12 - PIT manévr.....	47
Obr. č. 13 - Zastavovací sítě „Talon“.....	50
Obr. č. 14 - Ruční odpalovací zařízení sledovacího systému společnosti StarChase	52