

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**NÁSILNÉ ZASTAVENÍ VOZIDLA A JEHO VYUŽITÍ
V APLIKAČNÍ POLICEJNÍ PRAXI**

Autor práce: Alexander Lewicki, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Alexander Lewicki

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Násilné zastavení vozidla a jeho využití v aplikační policejní praxi

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Forcible Vehicle Stopping and Its Application in Police practice

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2024

Cíl bakalářské práce:

Cílem je formou teoreticko-praxeologického vhledu demonstrovat vybrané právní, taktické a technické konsekvence a upotřebitelnost eklekticky reflektovaného donucovacího prostředku v rámci násilného zastavení vozidla při faktickém zabezpečení ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti osob.

Student: Alexander Lewicki	2.12.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: Dr. Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD., LL.M.	6.12.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	12.12.2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12.2024 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.1.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Dr. Mgr. Bc. Josefovi Kříhovi, PhD., LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. V neposlední řadě chci poděkovat panu mjr. Bc. Josefu Jeřábkoví, který mi poskytl rozhovor a cenné materiály, které jsou v bakalářské práci obsaženy.

ABSTRAKT

LEWICKI, A. *Násilné zastavení a jeho využití v aplikační policejní praxi: Bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 75 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Klíčová slova: bezpečnost, donucovací prostředky, násilné zastavení vozidla, PIT manévr, služební vozidla, Policie České republiky, Zákon o Policii České republiky.

Věcné vymezení bakalářské práce je dílem vymezeno teoreticky a dílem praxeologicky. V intencích teoretické části práce jsou primárně eklekticky demonstrována právní východiska zájmově vybraného problémového institutu donucovacího prostředku, a to v intencích užití metody, PIT manévru,“ který je upotřebitelný zakročujícími příslušníky PČR v rámci v rámci faktického zabezpečení ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti osob, zejména v rámci násilného zastavení tzv. „ujíždějícího“ vozidla. V intencích praxeologicky orientované části práce jsou formou tematicky přílehlavých „situačních příkladů“ dále úžeji demonstrovány vybrané taktické a technické konsekvence užití metody „PIT manévru“ v rámci bezprostředních zásahů v rámci aplikační policejní praxe tzv. „přímé“ bezpečnostní povahy etc.

ABSTRACT

LEWICKI, A. *Forcible Vehicle Stopping and Its Application in Police practice: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 75 p. Supervisor: Dr. Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Key words: Coercive Means, Forced Vehicle Stop, Official vehicles, Police Act, Police Of The Czech Republic, Pursuit Intervention Technique Safety, Security.

The substantive definition of the bachelor's thesis is defined partly theoretically and partly praxeologically. In the theoretical part of the work, the legal basis of the problematic institute of coercive means chosen by interest is primarily demonstrated eclectically, namely in the intention to use the „PIT maneuver” method, which can be used by intervening members of the Czech Police within the framework of their protection of public order and personal safety, especially within the framework of the so-called „forced stopping” of a vehicle. In the praxeologically focused part of the work, selected tactical and technical consequences of using the „PIT maneuver” method within the framework of immediate interventions within the framework of applied police practice of the so-called „direct” security nature, etc. are further demonstrated in more detail in the form of thematically appropriate „situational examples.”

Obsah

Úvod.....	10
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti. 12	
2.1 Oprávnění příslušníků Policie ČR.....	12
2.2 Základní povinnosti příslušníků Policie ČR.....	13
2.2.1 Iniciativa.....	13
2.2.2 Přiměřenost	14
2.2.3 Poučování.....	14
2.3 Veřejný pořádek a bezpečnost.....	15
2.4 Donucovací prostředky.....	16
3 Právní aspekty k použití donucovacích prostředků.....	18
3.1 Obecné ustanovení o použití donucovacích prostředků	18
3.2 Obecné podmínky použití donucovacího prostředku	20
4 Násilné zastavení vozidla	21
4.1 Specifické právní aspekty k násilnému zastavení nebo zabránění odjezdu vozidla.....	21
4.1.1 Zastavovací pás	23
4.1.2 Zahrazení cesty vozidlem.....	24
4.1.3 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla	25
5 PIT manévr	26
5.1 Implementace metody PIT manévru do právního rámce	26
5.2 Mechanismus použití metody PIT manévru.....	27
5.2.1 Násilné zastavení vozidla	28
5.3 Bezpečnostní pravidla pro aplikaci PIT manévru	30
5.3.1 Rychlost	30
5.3.2 Místo použití	31

5.3.3	Klimatické podmínky a stav vozovky.....	32
5.3.4	Váha vozidel.....	32
5.3.5	Přítomnost nezúčastněných osob	33
5.4	Úprava služebních vozidel	34
5.5	Výsledky nárazových zkoušek policejního rámu	36
6	Výcvik příslušníků Policie ČR v Praze.....	39
6.1	Teoretická část.....	39
6.2	Praktická část.....	40
7	PIT manévry v policejní praxi Policie ČR.....	45
7.1	Situační příklad na Domažlicku	45
7.2	Právní rozbor ujiždějícího řidiče z pohledu přestupku.....	46
7.2.1	Nebezpečná jízda	46
7.2.2	Jízda pod vlivem návykové látky z pohledu přestupku	48
7.3	Právní následky z pohledu trestního zákoníku	49
7.3.1	Nebezpečná jízda	49
7.3.2	Jízda pod vlivem návykové látky z trestněprávního hlediska.....	51
7.4	Vyhodnocení oprávněnosti použití metody PIT manévru.....	52
8	Četnost použití PIT manévru v ČR.....	54
9	Zjištění povědomí u příslušníků Policie ČR v oblasti rizik implementované metody PIT manévru	57
9.1	Cíl průzkumného empirického šetření.....	57
9.2	Stanovení okruhu anketních otázek.....	57
9.3	Vyhodnocení odpovědí.....	59
9.4	Dílní a zevšeobecňující výstupy průzkumného empirického šetření	64
10	Legislativní úprava na Slovensku	65
	Závěr.....	67
	Seznam použitých zdrojů	68
	Seznam zkratk	72

Seznam obrázků	73
Seznam grafů	74
Přílohy	75

Úvod

V moderní společnosti, v níž počet vozidel na silnicích neustále roste a spolu s ním i počet dopravních přestupků a závažných porušení zákona, je klíčové, aby policie měla k dispozici efektivní prostředky k zajištění veřejné bezpečnosti, zejména v případech ujíždějícího řidiče policejním hlídkám. Stejně jako v ostatních státech této problematice nárůstu počtu ujíždějících řidičů čelí i policejní sbor v České republice.

Zájmovou ambicí bakalářské práce je analyzovat nejnovější techniku donucovacího prostředku pro násilné zastavení ujíždějícího vozidla. Konkrétně jde o techniku obecně známou pod zkratkou PIT manévr. V teoretické části práce budou vysvětleny důvody její implementace do českého právního systému, a také zde bude podrobněji rozebrán její právní rámec. Klíčovým tématem bude posouzení oprávněnosti a přiměřenosti tohoto donucovacího prostředku. Teoretická část se tedy zaměří na otázku, jestli je metoda PIT manévr z pohledu policejní praxe přiměřená a jestli může být pro příslušníky Policie ČR přínosem ve vztahu k ochraně veřejného pořádku a bezpečnosti. Pro celistvost tématu zde i budou podrobněji vysvětleny potřebné technické parametry služebních vozidel Policie ČR, vývoj a funkce policejního rámu.

Praxeologicky orientovaná část „práce“ demonstruje služební výcvik příslušníků Policie ČR pro tuto techniku. V této části práce bude i uveden případ z policejní praxe, ve kterém byla tato metoda násilného zastavení vozidla použita poprvé. Ve vztahu k reálnému případu zde budou podrobněji rozebrány právní následky nebezpečné jízdy řidiče ujíždějícího vozidla. Ty poslouží k následnému rozboru oprávněnosti a přiměřenosti postupu policejní hlídky při použití metody PIT manévru. V závěru praktické části této práce bude uveden tabulkový přehled případů, v nichž byl PIT manévr použit od počátku jeho implementace do policejní praxe ve vztahu k celkovému počtu použití jiných druhů donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla. Tento přehled by měl zodpovědět otázku, v jakém poměrném počtu případů byla metoda PIT manévr ze strany příslušníků Policie ČR použita. V praktické části bude též provedena komparace podmínek využití této metody z legislativního hlediska mezi Českou republikou a Slovenskem.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Odborné téma násilné zastavení vozidla a jeho využití v aplikační policejní praxi, které bylo zvoleno ze strany zpracovatele bakalářské práce (dále jen „práce“) s ohledem k jeho praxeologickým zkušenostem, je vybraný druh donucovacího prostředku, které lze příslušníky Policie ČR aplikovat při pronásledování ujíždějících vozidel.

Cílem práce je formou teoreticko-praxeologického vhledu demonstrovat vybrané právní, taktické a technické konsekvence a upotřebitelnost eklekticky reflektovaného donucovacího prostředku v rámci násilného zastavení vozidla při faktickém zabezpečení ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti osob.

V teoretické části práce jsou primárně propedautickou formou eklekticky demonstrována právní východiska všech donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla se zaměřením na užití metody „PIT manévru.“ V intencích praxeologicky orientované části práce budou formou tematicky přílehangých „situačních příkladů“ dále úžeji demonstrovány taktické a technické konsekvence užití metody „PIT manévru“ v aplikační policejní praxi při faktické realizaci služební činnosti tzv. „přímé bezpečnostní povahy“ v souvislosti s realizací bezprostředních zásahů.

2 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti

V intencích úvodního teoretického vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti je zapotřebí primárně objasnit a porozumět několika základním pojmům, které obecně charakterizují, co donucovací prostředky používané příslušníky Policie ČR vlastně vůbec jsou a za jakých legislativních podmínek je mohou používat v aplikační policejní praxi ve vztahu k jejich základním povinnostem při ochraně veřejného pořádku a bezpečnosti.¹

2.1 Oprávnění příslušníků Policie ČR

Oprávnění příslušníků Policie ČR lze považovat za souhrn zákonem stanovených pravomocí, která mohou využívat při výkonu služby. Tato oprávnění většinou zasahují do práv a svobod občanů, a proto i stanovují hranice těchto zásahů, aby byla zajištěna jejich zákonnost a přiměřenost. Příslušníci Policie ČR čerpají svá oprávnění především ze zákona č. 273/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Policii ČR“).² Nelze však opomenout, že z pohledu hierarchie těmto podmínkám podle zákona o Policii ČR ještě předchází samotná Ústava České republiky³ (viz. čl. 2 odst. 3) a nato navazující Listina základní práv a svobod⁴ (viz. čl. 2 odst. 2), které garantují základní lidská práva a svobodu občanů, přičemž oba prameny konstatují jedno: „*Státní moc lze uplatňovat jen v případech a mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví.*“ Oproti běžnému občanovi tedy příslušník Policie ČR požívá výsad státní moci a smí tak činit jen to, co je mu zákonem dovoleno. Příslušníci Policie ČR jsou zároveň vázáni i zákonem č. 361/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů,⁵ ve kterém jsou vymezeny další práva a povinnosti ve vztahu ke služebnímu poměru.

¹ HÝBNEROVÁ, M., HLAVÁČOVÁ, K. Ochrana základních lidských práv při omezování osobní svobody policií. Praha: Policejní prezidium ČR. 2022. ISBN 978-80-908139-3-9, s. 48.

² ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4087-4116.

³ ČESKO. Zákon č. 1 ze dne 16. prosince 1992 Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1993, částka 1, Ústava České republiky, s. 7.

⁴ ČESKO. Zákon č. 2 ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení Listiny základních práv a svobod České republiky. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1993. částka 1, Listina základních práv a svobod České republiky, s. 17.

⁵ VOKUŠ, J. Policie České republiky, 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky. 2010. ISBN 978-80-254-7700-7, s. 3.

Svá oprávnění příslušníci Policie ČR především využívají k zajištění ochrany veřejného pořádku, bezpečnosti osob a majetku. Oprávnění jsou příslušníky Policie ČR využívána jak při provádění obvyklých úkonů, tak i při přímém vynucování právní povinnosti u občanů, kteří zájmy porušily.⁶

2.2 Základní povinnosti příslušníků Policie ČR

Příslušníci Policie ČR jsou při plnění úkolů výhradně vázáni základními povinnostmi.⁷ Zejména v případech, u nichž dochází k použití donucovacích prostředků, jsou povinni dodržovat pravidla zákonnosti, přiměřenosti zásahů do práv a svobod občanů a jednat profesionálně, s úctou k lidské důstojnosti a základním právům. Základní povinnosti příslušníků Policie ČR jsou rovněž vymezeny v zákoně o Policii ČR. V kontextu s používáním donucovacích prostředků je tak potřeba uvést ty nejdůležitější.

2.2.1 Iniciativa

Iniciativa zakotvená v ustanovení podle § 10 zákona o Policii ČR, příslušníkům Policie ČR nebo zaměstnancům policie ukládá jakousi povinnost reagovat na případy, při nichž došlo k ohrožení nebo porušení veřejného pořádku a bezpečnosti, aby ohrožení nebo porušení dostupnými prostředky odstranili. Povinnost takto reagovat nemají jen při výkonu své služby, ale také mimo ni tzv. „*v době svého osobního volna*“⁸ pouze v těch případech, je-li bezprostředně ohrožen život, zdraví či jiné společenské zájmy a hodnoty chráněné zákonem, nebo se takové hodnoty staly terčem útoku.

Povinnost iniciativy však nestanovuje jen podmínky, ve kterých musí příslušník Policie ČR konat, ale také uvádí důvody, kdy tuto povinnost nemají. V kontextu s používáním donucovacích prostředků nás nejvíce bude zajímat konkrétní důvod spočívající v absenci odborného výcviku či školení, které jsou s ohledem na povahu úkonu či jiného opatření, vyžadovány. Blíže to tedy znamená, že v každé situaci, ve které by měl být použit donucovací prostředek, musí být příslušník Policie ČR k jeho používání odborně vyškolen nebo vycvičen.⁹ Jedná se tak o obecnou podmínku k používání

⁶ HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 23.

⁷ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4087-4088.

⁸ ŠTEINBACH, M.; ŠLESINGER, R.; ZIMMERMANN, M.; BÍLEK, M.; HLAVÁČOVÁ, K. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR. 2024. ISBN 978-80-7676-830-7, s. 12-14.

⁹ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 230.

donucovacích prostředků, zejména u těch, které pro svou povahu, je takový výcvik nebo školení vyžadováno. K iniciativě je na samotný závěr nutno uvést, že v případech, při nichž dochází k přímému vynucování splnění určité právní povinnosti nebo k přímé ochraně práv za použití síly, potažmo hrozby jejího použití, je příslušník Policie ČR vždy povinen užít slov „Jménem zákona!“ a k tomu další odpovídající výzvy.¹⁰

2.2.2 Přiměřenost

Další základní povinností v kontextu s používáním donucovacích prostředků je vhodné zmínit přiměřenost postupu podle ustanovení § 11 zákona o Policii ČR. Přiměřenost stanovuje, aby příslušník Policie ČR nebo zaměstnanec policie byl povinen při výkonu služební činnosti postupovat tak, aby žádné osobě nevznikla v důsledku jejich jednání bezdůvodná újma. Jsou rovněž povinni dbát na to, aby v důsledku rozhodnutí neprovést úkon nevznikla bezdůvodná újma osobám, jejichž bezpečnost je tímto rozhodnutím potenciálně ohrožena. Při výkonu jednotlivých úkonů jsou povinni postupovat způsobem, který nepřekračuje míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného úkonem, jak ve vztahu k osobám, vůči nimž úkon směřuje, tak nezúčastněným osobám.¹¹

2.2.3 Poučování

Příslušníci Policie ČR jsou podle ustanovení § 13 zákona o Policii ČR povinni při provádění úkonů, kterými se přímo dotýkají práv nebo povinností osoby, tuto osobu srozumitelně poučit o jejích právech a povinnostech,¹² pokud to povaha úkonu a okolnosti případu umožňují. Poučení musí být provedeno způsobem, který odpovídá schopnosti osoby porozumět jeho obsahu a uvést právní důvod. Pokud poučení nelze z naléhavých důvodů provést bezprostředně (např. omezení osobní svobody, zajištění osoby, výzva k upuštění od protiprávního jednání, hmatů, chvatů, případně i donucení k opuštění prostoru), zejména v případech, kdy by tím byl ohrožen účel zákroku nebo by došlo ke zdržení provedení nezbytného úkonu, provede příslušník Policie ČR poučení bez zbytečného odkladu, jakmile to okolnosti umožní. Zároveň je povinen umožnit osobě

¹⁰ ŠTEINBACH, M.; ŠLESINGER, R.; ZIMMERMANN, M.; BÍLEK, M.; HLAVÁČOVÁ, K. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR. 2024. ISBN 978-80-7676-830-7, s. 12-14.

¹¹ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 76-77.

¹² ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4088.

uplatnění jejich práv způsobem, který nebrání účinnému a zákonnému provedení služebního úkonu.¹³

Poučovací povinnost příslušníků Policie ČR je důležitým nástrojem ochrany práv osob a zároveň zaručuje legitimní použití donucovacích prostředků, neboť se před použitím donucovacího prostředků poučení přímo váže na samotnou výzvu příslušníka Policie ČR.¹⁴ Tato poučovací povinnost má nejen preventivní, ale i legitimační funkci tzn. že umožňuje osobě reagovat na zákonnou výzvu a často tak předcházet použití donucovacích prostředků. Pokud by totiž osoba na výzvu zareagovala a uposlechla, nemusí k donucení vůbec dojít.

2.3 Veřejný pořádek a bezpečnost

Obecně lze říci, že veřejný pořádek představuje stav, kdy jsou dodržovány zákony, normy a pravidla soužití, zatímco bezpečnost se týká ochrany lidí, jejich práv a majetku před hrozbami, jako jsou trestné činy, násilí nebo jiné nebezpečné situace. V českém právním systému veřejný pořádek není přesně definován jednou univerzální normou, ale jeho význam se odvíjí od různých zákonů a judikatury. Existují však právní předpisy, které pojem veřejný pořádek používají a částečně vymezují jeho obsah. Přesná a jednotná definice veřejného pořádku v českém právu neexistuje, ale jeho význam je vyvozován z právních předpisů, přestupkového a trestního práva i judikatury soudů. Obecně označuje stav, kdy jsou dodržovány právní normy a zásady slušného občanského soužití, chránící bezpečnost a veřejný klid.¹⁵

¹³ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 66-76.

¹⁴ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 66-76.

¹⁵ HENDRYCH, Dušan, a kol. *Právníký slovník*. 3., podst. rozš. vydání. Praha: C. H. Beck. 2009. 1459 s. ISBN 978-80-7400-059-1.

2.4 Donucovací prostředky

Donucovací prostředky jsou nástroje nebo metody, které příslušníci Policie ČR používají k vynucování legislativních povinností nebo přímé ochraně veřejného pořádku a bezpečnosti za použití síly. Účelem donucovacího prostředku je efektivní způsob dosahujícího požadovaný záměr.¹⁶ Jednotlivé druhy donucovacích prostředků jsou jmenovitě uvedeny v ustanovení podle § 52 zákona o Policii ČR, a dále v navazujících ustanoveních pak i jejich legální použití s kladeným důrazem na přiměřenost postupu v aplikační policejní praxi.

Jednotlivých druhů donucovacích prostředků je široká škála a jsou systematicky řazeny podle jejich intenzity a charakteru použití. V zákoně jsou uvedeny takto:

„§ 52 Donucovací prostředky

Donucovacími prostředky jsou

- a) hmaty, chvaty, údery a kopy,*
- b) slzotvorný, elektrický nebo jiný obdobně dočasně zneschopňující prostředek,*
- c) obušek a jiný úderný prostředek,*
- d) vrhací prostředek mající povahu střelné zbraně podle jiného právního předpisu s dočasně zneschopňujícími účinky,*
- e) vrhací prostředek, který nemá povahu zbraně podle § 56 odst. 5,*
- f) zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla,*
- g) vytlačování vozidlem,*
- h) vytlačování štítem,*
- i) vytlačování koněm,*
- j) služební pes,*
- k) vodní stříkač,*
- l) zásahová výbuška,*
- m) úder střelnou zbraní,*
- n) hrozba namířenou střelnou zbraní,*
- o) varovný výstřel,*
- p) pouta,*

¹⁶ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 231.

q) prostředek k zamezení prostorové orientace. “¹⁷

Donucovací prostředky se uplatňují jak při aktivním odporu, tak i při pasivním odporu. Aktivní odpor nastává tehdy, když se osoba, proti níž policejní zákrok směřuje, se fyzicky brání nebo použije hrozby užití fyzického násilí. Aktivní odpor tak může mít podobu útoku i obrany. Pasivním odporem se pak rozumí situace, kdy osoba nijak nekoná, nebrání se silou, ale odmítá spolupracovat nebo nereflexuje na výzvy policisty.¹⁸

Praktický význam používání donucovacích prostředků v aplikační policejní praxi spočívá zejména v tom, že příslušník Policie ČR nesmí tyto prostředky použít bezdůvodně, preventivně či „pro jistotu.“ Jejich aplikace musí být vždy podmíněna konkrétní situací a skutečnou potřebou zásahu.¹⁹

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4098.

¹⁸ FILÁK, A. a kol. *Zákon o policii České republiky s komentářem*. Praha: POLICE HISTORY. 2009. ISBN 978-80-86477-49-7, s. 122.

¹⁹ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 231.

3 Právní aspekty k použití donucovacích prostředků

V aplikační policejní praxi nelze užít donucovací prostředky jen v souladu se základními povinnostmi příslušníků Policie ČR. Podstatný význam ve správném užívání donucovacích prostředků z pohledu zákonnosti a přiměřenosti, jsou právní podmínky blíže vymezeny a lze je dohledat v ustanoveních dle §§ 51, 53 zákona o Policii ČR. Jedná se o rozšiřující podmínky těch základních, a proto musejí být splněny kumulativně.²⁰ Při jakémkoliv služebním zákroku má tedy příslušník Policie ČR mnoho povinností, které musí splňovat. Tím je oproti běžnému občanovi, zejména v případech, kdy se jedná o pachatele porušujícího zákon, značně limitován. Ačkoli se na první pohled může zdát, že je příslušník Policie ČR ve výhodě, ta závisí na mnoha dalších okolnostech.²¹

Použití donucovacího prostředku je tak pro příslušníka Policie ČR celkem i stresová situace. Každé rozhodnutí spočívající donucovací prostředek použít závisí na mnoha dalších faktorech. Těmito faktory se rozumí krátká doba pro správné vyhodnocení celé situace, odpovídající druh donucovacího prostředku, místo, vlastní koncentrace a stálý výcvik.²²

3.1 Obecné ustanovení o použití donucovacích prostředků

Nejzákladnějším principem pro použití určitého druhu donucovacího prostředku se podle zákona o Policii ČR rozumí absolvovaný výcvik. Povinnost je definována v ustanovení podle § 51 zákona o Policii ČR: „*Policista je oprávněn použít při zákroku donucovací prostředek a zbraň, k jejichž používání byl vycvičen.*“²³

Výcvik stanovuje legislativní základ oprávněnosti použití. Z uvedeného vyplývá, že konkrétní donucovací prostředek může použít pouze příslušník Policie ČR, který úspěšně dokončil výcvik. V opačném případě tohoto donucovacího prostředku, k jehož užívání nebyl řádně vycvičen, užít nesmí. Jde tak o stěžejně limitující podmínku, která by měla být ze strany příslušníků Policie ČR splněna.²⁴ Samotný výcvik však není zákonem jako

²⁰ VANGELI, B. *Zákon o policii ČR. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2014. ISBN 978-80-7400-543-5, s. 201.

²¹ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*.

3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 230-231.

²² MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*.

3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 230-231.

²³ VANGELI, B. *Zákon o policii ČR. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2014. ISBN 978-80-7400-543-5, s. 201.

²⁴ HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk. 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 22-23.

takovým upraven a lze si pod ním představit cokoli. Lze však dovodit, že jde o výcvik příslušníků Policie ČR, který zabezpečuje samotný policejní sbor.²⁵ Tento je upraven v rámci organizace policejního sboru.²⁶

Neznamená to ale, že by nevycvičený příslušník Policie ČR jednoznačně použil donucovací prostředek v rozporu se zákonem. Mohou nastat natolik výjimečné situace, kdy vycvičený příslušník Policie ČR konkrétní donucovací prostředek užít nemůže, zatímco jeho nevycvičený kolega ano. V případě použití donucovacího prostředku si lze takovou situaci představit v situaci: „...v níž bude policista nucen použít donucovací prostředek nebo zbraň, přestože neprošel výcvikem. Jedná se o situace natolik výjimečné, že policistovi nezbyde než použít i takový donucovací prostředek, k jehož použití nebyl vycvičen“. V tomto případě nevycvičený policista této techniky použije. Za takové situace je ale třeba dopředu počítat, že po zákroku bude vždy posuzována míra následku, která použitím donucovacího prostředku nastala. Záleží tedy, zda by použitím donucovacího prostředku, k němuž policista nebyl vycvičen, způsobil stejně závažný následek nebo závažnější než ten, který hrozil. Z principu zákona o Policii ČR není možné, aby policista ve službě použil donucovací prostředek za podmínek krajní nouze nebo nutné obrany uvedených v §§ 28, 29 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen: „Trestního zákoníku“). Použití jakéhokoli prostředku ze strany policisty tak bude vždy posuzováno z hlediska oprávněnosti použití donucovacího prostředku a přiměřenosti zákroku podle zákona o Policii ČR.“²⁷

Dle autora M. Hrinka²⁸ vyvstává totiž otázka, jaký by vznikl následek, kdyby příslušník Policie ČR zákrok proti osobě neprovedl. Ať už by byla míra následku jakákoli, neproškolený příslušník Policie ČR by nemohl být za neprovedení zákroku potrestán. Je potřeba mít stále na paměti, že neproškolený příslušník Policie ČR musí jednat v intencích zákona. Pokud tedy nebyl řádně vycvičen pro použití konkrétního druhu donucovacího prostředku nebo metody, z pohledu zákona o Policii ČR by jej správně užít neměl. Výjimkou mohou být jen ty případy, kdy příslušník Policie ČR není ve službě a neprokáže-li svou příslušnost k policejnímu sboru. Jeho jednání by za těchto okolností

²⁵ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 230.

²⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 4 ze dne 19. ledna 2009, o provádění služební přípravy příslušníků Policie České republiky. Policejní prezidium Policie České republiky. 2009. Interní materiál.

²⁷ HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk. 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 23.

²⁸ HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk. 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 23.

mohlo být posuzováno z hlediska naplnění podmínek pro nutnou obranu nebo krajní nouzi. příslušník Policie ČR v daném případě vystupuje jako běžný občan, a nikoliv jako příslušník policejního sboru. Nelze ale vyloučit, že by jeho jednání nebylo posuzováno o něco přísněji vzhledem k jeho profesi nebo absolvovanému výcviku.²⁹

3.2 Obecné podmínky použití donucovacího prostředku

Pro použití jakéhokoli donucovacího prostředku musí příslušník Policie ČR splnit i další zákonné podmínky uvedené v ustanovení podle § 53 zákona o Policii ČR.

Donucovací prostředky lze pouze použít za těch podmínek, pokud směřují k ochraně společenských hodnot chráněných zákonem (život a zdraví osob, majetek a veřejný pořádek). Donucovací prostředky mají za úkol příslušníkům Policie ČR umožnit dosáhnout konkrétního účelu v těch nezbytných případech, u nichž musí překonat odpor nebo útok osoby, proti níž vedli služební zákrok. *„Před použitím samotného donucovacího prostředku je však policista povinen osobu, proti níž zakročuje vyzvat, aby upustila od protiprávního jednání, s výstrahou, že jinak bude použito donucovacích prostředků. To neplatí v případě použití prostředku k zabránění odjezdu vozidla.“*³⁰ Samotný zákon pamatuje i na situace, za kterých příslušník Policie ČR výzvy užít nemusí. *„Od výzvy s výstrahou lze upustit v případě, že je ohrožen život nebo zdraví osoby a zákrok nesnese odkladu.“*³¹

Příslušník Policie ČR musí při svém rozhodování použít donucovací prostředek postupovat uvážlivě, neboť využitím takového oprávnění provádí určitý zásah do práv a svobod osoby, proti které vede zákrok. Zásah do těchto práv by měl být v souladu se zásadou přiměřenosti. Z uvedeného lze dovodit, že příslušník Policie ČR vždy zvolí konkrétní druh donucovacího prostředku, který je úměrný síle odporu. Obecně platí, že správné zvolení konkrétního druhu donucovacího prostředku závisí na správném vyhodnocení situace a možných následků.³²

²⁹ HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-793-1, s. 23.

³⁰ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4098-4099.

³¹ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4098-4099.

³² ŠTEINBACH, M.; ŠLESINGER, R.; ZIMMERMANN, M.; BÍLEK, M.; HLAVÁČOVÁ, K. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR. 2024. ISBN 978-80-7676-830-7, s. 148.

4 Násilné zastavení vozidla

Jde o specifické oprávnění užití donucovacího prostředku při pronásledování „ujíždějícího“ řidiče, který tímto způsobem klade odpor při zastavení hlídkám Policie ČR a svou jízdou vážně ohrožuje život a zdraví ostatních účastníků silničního provozu.³³ Konkrétní druhy donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla jsou újeji charakterizovány v § 52 písm. f) zákona o Policii ČR a také v metodické příručce, jež stanovuje postup pro používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky.³⁴

4.1 Specifické právní aspekty k násilnému zastavení nebo zabránění odjezdu vozidla

Z definice ze zákona lze dovodit, že nejde o obecné podmínky nebo univerzálně platné pro všechny pro použití všech donucovacích prostředků, které byly interpretovány v předešlé kapitole, nýbrž jde o specifické podmínky vztahující se k násilnému zastavení dopravního prostředku. Soubor konkrétních legislativních okolností umožňující násilné zastavení je upraveno v zákoně o Policii ČR takto:

„§ 55 Použití prostředku k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu:

(1) Policista je oprávněn použít prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění jeho odjezdu

a) k zastavení vozidla, jehož řidič přes výzvu k zastavení vozidle podle jiného právního předpisu vozidlo nezastaví, nebo

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

(2) Policista při použití prostředku k násilnému zastavení vozidla dbá, aby nedošlo k ohrožení života nebo zdraví jiných osob a aby život nebo zdraví osoby, proti které směřuje zákrok, byly ohroženy jen v nezbytné míře.“³⁵

³³ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 242.

³⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 1. června 2017 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky*, aktualizace ke dni 1. července 2018, Policejní prezidium Policie České republiky. 70 s. Interní materiál.

³⁵ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4099.

Právní úprava tímto způsobem tedy vymezuje stěžejní faktory, které určují, za jakých podmínek nebo za jakých okolností může být donucovací prostředek pro tento způsob zastavení vozidla použit.

Konkrétně lze tuto právní úpravu chápat tak, že použití donucovacího prostředku je směřováno vždy na vozidla, která mají být zastavena proti vůli jejich řidiče nebo znemožněno jeho pokračování v jízdě. I přesto, že jde o specifickou podmínku určenou k násilnému zastavení vozidla, musí být opět splněna kumulativně s předchozími obecnými a základními podmínkami. Povinným znakem pro oprávněné použití prostředku pro násilné zastavení vozidla podle odst. 1 písmene a) jde o praktickou situaci, v níž řidič jedoucího dopravního prostředku na výzvu k zastavení opětovně nereaguje či nezastavuje. Výzvu k zastavení vozidla v tomto případě příslušník Policie ČR dává znamením podle jiného zákona.³⁶

Povinným znakem podle odst. 1 písmene b) je reálné nebezpečí užití dopravního prostředku pro útěk osoby, která má být omezena na osobní svobodě.^{37,38} V případě, že donucovací prostředek k zabránění odjezdu vozidla selže a pachatel užije vozidlo ke svému útěku, lze přistoupit k násilnému zastavení podle písmene a) a teprve po jeho úspěšném provedení lze ujíždějící vozidlo opět zabránit v další jízdě podle písmene b).

Právní úprava v odstavci 2 zároveň poukazuje i na rizikovost újmy na životě či zdraví, která může nastat v okamžiku násilného zastavení vozidla. Riziko újmy se v každém případě liší a v daný okamžik závisí na mnoha faktorech. Jak už bylo zmiňováno v průběhu celé kapitoly, příslušník Policie ČR před provedením takového zákroku musí dopředu vyhodnotit veškerá rizika, která jsou s touto metodou spojena. Zejména by měl dopředu zvážit, jaký vhodný prostředek nebo způsob lze vozidlo co nejbezpečněji zastavit a jaké další faktory v bezpečném zastavení hrají klíčovou roli.

³⁶ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, *In: Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 98, s. 4594-4595.

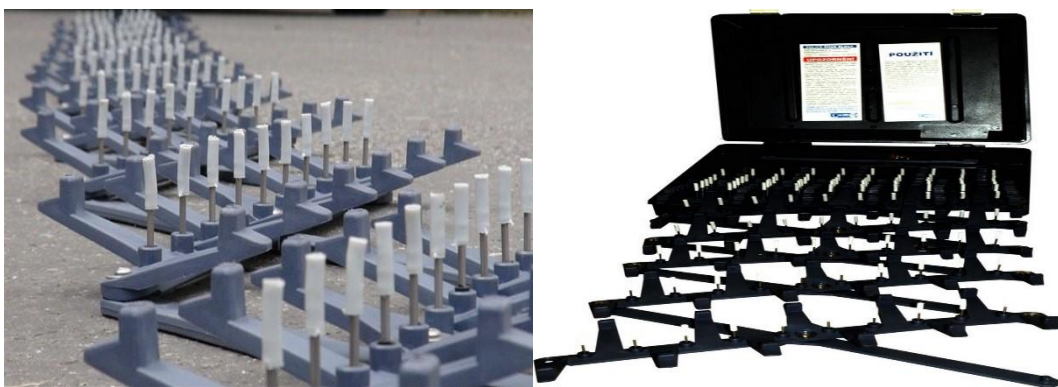
³⁷ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změně některých zákonů. *In: Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91, s. 4090-4091.

³⁸ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9. prosince 1961 o trestním řízení soudním a o změně některých zákonů. *In: Sbírka zákonů, Česká republika*. 1961. částka 66, s. 525-526.

4.1.1 Zastavovací pás

Jde o druh donucovacího prostředku používaného k násilnému zastavení vozidla, jehož klíčovou vlastností je propíchnutí běhounu pneumatik u vozidla. Tento mechanismus poškození má zajistit zpomalení vozidla a znemožnění další jízdy. Hlavním cílem zastavovacího pásu je nejen násilné zastavení vozidla, ale také minimalizace rizika přímého střetu mezi policií a pachatelem, a bezpečné ukončení pronásledování.³⁹ Je však nutno dodržet bezpečnostní podmínky pro jeho užití, zejména vytvořit policejní zátaras s dostatečnou vzdáleností od zastavovacího pásu, která je vytyčena jako volná dráha, v níž dochází ke zpomalení a zastavení ujíždějícího vozidla.⁴⁰

Policie ČR v aplikační policejní praxi používá zastavovací pásy Police Road Block PRB-05m, které jsou dodávány společností Prime Safety, s. r. o. Zastavovací pás je osazen celkem 110 ks ocelových hrotů s průměrem 3 mm rozmístěných do deseti polí po jedenácti. Duté hroty jsou ve spodní části opatřeny gumovými kroužky pro jejich snadnou výměnu. Při plném rozvinutí pásu jeho délka dosahuje 470 centimetrů. Celková hmotnost pásu činí méně jak čtyři kilogramy.⁴¹



Obrázek 1: Zastavovací pás v rozloženém stavu⁴²

Obrázek 2: Zastavovací pás včetně úložného pouzdra⁴³

Tento zastavovací pás je v policejní praxi používán od roku 2014, ve které se ukázalo, že tento vyžaduje manipulaci dle návodu dodávaného výrobcem, neboť

³⁹ TUREČEK, J. a kol. *Policejní technika*, Plzeň: Aleš Čeněk. 2008. ISBN 978-80-7380-119-9, s. 52.

⁴⁰ OHERA, M.; Použití zastavovacího pásu Police Road Block. *Kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha. 2011. PRIME SAFETY. ISBN 978-80-903906-2-1, 35 s.

⁴¹ OHERA, M.; Použití zastavovacího pásu Police Road Block. *Kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha. 2011. PRIME SAFETY. ISBN 978-80-903906-2-1, 35 s.

⁴² KOLISCHOVÁ, Lucie. *Policie poprvé použila pásy s hroty*. Online. iDnes.cz. 2015. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/honicka-v-praze-poprve-pouzite-nove-zastavovaci-pasy.A150403_124952_praha-zpravy_kol_ [cit. 2025-03-06].

⁴³ PRIME SAFETY. *Násilné zastavování: Zastavovací pás*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.cz/nasilne-zastavovani.html> [cit. 2025-03-06].

jakýmkoliv jiným způsobem může docházet k jeho přetočí ostří hrotů k zemi nebo nedojde k úplnému rozvinutí. Tento pás není také vhodné používat na velkých nerovnostech. Díky své plastové základně může taktéž dojít ke snadnému přetočí za větších povětrnostních podmínek.⁴⁴

Pás Police Road Block PRB-05m je v policejní praxi používán od roku 2014, během které se ukázalo, že tento výhradně vyžaduje manipulaci dle návodu dodávaného výrobcem, neboť jakýmkoliv jiným způsobem může docházet k jeho přetočení ostří hrotů k zemi nebo nedojde k úplnému rozvinutí, či dokonce může dojít ke zranění Příslušníka Policie ČR. Tento pás není také vhodné používat na velkých nerovnostech. Díky své plastové základně může taktéž dojít ke snadnému přetočí za větších povětrnostních podmínek.⁴⁵

4.1.2 Zahrazení cesty vozidlem

Zahrazení cesty služebním vozidlem nebo použití zátarasů je jedním z dalších donucovacích prostředků, které Policie ČR využívá k násilnému zastavení vozidla. Tento způsob spočívá v úmyslném umístění vozidla napříč pozemní komunikace, aby bylo řidiči v úniku zabráněno. Tento způsob lze využít samostatně, ale také i dohromady s použitím zastavovacího pásu jako pojistka, pokud by řidič s vozidlem pokračoval i po vynuceném poškození pneumatik způsobené najetím na hroty pásu.⁴⁶ Zahrazení cesty vozidlem lze provést i za pomoci jiných vozidel než policejních, s tím, že by měl být zátaras příslušníky Policie ČR označen kupříkladu služebními vozidly se zapnutou světelnou signalizací tzv. „majáky.“

⁴⁴ NOVOTNÝ, T. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group. 2021. 208 s. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 116.

⁴⁵ NOVOTNÝ, T. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group. 2021. 208 s. ISBN 978-80-242-7418-8, s. 116.

⁴⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 1. června 2017 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky*, aktualizace ke dni 1. července 2018, Policejní prezidium Policie České republiky. 70 s. Interní materiál.



Obrázek 3: Zahrazení cesty služebním vozidlem⁴⁷

Obrázek 4: Zahrazení cesty služebním vozidlem⁴⁸

4.1.3 Jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla

Zákon o Policii ČR blíže nedefinuje konkrétní technické či taktické prostředky nebo metody. Lze tak z uvedeného dovodit, že jiným prostředkem se dá nazvat jakákoliv další metody nebo techniky anebo prostředky, které jsou teprve vyvíjeny anebo budou převzaty z jiných států, kde jsou již používány.

⁴⁷ VYBÍHALOVÁ, Jiřina. *Policistům na Šumpersku ujížděl zdrogovaný motorkář se zákazem řízení na kradené motorce*. Online. Týdeník Policie. 2020. Dostupné z: [Policistům na Šumpersku ujížděl zdrogovaný motorkář se zákazem řízení na kradené motorce | Týdeník Policie \(tydenikpolicie.cz\)](https://tydenikpolicie.cz/). [cit. 2025-03-10].

⁴⁸ ČTK. *Soud zprostil viny policistu, který zatarasil cestu motorkáři*. Online. iDnes.cz. 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/policista-simon-vaic-motorkar-zeman-nejvyssi-statni-zastupitelstvi-dovolani-nebude.A190307_144026_domaci_lre/foto. [cit. 2025-03-10].

5 PIT manévr

PIT vychází z anglického názvu „Pursuit Intervention Technique“, v překladu „technika pronásledování“, známý je také pod zkratkou názvu TVI „Tactical Vehicle Intervention“, v překladu „taktický zásah vozidla“. Obě zkratky vystihují použití služebního vozidla jako donucovacího prostředku. Samotnou podstatou PIT manévru je taktické pronásledování vozidla.⁴⁹

Metoda PIT manévr se dá pro svou povahu hodnotit jako velmi účinný a nebezpečný donucovací prostředek, který je vůči ostatní prostředkům stejné skupiny (zátaras, zastavovací pás) ke všemu svou povahou rizikový a obtížněji proveditelný. Z tohoto důvodu je na tuto metodu pohlíženo jako na krajní donucovací prostředek, který by měl být použit velmi obezřetně, stejně jako v případech, ve kterých by došlo na použití služební zbraně.⁵⁰

5.1 Implementace metody PIT manévru do právního rámce

Do doby implementace metody PIT manévru do české legislativy mohli příslušníci Policie ČR násilně zastavit pouze zahrazením komunikace „*policejního zátarasu*“, nebo použitím zastavovacího pásu. Tyto prostředky ale byly častokrát neefektivní. Jednak vyžadovaly časovou náročnost, a také větší počet policejních hlídek. Oproti těmto donucovacím prostředkům metoda PIT manévr nevyžaduje takto časově náročnou přípravu a pro jeho provedení postačí jeden služební vůz.

První případ násilného zastavení vozidla s kontaktem služebního dopravního prostředku a dopravního prostředku ujíždějícího pachatele provedl v roce 2017 příslušník Policie ČR podpraporčík Šimon Vaic z Pohotovostní motorizované jednotky hl. m. Prahy (dále jen „PMJ“). Pro tento způsob násilného zastavení byl poté obviněn a po vleklém soudním procesu zproštěn viny. Jím provedený zákrok proti ujíždějícímu řidiči na motocyklu se tak stal mediálně známým. V tomto případě se však nejednalo o metodu PIT manévru, nýbrž šlo o zahrazení cesty služebním vozidlem Policie ČR. Tato kauza a zejména zprošťující výrok soudce byl klíčovým podnětem pro vytvoření metodiky,

⁴⁹ MÁRA, Ondřej. *Roztáčení aut, aneb PIT manévr: Kde se vzal, jak vznikl a lze mu uniknout?* Online. Auto.cz. 2022. Dostupné z: <https://www.auto.cz/roztaceni-aut-aneb-pit-manevr-kde-se-vzal-jak-vznikl-a-lze-mu-uniknout-146346>. [cit. 2024-07-17].

⁵⁰ MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. ISBN 978-80-7380-917-1, s. 236.

především upřesnění způsobu použití donucovacích prostředků.⁵¹ Přestože zákon o Policii ČR na oprávnění použití donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla pamatuje od samotného počátku, do té doby neexistoval žádný interní akt řízení, který by tento postup usměrňoval v aplikační praxi Policie ČR.⁵²

Pro citelný nárůst případů ujíždějících vozidel a zmiňovaný soudní proces podpraporčíka Šimona Vaice se členové PMJ ve spolupráci s Útvarem policejního vzdělávání a služební přípravy (dále jen „ÚPVSP“) rozhodli započít iniciativu směřující k zavedení PIT manévru jako formy násilného zastavení vozidla do policejní praxe. Inspirace pocházela od příslušníků ze Spojených států amerických (dále jen „USA“), kde je používán již několik desítek let.⁵³ V roce 2019 tříčlenný tým příslušníků Policie ČR podnikl služební cestu do USA, kde podstoupil odborný výcvik tamních policistů. Tam naši příslušníci Policie ČR získali potřebné znalosti a podklady pro vytvoření dosavadní metodiky v České republice. ÚPVSP zkoumal legislativu ve Spojených státech a dospěl ke zjištění, že je v tomto ohledu velmi obdobná jako u nás.⁵⁴ O to bylo snadnější metodu PIT manévru implementovat do aplikační policejní praxe Policie ČR. Zbývalo tak vyřešit poslední stěžejní otázku z pohledu problematiky škod na služebních vozidlech Policie ČR. Legislativní úprava zákona o Policii ČR ani žádný vnitřní předpis totiž nestanovuje, jaká služební vozidla mohou metodu PIT manévru. Z toho vyplývá, že PIT manévru lze provádět s jakýmkoliv služebním vozidlem Policie ČR.

5.2 Mechanismus použití metody PIT manévru

Význam mechanismu použití metody PIT manévru spočívá v precizní technice řidiče policejního vozidla tedy vyžadující tlak policejního rámu ze strany kolmo na zadní nápravu „pronásledovaného“ vozidla.⁵⁵ Principem metody je zatlačení ze strany na zadní část karoserie vozidla tak, aby se vozidlo otočilo o 180° a jeho řidič při rotaci ztratil kontrolu nad řízením. Zároveň s tím dochází ke snížení rychlosti u „pronásledovaného“

⁵¹ ČTK. *Nejvyšší žalobce nepodá dovolání v případě policisty, který zahradil cestu motorkáři*. Online. Aktuálně. 2019. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/policista-vaic-je-definitivne-zprosten-obzaloby-statni-zastu/r~5bbc07c240d911e9a049ac1f6b220ee8/>. [cit. 2024-07-17].

⁵² ZAJAC, Lada. *Dohra kauzy zastavení motorkáře autem. Poslanec chce metodiku*, Online. iDNES.cz. 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/dohra-pripad-simon-vaic-strazen-motorkar-soud-justice-ministr-knezinek-soudy-kralicek.A190116_154726_domaci_lre.

⁵³ JEŘÁBEK, Josef. *Interview s zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizované jednotky. Policejní rám*. Praha. 2024. [cit. 2024-07-09].

⁵⁴ MI State Police, PDU. *Precision Immobilization Technique Course Handouts*. 2019. Originální znění

⁵⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Edukační policejní on-line systém*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/edukacni-policejni-on-line-system.aspx>. [cit. 2024-09-13].

vozidla, které vede k jeho zastavení. Samotnou podstatou PIT manévru je znehybnění ujíždějícího proti vůli jeho řidiče.⁵⁶

Pro správné použití donucovacího prostředku byla vydána metodická příručka, na jejímž vydání se podílel tým aktivně sloužících příslušníků Policie ČR.⁵⁷ Lze v ní dohledat všechny potřebné základní pojmy technického vybavení příslušníků Policie ČR, které lze použít pro násilné zastavení vozidla, zákonné podmínky použití taxativně vyjmenovaných donucovacích prostředků, právní výklad a rozbor, taktické použití a příkladové situace. K metodické příručce navíc policisté z PMJ major Mgr. Josef Jeřábek a nadporučík Dominik Mališ (pozn. autora: oba příslušníci podstoupili zmiňovaný výcvik ve spojených státech) vytvořili prezentaci,⁵⁸ která je nepochybně dalším metodickým podkladem pro výuku příslušníků Policie ČR.

Teoretická část prezentace seznamuje příslušníky Policie ČR s metodikou taktického i násilného zastavení vozidla. V metodice je i vysvětlen právní rámec a základní principy pro užití donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla. Praktická část prezentace je zaměřena na samotný výcvik na výcvikové dráze „polygonu“ doplněná grafickým znázorněním metody PIT manévru z takticko-technického hlediska.

5.2.1 Násilné zastavení vozidla

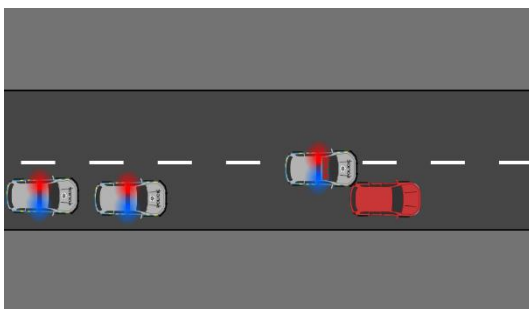
V okamžiku, kdy se příslušník Policie ČR při pronásledování „ujíždějícího“ vozidla rozhodne o násilném zastavení, musí na vhodném místě k vozidlu přiblížit ze strany. Dalším stěžejním bodem pro aplikaci násilného zastavení vozidla metodou PIT manévru je srovnání rychlosti s „pronásledovaným“ vozidlem. Po splnění těchto dvou podmínek i dalších „bezpečnostních“ podmínek lze provést zatlačení do strany vozidla na zadní nápravu. Ke kontaktu však musí dojít mezi zadní kolo a zadní nárazník. Přetočením „pronásledovaného“ vozidla dochází k jeho zastavení, kdy v tomto okamžiku dochází ze stran hlídek Policie ČR k zabránění odjezdu vozidla s vynuceným kontaktem.

⁵⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Edukační policejní on-line systém*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/edukacni-policejni-on-line-system.aspx>. [cit. 2024-09-13].

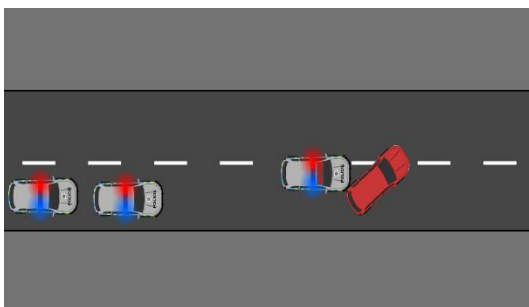
⁵⁷ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2020. Interní materiál, 70 s.

⁵⁸ JEŘÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál.

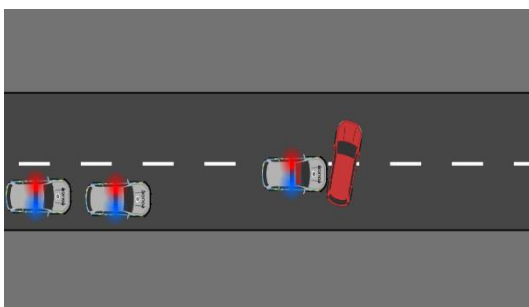
V tomto okamžiku dochází k požadovanému vynucenému zastavení vozidla.



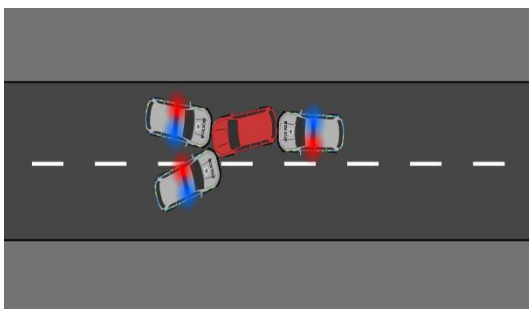
Obrázek 5: Přiblížení k vozidlu ze strany⁵⁹



Obrázek 6: Zatlačení do strany⁶⁰



Obrázek 7: Přetočení „pronásledovaného“ vozidla⁶¹



Obrázek 8: Zabránění odjezdu vozidla⁶²

⁵⁹ JERÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál.

⁶⁰ JERÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál.

⁶¹ JERÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál.

⁶² JERÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál.

5.3 Bezpečnostní pravidla pro aplikaci PIT manévru

Pro možnost ideálního použití služebního vozidla jako donucovacího prostředku metodou PIT manévru musí být vytvořeny co nejvhodnější podmínky, aby mohl být proveden. Podmínky jsou vymezeny v metodické příručce k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie ČR⁶³ a zároveň se odkazuje na veškeré zmiňované legislativní podmínky podle zákona o Policii ČR.

V policejní praxi je metoda PIT manévr precizní technikou vyžadující správnou volbu místa, okamžiku a rychlosti. Při jeho provádění musí příslušník Policie ČR pečlivě dopředu zvážit možný následek, který může způsobit. PIT manévr vyžaduje maximální koncentraci, sebekontrolu a dobré řidičské schopnosti. Jeho provedení je ale ovlivněno i dalšími faktory, zejména klimatickými podmínkami a stavem vozovky, váhou vozidel a přítomností nezúčastněných osob.⁶⁴

5.3.1 Rychlost

Rychlost pro bezpečné použití PIT manévru je stanovena limitem 30 až 60 km/h. Během manévru i po něm by měl příslušník Policie ČR služební vozidlo zvládnout uřídít, aniž by nad ním ztratil kontrolu. Zároveň při takové rychlosti dochází jen k minimálním škodám na majetku. Zdraví nebo život osoby, proti níž zakročuje, nebo své osoby či dalších osob, je ohrožen jen v nezbytné míře stanovené zákonem. Pro správné použití techniky PIT manévru je z pozice služebního vozidla Policie ČR nejdůležitější srovnat rychlost s pronásledovaným vozidlem. PIT manévr lze použít i mimo stanovenou hranici pro bezpečné použití, ale je třeba počítat s mnoha dalšími faktory ovlivňující správné provedení manévru. Rychlostní limit tedy není konečný.⁶⁵

⁶³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2020. Interní materiál, s. 25-26.

⁶⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2020. Interní materiál, s. 25-26.

⁶⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2020. Interní materiál, s. 26.

Při použití PIT manévru v nižší rychlosti než 30 km/h je třeba správně vyhodnotit situaci z hlediska přiměřenosti, jestli by nedošlo k překročení míry nezbytné k jeho zastavení. Při použití PIT manévru v nižší rychlosti než doporučené, zpravidla nedochází k rychlé nebezpečné jízdě, kterou by byl vážně ohrožen život a zdraví osob. Kromě uvedeného, u řidiče pronásledovaného vozidla nemusí dojít k požadovanému výsledku.⁶⁶

Naopak ve vyšších rychlostech se zvyšuje riziko vzniku škod na obou zúčastněných vozidlech. Může dojít k převrácení jednoho z vozidel, popř. ke škodě vůči třetím stranám.⁶⁷ Zároveň dochází ke značnému nárůstu rizika ohrožení života a zdraví osoby, proti níž příslušník Policie ČR donucovací prostředek v takové rychlosti použije, ale také může takto ohrozit sám sebe a svého kolegu ve vozidle.⁶⁸

5.3.2 Místo použití

Pro příslušníka Policie ČR je velmi zásadní místo, kde techniku PIT manévru použije. U pronásledovaného vozidla musí předem odhadnout jeho potencionální místo dopadu. Bezpečným místem se rozumí takové místo, kde může dojít k co nejnižším škodám na nezúčastněných osobách a věcech. Nejvhodnějším místem je rovný přehledný úsek vyjma úseků s prudkým stoupáním či klesáním. Úsek vozovky by měl být nejlépe otevřený a obklopený polem, nebo ohraničený hliněným valem nebo svodidly. Rozhodně se nedoporučuje provést PIT manévr na mostech, v podjezdech, železničních přejezdech, v tunelu, nebo v místě, kde je více úrovní výškového vedení vozovky. Podél silnice by se neměla vyskytovat zastávka hromadné dopravy, čerpací stanice, stromořadí, vodní tok nebo plocha či zastavěná oblast. Důležitou roli v tomto případě sehrává i druh komunikace. Nejvíce jsou doporučované silnice s vyšším počtem jízdních pruhů, ať už

⁶⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 26.

⁶⁷ TIM, Dees. How police use the PIT maneuver to end vehicle pursuit. Online. Police1. 2024. Dostupné z: <https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>. [cit. 2024-03-20].

⁶⁸ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 26.

z důvodů možného odklonění dopravy, tak i minimalizace rizika vyjetí vozidla do protisměru a následného střetu s protijedoucím vozidlem (Metodická příručka č. 1/2020).

Z hlediska bezpečnosti jsou ideálními komunikacemi pro použití PIT manévru v obci městské okruhy a hlavní třídy, mimo obec pak dálnice, rychlostní komunikace a silnice 1. třídy.⁶⁹

5.3.3 Klimatické podmínky a stav vozovky

Nezanedbatelným faktorem pro použití metody PIT manévru je povrch vozovky. Každý typ povrchu má rozdílnou přilnavost k pneumatikám. K nejlepší přilnavosti pneumatik dochází na suchém asfaltu, zatímco na betonovém povrchu je přilnavost pneumatik menší. Nejmenší přilnavostí disponují povrchy tvořené dlažebními kostkami, šterkem a hlínou. Ačkoliv se na první pohled může zdát, že provedením PIT manévru na povrchu s nižší přilnavostí pneumatik může dojít snáze k přetočení pronásledovaného vozidla, je také nutné brát na zřetel, jak se zachová služební vozidlo Policie ČR. Před provedením PIT manévru tedy musí příslušník Policie ČR dopředu zvážit, jak se obě vozidla budou na povrchu chovat a jestli je vhodné PIT manévr vůbec použít, aby nedošlo k nevyžádaným následkům. Dalším důležitým aspektem je u vozovky teplota, jež ovlivňuje přilnavost pneumatik, nebo její stávající technický stav. Rovněž tomu je v případě mokré, namrzlé, či zasněžené vozovky, nebo vozovky pokryté listím, šterkem, či hlínou, kdy se přilnavost výrazně snižuje. Na vozovce pokryté ledem se provedení PIT manévru vůbec nedoporučuje. Z hlediska technického stavu vozovky je třeba věnovat pozornost výmolům, vyjetým kolejm, změnám povrchu vozovky apod.⁷⁰

5.3.4 Váha vozidel

Technika PIT manévru je použitelná pouze na vozidla s obdobnou hmotností. Obě užívaná policejní vozidla s rámem spadají do váhové kategorie do 3,5 tuny, tedy technika by měla být použita na vozidla stejné váhové kategorie. Logicky na vozidla s větší

⁶⁹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 26-27.

⁷⁰ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 26.

hmotností než 3,5 tuny manévr fungovat nebude nebo bude podstatně obtížné manévr provést. Při PIT manévru hraje prim váha. Čím bude policejní vozidlo těžší, tím bude manévr snáze proveditelný. Pokud je ale manévr proveden správně, lze s ním otočit i těžší vozidlo. Stále je ale řeč o váhové kategorii do 3,5 tuny. Důležitým faktorem je znát samotné těžiště vozidla, zejména jestli „pronásledované“ vozidlo má umístěn motor vpředu, nebo vzadu. K ulehčení provedení manévru může příslušník Policie ČR využít zatáčky, kdy na vozidlo zatlačí rámem z jeho vnitřní strany, která je v tu chvíli vlivem odstředivé síly odlehčena. Další možnost použití manévru na váhově těžší vozidlo se nabízí na mokré vozovce.⁷¹

V této oblasti jsou pak jednostopá vozidla specifickou skupinou dopravních prostředků. Vzhledem k vyšším rizikům vážných následků se použití PIT manévru na jednostopá vozidla obecně nedoporučuje. Výjimkou budou jen výjimečné situace, kdy je nezbytné okamžitě zastavit ujíždějící jednostopé vozidlo, například při zásahu proti nebezpečnému pachateli. V takových případech policisté akceptují související rizika, pokud zárok nesnese odkladu a je nutné okamžitě ukončit pronásledování z důvodu bezprostředního ohrožení života a zdraví osob. Příslušník Policie ČR totiž musí mít neustále na paměti pečlivě zvažovat možné důsledky svého jednání tak, aby minimalizoval ohrožení ostatních a aby zásah vůči pronásledované osobě nepřekročil nezbytnou míru.⁷²

5.3.5 Přítomnost nezúčastněných osob

Tento způsob lze použít i v případech, kdy se v pronásledovaném vozidle nachází i nezúčastněné osoby, ovšem pouze v těch případech, kdy jsou splněny všechny předchozí podmínky pro bezpečné provedení PIT manévru ve vztahu k přiměřenosti zákroku a aktuální bezpečnostní situaci, která na místě byla. V opačném případě zastavení vozidla metodou PIT manévru užít nelze.⁷³

⁷¹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 25-26.

⁷² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 25-26.

⁷³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako*

5.4 Úprava služebních vozidel

Základní myšlenkou pro vznik bezpečnostního „*policejního*“ rámu byla ochrana služebního vozidla před škodami v návaznosti na použití techniky pro zabránění odjezdu vozidla za zákonem stanovených podmínek. Z této myšlenky pak vzešla i myšlenka, že stejný účel by rám splňoval v případě PIT manévru. Ostatně jako v nově implementované metodě se Policie ČR ve spojených státech inspirovala i v osazení služebních vozidel bezpečnostními rámy. Rám byl vyvinut ve spolupráci se Škoda Auto, a.s., která je dodala včetně vozidel.⁷⁴

Policejní rám byl původně navržen na konkrétní typ služebních vozidel Škoda Octavia III v provedení kombi. Dnes už ho můžeme vidět i na služebních vozidlech Škoda Kodiaq. Policejní rámy však mohou být instalovány pouze na služební vozidla v barvách Policie ČR s pohonem na všechna kola 4x4 s automatickou převodovkou.

Dodavatelem služebních vozidel v policejním provedení včetně policejního rámu je spol. Škoda Auto, a.s., na základě uzavřené rámcové dohody Č. j.: MV-31559-50/OSM-2019 mezi Ministerstvem Vnitra České republiky a touto společností, kdy jsou dodávána vozidla už v jejich finální podobě. Samotnou přestavbu služebních vozidel včetně policejních rámu provádí spol. RAMET s.r.o. před jejich dodáním.⁷⁵

Přestavby služebních vozidel Policie ČR prováděné společností RAMET s.r.o. podléhají schváleným podmínkám pro udělení technické způsobilosti hromadné

prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky. 2020. Policejní prezidium Policie České republiky. Interní materiál, s. 27.

⁷⁴ JEŘÁBEK, Josef. Interview se zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizované jednotky. *Policejní rám*. Praha. 2024. [cit. 2024-07-09].

⁷⁵ JEŘÁBEK, Josef. Interview se zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizované jednotky. *Policejní rám*. Praha. 2024. [cit. 2024-07-09].

přestavby HP0219. Služební vozidlo tak splňuje veškeré technické podmínky k provozu na pozemní komunikaci podle zákona č. 343/2014 Sb.⁷⁶



Obrázek 9: Škoda Kodiaq, 4x4, 2,0 TSI DSG, 180 KW⁷⁷

Obrázek 10: Škoda Octavia III Combi, 4x4, 2,0 TSI, 140 KW⁷⁸

Pro jeho uvedení do provozu ale musel splňovat homologaci z hlediska ochrany cestujících při čelním nárazu dle směrnice Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů č. 94 tzv. „EHK OSN č. 94“ a nárazových zkoušek RCAR 10°. Na základě této myšlenky se začal utvářet jeho vývoj, v jehož průběhu byly kladeny další požadavky na specifikum rámu. Zásadním požadavkem bylo, že policejní rám musí být lehce vyměnitelný, má za úkol ochránit nosné prvky karoserie před poškozením a snížit cenu za opravu služebních vozidel Policie ČR. Zároveň s těmito požadavky na policejní rám bylo, že nesmí snižovat účinnost prvků pasivní bezpečnosti kupříkladu deformační prvky, airbagy apod. Konečná verze policejního rámu se skládá ze samotného rámu a výztuhy, která je na dvou místech osazena deformačními prvky tzv. defoelementy s řízenou deformací.⁷⁹

Rám je pak uchycen na nosníky karoserie pomocí čtyř šroubů na každé straně. Defoelementy mají za úkol absorbovat kinetickou energii při nárazu, čímž snižují riziko poškození nosných prvků karoserie.⁸⁰

⁷⁶ RAMET. *Policejní speciály*. Online. 2024. Dostupné z: <https://www.ramet.as/policejni-specialy-1677156703>. [cit. 2024-07-03].

⁷⁷ RAMET. *Přestavby motorových vozidel*. Online. 2024. Dostupné z: <https://www.ramet.as/prestavby-motorovych-vozidel>. [cit. 2024-07-03].

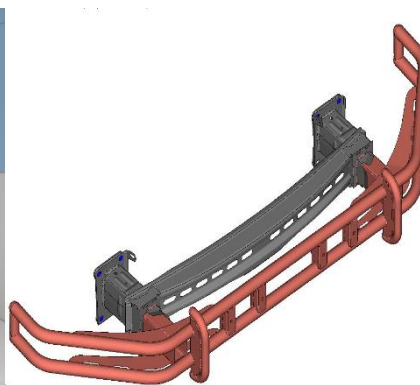
⁷⁸ VAŇURA, Ondřej.; PAŘÍZEK, Martin. *Kvůli ujíždějícím řidičům si policie pořizuje auta s předními rámy a plánuje speciální kurzy*. Online. Český rozhlas. 2020. Dostupné z: <https://hradec.rozhlas.cz/video-kvuli-ujizdejim-ridicum-si-policie-porizuje-auta-s-prednimi-ramy-a-8158329>. [cit. 2024-07-03].

⁷⁹ JEŘÁBEK, Josef. Interview se zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizované jednotky. *Policejní rám*. Praha. 2024. [cit. 2024-07-09].

⁸⁰ JEŘÁBEK, Josef. Prezentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.



Obrázek 11: Kostra vozidla Škoda Octavia Combi III⁸¹



Obrázek 12: Policejní rám s defoelementy⁸²

5.5 Výsledky nárazových zkoušek policejního rámu

Služební vozidla Policie ČR vybavená ochranným rámem musí splňovat požadavky směrnice EHK OSN č. 94, která stanovuje bezpečnostní standardy pro provoz na pozemních komunikacích, zejména při čelních nárazech. U policejních vozidel osazených ochranným rámem byly provedeny zkoušky pro čelní náraz v rychlosti 56 km/h do bariéry s překrytím 40 % vozu. Cílem nárazových zkoušek bylo ověřit validitu hlavních požadavků směrnice, která stanovuje limity pro zachování prostoru pro přežití osádky po nárazu, deformaci vozidla, zejména v oblasti kabiny, funkčnost zádržných systémů a omezení úniku paliva. Uváděná kritéria musí konkrétně splňovat, že po nárazu nesmí zbytkový posuv volantu, měřený ve středu hlavy volantu, přesahovat 80 mm ve svislém směru nahoru a 100 mm ve vodorovném směru dozadu. V průběhu nárazu se nesmí v důsledku nárazu samovolně otevřít žádné z dveří vozu. Po nárazu musí zůstat boční dveře vozidla odemknuty.⁸³

Integrita vozidla po nárazu musí umožnit bez použití nástrojů otevřít alespoň jedny dveře pro řadu sedadel opatřenou dveřmi. Kde nejsou takové dveře, musí být možno posunout sedadlo nebo sklopit jeho opěradlo tak, aby mohli vystoupit všichni cestující. Rovněž musí umožnit uvolnění figuríny ze zádržných systémů. V případě zablokování zádržných systémů, musí být figuríny možné uvolnit silou nejvýše 60 N působící na střed ovladače uvolnění a vyjmout figuríny z vozidla bez seřizování sedadel. U vozidel poháněných tekutým palivem je zkoumáno množství úniku látky z palivového systému.

⁸¹ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁸² JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁸³ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

Únik kapaliny musí být v minimálním množství. Při trvalém úniku kapaliny z palivového systému nesmí po zkoušce množství uniklé kapaliny přesáhnout 30 g/min. Smíchá-li se kapalina z palivového systému s kapalinami jiných systémů a není možné kapaliny snadno oddělit a identifikovat, tak se všechny kapaliny vezmou v úvahu při hodnocení trvalého úniku.⁸⁴



Obrázek 13: Vozidlo po nárazu⁸⁵

Obrázek 14: Vozidlo po nárazu⁸⁶



Obrázek 15: Výztuha policejního rámu⁸⁷



Obrázek 16: Policejní rám po nárazu⁸⁸

Z obrázku označených číslicemi 9 a 10 lze vyvodit, že prostor pro přežití osádky je zachován. Porovnáním obrázků 10 a 11 je zcela prokazatelné, že je nejvíc poškozen policejní rám. Ten je rozlomen na dvě části, zatímco výztuha utrpěla mnohem menší poškození. Na pravé straně výztuhy je vidět poškozený defoelement, který svou

⁸⁴ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁸⁵ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁸⁶ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁸⁷ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

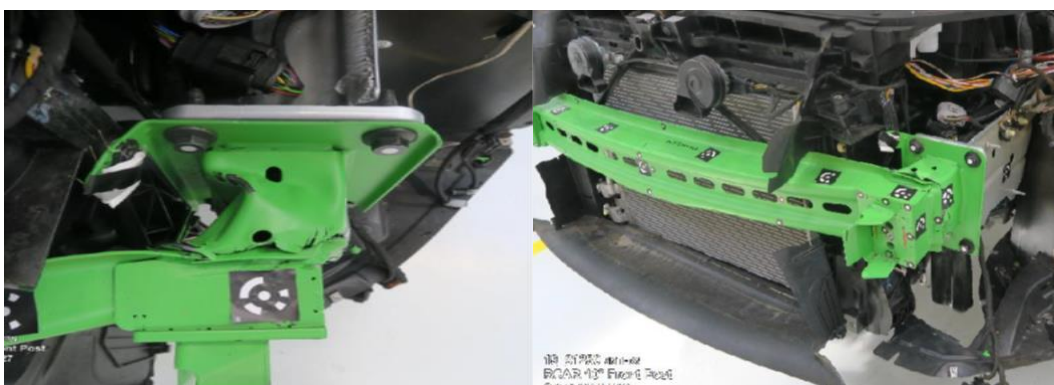
⁸⁸ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

deformací vlastností absorboval kinetickou energii, čímž podstatně zmírnil poškození nosné konstrukce vozidla.⁸⁹



Obrázek 17: Vozidlo po nárazu v rychlosti 15 km/h⁹⁰

Obrázek 18: Nosný podélník karoserie⁹¹



Obrázek 19: Defoelement výztuhy⁹²

Obrázek 20: Výztuha ochranného rámu⁹³

Výsledek nárazových zkoušek je zachycen na obrázcích označených číslicemi 13, 14, 15 a 16. Obrázky zřetelně zachycují poškození vozidla vybaveného ochranným rámem po nárazu. Takto vyobrazené poškození je celkově srovnatelné se stejným typem vozidla bez rámu. Takto upravená služební vozidla Policie ČR mají udělen certifikát RCAR 10°, který je zaměřený na hodnocení opravitelnosti vozidel po čelním nárazu v nízké rychlosti. Jde o pojišťovací náraz, při které nesmí dojít k velkému poškození vozu a deformaci nosníků karoserie tzv. podélníků. Nárazová zkouška je prováděna v rychlosti do bariéry se zaobleným rohem natočeným o 10°. ⁹⁴

⁸⁹ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁹⁰ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁹¹ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁹² JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁹³ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

⁹⁴ JEŘÁBEK, Josef. Presentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

6 Výcvik příslušníků Policie ČR v Praze

Výcvik příslušníků Policie ČR pro násilné zastavování vozidel v Praze zajišťují instruktoři ze Školního policejního střediska v Praze vyjma organizačního článku PMJ, které má své vlastní oddělení výcviku. Tento výcvik se prozatím týká pouze těch organizačních článků Policie ČR, které spadají do programu tzv. prvosledových hlídek. Vyjma PMJ, jde konkrétně o jednotlivá oddělení hlídkové služby a dopravní inspektoráty jednotlivých Obvodních ředitelství policie Praha I – IV, dále útvary dopravní a cizinecké policie Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy.⁹⁵ Zmiňované policejní součásti již ke všemu disponují policejními vozidly s rámem.

Gestorem zmiňovaného výcviku je ÚPVSP, který k němu zpracoval vzdělávací program.⁹⁶ Program rozděluje výcvik na teoretickou a praktickou část, přičemž obě části jsou zakončeny závěrečnou zkouškou. Forma výcviku je uzpůsobena tak, aby příslušník Policie ČR podstupující výcvik nejprve absolvoval zkoušku z oblasti teoretické přípravy, a teprve poté může být připuštěn ke složení zkoušky z praktické oblasti. Autor práce tento výcvik sám úspěšně absolvoval v červenci roku 2024. Níže popsáný výcvik se tak zakládá zcela na vlastních praktických zkušenostech, který je v souladu s obsahem vzdělávacího programu.

6.1 Teoretická část

Teoretická část seznamuje příslušníky Policie ČR s podstatou fungování násilného zastavení vozidla metodou PIT manévru ve služební praxi s ohledem na právní výklad a jeho podmínky, vymezení jednotlivých pojmů a problematiky. Obsah učiva je rozdělen do několika kapitol, kdy každá z nich se zaměřuje na konkrétní oblast. V závěru každé kapitoly je zkušební test. Konec teoretické části je pak završen velkou závěrečnou zkouškou, která je již limitována počtem dvou pokusů. Pokud příslušník Policie ČR ani na podruhé neuspěje, nebude připuštěn k praktické části. V celém průběhu výcviku mají policejní instruktoři za úkol hodnotit dovednosti a znalosti jednotlivých příslušníků.

⁹⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 4 ze dne 19. ledna 2009, *o provádění služební přípravy příslušníků Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2009. Interní materiál.

⁹⁶ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Vzdělávací program ze dne 1. prosince 2021. *k vybraným činnostem útvaru*. Praha. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Policejní prezidium Policie České republiky. 2021. Interní materiál.

Pokud příslušníci Policie ČR nedosahují požadovaných dovedností v samotném průběhu, policejní instruktor je z kurzu vyloučí.⁹⁷

Dříve teoretická část vyžadovala celodenní školení v učebně. To však bylo z časového hlediska velmi náročné. Dnes již teoretická část probíhá ve virtuálním prostředí tzv. e-learningového kurzu. Dochází tak k velké úspoře času, neboť samotná praktická část kurzu tak není časově omezena, s výjimkou samotného závěrečného testu. Rovněž se snížily i finanční náklady na dopravu do jednotlivých školských zařízení. Výuku lze touto formou provést odkudkoliv, ať již z útvaru, na kterém je příslušník Policie ČR služebně zařazen, nebo z pohodlí domova.⁹⁸

Virtuální prostřední teoretické části kurzu poskytuje příslušníkům velkou výhodu s ohledem na pracovní nasazení v době služby. Další výhodou je skutečnost, že obsah kurzu je přístupný i po absolvování kurzu.

6.2 Praktická část

Je prováděna ve formě desetihodinového výcviku na cvičné dráze. Při výcviku jsou užívána vyřazená služební vozidla typu Škoda Octavia II, která jsou osazena bezpečnostním rámem vpředu nebo vzadu. Přední rám je typově shodný jako dosavadní policejní rám nasazený ve výkonu služby Policie ČR, aby byly zachovány stejné podmínky jako v policejní praxi.⁹⁹

Celé cvičení je rozděleno do několika disciplín po třech opakováních ve třech různých rychlostech. Začíná se rychlostí 30 km/h, poté 40-45 km/h a 50-55 km/h. Celý výcvik je tedy prováděn v souladu, s již zmiňovanou metodickou příručkou. Ta stanovuje rychlostní limit pro bezpečné provedení PIT manévru a zároveň v takové rychlosti dochází k minimálním škodám na vozidlech. Jednotlivá cvičení jsou navíc rozdělena podle stupně obtížnosti. Před každým cvičením policejní instruktoři důsledně vylíčí, jak bude cvičení probíhat. Každou ze situací před jejich praktickým vyzkoušením znázorní na magnetické tabuli za pomoci magnetických modelů autíček. Během výkladu policejní

⁹⁷ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Edukační policejní systém*, Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. Online. 2021. Dostupné z: <https://evaluace.upvsp.cz/course/index.php> [cit. 2024-09-23].

⁹⁸ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Edukační policejní systém*, Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. Online. 2021. Dostupné z: <https://evaluace.upvsp.cz/course/index.php> [cit. 2024-09-23].

⁹⁹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Vzdělávací program ze dne 1. prosince 2021. *k vybraným činnostem útvaru*. Praha. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Policejní prezidium Policie České republiky. 2021. Interní materiál.

instruktoři pokládají příslušníkům Policie ČR jednotlivé otázky, čímž u nich ověřují získané znalosti z oblasti teorie a legislativních principů.¹⁰⁰

- **Slalom:** Jízda mezi po sobě jdoucími kužely. V disciplíně jde zejména o to, aby se policista podstupující výcvik seznámil s vozidlem a jeho jízdními vlastnostmi. Je potřeba mít na paměti, že vozidla v přímém výkonu služby mají pohon 4x4, zatímco cvičná vozidla jsou poháněna jen na přední kola, tudíž může snáze dojít k nežádoucímu přetočení.
- **Slalom dvou vozidel:** Jízda dvou vozidel ve slalomu. První vozidlo plní úlohu ujíždějícího vozidla a druhé vozidlo ho pronásleduje. První vozidlo s ohledem na svou úlohu není limitováno jak rychlostí, tak ani precizností, a tedy u něj není důležité, aby všechny kužely zůstaly neporaženy. Druhé vozidlo plní úlohu policejní hlídky, která se snaží ujíždějící vozidlo pronásledovat. Řidič tohoto vozidla však už musí dbát bezpečnosti vůči ostatním účastníkům provozu a osádce svého vozu. Jeho úkolem je, aby mu vozidlo neujelo, pokud možno s ním držel rychlost a zároveň neporazil žádný z kuželů.
- **Nepravidelný slalom s úhybným manévrem:** Jde o nadstavbu obyčejného slalomu, doplněného o nepravidelný slalom, na jehož konci je rovinka vyžadující náhlé zrychlení do zúžené uličky tvaru „Y“, v níž musí řidič provést úhybný na jednu jím zvolenou stranu. Při manévru opět nesmí dojít ke sražení kužele.
- **Touch and Go:** V překladu jde o manévr „Dotkni se a jed““. Řidič pronásledujícího vozidla se pokouší rámem lehce dotknout ze strany na zadní nápravu ujíždějícího vozidla a posléze do něj lehce zatlačit. Tento manévr již vyžaduje precizní techniku spočívající v dosažení konstantní souběžné jízdy doprovázené mírným stočením volantu na zadní nápravu ujíždějícího vozidla, dokud nedojde k drobnému vychýlení z jeho původního směru. Zde není vyžadováno přetočení ujíždějícího vozidla, nýbrž jde jen o získání odhadu pro správné provedení manévru. Při tomto cvičení by ani nemělo dojít k nárazu, ale pouze k jemnému dotyku, který by neměl být cítit. Cvičení je prováděno z pravé i levé strany pronásledovaného vozidla.
- **PIT manévr:** Jde o samotné technicko-taktické provedení požadovaného metody PIT manévru. V první fázi je tento způsob realizován na rovině. Příslušník Policie ČR nejprve pronásledované vozidlo dostihne a následně si zvolí jednu ze stran, ze

¹⁰⁰ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Vzdělávací program ze dne 1. prosince 2021. *k vybraným činnostem útvaru*. Praha. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Policejní prezidium Policie České republiky. 2021. Interní materiál.

které provede požadovaný manévr cílený na přetočení „pronásledovaného“ vozidla o 180°. PIT manévr je příslušníky Policie ČR prováděn z obou dvou stran.



Obrázek 21: Výcvik pit manévru¹⁰¹

- **PIT manévr v zatáčce:** Pit manévr je prováděn stejným způsobem, ovšem za vjezdu ujíždějícího vozidla do zatáčky. Provedení manévru v zatáčce je o něco těžší nežli na rovině. Řidič služebního vozidla Policie ČR musí skvěle odhadnout chování řidiče ujíždějícího vozu. Zejména jej musí dojet a ve správný okamžik pouze nastavit rám, o který se řidič ujíždějícího vozu při zatáčení sám přetočí.
- **Zabránění odjezdu vozidla bez kontaktu:** Toto cvičení se zaměřuje na taktické přiblížení policejního vozidla s rámem k zájmovému vozidlu na minimální vzdálenost, aby nemohlo dojít k jeho nežádoucímu újezdu. Přitom však nesmí dojít k nárazu. Tato metoda je použita v zákoně stanoveném případě, kdy osoba vozidla má být omezena na osobní svobodě a lze-li předpokládat, že se osoba pokusí vozidlo užít k útěku. Takto provedený manévr je navíc doprovázen pokyny příslušníka Policie ČR na sedadle spolujezdce, který svou paží vystrčenou z okénka nejprve označí vozidlo, na které bude

¹⁰¹ MAJURNÍK, Jan. *PIT manévr v praxi: Dotkni se a jed'*. Online. Garáž.cz. 2021. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/pit-manevr-21006391>. [cit. 2024-07-17].

manévr použit a následně kýváním paže nahoru a dolů signalizuje jeho řidiči zastavit a stát na místě.



Obrázek 22: Výcvik zabránění odjezdu vozidla¹⁰²

- **Zabránění odjezdu vozidla s kontaktem:** Spočívá v přitlačení policejního rámu na přední a zadní nárazník zájmového vozidla současně v tom okamžiku, kdy se řidič pokusí ujet. Příslušníci Policie ČR při kontaktu vozidel drží sešlápnutý brzdový pedál do té doby, dokud osoba není omezena na osobní svobodě a nehrozí její újezd z místa. Metoda s kontaktem se použije tehdy, kdy metoda bez kontaktu nebyla účinná.



Obrázek 23: Zabránění odjezdu vozidla¹⁰³

¹⁰² MÁRA, Ondřej. *Roztáčení aut, aneb PIT manévr: Kde se vzal, jak vznikl a lze mu uniknout?* Online. Auto.cz. 2022. Dostupné z: <https://www.auto.cz/roztaceni-aut-aneb-pit-manevr-kde-se-vzal-jak-vznikl-a-lze-mu-uniknout-146346>. [cit. 2024-07-17].

¹⁰³ BLESK. *Čeští policisté mají vycitavku na piráty silnic: Tvrdý zákrok jako v USA!* Online. Blesk. 2021. Dostupné z: <https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-krimi/682651/cesti-policiste-maji-vychytavku-na-piraty-silnic-tvrdy-zakrok-jako-v-usa.html>. [cit. 2024-07-17].

- **Závěrečná zkouška:** Začíná příjezdem dvou policejních vozidel k zájmovému vozidlu stojícímu v koloně vozidel, jehož řidič má být omezen na osobní svobodě a je předpoklad, že vozidlo užije k útěku. Řidiči se však podaří z místa odjet, kdy započiná pronásledování s průjezdem zatáčkou vyžadující zpomalení ujíždějícího vozu. Za zatáčkou první policejní vůz provede požadovaný PIT manévr s přetočením „pronásledovaného“ vozidla, kdy druhý policejní vůz toto vozidlo policejním rámem zatlačí v přední části a brání mu v dalším odjezdu, zatímco první policejní vůz se otáčí a svým rámem ho tlačí na zadní nárazník. Po celkovém zablokování vozidla nastává zákrok a omezení řidiče na osobní svobodě a následné prohlídce vozidla. Tuto praktickou závěrečnou zkoušku lze opakovat pouze jednou.¹⁰⁴



Obrázek 24: Zabránění odjezdu vozidla.¹⁰⁵

¹⁰⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Vzdělávací program ze dne 1. prosince 2021. *k vybraným činnostem útvaru*. Praha. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Policejní prezidium Policie České republiky. 2021. Interní materiál.

¹⁰⁵ ĐOUBAL. Stanislav. Inspirace z Ameriky. *Policisté se učí trik, jak snadno zastavit prchající vůz*. Online. iDnes. 2021. Dostupné z: https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-policie-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvj. [cit. 2024-07-17].

7 PIT manévr v policejní praxi Policie ČR

7.1 Situační příklad na Domažlicku

K prvnímu násilnému zastavení vozidla s využitím metody PIT manévr došlo 13. července 2020 na Domažlicku.

Policejní hlídka se při výkonu služby setkala s jimi známou kriminálně závadovou osobou, o němž členové hlídky věděli, že má vysloven platný zákaz řízení motorových vozidel, a dokonce je uživatelem návykových látek. Tento muž v té době řídil černý Citroën C3. Poté co se jej policejní hlídka pokusila zastavit za doprovodu zvukového a výstražného znamení, začal velkou rychlostí ujíždět směrem k hraničnímu přejezdu s Německem. Přitom prchající řidič přejížděl i do protisměru, nebo předjížděl na nepřehledných úsecích. Řidič takto svou nebezpečnou jízdou vážně ohrožoval ostatní účastníky provozu, a také navíc hrozilo, že ohrozí život nebo zdraví návštěvníků místního tržště v obci Folmava, kam s vozidlem směřoval. Řidič policejního vozu však neváhal, ujíždějící vozidlo na rovném úseku dostihl a v rychlosti dosahující až 130 km/h ho zastavil pomocí PIT manévru. Ujíždějící vozidlo bylo takto provedeným zákrokem z vozovky nasměrováno do silničního příkopu. Použitím PIT manévru nedošlo ke zranění řidiče. Policejní hlídka u zadrženého řidiče provedla orientační test na přítomnost návykových látek, který byl pozitivní na Amfetamin. Řidič ujíždějícího vozidla byl následně trestně stíhán pro zločin obecné ohrožení dle § 272 TZ a přečin ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 TZ.¹⁰⁶



Obrázek 25: Vozidlo po nárazu v rychlosti 130 km/h¹⁰⁷

Obrázek 26: Defoelement nosné konstrukce po zákroku¹⁰⁸

¹⁰⁶ HOLÁ, Jana. PIT – Policisté důrazně zlikvidovali narkomanův pokus ujet. Online. KRIMI-PLZEŇ. 2020. Dostupné z: <https://www.krimi-plzen.cz/a/narkoman-bez-ridicaku-ohrozil-desitky-lidi/>. [cit. 2024-08-29].

¹⁰⁷ JEŘÁBEK, Josef. Prezentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

¹⁰⁸ JEŘÁBEK, Josef. Prezentace se souhlasem autora. *Policejní rám*. 2024. 33 s. Interní materiál.

7.2 Právní rozbor ujíždějícího řidiče z pohledu přestupku

7.2.1 Nebezpečná jízda

Z pohledu zákona o silničním provozu prchající řidič porušil povinnosti všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, které jsou vymezeny v ustanovení:

„§ 4 Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:

a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 až 10 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“¹⁰⁹

Ze zmiňovaného případu lze dojít k názoru, že prchající řidič svou povinnost dle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu porušil v okamžiku, když začal velkou rychlostí ujíždět. Porušení lze v tomto případě definovat jako nebezpečnou jízdu, kterou řidič ohrozil ostatní účastníky provozu v okamžiku, kdy vjížděl do protisměru nebo předjížděl na nepřehledných místech, kde mohlo dojít k dopravní nehodě s možnými fatálními následky. Dle zákona o silničním provozu účinného v době spáchání skutku by bylo možné řidiči uložit pokutu v rozmezí od 1.500 Kč do 2.500 Kč.¹¹⁰

Povinnost podle § 4 písm. b) prchající řidič porušil hned na počátku tím, že opakovaně nedbal pokynů k zastavení vozidla.

Povinnost podle § 4 písm. c) prchající řidič porušil tím, že svým stylem nebezpečné jízdy zjevně nerespektoval rychlostní limity stanovené pro jízdu v obci

¹⁰⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000. částka 98, s. 4594-4595.

¹¹⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000. částka 98, s. 4594-4595.

a mimo obec, dále nedbal vodorovných a svislých dopravních značení. Na nepřehledných úsecích předjížděl nebo přejížděl do protisměru, čímž vážně ohrožoval ostatní účastníky provozu.¹¹¹

Konkrétní podmínky pro předjíždění jsou upraveny zvlášť v zákoně o silničním provozu:

„§ 17 Předjíždění

(1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.

(2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.

(3) Řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.

(4) Řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.

(5) Řidič nesmí předjíždět

a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,

c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,

d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,

e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,

f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí

1. jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1,

¹¹¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, akt. ze dne 1. ledna 2025. 27.vydání. ARMEX PUBLISHING. 2024. 160 s. ISBN 978-80-87451-99-1.

2. jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,

3. na hlavní pozemní komunikaci,

4. na křižovatce s řízeným provozem.

g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

(6) Při předjíždění cyklisty je řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.¹¹²

Dle zákona o silničním provozu účinného v době spáchání skutku by řidiči bylo možné za porušení podle § 4 písm. b), c) uložit pokutu v rozmezí od 2.500 Kč do 5.000 Kč. V případě porušení dle § 17 zákona o silničním provozu lze řidiči uložit pokutu v rozmezí 1.500 Kč až 2.500 Kč, tedy dokonce v menší výši, přestože nebezpečná jízda zejména spočívala v předjíždění na nepřehledných úsecích, kde mohlo dojít ke střetu s jiným vozidlem.¹¹³

7.2.2 Jízda pod vlivem návykové látky z pohledu přestupku

Z pohledu zákona jsou účastníkům uloženy ještě další podmínky, které nesmí porušit. Konkrétně v § 5 odst. 2 písm. a, b) zákona o silničním provozu:

„(2) Řidič nesmí:

a) požití alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užít jinou návykovou látku během jízdy,

b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se

¹¹² ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, akt. ze dne 1. ledna 2025. 27. vydání. ARMEX PUBLISHING. 2024. 160 s. ISBN 978-80-87451-99-1.

¹¹³ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, akt. ze dne 1. ledna 2025. 27. vydání. ARMEX PUBLISHING. 2024. 160 s. ISBN 978-80-87451-99-1.

řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.

Podle § 5 odst. 1 písm. a, b) zákona o silničním provozu lze za přestupek uložit pokutu v rozmezí od 25.000 Kč do 20.000 Kč a zákaz činnosti na dobu od 1 roku do 2 let.“¹¹⁴

Obecně vzato, požití alkoholického nápoje nebo jiných návykových látek ovlivňuje psychomotorické funkce člověka. Zároveň je výrazně ovlivněna reakční doba osoby. Každý člověk musí předpokládat, že se požitím návykových látek během jízdy nebo před jízdou může přivést do stavu, kterým by mohl ohrozit zdraví a život ostatních účastníků provozu.¹¹⁵

V případě ujíždějícího řidiče byl orientační test pozitivní na přítomnost účinné látky amfetamin. Amfetamin se vyskytuje v droze obecně známé pod názvem pervitin. Amfetamin se nachází na seznamu zakázaných látek.¹¹⁶

7.3 Právní následky z pohledu trestního zákoníku

7.3.1 Nebezpečná jízda

Z pohledu trestního zákoníku lze na nebezpečnou jízdu nahlížet jako na zločin:

„§ 272 Obecné ohrožení

(1) Kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo, kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.“¹¹⁷

¹¹⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, akt. ze dne 1. ledna 2025. 27. vydání. ARMEX PUBLISHING. 2024. ISBN 978-80-87451-99-1, 160 s.

¹¹⁵ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. 438 s. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 27-28.

¹¹⁶ ČESKO. Nařízení vlády č. 463 ze dne 18. prosince 2013 o seznamech návykových látek. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2013. částka 178. Online. Zákony pro lidi. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-463>. [cit. 2024-09-10].

¹¹⁷ ČESKO. ÚZ 1437 *Trestní předpisy*. 26. vydání. Ostrava: Sagit. 2021. ISBN 978-80-7488-474-0, s. 77.

Ze základní definice Obecného ohrožení lze vyvodit, že naplnění základní skutkové podstaty tohoto trestného činu závisí na aktuálním stavu ohrožení chráněného zájmu tímto zákonem. V případě prchajícího řidiče bude nejvíce posuzována míra nebezpečnosti vůči ostatním účastníkům provozu, která vznikla v důsledku jeho nebezpečné jízdy.

Podobným případem nebezpečné jízdy se zabýval Nejvyšší soud v Brně, který ve věci rozhodl usnesením NS sp. zn.: 7 Tdo 408/2021.

„Z dostupné judikatury je zřejmé, že za nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví se nepovažují pouze situace, kdy osoby musejí před vozidlem obviněného uskakovat či se mu aktivně vyhýbat, ale bezprostředně ohrožené jsou v podstatě veškeré osoby, u nichž lze učinit závěr, že se pouze vlivem náhodných okolností nebo vlastní včasnou reakcí na situaci do jízdní dráhy obviněného nedostaly, ač k tomu byly poměrně blízko, resp. obviněný se vlivem okolností na jeho vůli nezávislých nedostal přímo do jejich jízdní dráhy nebo do místa, kde se v danou dobu pohybovaly. V zásadě jde o to, že obviněný svou jízdou vytvořil situaci, kterou nemohl mít vůbec (jízda v protisměru nebo v zákazu vjezdu) nebo zdaleka ne plně (vysoká rychlost) pod kontrolou, a to v místě a čase, z nichž vyplýval předpoklad pohybu chodců a jiných účastníků silničního provozu, kteří se zde také skutečně vyskytovali. Podmínkou naplnění znaku „lidi“ je ohrožení nejméně sedmi osob, které však nemusí být zjištěny a určeny konkrétně, individuálně, jmenovitě (viz např. rozhodnutí č. 33/2009 Sb. rozh. tr.).“¹¹⁸

Ve zmiňovaném případě na Domažlicku je tak s ohledem na tuto citaci možné si dovodit, že znaky zločinu Obecné ohrožení ujíždějící řidič naplnil v celém průběhu nebezpečné jízdy. Vyjma popsaného jednání v předchozí podkapitole lze přisoudit i fakt, že prchající řidič se řítí k hraničnímu přechodu v obci Folmava, v níž se nachází tržiště, které v dané době navštěvuje mnoho lidí. Ačkoliv lidé na tržišti o řidičově nebezpečné jízdě nevěděli, neznamená to, že nebezpečí těžké újmy či možné smrti vystaveni nebyli.

¹¹⁸ JANOŠEK, Vladimír. *Obecné ohrožení riskantní jízdou*. Butiková advokátní kancelář se specializací na trestní právo. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.akjanosek.cz/obecne-ohrozeni-riskantni-jizdou/>. [cit. 2024-09-10].

7.3.2 Jízda pod vlivem návykové látky z trestněprávního hlediska

Z pohledu trestního zákoníku lze na jízdu pod vlivem návykové látky nahlížet jako: přečin podle „§ 274 *Ohrožení pod vlivem návykové látky*

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“¹¹⁹

Pro naplnění znaků tohoto trestného činu je zapotřebí zjistit, do jaké míry byl řidič návykovou látkou ovlivněn. Tuto míru lze zjistit na základě odborného toxikologického vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu ve formě krve. Odborné vyjádření z odvětví toxikologie dříve sloužilo jako listinný podklad pro znalecké zkoumání v závislosti na všech zjištěných skutečnostech získaných při vyšetřování. Od znaleckého zkoumání se později upustilo.¹²⁰ Stanovisko uvádí konkrétní hodnoty, podle kterých lze na jízdu pod vlivem jiných návykových látek nahlížet takto:

„Řidič se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost ve smyslu § 274 odst. 1 tr. zákoníku, pokud řídí motorové vozidlo po užití jiné návykové látky než alkoholu, jejíž koncentrace v krevním séru dosáhne nejméně níže uvedených hodnot:

10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC),

150 ng/ml Methamfetaminu,

150 ng/ml Amfetaminu,

150 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetaminu (MDMA),

150 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetaminu (MDA),

75 ng/ml Kokainu,

200 ng/ml Morfinu.“¹²¹

¹¹⁹ ČESKO. ÚZ 1437 *Trestní předpisy*. Ostrava: Sagit. 2021. 480 s. ISBN 978-80-7488-474-0.

¹²⁰ ČESKO. Rozhodnutí nejvyššího soudu č. 300 ze dne 21. října 2020 k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Trestní kolegium. Online. Zakonyprolidi.cz. 2020. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>. [cit. 2024-09-11].

¹²¹ ČESKO. Rozhodnutí nejvyššího soudu č. 300 ze dne 21. října 2020 k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Trestní kolegium. Online. Zakonyprolidi.cz. 2020. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>. [cit. 2024-09-11].

Do doby vydání výše uvedeného stanoviska neexistoval žádný jiný prostředek vedoucí k možnosti vyslovení zcela jasného závěru o dosažení stavu vylučujícího způsobilost člověka k řízení vozidla nežli právě znalecké zkoumání každého jednotlivého případu v závislosti na všech zjištěných okolnostech získaných při vyšetřování. Vyšetřování se tak neobešlo bez jednotlivého zkoumání každého konkrétního případu s cílem zjištění, jakou měrou byla ovlivněna schopnost řidiče k dané činnosti s ohledem na požití návykové látky.¹²²

7.4 Vyhodnocení oprávněnosti použití metody PIT manévru

Ať už měla nebezpečná jízda pro řidiče jakékoli právní následky, je nutné si uvědomit, že jeho právní následky nejsou stěžejní pro vyhodnocení oprávněnosti použití metody PIT manévru pro násilné zastavení vozidla. Je stále zapotřebí vycházet z právní úpravy, jež stanovuje podmínky jejího použití. V daném případě je především nutné posoudit, zda jednání ujíždějícího řidiče vytvořilo bezprostřední nebezpečí, a jaké následky vyplynuly policejním zákrokem metodou PIT manévru.

Posouzením případu, který se odehrál na Domažlicku, lze dovodit, že prchající řidič od započetí úniku policejní hlídce porušoval zákon. Zejména porušoval právní předpisy takovým způsobem, že vážně ohrožoval život nebo zdraví ostatních účastníků provozu. Jen štěstím nedošlo k dopravní nehodě, zejména na nepřehledných úsecích, kde předjížděl. Následně na rovném úseku překročil povolenou rychlost a řítil se k hraničnímu přejezdu Folmava, kde, jak už bylo predestřeno, se nacházelo tržiště plné lidí, kterým tak hrozila vážná újma na životě nebo zdraví. Řidič policejního vozu však neváhal a ujíždějící vozidlo na rovném úseku dostihl a v rychlosti dosahující až 130 km/h ho zastavil metodou PIT manévru. Ujíždějící vozidlo bylo takto provedeným zákrokem z vozovky nasměrováno do silničního příkopu. Použitím PIT manévru nedošlo ke zranění řidiče.

Nad to je zapotřebí uvést, že prchající řidič ani na opakovaný signál vozidlo nezastavil. Řidič služebního vozidla Policie ČR tak zvolil jediný možný donucovací prostředek, který se mu k vynucenému zastavení ujíždějícího vozidla v daný okamžik jako jediný ze skupiny nabízel. To zejména kvůli aktuální rychlosti ujíždějícího vozidla

¹²² ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck. 2010. 2011 s. ISBN 978-80-7400-178-9, s. 2547-2549.

a vzdálenosti od místa hraničního přejezdu Folmava. Nelze opominout, že při takto provedeném zákroku metodou PIT manévru na rovném úseku nedošlo ke zranění ujíždějícího řidiče.

Z pohledu zákona lze vyvodit závěr, že příslušník Policie ČR při provádění PIT manévru postupoval v souladu se zákonem a vydanou metodickou příručkou pro násilné zastavení vozidla, které se obešlo bez zranění na obou stranách.

8 Četnost použití PIT manévru v ČR

Autor práce se zabýval otázkou četnosti použití metody PIT manévru od počátku jejího zavedení do aplikační praxe Policie ČR. Současně se autor práce také zabýval otázkou, kolik řidičů v uplynulých letech ujíždělo policejním hlídkám, aby zhodnotil přínos metody PIT manévru z pohledu policejní praxe. Na obě otázky již Policejní prezidium Policie ČR odpovědělo v roce 2023 jinému žadateli, kterému sdělilo, že tyto statistiky nepodléhají povinnost vést evidenci statistik. I přesto alespoň Policejní prezidium Policie ČR zveřejnilo statistický přehled o použití samotné metody PIT manévru, a také přehled použitých všech druhů donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla, kterými jsou kromě PIT manévru i zátaras a zastavovací pás.¹²³

Autor práce se tak alespoň zabýval četností použité metody PIT manévru. Četnost použití PIT manévru v letech 2020 až 2023 je uvedena v přehledové tabulce č. 1. V přehledové tabulce č. 2. je pak znázorněna četnost použití všech donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla. Z obou přehledů lze dovodit, že metoda PIT manévr byla v uplynulých letech použita pouze v jednotkách případů, a to ještě jen v některých krajích. Četnost použití donucovacích prostředků je pro lepší orientaci znázorněna i za pomoci grafů, které jsou v příloze práce. Z nich lze lépe vyčíst nárůst či pokles násilných zastavení vozidel buďto jak metodou PIT manévr, tak i všech druhů donucovacích prostředků pro násilné zastavení.¹²⁴ Autor práce se zabýval i četností z minulého roku, avšak statistiky nebyly dosud zveřejněny

Ačkoli se nepodařilo získat přehledovou statistiku ujíždějících řidičů včetně dat z roku 2024, lze alespoň porovnáním získaných dat učinit hypotetický závěr, že PIT manévr není používán často. Ovšem vyvstává otázka, jak jsou tato výsledná čísla ovlivněna počtem dosud neproškolených příslušníků Policie ČR nebo nízkému počtu služebních vozidel Policie ČR vybavených policejním rámem či poklesu ujíždějících řidičů.¹²⁵

¹²³ VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10].

¹²⁴ VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10].

¹²⁵ VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023.

Přehled použití metody PIT manévru v krajích:

Jednotlivé kraje	Počet v uvedeném roce			
	2020	2021	2022	2023
Praha	0	1	1	0
Středočeský	0	0	1	0
Jihočeský	0	1	0	0
Plzeňský	1	2	1	1
Karlovarský	1	2	0	2
Ústecký	0	0	1	0
Liberecký	0	1	2	0
Královéhradecký	0	0	1	0
Pardubický	0	1	0	0
Vysočina	0	1	1	0
Jihomoravský	1	1	2	1
Zlínský	0	0	0	0
Olomoucký	0	0	0	0
Moravskoslezský	0	7	1	2
Celkem	3	17	11	6

Tabulka č. 1 – Četnost použití metody PIT manévru¹²⁶

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10].

¹²⁶ VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023.

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10].

Přehled všech použitých DP pro násilné zastavení vozidla v krajích:

Jednotlivé kraje	Počet v uvedeném roce			
	2020	2021	2022	2023
Praha	6	12	23	5
Středočeský	3	2	6	6
Jihočeský	2	7	4	4
Plzeňský	3	3	4	0
Karlovarský	4	7	3	6
Ústecký	7	2	5	8
Liberecký	6	8	14	7
Královéhradecký	0	2	4	1
Pardubický	8	7	2	3
Vysočina	0	8	5	1
Jihomoravský	3	14	13	15
Zlínský	8	0	2	0
Olomoucký	4	2	4	2
Moravskoslezský	12	14	14	10
Celkem	66	88	103	68

Tabulka č. 2 – Celkový počet donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla¹²⁷

¹²⁷ VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10].

9 Zjištění povědomí u příslušníků Policie ČR v oblasti rizik implementované metody PIT manévru

Praxeologicky uchopená část práce má ambici tematicky přiléhavým způsobem empiricky kvalitativně detekovat průzkumné zjištění, zda příslušníci Policie ČR disponují povědomím o nejnovějším implementovaném donucovacím prostředku pro násilné zastavení tzv. metoda „PIT manévr.“ K vytvoření průzkumných anketních otázek o celkem deseti otázkách byla užitá webová stránka společnosti Survio¹²⁸ příslušníky Policie ČR byl distribuován prostřednictvím služebních e-mailových stránek a uzavřených skupinách na sociální platformě Whatsapp. Platnost užitého anketního průzkumného šetření prostřednictvím dotazníku byla dva kalendářní měsíce.

9.1 Cíl průzkumného empirického šetření

Cílem empirického šetření je oslovení příslušníků Policie ČR zařazených u prvosledových hlídek, kteří se v policejní praxi mohou nejčastěji setkat, anebo se již setkali se situací, ve které byla metoda PIT manévr k násilnému zastavení vozidla použita. Tato skupina respondentů byla zvolena jako potřebná pro vyhodnocení z hlediska možného přínosu metody jako nejnovějšího implementovaného prvku pro násilné zastavení vozidla, která je zároveň pro svou povahu v aplikační policejní praxi nebezpečná a zda by jí případně použili.

9.2 Stanovení okruhu anketních otázek

Otázky byly v dotazníku položeny takové, aby bylo dosaženo stanoveného cíle zkoumání.

1) Jste příslušníkem Policie ČR?

Otázka byla položena záměrně z důvodu nežádoucího šíření dotazníku mimo cílenou skupinu.

¹²⁸ Dotazník povědomí u příslušníků Policie ČR v oblasti rizik implementované metody PIT manévru. Online. Dostupné z: <https://my.survio.com/F7J3B4T5X1I5Y4E9Y6V5/results>. [cit. 2025-03-20]

2) Jaká je vaše celková služební praxe u Policie ČR?

Otázka byla cílena na zjištění potencionální odborností a znalostí, získaných v průběhu praxe u Policie ČR.

3) Slyšeli jste někdy o PIT manévru jako donucovacím prostředku používaném Policií ČR?

Otázka byla zvolena z důvodu zjištění povědomí příslušníků Policie ČR, protože někteří policisté mohou být teprve tzv. „nováčky.“

Otázka Odpovědi: 38 z 50 odpovědělo, že o PIT manévru slyšeli a znají jeho princip, zatímco 8 zbylých 8 policistů znají PIT manévr jen povrchově.

4) Považujete použití PIT manévru za přiměřené oprávnění využívané Policií ČR?

Otázka byla zvolena pro zjištění, jaký mají samotní příslušníci Policie ČR názor na metodu z pohledu její svým způsobem nebezpečné povahy.

5) V jakých situacích by měl být PIT manévr podle Vás oprávněně použit?

Otázka byla zacílena na konkrétní důvody, ve kterých by příslušníci Policie ČR metodu PIT manévru použili.

6) Měli by policisté před použitím metody PIT manévru vždy nejprve vyzkoušet jiné způsoby pro násilné zastavení vozidla?

Otázkou byl pokus o zjištění, jak příslušníci Policie ČR metodu PIT manévru vnímají, jestli jako krajní donucovací prostředek nebo je řadí na roveň ostatních druhů donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla.

7) Myslíte si, že současná právní úprava v ČR dostatečně vymezuje podmínky pro použití PIT manévru?

Otázka měla u respondentů zjistit, zdali je právní výklad dostatečně vymezuje podmínky pro použití donucovacího prostředku touto metodou.

8) Věříte, že jsou příslušníci Policie ČR dostatečně vyškoleni k provádění PIT manévru?

Otázka byla cílena na to, jak samotní příslušníci vnímají současný výcvik k provádění násilného zastavení vozidla touto metodou.

9) Kdo by měl nést odpovědnost v případě smrti při použití PIT manévru?

Otázka by měla u příslušníků Policie ČR zhodnotit, jaký mají názor v rámci odpovědnosti za smrt zúčastněných osob při použití tohoto donucovacího prostředku.

10) Otázka: Podporujete způsob násilného zastavení vozidla metodou PIT manévru?

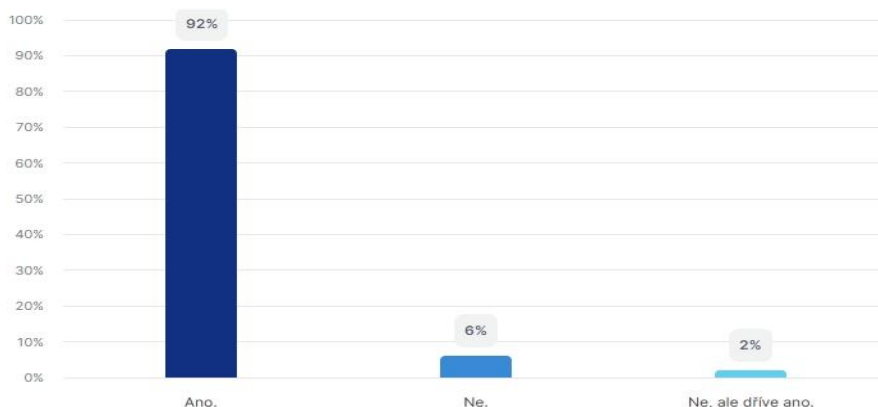
Otázka měla u příslušníků za úkol zjistit, jak celkově vnímají tento druh donucovacího prostředku jako oprávnění příslušníků Policie ČR.

9.3 Vyhodnocení odpovědí

Vyhodnocení odpovědí respondentů bylo provedeno metodou analýzy na základě, kterých byly konstatovány závěry, a byly převedeny do grafického znázornění. Jednotlivé grafy jsou v přílohách 1 až 10.

Graf 1) Jste příslušníkem Policie ČR?

1. Jste příslušníkem Policie ČR?



Graf 1: zdroj vlastní

Graf 2) Jaká je vaše celková služební praxe u Policie ČR?

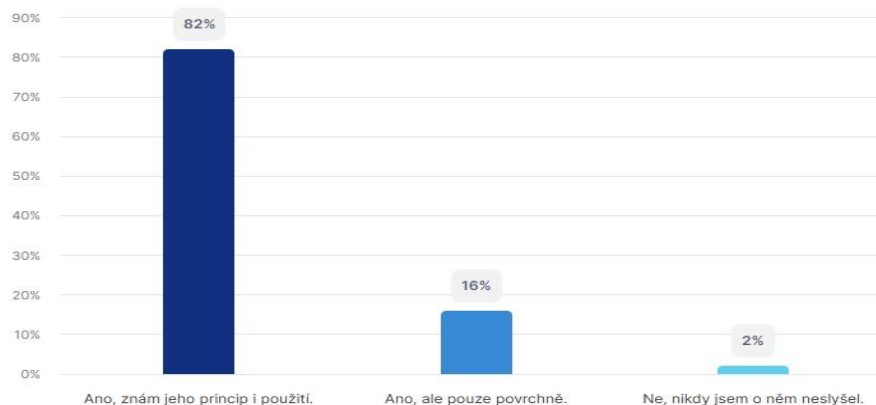
2. Jaká je vaše celková služební praxe u Policie ČR?



Graf 2: zdroj vlastní

Graf 3) Slyšeli jste někdy o PIT manévru jako donucovacím prostředku používaném Policií ČR?

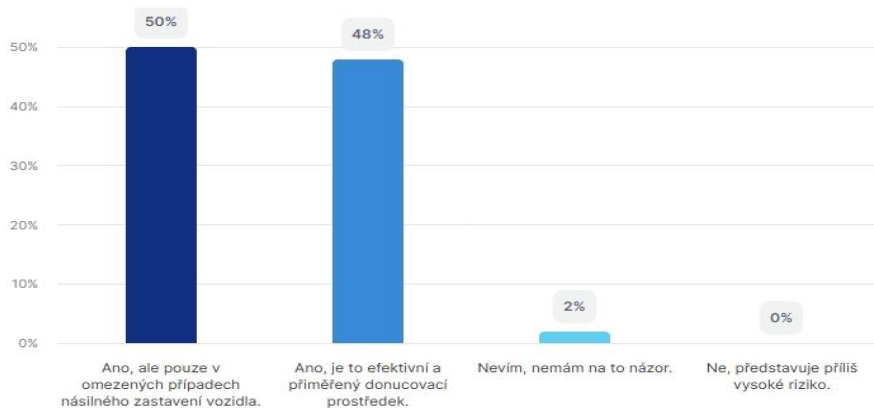
3. Slyšeli jste někdy o PIT manévru jako donucovacím prostředku používaném Policií ČR?



Graf 3: zdroj vlastní

Graf 4) Považujete použití PIT manévru za přiměřené oprávnění využívané Policií?

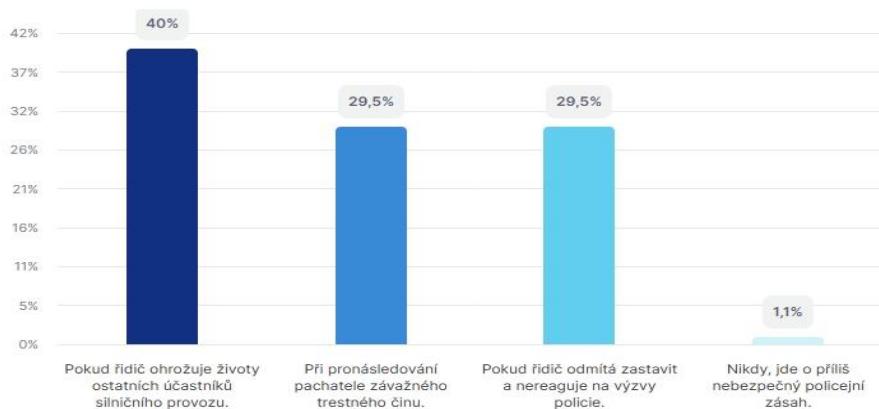
4. Považujete použití PIT manévru za přiměřené oprávnění využívané Policií ČR?



Graf 4: zdroj vlastní

Graf 5) V jakých situacích by měl být PIT manévr podle Vás oprávněně použit?

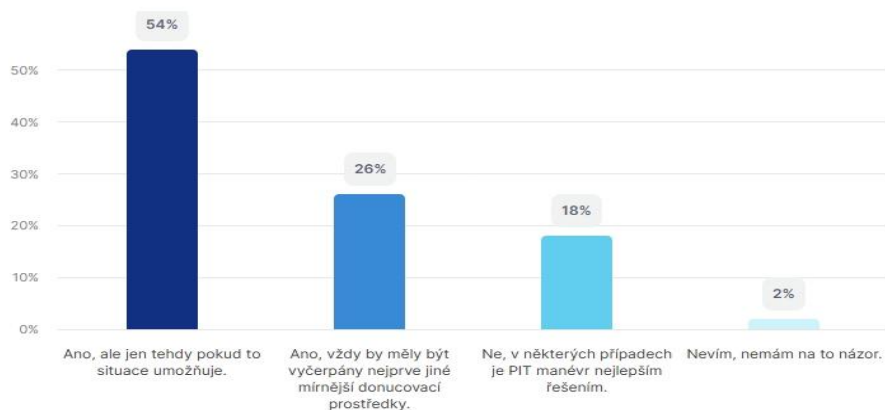
5. V jakých situacích by měl být PIT manévr podle Vás oprávněně použit?



Graf 5: zdroj vlastní

Graf 6) Měli by policisté před použitím metody PIT manévru vždy nejprve vyzkoušet jiné způsoby pro násilné zastavení vozidla?

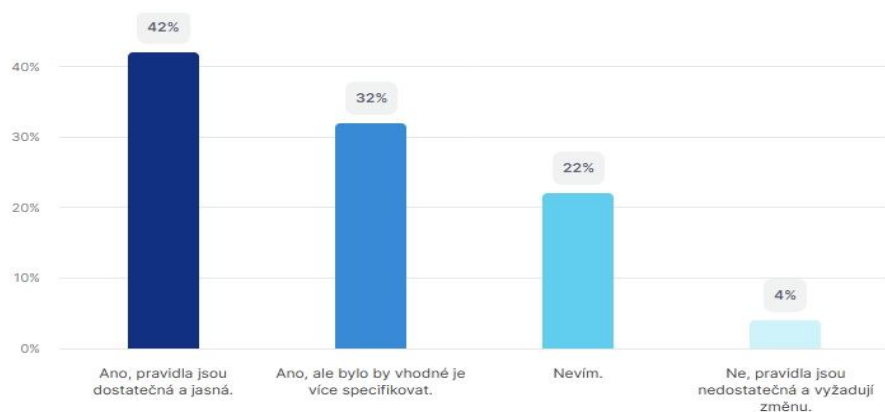
6. Měli by policisté před použitím metody PIT manévru vždy nejprve vyzkoušet jiné způsoby pro násilné zastavení vozidla?



Graf 6: zdroj vlastní

Graf 7) Myslíte si, že současná právní úprava v ČR dostatečně vymezuje podmínky pro použití PIT manévru?

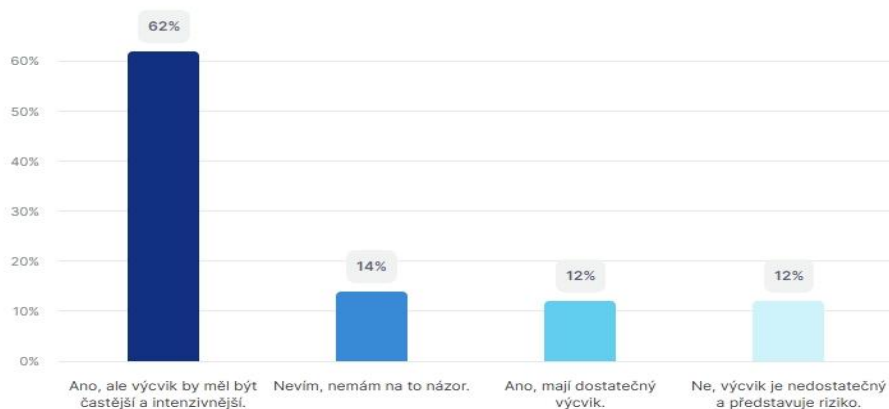
7. Myslíte si, že současná právní úprava v ČR dostatečně vymezuje podmínky pro použití PIT manévru?



Graf 7: zdroj vlastní

Graf 8) Věříte, že jsou příslušníci Policie ČR dostatečně vyškoleni k provádění PITmanévru?

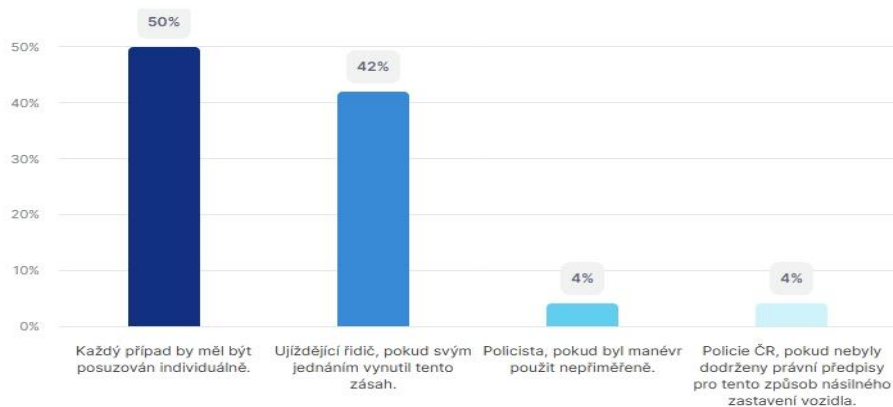
8. Věříte, že jsou příslušníci Policie ČR dostatečně vyškoleni k provádění PIT manévru?



Graf 8: zdroj vlastní

Graf 9) Kdo by měl nést odpovědnost v případě smrti při použití PIT manévru?

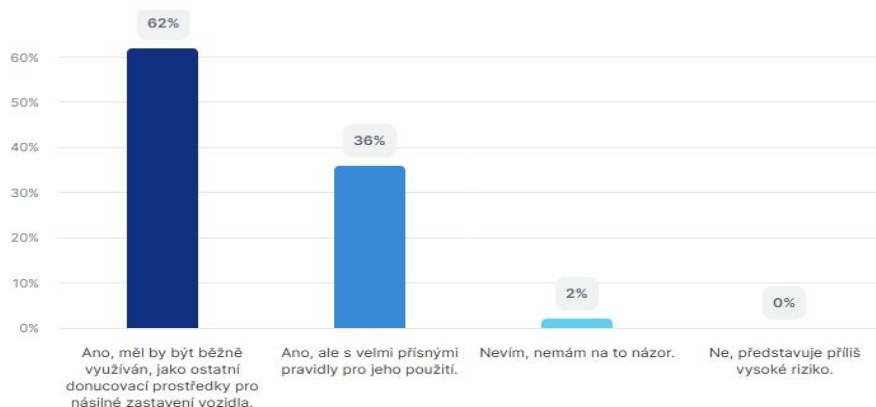
9. Kdo by měl nést odpovědnost v případě smrti při použití PIT manévru?



Graf 9: zdroj vlastní

Graf 10) Podporujete způsob násilného zastavení vozidla metodou PIT manévru?

10. Podporujete způsob násilného zastavení vozidla metodou PIT manévru?



Graf 10: zdroj vlastní

9.4Dílčí a zevšeobecňující výstupy průzkumného empirického šetření

Výsledkem zkoumání metodou analýzy bylo zjištěno, že většina příslušníků Policie ČR slouží u Policie ČR více jak deset let a tím pádem o nejnovější implementované metodě donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla zjevně povědomí mají, znají i její princip použití dle vymezeného v právního rámce a hledí na metodu v aplikační praxi Policie ČR jako přínos. Kde však došlo k rozdílným názorům bylo v otázkách, ve kterých hrála klíčovou roli přiměřenost. Většina respondentů se spokojuje s dosavadním právním rámcem, zatímco jen o něco málo menší počet respondentů by uvítal právní rámec více specifikovat, a proto by metodu použily jen s velmi přísnými pravidly pro její použití. Značně odlišné názory se projevíly v otázce odpovědnosti za smrt způsobenou metodou PIT manévru. Zde se polovina respondentů přiklonila k názoru, že odpovědnost za smrt by se měla posuzovat individuálně k okolnostem celého případů, zatímco o něco málo menší počet respondentů by naopak vinu přičetl vždy viníkovi, tedy „ujíždějícímu“ řidiči.

10 Legislativní úprava na Slovensku

Donucovací prostředky policie na území Slovenské republiky je upraveno zákonem č. 171/1993 Sb., o Národnej rady slovenskej republiky o Policajnom zbore, ze dne 6. 4. 1993 (dále „PZ“). Opět zde platí, že příslušníci Policajného zboru Slovenské republiky plní stejné úkoly jako u nás. Tímto zákonem jsou rovněž upraveny podmínky pro používání donucovacích prostředků v závislosti na obecných zásadách a podmínkách přiměřenosti jako u nás v ČR. Konkrétně obecné legislativní podmínky k použití donucovacích prostředků po násilné zastavení vozidla je v tomto zákoně vymezen takto:

„§ 50 Donucovacie prostriedky:

písm. i) zastavovací pás a iné prostriedky na násilné zastavenie dopravného prostriedku.

(3) Pred použitím donucovacích prostriedkov je policajt povinný osobu, proti ktorej zakročuje, vyzvať, aby upustila do protiprávneho konania, s výstrahou, že bude použitý niektorý z donucovacích prostriedkov. Od výzvy a výstrahy môže upustiť iba v prípade, keď je sám napadnutý alebo je ohrozený život alebo zdravie inej osoby a vec neznesie odklad, alebo tomu bránia iné okolnosti.

(4) O tom, ktorý z donucovacích prostriedkov policajt použije, rozhoduje podľa konkrétnej situácie tak, aby dosiahol účel sledovaný služobným zákrokom a použitý donucovací prostriedok a intenzita neboli zjavne neprimerané nebezpečnosti útoku.“¹²⁹

Bližší podmínky použití donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla jsou posléze vymezeny takto:

„§ 56 Použitie zastavovacieho pásu alebo iných prostriedkov na násilné zastavenie dopravného prostriedku:

(1) Policajt je oprávnený použiť zastavovací pás alebo iné prostriedky na násilné zastavenie dopravného prostriedku, ktorého vodič po opakovanej vyzve alebo na znamenie dané podľa osobitných predpisov nezstaví a jak je

a) bezohľadnou jazdou vážne ohrozený život, zdravie alebo majetek

b) dôvodné podozrenie, že sa v dopravnom prostriedku prepravujú páchatelia úmyselných trestných činov, hľadané osoby, zbrane, strelivo, výbušniny, omamné

¹²⁹ SLOVENSKO. Zákon č. 171/1993 Z. z. Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o Policajnom zbore. Online. Zákony pre ľudí. 1993. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1993-171>. [cit. 2024-09-23].

a psychotropné látky a jedy, věci pochádzajúce z trestnej činnosti alebo súvisiace s trestnou činnosťou,

c) zrejmé, že sa pokúsi o násilné vniknutie do strážených objektov lebo na miesta, kde je vstup zakázaný,

d) dôvodné podozrenie, že sa pokúsi o násilný prechod štátnej hranice.

(2) Iným prostriedkom podľa odseku 1 se rozumie najmä služobné vozidlo, povoz alebo stavebné mechanizmy. “¹³⁰

Z uvedeného lze vyvodit, že česká a slovenská právní úprava týkající se celého fungování policejního sboru vychází ze společného historického právního základu. Je třeba zdůraznit, že obě země byly do roku 1993 součástí Československa. Od rozdělení však obě země postupně přijaly své vlastní právní předpisy, i když základní principy zůstávající podobné. Rozdíly lze především nalézt v organizačním uspořádání daných zákonů.¹³¹

¹³⁰ SLOVENSKO. Zákon č. 171/1993 Z. z. *Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o Policajnom zbore*. Online. Zákony pre ľudí. 1993. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1993-171>. [cit. 2024-09-23].

¹³¹ SLOVENSKO. Zákon č. 171/1993 Z. z. *Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o Policajnom zbore*. Online. Zákony pre ľudí. 1993. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1993-171>. [cit. 2024-09-23].

Závěr

Oprávněnost vybraného donucovacího prostředku metodou PIT manévru v České republice je podmíněna dodržováním přísných pravidel a zásad přiměřenosti. Přestože přináší efektivní řešení pro krizové situace, kde jsou ohroženy životy a zdraví občanů, její použití musí být pečlivě regulováno a vykonáváno s maximální odpovědností. V rámci českého právního systému by mohla metoda PIT manévr přispět k lepšímu zvládání nebezpečných silničních situací, avšak vždy za podmínky, že bude použita jen v těch nejzávažnějších případech jako jedna z krajních prostředků.

Jak bylo uvedeno v teoretické části bakalářské práce, oprávněnost použití metody donucovacího prostředku, vychází ze zákona o Policii ČR, který jasně definuje, za jakých podmínek může být metoda použita, přičemž klíčovými kritérii je existence vážného ohrožení veřejné bezpečnosti, zdraví nebo života. Konkrétně analyzovaný případ odehraný na Domažlicku jasně představuje ideální příklad splňující veškeré požadavky oprávněnosti a přiměřenosti při použití dané metody, jejíž cílem bylo ochránit lidské životy, při němž nedošlo k vážným až fatálním následkům.

Z předložených a následně vyhodnocených kvantitativních ukazatelů lze však vyvodit, že násilné zastavení vozidla metodou PIT manévru se zatím objevuje spíše výjimečně. To lze však plně chápat, neboť jakožto úspěšný absolvent výcviku metody pro násilné zastavení vozidla mohu potvrdit, že výcvik je velmi obtížný. Ten vyžaduje jistou právní povědomost, dobré jízdní dovednosti, přičemž úspěšné složení závěrečné zkoušky je závislé na mnoha dalších faktorech, kterými jsou kupříkladu stres, správné vyhodnocení situace a správný okamžik.

V úplném závěru praktické části bakalářské práce byla provedena komparace podmínek využití metody PIT manévru z legislativního hlediska mezi Českou republikou a sousedním Slovenskem. Z provedené komparace lze vyvodit závěr, že právní podmínky donucovacího prostředku pro násilné zastavení vozidla a přiměřenost jsou u obou států velmi podobné.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČESKO. ÚZ 1437. *Trestní předpisy*. Ostrava: Sagit. 2021. 480 s. ISBN 978-80-7488-474-0
2. FILÁK, A. a kol. *Zákon o policii České republiky s komentářem*. Praha: POLICE HISTORY, 2009. 288 s. ISBN 978-80-86477-49-7.
3. HENDRYCH, Dušan. a kol. *Právníký slovník*. 3., podst. rozš. vydání. Praha: C. H. Beck. 2009. 1459 s. ISBN 978-80-7400-059-1.
4. HRINKO, M. a kol. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk. 2020. 354 s. ISBN 978-80-7380-793-1
5. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2011. 438 s. ISBN 978-80-7400-418-6
6. MATES, P.; SLABÝ, A.; ŠKODA, J.; ŠMERDA, R.; VAVERA, F. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. 2023. 458 s. ISBN 978-80-7380-917-1
7. NOVOTNÝ, T. *Nesmrtící zbraně a další technické prostředky*. Praha: Euromedia Group. 2021. 208 s. ISBN 978-80-242-7418-8
8. OHERA, M.; Použití zastavovacího pásu Police Road Block. *Kurz pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených sil*. Praha: Prime Safety. 2011. 35 s. ISBN 978-80-903906-2-1
9. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 1. června 2017 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání donucovacích prostředků a zbraně příslušníky Policie České republiky, aktualizace ke dni 1. července 2018, Policejní prezidium Policie České republiky*. 2018. 70 s. Interní materiál
10. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Metodická příručka č. 1 ze dne 26. srpna 2020 ředitele ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky k používání služebního vozidla jako prostředku k násilnému zastavení vozidla příslušníky Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2020. 39 s. Interní materiál
11. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck. 2010. 2011 s. ISBN 978-80-7400-178-9
12. ŠTEINBACH, M., ŠLESINGER, R., ZIMMERMANN, M., BÍLEK, M., HLAVÁČOVÁ, K. *Zákon o Policii České republiky. Komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR. 2024. 340 s. ISBN 978-80-7676-830-7

13. TUREČEK, J. a kol. *Policejní technika*, Plzeň: Aleš Čeněk. 2008. 320 s. ISBN 978-80-7380-119-9
14. VANGELI, B. *Zákon o policii ČR. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck. 2014. 488 s. ISBN 978-80-7400-543-5
15. VOKUŠ, J. *Policie České republiky*. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky. 2010. 84 s. ISBN 978-80-254-7700-7

Elektronické zdroje

1. ČESKO. Nařízení vlády č. 463 ze dne 18. prosince 2013 o *seznamech návykových látek*. In: *Sbírka zákonů*, Česká republika. částka 178. Online. *Zákony pro lidi*. 2013. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-463>. [cit. 2024-09-10]
2. ČESKO. Rozhodnutí nejvyššího soudu č. 300 ze dne 21. října 2020 k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Trestní kolegium. Online. *Zakonyprolidi.cz*. 2020. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>. [cit. 2024-09-11]
3. ČTK. *Soud zprostil viny policistu, který zatarasil cestu motorkáři*. Online. *iDnes.cz*. 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/policista-simon-vaic-motorkar-zeman-nejvyssi-statni-zastupitelstvi-dovolani-nebude.A190307_144026_domaci_lre/foto. [cit. 2025-03-10]
4. ČTK. *Nejvyšší žalobce nepodá dovolání v případě policisty, který zahradil cestu motorkáři*. Online. Aktuálně. 2019. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/policista-vaic-je-definitivne-zprosten-obzaloby-statni-zastu/r~5bbc07c240d911e9a049ac1f6b220ee8/>. [cit. 2024-07-17]
5. ĎOUBAL, Stanislav. *Inspirace z Ameriky. Policisté se učí trik, jak snadno zastavit prchající vůz*. Online. *iDnes*. 2021. Dostupné z: https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pit-manevr-police-auto-zasah-honicka-kralovehradecky.A210618_160853_hradec-zpravy_kvi. [cit. 2025-03-20]
6. HOLÁ, Jana. *PIT – Policisté důrazně zlikvidovali narkomanův pokus ujet*. Online. *KRIMI-PLZEŇ*. 2020. Dostupné z: <https://www.krimi-plzen.cz/a/narkoman-bez-ridicaku-ohrozil-desitky-lidi/>. [cit. 2024-08-29]
7. KOLISCHOVÁ, Lucie. *Policie poprvé použila pásy s hroty*. Online. *iDnes.cz*. 2015. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/honicka-v-praze-poprve-pouzite-nove-zastavovaci-pasy.A150403_124952_praha-zpravy_kol. [cit. 2025-03-06]
8. JANOŠEK, Vladimír. *Obecné ohrožení riskantní jízdou*. Butiková advokátní kancelář se specializací na trestní právo. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.akjanosek.cz/obecne-ohrozeni-riskantni-jizdou/>. [cit. 2024-09-10]

9. JEŘÁBEK, J.; MALIŠ, D. Výuková prezentace. *Násilné zastavení vozidla*, Policie České republiky. 2021. 47 s. Interní materiál
10. JEŘÁBEK, Josef. *Policejní rám*. se souhlasem autora. 2024. [cit. 2024-09-23]
11. MÁRA, Ondřej. *Roztáčení aut, aneb PIT manévr: Kde se vzal, jak vznikl a lze mu uniknout?* Online. Auto.cz. 2022. Dostupné z: <https://www.auto.cz/roztaceni-aut-aneb-pit-manevr-kde-se-vzal-jak-vznikl-a-lze-mu-uniknout-146346>. [cit. 2024-07-17]
12. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Edukační policejní on-line systém*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/edukacni-policejni-on-line-system.aspx>. [cit. 2024-09-13]
13. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Vzdělávací program ze dne 1. prosince 2021. k vybraným činnostem útvaru*. Praha. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. Policejní prezidium Policie České republiky. 2021. Online. Interní materiál. [cit. 2024-09-23]
14. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 4 ze dne 19. ledna 2009, o provádění služební přípravy příslušníků Policie České republiky*. Policejní prezidium Policie České republiky. 2009. Interní materiál
15. PRIME SAFETY. *Násilné zastavování: Zastavovací pás* Online. 2023. Dostupné z: <https://www.prime-safety.cz/nasilne-zastavovani.html>. [cit. 2025-03-06]
16. RAMET. *Policejní speciály*. Online. Ramet. 2024. Dostupné z: <https://www.ramet.as/policejni-specialy-1677156703>. [cit. 2024-07-03]
17. RAMET. *Přestavby motorových vozidel*. Online. 2024. Dostupné z: <https://www.ramet.as/prestavby-motorovych-vozidel>. [cit. 2024-07-03]
18. TIM, Dees. *How plíce use the PIT maneuver to end vehicle pursuit*, Online. 2024. Police1. Dostupné z: <https://www.police1.com/suspect-pursuit/articles/how-police-use-the-pit-maneuver-to-end-vehicle-pursuits-fZP3HtT386Mpu5oF/>. [cit. 2024-03-20]
19. VYBÍHALOVÁ, Jiřina. *Policistům na Šumpersku ujížděl zdrogovaný motorkář se zákazem řízení na kradené motorce*. Online. Týdeník Policie. 2020. Dostupné z: [Policistům na Šumpersku ujížděl zdrogovaný motorkář se zákazem řízení na kradené motorce | Týdeník Policie \(tydenikpolicie.cz\)](https://tydenikpolicie.cz/policistum-na-sumpersku-ujizdel-zdrogovany-motorkar-se-zakazem-rizeni-na-kradenem-motorce). [cit. 2025-03-10]
20. VAŇURA, Ondřej. PAŘÍZEK, Martin. *Kvůli ujíždějícím řidičům si policie pořizuje auta s předními rámy a plánuje speciální kurzy*. Online. Český rozhlas. 2020. Dostupné z: <https://hradec.rozhlas.cz/video-kvuli-ujizdejicim-ridicum-si-policie-porizuje-auta-s-prednimi-ramy-a-8158329>. [cit. 2024-07-03]
21. VOKUŠ, Jiří. *Násilné zastavení vozidla*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejneni-informace-2023-nasilne-zastaveni-vozidla.aspx>. [cit. 2024-09-10]

22. ZAJAC, Lada. *Dohra kauzy zastavení motorkáře autem. Poslanec chce metodiku*, Online. iDNES.cz. 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/dohra-pripad-simon-vaic-strazen-motorkar-soud-justice-ministr-knezinek-soudy-kralicek.A190116_154726_domaci_lre. [cit. 2025-03-19]

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. ÚZ 1437 *Trestní předpisy*, 26. vydání.. Ostrava: Sagit. 2021. 480 s. ISBN 978-80-7488-474-0
2. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích*, akt. ze dne 1. ledna 2025. 27. vydání. ARMEX PUBLISHING, 2024. 160 s. ISBN 978-80-87451-99-1
3. ČESKO. *Zákon o Policii České republiky* č. 273 ze dne 11. srpna 2008. 22 vydání. ARMEX PUBLISHING, 2024. 128 s. ISBN 978-80-87451-90-8
4. SLOVENSKO. *Zákon č. 171/1993 Z. z. Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o Policajnom zbore*. Online. *Zákony pre ľudí*. 1993. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1993-171>. [cit. 2024-09-23].
5. MI State Police, PDU. *Precision Immobilization Technique Course Handouts*. 2019. Originální znění

Ostatní zdroje

1. JEŘÁBEK, Josef. *Interview se zástupcem vedoucího odboru Pohotovostní motorizované jednotky. Policejní rám*. Praha. 2024. [cit. 2024-07-09].

Seznam zkratk

PIT – Pursuit Intervention Technique

TVI – Tactical Vehicle Intervention

ÚPVSP – Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy

PMJ – Pohotovostní motorizovaná jednotka

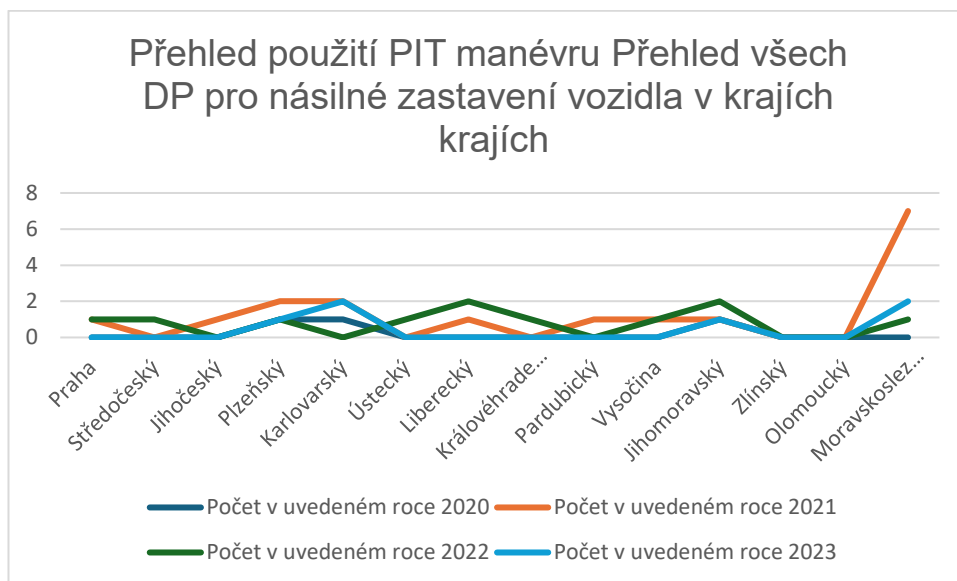
Seznam obrázků

Obrázek 1: Zastavovací pás v rozloženém stavu	23
Obrázek 2: Zastavovací pás včetně úložného pouzdra	23
Obrázek 3: Zahrazení cesty služebním vozidlem.....	25
Obrázek 4: Zahrazení cesty služebním vozidlem.....	25
Obrázek 5: Přiblížení k vozidlu ze strany	29
Obrázek 6: Zatlačení do strany	29
Obrázek 7: Přetočení „pronásledovaného" vozidla.....	29
Obrázek 8: Zabránění odjezdu vozidla	29
Obrázek 9: Škoda Kodiaq, 4x4, 2,0 TSI DSG, 180 KW	35
Obrázek 10: Škoda Octavia III Combi, 4x4, 2,0 TSI, 140 KW	35
Obrázek 11: Kostra vozidla Škoda Octavia Combi III	36
Obrázek 12: Policejní rám s defoelementy	36
Obrázek 13: Vozidlo po nárazu.....	37
Obrázek 14: Vozidlo po nárazu.....	37
Obrázek 15: Výztuha policejního rámu	37
Obrázek 16: Policejní rám po nárazu	37
Obrázek 17: Vozidlo po nárazu v rychlosti 15 km/h	38
Obrázek 18: Nosný podélník karoserie	38
Obrázek 19: Defoelement výztuhy.....	38
Obrázek 20: Výztuha ochranného rámu.....	38
Obrázek 21: Výcvik pit manévru	42
Obrázek 22: Výcvik zabránění odjezdu vozidla	43
Obrázek 23: Zabránění odjezdu vozidla	43
Obrázek 24: Zabránění odjezdu vozidla.	44
Obrázek 25: Vozidlo po nárazu v rychlosti 130 km/h	45
Obrázek 26: Defoelement nosné konstrukce po zákroku.....	45

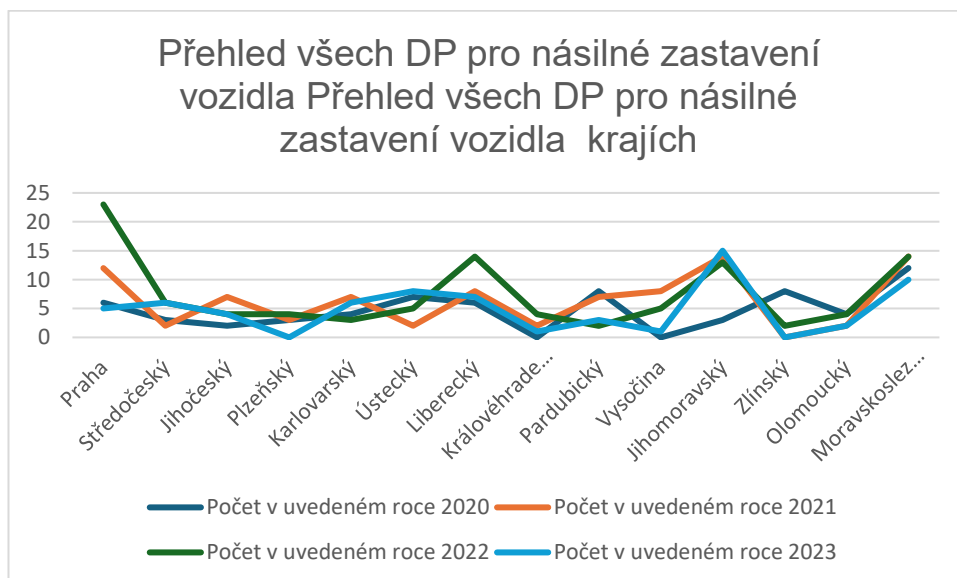
Seznam grafů

Graf 1: Dotaz na příslušnost k Policii ČR	59
Graf 2: Dotaz na délku služební praxe u Policie ČR.....	60
Graf 3: Dotaz na povědomí donucovacího prostředku.....	60
Graf 4: Dotaz na přiměřenost u PIT manévru	61
Graf 5: Dotaz na oprávněnost použití PIT manévru v situacích	61
Graf 6: Dotaz na metodu PIT manévru z pohledu její povahy nebezpečnosti.....	62
Graf 7: Dotaz na dostatečné vymezení podmínek v právní úpravě	62
Graf 8: Dotaz na adekvátnost výcviku	63
Graf 9: Dotaz na odpovědnost za smrt.....	63
Graf 10: Dotaz na schvalování implementované metody PIT manévru	64

Přílohy



Graf 1: Přehled použité metody PIT manévru v jednotlivých v krajích (Vokuš, 2023).



Graf 2: Přehled všech použitých donucovacích prostředků pro násilné zastavení vozidla v krajích (Vokuš, 2023).