

D-FENS: Policie by nám ráda vypínala auta a univerzity jí s tím pomáhají

- CZ24 News | 20. února 2024

ČESKO: Média nás včera informovala, že policie chce další hračku. Chce nám vypínat auta, a vysoké školy jí s tím pomáhají, jmenovitě pražské ČVUT a brněnské VUT.

Policie nemá nikdy dost. Má zmáknuté zákonodárce a postupem času si prosadila téměř neomezené možnosti k tomu, aby mohla zastavovat auta, tedy i to vaše, libovolným způsobem. Mohou vás tak zastavit bez zjevného důvodu, protože „kontrolní kontrola“. Mohou vám ho poškodit zastavovacím pásem, mohou vám postavit do cesty jiné vozidlo, které předtím někomu jinému legálně ukradnou.. Mohou použít zastavovací pás a zničit kola. Nejnověji policejní hrdinové našli uspokojení v PIT manévru, který aplikují mimo jiné vůči cyklistům a motorkářům. Mohou po vás střílet a když trefí spolujezdce, tak taky OK. Máme systém plošného sledování vozidel AKV, který nemá obdoby v žádné evropské zemi a konkurovat by mu mohla snad jen Čína, ale jen ve městech. Ale to je všechno málo, protože fízlovat a rozbíjet věci už nestačí, nyní by chtěli vypínat řidičům auta na dálku.

Přečtěte si report z prezentace, která se odehrála včera 15. 2. v Brně. Univerzity se tam přišly novinářům pochlubit, jak skvěle pomohly policii technologicky šikanovat občany. To bylo také prezentováno na příkladu zastavení Octavie III v značně modelových podmínkách.

V podstatě nejde o nic jiného, než umožnit policii vypnout automobil na dálku, a to prostřednictvím C2X (car to infrastructure) komunikace. Mediálně to bylo prezentováno tak, že při „mimořádné bezpečnostní situaci“ bude policie moci na dálku (řádově na stovky metrů) „vypnout“ zájmové vozidlo tak, aby plynule zastavilo. „Primárním účelem systému je bezpečné zastavení pronásledovaných vozidel bez použití destruktivních donucovacích prostředků, a tím zvýšení bezpečnosti zasahujících příslušníků bezpečnostních sborů a snížení dopadů na majetek“, uvedl expert s nomen omen Lokaj.

Měl jsem informace přímo od účastníka této akce a když jsem se to dozvěděl, velmi jsem se podivil, že něco takového opět někoho napadne, navíc v českých podmínkách. Snaha všech policií světa získat něco takového je v podstatě konstantní a trvá již desetiletí. Jediné, co se měnilo, byl technický způsob provedení. Nejprve se uvažovalo o tom, že se do aut povinně namontuje nějaká krabička, se kterou bude policie moci komunikovat a která bude schopné odpojit zapalování nebo přívod paliva. Pak chtěla policie nějaký jiný systém, který by na dálku zničil elektroniku vozidla natolik, že přestane jet. Nyní sáhli po komunikačním prostředku, který mají moderní auta v sobě. Bez ohledu na způsob realizace to nikdy neprošlo, protože se nenašli zákonodárci dost šilení na to, aby pod něco takového byli ochotni umístit svůj podpis. To však zjevně nehrozí při současném složení sněmovny a tak je celkem pochopitelné, že policie kuje železo, dokud je žhavé, aby získala novou zbraň ve svém kontinuálním boji s občany.

Proč to nikde neprošlo? Kvůli nepředvídatelným důsledkům užití takového zařízení a snadnému zneužití. Svého času byly populární takové ty příběhy o hacknutí systému Uconnect používaného ve vozidlech koncernu FCA, skrze který bylo možné probourat se do CAN protokolu a ovládat třeba brzdy nebo řízení. Nyní by hackování aut začal provádět stát a jeho silové složky, jen by k tomu použil jinou komunikační vrstvu. Stejně jako při hacknutí zločincem, i policejní hacknutí vozidla a jeho dálkové ovládání je pro posádku i ostatní účastníky provozu nepředvídatelné. Může se tak stát, že do něj po vynuceném vypnutí někdo narazí, nebo jeho řidič zazmatkuje a do něčeho narazí, nebo zůstane stát na nějakém zcela nevhodném místě. Policie a její média nás naučili předpokládat, že

podezřelé auto vždy řídí zločinec a tak nám to také prezentuje, ale stejně tak tam mohou být osoby, které za nic nemohou, třeba děti. Převeźme policie odpověďnost za život, zdraví a majetek osob v autě, které právě „vypnula“? De iure neprobíhá úkon, de iure nejsou omezení na svobodě, ale jsou zavřeni v plechové krabici, kterou právě začal ovládat retard v černém pyžamu, který získal „maturitu“ v resortním zařízení ministerstva vnitra. Jedná se vlastně o funkční ekvivalent vazby, ale vazební cela jsou dvě tuny plastu a kovu, které se pohybují. Policie ČR však tradičně neakceptuje žádnou odpověďnost za své nepřiměřené postupy, soudy ji v tom jsou na ruku, veřejnost zblblá modrým pornem to akceptuje a jeden vyřinutý pivovarník z Vysočiny dokonce za to posílá fízlům svoji pивní limonádu. Dát policii za současné legislativní a judikatorní situace do ruky něco takového se rovná atomové bombě shozené do právní sféry všech účastníků silničního provozu bez ohledu na to, zda něco provedli nebo ne, zda se jen vezou nebo zda řídí nebo zda jen jdou okolo.

Zpozornět by měly i automobilky, zejména když budou číst věty jako „je třeba lehce upravit software řídící jednotky“. Existuje něco jako ručení za výrobek. Automobilky jsou povinny (stejně jako každý jiný výrobce, který prodává své produkty uživateli) zajistit, aby nemohl svého uživatele ohrozit. Za tím účelem dělají celou řadu opatření, a ze stejného důvodu také nelze připustit, aby software v řídících jednotkách mohl zvenčí manipulovat každý vidlák nebo devótní zmrď z ČVUTu. Pak by za výrobek automobilka ručit nemohla. Jen tak pro zajímavost, celé vozidlo i jeho součásti podléhají hodnocení rizik metodou FMEA, která hodnotí závažnost selhání stupnicí od 1 do 10. Náhlá ztráta akcelerace bez varování je hodnocena 10, tedy stejně jako náhlá ztráta brzd nebo náhlá nechtěná akcelerace. Lze teoretizovat, že řidič ví, že se nachází v profízlované zemi, kde policie má oprávnění zastavovat auta zvenčí, a pak by to bylo 9, ale pořád je to bezpečnostně kritická událost. Vysoké školy, kde se připravuje na své budoucí povolání nová generace inženýrů, kteří budou vytvářet mobilitu budoucnosti, vyvinou systém, který popírá veškeré zásady řízení rizika v tomto oboru. To je jistě zaznamenáníhodné. Pak se nedivme, že moderní auta fungují, jak fungují.

Někdo by si mohl říci, co je na tom špatného, zejména ve srovnání se současnými destruktivními postupy, které policisté tak rádi používají. Předně nikdo policisty nenutí, aby ty destruktivní postupy používali. Za druhé, všichni máme před očima situaci, že policejní vozidlo pronásleduje nějakého hrozného kriminálního, který veze v ukradeném autě deset tisíc dávek fentanylu, čtyři ilegálně odebrané ledviny a dva lístky na koncert Ortelu. Jenže nic není dál od reality. Ve skutečnosti je policejní honění dementní zábava, které subjektem se může stát doslova kdekdo. K policejnímu automobilnímu honění není zapotřebí ani důvodné podezření, je jen na uvážení policisty, zda si za peníze daňových poplatníků během služby zahoní a rozbije nějaké věci. Jako například v tomto příběhu ze Strakonicka, kde přemotivovaný policejní retard ohrozil jiné lidi a rozbil drahé auto, které jsme mu zaplatili z daní, protože měl potřebu pohonit řidiče, který jel o celých 18 km/h rychleji. Úplně pro nic. Měli snímek z radaru, měli RZ auta, to je zcela postačující pro zahájení přestupkového řízení, a tím mají ze zákona splněno. Kdy jste jeli vy naposledy o 18 km/h rychleji a když to děláte, jste připraveni, že vás nějaký magor bude kvůli tomu nahánět? Kromě toho, a to lze z článku také naznat, policie si už uvědomila možnosti takového zařízení a projevila chuť vypínat auta plošně, tedy například všechna vozidla nacházející se v okolí nějakého objektu, který je předmětem policejního zájmu. Vzpomínáte na takovou tu nedávnou událost ze socialistické Číny, kde čínská policie dálkově zneplatnila všem potenciálním účastníkům nějaké jinak celkem neškodné protestní akce Covid pasy, aby je následně mohla pozatýkat pro porušení covidistických nařízení? Tak tohle je to samé, jen s automobily.

Když jsem se díval na fotografie celého pokusného zařízení, zjistil jsem ještě něco. Je to celé neuvěřitelně amatérsky sestavené. Fotografie zachycují dvojici zařízení. Jedna krabice je komunikační zařízení obsahující GPS, WIFI a C2X protokol a druhá jednoduchý obvod schopný přerušit napájení palivového čerpadla. Na střeše vozidla je anténa. Jedná se tedy o něco, co je „přibastlené“ na auto, v podstatě jde o dálkové ovládání palivového čerpadla. Bastl na první pohled

nesplňuje jakýkoli automotive standard, je to amatérské zařízení, které se jeví skoro směšné v tom kontextu, že ho prezentuje univerzita. Jako semestrální projekt nějakého průměrně nadaného studenta by to asi bylo OK, něco podobného postaví průměrně šikovný člověk za víkend doma ze součástek z Aliexpressu. Celé je to „na hulváta“ vestavěné, spíše naprasené do vozidla Octavia 3. Ani zdaleka to nedosahuje standardu, který mají vývojová testovací vozidla automobilek nebo jejich dodavatelů. Autoři si neporadili ani s jednoznačnou identifikací cíle, tak zvolili identifikaci pomocí GPS formou vzdálenosti a azimutu, jako při branné výchově. Celé to působí dojmem zařízení vytvořeného ve spěchu, což nedokáže zamaskovat ani cool anglické popisky na jednotlivých „subsystémech“. Tento šílený bastl devótních šplhounů z Dejvic nejspíš není myšlený zcela vážně nebo byl určený pro nějaké zcela nenáročné novinářské publikum, protože se autoři ani neobtěžovali zabudovat tu prasárnu do auta tak, aby to „nějak vypadalo“. Je to nějaký A-vzorek či funkční demonstrátor, sériově z něj nelze použít lautr nic. Což mě nutně přivádí na myšlenku, proč to vlastně existuje. Musíme mít pořád na paměti, že Rakušanovo ministerstvo vnitra nevysílá signály, ale vysílá balónky. Tohle se mi jeví jako další takový testovací balónek, který zahajuje kampaň policie s cílem získat další pravomoci s souvislostí s autonomní mobilitou a pomalu začít veřejnost zvykat, že jejich auto bude ovládat stát.

Mimochodem mě fascinuje ta bohorovnost, se kterou policie a ministerstvo vnitra spustili vývoj tohoto zařízení, aniž by existoval zákonný rámec pro jeho užití, protože ví, že schválení potřebné změny je při současné sněmovně toliko formalita, neboť vláda i opozice (kromě SPD, abychom byli fér) v těchto věcech tahají za jeden provaz, ano, za tentýž, jehož kratší konec drží veřejnost.

Jak jsem se dozvěděl, reakce přítomných motoristických novinářů byla velmi vlažná a někteří byli vpravdě zaskočení tím, že si policie zadala realizaci něčeho, co bylo docela nedávno identifikováno jako [nepřípustné bezpečnostní riziko v souvislosti s čínskými elektromobily](#).

Na závěr musím poznamenat, že se jako absolvent ČVUT skutečně hluboce stydím, že škola, jejíž dobré jméno jsem se snažil šířit i dávno po jejím opuštění, se podílí na takovém projektu. Bude na nás, veřejnosti, abychom tuhle fízlovinu zarazili.

[ZDROJ](#)