



Zdravotně  
sociální fakulta  
Faculty of Health  
and Social Studies

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Zdravotně sociální fakulta

Katedra právních oborů, řízení a ekonomiky

Bakalářská práce

# Kriminalita v dopravě jako součást zvláštní části kriminologie

Vypracovala: Michaela Richterová  
Vedoucí práce: JUDr. Milan Kučera, Ph.D.

České Budějovice 2014

## Abstrakt

Problematika nehodovosti a s ní spojené páchaní trestné činnosti je poměrně široké a aktuální téma. Z této problematiky vyplývá cíl této práce, tedy zmapovat kriminalitu v silniční dopravě a v této souvislosti zhodnotit, zda trestné činy v dopravě ovlivnily policistu a účastníka dopravní nehody v jeho životě. Bakalářskou práci na toto téma jsem si zvolila především z důvodu aktuálnosti, dopravní nehody a s ní spojené trestné činy se neustále řeší a mě osobně zajímalo, jak to s dopravními nehodami a trestnými činy páchané v silniční dopravě ve skutečnosti je.

Práce je rozdělena do dvou částí, na teoretickou a praktickou. V teoretické části jsem se zaměřila na to, co jsou dopravní nehody, jak se dělí a co je jejich příčinou. Zaobírala jsem se také tím, jak probíhá ohledání místa dopravní nehody a zda účastníci silničního provozu dopravní nehody utajují a jakým způsobem. Agresivní chování řidičů je také to, proč jsou dopravní nehody tak časté, proto jsem považovala za nezbytné, se tímto okruhem zabývat. Soustředila jsem se na to, jaké jsou projevy a prevence chování agresivních řidičů a zmínila jsem i tolik diskutovanou kampaň „Nemyslíš – zaplatíš“. Dopravní nehody mají často tragické následky, proto jsem rovněž uvedla, jak je to s oběťmi a pozůstalými těchto dopravních nehod. Do práce jsem také vložila, co jsou trestné činy, jejich dělení, znaky a definici. Mnoho lidí nezná rozdíl mezi trestným činem a přestupkem, proto bylo potřeba tento rozdíl a naopak společné znaky v práci uvést. V neposlední řadě jsem trestné činy rozdělila na nejčastější, které se objevují v silniční dopravě opakovaně a ty zbývající, které sice spadají do silniční dopravy, avšak nepatří mezi nejčastější. Zajímala jsem se také o to, jaký je postup při zjištění trestných činů, jak probíhá řízení před soudem. Nemohla jsem rovněž opomenout, jaké jsou tresty a jejich výkon za trestné činy v silniční dopravě.

V druhé tedy praktické části, jsem použila kvalitativní výzkum. Data jsem sesbírala pomocí dotazování technikou položeného rozhovoru. Rozhovory byly zrealizovány s deseti komunikačními partnery, z nichž pět komunikačních partnerů byli Policisté České republiky z oddělení dopravních nehod a zbylými pěti komunikačními partnery byli účastníci silničního provozu, kteří se účastnili dopravní nehody. Tyto dvě skupiny

komunikačních partnerů jsem vybrala metodou snowball sampling, tedy metodou „sněhové koule“. Rozhovory trvaly v rozmezí 30 – 60 minut. U policistů byly rozhovory prováděny na jejich oddělení, kdežto s účastníky dopravních nehod, byly dělány v jejich přirozeném sociálním prostředí, kterým byl jejich domov. Zjišťované otázky byly rozděleny do tří hlavních okruhů. Okruhy se týkaly dopravních nehod, trestných činů a psychického dopadu na zasahující policisty a účastníky po dopravní nehodě.

Cílem této práce bylo především zmapovat kriminalitu v silniční dopravě a v této souvislosti zhodnotit, zda trestné činy v dopravě ovlivnily policistu a účastníka dopravní nehody v jeho životě. Pro naplnění cíle byly stanoveny dvě výzkumné otázky. První otázka zjišťovala, jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě. Druhá otázka se věnovala tomu, jaké jsou psychické dopady dopravních nehod na zasahující policisty a účastníky silničních dopravních nehod v jejich životě.

Výsledky demonstrovaly, že obě skupiny, tedy policisté ČR a účastníci DN, byly ve shodě v hodnocení kriminality páchané v silniční dopravě, kde označily za nejčastější trestné činy Ohrožení pod vlivem návykové látky a Ublížení na zdraví z nedbalosti. Mezi další nejčastější trestné činy uvedli policisté Maření výkonu úředního rozhodnutí a účastníci DN Neoprávněné užívání cizí věci a Obecné ohrožení.

Druhá výzkumná otázka ukázala, že obě skupiny byly ve svém životě dopravními nehodami s trestným činem po psychické stránce ovlivněny. Účastníci mají větší strach o své blízké a obavu z jízdy od té doby, co zažili vážnou dopravní nehodu. Někteří zmínili, že se od této události bojí jezdit s cizími lidmi v motorovém vozidle a někteří se bojí dokonce i sami řídit, jelikož si už nevěří. Policisty tyto dopravní nehody ovlivňují po psychické stránce, poněvadž je mají stále před očima a v místě, kde se tato událost stala, si většina z nich na tragickou příhodu vzpomene. Díky své profesi si dávají větší pozor na silnicích, jezdí opatrněji, neboť vidí důsledky, které mohou nastat. Větší obavy mají i o své blízké od doby, co pracují jako policisté.

Díky rozhovorům s oběma skupinami jsem si dokázala udělat přehled, jak jsou účastníci informováni o trestných činech a jak policisté vnímají svou práci. Došla jsem k závěru, že účastníci například nevěděli, kromě jednoho dotazovaného, přesné názvy

a podstatu trestných činů v silniční dopravě. Byla bych ráda, kdyby má práce pomohla k rozšíření znalostí o dopravních nehodách a s nimi spojené trestné činy páchané v silniční dopravě jak účastníkům dopravních nehod, tak i široké veřejnosti. Dále bych touto prací chtěla připomenout, že i policisté jsou obyčejní lidé, které události jako např. tragická dopravní nehoda ovlivňují v životě také. Okolí by na ně nemělo pohlížet jen jako na profesionály, ale především jako na osoby, které mají emoce a dopravní nehody je mnohdy ovlivňují i více než samotné účastníky DN.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, trestný čin, motorové vozidlo, účastník silničního provozu, policista ČR, řidič

## **Abstract**

The issue of car accidents associated with committing crime is quite wide and current topic. From this issue results goal of this work, to chart the crime in traffic and in this context to review, if crimes in traffic effected the policemen and the participants of the car accident in their life. I have chosen this topic for my Bachelor work especially because of topicality, when the car accidents and the associated crimes are constantly solved and I was personally interested, how it is really with car accidents and commission of crime in traffic.

The work is divided in two parts the theoretical and the practical. In the theoretical part I focused on what are car accidents, how they are divided and what are their reasons. I was also dealing with how it goes on with search of premises of the car accident and if the traffic participants hold back the accidents and how they do it. The aggressive acting of the drivers is also why the accidents happen so often that is why I deemed necessary to deal with this sphere. I focused on what are the signs and prevention of the aggressive drivers and I also mentioned so much discussed campaign "You don't think - You will pay" (Nemyslíš - zaplatíš). The car accidents have tragic effects, that is why I also referred how it is with casualties and survivors of these car accidents. I also added to my work what are the crimes, their dividing, signs and definition. Many people don't know the difference between crime and penal offence, that is why I thought it will be useful to mention the differences and also the common feature in my work. At last I divided the crime in the most common which appear in traffic frequently and the others which come under traffic however they are not the most frequent. I was also interested what is the procedure on investigation of crime and how proceeds the trial by court. I couldn't leave out what are the punishments and their execution of a punishment in traffic.

In the second practical part I have used qualitative analysis. I have collected the information through the use of questioning technique semi-controlled interview. The interviews were implemented with ten communicative partners five of which were the

Policemen of the Czech Republic from the car accidents department and the others five communicative partners were traffic participants who took part in a car accident. These two groups of communicative partners I have chosen by method snowball sampling. The interviews lasted 30 to 60 minutes. The interviews by the policemen took place in their department while with the traffic participants it took place in their natural social environment which was their home. The questions were divided in three major ranges. The ranges covered car accidents, crime and the mental impact on intervened policeman and the participant after the car accident.

The goal of this work was to chart the crime in traffic and in this context review if the crimes effected the policeman and the participant of the accident in their life. For completion of the goal were provided two questions. The first question was investigating what is the most frequent crime in traffic. The second question was addressed to what is the mental impact of the car accidents on intervening policeman and the participant of the accident in their life.

The results illustrated that both the groups the policemen of the Czech Republic and the participants of the car accident were in accord with commission of crime in traffic where they indicated as the most frequent crime Threat under the influence of drugs and Bodily harm by negligence. Among the others most frequent crime the policemen introduced Obstructing an officer verdict and the participant of accident Unauthorized use of another's property and Public safety threat.

The second investigative question showed that the accidents effected both the groups mentally in connection with commission of a crime in their life. The participants are more worried about their relatives and they are afraid of the roads since they experienced serious accident. Some of them mentioned that they are afraid to be driven by someone else in the car and some of them are afraid of driving because they don't trust themselves. The accidents affect the policemen mentally because they face them and in the place of the accident they recall the tragic scene. Thanks to their profession they are more careful on the roads, they drive carefully because they can see effects which can occur. They are more concern for their relatives since they work as policemen.

Thanks to the interviews with both the groups I was able to make a scan of how are the participants informed about the crime and how the policemen apprehend their work. I came to a conclusion that the participant for example didn't know, except one, the exact terms and the merits in traffic. I would be happy if my work helped not only to extend the knowledge of car accidents together with commission of crime in traffic to the participants of accidents but also to the general public. By this work I would like to also point out that even a policemen are regular people who are also effected in their life by tragic accidents. People shouldn't see them only as professionals but especially as human being, who also have the emotions and the car accidents often effect them more then the self participants of the car accidents.

**Key words:** car accident, crime, motor vehicle, participant road user, Policeman of the Czech Republic, driver

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to – v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne

.....

Michaela Richterová



## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce JUDr. Milanovi Kučerovi, Ph.D., za odbornou pomoc, cenné rady, připomínky a věnovaný čas. Dále bych chtěla poděkovat policistům, kteří mi poskytli hodnotné rady, materiály a spousty nových informací a v neposlední řadě také účastníkům dopravních nehod, kteří byli ochotni se svěřit s citlivou záležitostí, která je v životě potkala.

# Obsah

<b>ÚVOD</b> .....	<b>13</b>
<b>1 SOUČASNÝ STAV</b> .....	<b>14</b>
1.1 Vymezení základních pojmů.....	14
1.1.1 Doprava.....	14
1.1.2 Pozemní komunikace.....	14
1.1.3 Silnice.....	15
1.1.4 Vozidlo.....	15
1.1.5 Účastník silničního provozu.....	15
1.1.6 Řidič.....	15
1.2 Dopravní nehody.....	16
1.2.1 Dělení dopravních nehod.....	17
1.2.2 Ohledání místa dopravních nehod a způsob jejich utajování.....	20
1.2.3 Agresivita řidičů, její příčiny, projevy a prevence.....	21
1.2.4 Oběti a pozůstalí dopravních nehod.....	22
1.3 Trestné činy.....	23
1.3.1 Definice trestného činu, znaky a dělení.....	23
1.3.2 Trestný čin X Přestupek.....	25
1.3.3 Nejčastější trestné činy v silniční dopravě.....	26
1.3.4 Ostatní trestné v silniční dopravě.....	30
1.3.5 Postup při řešení trestných činů.....	32
1.3.6 Řízení před soudem.....	33
1.3.7 Tresty a jejich výkon.....	34
<b>2 CÍL PRÁCE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY</b> .....	<b>38</b>
2.1 Cíl práce.....	38
2.2 Výzkumné otázky.....	38
<b>3 METODIKA</b> .....	<b>39</b>
3.1 Použitá metodika.....	39
3.2 Výzkumný soubor.....	40

<b>4</b>	<b>VÝSLEDKY .....</b>	<b>42</b>
4.1	Dopravní nehody - Policista ČR .....	42
4.2	Trestné činy – Policista ČR.....	46
4.3	Psychický dopad – Policista ČR .....	50
4.4	Dopravní nehody – Účastník DN.....	54
4.5	Trestné činy – Účastník DN.....	58
4.6	Psychický dopad – Účastník DN.....	61
4.7	Shrnutí výsledků Policista ČR X Účastník DN.....	64
4.7.1	Dopravní nehody.....	64
4.7.2	Trestné činy.....	66
4.7.3	Psychický dopad .....	68
<b>5</b>	<b>DISKUZE .....</b>	<b>70</b>
<b>6</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>77</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>79</b>
<b>8</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>84</b>

## Seznam použitých zkratk

- 1 **BIS** = Bezpečnostní informační služba
- 2 **DN** = Dopravní nehoda
- 3 **MD** = Ministerstvo dopravy
- 4 **MěÚ** = Městský úřad
- 5 **MV** = Motorové vozidlo
- 6 **OPP** = Obecně prospěšné práce
- 7 **PČR** = Policie České republiky
- 8 **PZS** = Protialkoholová záchytná stanice
- 9 **ŘP** = Řidičský průkaz
- 10 **SPZ** = Státní poznávací značka
- 11 **TČ** = Trestný čin
- 12 **TrŘ** = Trestní řád
- 13 **TrZ** = Trestní zákoník
- 14 **ZPŘ** = Zkrácené přípravné řízení

## ÚVOD

Silniční doprava je fenoménem dnešní civilizace, která si již život bez ní nedokáže představit. Na jedné straně má svá pozitiva, ke kterým patří rychlé přemístování osob, ale na straně druhé jsou zde i značná negativa, do kterých bychom mohli zařadit znečištění životního prostředí, ale zejména nehodovost a s ní spojené újmy na zdraví, velké množství úmrtí na silnicích a hmotných škod. Bohužel se málo lidí zabývá tím, kolik osob na silnicích zemřelo, kolik jich bylo zraněno a kolik trestných činů se v silniční dopravě páchá. Zvyšuje se počet motorových vozidel a s tím se stupňuje i počet účastníků silničního provozu. Motorová vozidla bychom mohli brát jako zbraně, se kterými není těžké spáchat trestný čin, ve většině případů se v silniční dopravě jedná o trestné činy nedbalostní. Pokud se k tomu přidá neukázněnost, agresivita a nezkušenost řidičů, kteří řídí silná motorová vozidla či motorčky, může to mít za následek tragickou dopravní nehodu.

Bakalářskou práci na toto téma jsem si zvolila z důvodu aktuálnosti, dopravní nehody a s ní spojené trestné činy se řeší neustále. Pomocí této práce se budu snažit nahlédnout do problematiky nehodovosti a s tím spojené trestné činnosti, která se páchá v silniční dopravě. Zřídka si uvědomuje, že by se mohl stát účastníkem dopravní nehody, lidé se domnívají, že se jim na silnici nemůže nic stát. Opak je pravdou. Každý z nás se účastní silničního provozu a tím pádem se můžeme stát pachatelem trestné činnosti, obětí, účastníkem či svědkem dopravní nehody. Trestné činy v silniční dopravě zpravidla páchají osoby, které nemají žádnou kriminální minulost. Toto téma mě zajímá, proto jsem se rozhodla ho v mé práci zpracovat.

Cílem této práce je zmapovat kriminalitu v silniční dopravě a v této souvislosti zhodnotit, zda trestné činy v dopravě ovlivnily policistu a účastníka dopravní nehody v jeho životě. Práce přispěje k pochopení problematiky kriminality v dopravě studentům, kteří by se touto problematikou zabírali, široké veřejnosti, která může získat širší náhled o kriminalitě v silniční dopravě a okrajově také pro pracovníky Policie České republiky.

# 1 SOUČASNÝ STAV

## 1.1 Vymezení základních pojmů

Pro účely mé bakalářské práce je potřeba si vymežit tyto základní pojmy.

### 1.1.1 Doprava

Dopravu bychom mohli charakterizovat jako „soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“ (43, s. 5)

Dopravu můžeme rozdělit podle různých kritérií. Např. doprava podle prostředí se dělí na:

- pozemní
- podzemní
- vzdušnou
- vodní (43)

Podle způsobu uskutečňování se doprava rozděluje na:

- silniční
- železniční
- leteckou
- plavební (43)

### 1.1.2 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je definována jako „dopravní cesta k užití silničních a jiných vozidel a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“ (26, s. 80)

Pozemní komunikace se dělí:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace (28)

### **1.1.3 Silnice**

*„Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci.“ (24, s. 11)*

### **1.1.4 Vozidlo**

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu *„vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.“ (36, s. 1)*

### **1.1.5 Účastník silničního provozu**

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu definuje (59, s. 1), že *„účastník silničního provozu je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“*

### **1.1.6 Řidič**

*„Řídit vozidlo, i nemotorové, nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.“ (26, s. 137)*

## 1.2 Dopravní nehody

V dnešní době si život bez automobilové dopravy většina společnosti nedokáže ani představit. Kromě pozitivních faktorů, jsou zde i ty negativní, k nimž patří zejména nehodovost a s ní spojené újmy na zdraví, ztráty na životech a majetkové škody (37). Pokud sledujeme statistiky DN v různých sdělovacích prostředcích, můžeme vyhodnotit, že jejich následky včetně úmrtí neustále stoupají, ač se stále hledají návody a postupy, jak dopravní nehodovost snížit (2). Mezi následky DN zahrnujeme usmrcení účastníka nebo účastníky silničního provozu, těžké a lehké poranění, kdy mezi těmito dvěma pojmy je rozdíl v pracovní neschopnosti a to takový, že u těžkého poranění doba pracovní neschopnosti převyšuje 7 dní a u lehkého poranění nikoliv. Dále sem spadá následek DN, který je bez poranění (43).

Doprava na pozemních komunikacích má specifické postavení a to z důvodu takového, že například v dopravě letecké, řídí dopravní prostředek specializovaný pracovník, kdežto u dopravy silniční, je to běžný řidič (37).

Definici DN popisuje mnoho autorů. DN je nepředvídaná, avšak předvídatelná událost v silničním provozu, která měla za následek škodu na životě, zdraví osob nebo způsobila škody na majetku či jiný, zvláště závažný následek v přímé souvislosti s provozem vozidla (17). O DN se jedná pouze tehdy, jestliže se naplní každý z uvedených znaků (27).

Mezi zdroje selhávání a četnosti DN patří také věk, pohlaví, denní a noční doba, dny v týdnu a měsíce (13). DN jsou charakteristické dvěma komponenty:

- a) nehodovým jednáním – jednání účastníka dopravy, který způsobil nehodovou událost
- b) nehodovou událostí – např. srážka, náraz (17).

O DN se vede dokumentace:

- protokol o DN
- plánec DN



- fotodokumentace místa DN (19).

DN jsou zpravidla kvalifikovány jako přešupek v silniční dopravě (zák. č. 200/1990 Sb., o přešupcích) nebo jako nedbalosťní TČ Ublížení na zdraví - § 223 a 224 TrZ či Obecné ohrožení - § 180 TrZ (47). Každá DN je vedena v evidenci, kterou provádí PČR. V evidenci se uvádí údaje o účastnících DN, o vozidle, o místě a době DN a příčinách DN (7).

### 1.2.1 Dělení dopravních nehod

DN můžeme rozdělit:

- malé DN
- DN
- škodní události (52)

#### Malá dopravní nehoda

Malé DN jsou méně závažné a v současné době není povinnost volat k nim PČR, pokud nevznikla škoda třetí osobě, výše škody na některých ze zúčastněných vozidel nepřesáhla odhadem 100 000 Kč, nedošlo ke zranění osob a účastníci se dohodli na zavinění. Tyto DN nejsou nikde statisticky podchyceny a účastníci DN je zaznamenávají na místě na „Záznam o dopravní nehodě – Euroformulář“, který by měl u sebe mít od pojišťovny každý řidič (46).

Do malých DN, které jsou statisticky vykazovány PČR, patří ty, kde vznikla škoda třetí osobě nebo na některém ze zúčastněných vozidel vznikla škoda nad 100 000 Kč, a to méně závažným porušením pravidel silničního provozu (bez zranění osob, požití alkoholu a opakovaným porušením sledovaných přešupků do 12 měsíců). Tyto DN jsou projednány na místě v blokovém řízení a nabývají ihned právní moci (46).

#### Dopravní nehoda

Oproti předchozí DN je hlavní rozdíl v tom, že nehoda byla zaviněná řidičem, který byl pod vlivem alkoholu, došlo ke zranění osob, kdy doba léčení přesáhla 24 hodin,

nebo došlo k usmrcení osob. Dále pokud nehodu způsobila osoba např. Armády ČR, PČR apod. Tato DN se dokumentuje na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ (52).

### Škodní událost

Statisticky se jako nehoda nevykazuje. Pokud se řidič dostaví nahlásit škodní událost policii nebo organizačnímu článku, sepíše se příslušný tiskopis a provede se fotodokumentace. Kopie tiskopisu se na vyžádání předá příslušné pojišťovně. Škodní událostí se rozumí hmotná škoda na majetku osob, firem apod., která byla způsobena účastníkem silničního provozu. Jedná se např. o poškození čelního či bočního skla, zpětných zrcátek, předních a zadních světlometů apod. (39)

### **Příčiny dopravních nehod**

Každý účastník silničního provozu by měl dodržovat pravidla bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Pokud nedojde k jejich dodržení, tím pádem se nerespektují pokyny policejních orgánů, zpravidla dojde k příčině DN (2).

DN jsou ovlivněny zejména působením tří činitelů, mezi které patří člověk (lidský faktor), vozidlo (dopravní prostředek) a objektivní podmínky provozu (prostředí). Nejčastější příčinou DN je onen zmiňovaný lidský faktor (56).

### Lidský faktor

Dle statistik u nás i ve světě vyplývá, že lidský faktor je nejzranitelnější a nejdůležitější prvek. Mezi nejčastějšími příčinami DN, které má na svědomí právě onen lidský faktor, jsou:

- nepřiměřená rychlost
- nedání přednosti v jízdě
- nesprávné předjíždění
- nebezpečný způsob jízdy
- technické závady zaviněné řidičem
- vliv jiných příčin a jiného subjektu (11)

Speciální skupinou, která je zaviněná řidičem vozidla, chodcem nebo jiným účastníkem silničního provozu, je příčina DN pod vlivem alkoholu. V současné době systém počítačové evidence uvádí alkohol jako samostatné zavinění (43). Alkohol významně zvyšuje riziko vzniku DN. U hladiny od 0,2 promile se u řidičů projevuje snížení pozornosti a soustředěnosti, u hladiny 0,5 promile a 0,8 promile alkoholu v krvi se silně prodlužují doby reakce. Je prokázáno, že řidiči, kteří před jízdou požíli alkoholický nápoj, způsobují DN častěji, než řidiči, kteří jsou střízliví (56).

### Dopravní prostředek

Nejčastějšími příčinami týkající se dopravního prostředku, které mají za následek DN, jsou:

- pracovní prostředí řidiče
- akustická propustnost vnějších signálů
- mikroklima ve vozidle
- možnost vnímání jiných účastníků provozu
- dynamické a výkonové charakteristiky vozidla (11)

### Prostředí

Spadají sem zejména přírodní podmínky, které se mění v závislosti na ročním období. Tyto podmínky ovlivňují režim jízdy (11).

Vedle těchto příčin DN existují také subjektivní příčiny, mezi které můžeme zařadit psycho-fyziologické faktory. Tvoří je zejména fyzické indispozice řidiče, indispozice duševního charakteru, které jsou dány trvajícím stresem nebo prožitým silným následkem jiné DN. Nemohu opomenout požití alkoholických nápojů či jiných návykových látek, náhlou radost, rozčilení a vztek a také únavu z dlouhé jízdy, s čímž může souviset i tzv. mikrospánek (37).

Pokud dojde k DN, typickým faktorem je stres a zkratkové jednání, které může vyvolat to, že účastník, který způsobil DN, uteče z místa DN nebo požije alkoholický nápoj např. účelově nebo jako kompenzaci kvůli vzniku stresu (51).

### 1.2.2 Ohledání místa dopravní nehody a způsob jejich utajování

Pokud se stane DN, je potřeba provést nezbytné úkony, mezi které patří poskytnutí první pomoci, odstranění hrozícího nebezpečí, uzavření místa DN a pokud se stane, že účastník DN z místa utekl nebo odjel, je potřeba zahájit úkony pronásledování. Dále je třeba zjistit totožnost účastníků a svědků, provést orientační dechovou zkoušku, a pokud je podezření na jiné návykové látky, je třeba zajistit lékařské vyšetření a v neposlední řadě obnovit bezpečnost a plynulost silničního provozu (51).

Účelem ohledání místa DN je zajistit stopy, zjistit příčiny DN a pachatele, který DN způsobil (51).

Při ohledání místa DN se dělá řada úkonů, mezi které patří popsání samotného místa nehody. Pozornost se zaměřuje na stav a povrch vozovky, dopravní značení, na povětrnostní vlivy, stopy vozidla – např. stopy smykové. Vždy je třeba provést podrobnou prohlídku vozidel, které se účastnily na DN (18).

Velký důraz by měl být kladen na přesné zakreslení polohy vozidel, těl, stop a předmětů na pozemní komunikaci, zjistit SPZ a technické údaje vozidel, popsat poškození vozidel, popsat oděvy a stopy na oděvu osob zraněných i usmrcených (29).

Každá DN je zpravidla dokumentována. Pokud je ohledání místa DN nebo dokumentace z místa DN provedena nedbale, způsobuje to vážné chyby v trestním řízení. DN se dokumentuje dle zásad kriminalistickotechnické dokumentace, kterou tvoří protokol o nehodě v silničním provozu, plánek a fotodokumentace DN (51).

Pachateli DN jsou převážně osoby, které nemají žádnou kriminální minulost. Lze tak u nich pod tíhou stresu předpokládat zkratkovité jednání, účelovou obhajobu, obviňování někoho jiného z DN či snad snahu z místa DN utéct či odjet (51). DN má zpravidla charakter nedbalostní, utajování DN je však charakter úmyslný a dochází k němu, jestliže má DN vážné následky (32). Pokud k utajení DN dojde, účastník DN se většinou z místa vzdaluje nebo jej úplně opouští. Další způsob utajování je ten, že dochází ke změnám na místě DN nebo se navádí svědek, aby provedl křivou výpověď. Opomenout by se také neměl způsob utajování, kdy účastník DN požil alkoholický

nápoj před jízdou a snaží se vymluvit na stresovou situaci tím, že alkoholický nápoj požil až po DN (47).

### **1.2.3 Agresivita řidičů, její příčiny, projevy a prevence**

Agresivní chování řidičů může způsobit DN. Proto je důležité, abychom si problém důkladně zmapovali. Agresivní chování se projevuje zejména u řidičů, kteří jsou mladšího věku. V jízdě jsou netrpěliví, mají rychlý způsob jízdy a často riskují. Neradi jedou za pomalejším vozem, a proto nastává situace, že začnou riskantně předjíždět. Tendence k agresivitě klesá postupem věku, zlom nastává převážně kolem 45. roku (55). Příčiny agresivního chování řidičů je velice těžké hledat. Každý řidič se v určité situaci chová jinak (54). Zřídka kdy se stává, že by příčinou agresivního chování řidiče byl nevyhovující zdravotní stav či snad duševní choroba. Většinou problém bývá v každém z nás. U mladých řidičů se jedná zejména o soupeřivost, jinak nastavený žebříček hodnot, soutěživost nebo také sobectví (55).

Pokud se vytváří kolony nebo auta jen popojíždějí, provoz je hustý, agresivita v silničním provozu u řidiče stoupá. Může se to projevit tím, že řidič nerespektuje povolené rychlosti, začne předjíždět v místech, kde je to riskantní nebo zcela zakázané. Aby se tomuto dalo předcházet nebo co nejvíce agresivitu oddálit, dělají se různé preventivní programy zejména u těch, kteří se nechovají rizikově. Tato prevence je nazývána primární, dělají se při ní různé dopravní programy na základních školách nebo v autoškolách. Sekundární prevence se zabývá preventivními programy, které se vztahují na skupinu řidičů, kteří se v minulosti chovali agresivně a nyní již ne. Pro tuto prevenci jsou to různé mediální kampaně, z nichž nejznámější je „Nemyslíš - zaplatíš“. Poslední prevence, která se nazývá terciální, je směřována k řidičům, kteří se chovají agresivně a nehodlají to změnit. Pro takové řidiče jsou různé rehabilitační programy (54).

### „Nemyslíš - zaplatíš“

Problémem českých řidičů v silničním provozu je zejména agresivita za volantem, rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a mnoho dalších faktorů. Z důvodu těchto faktů, MD vyhlásilo výběrové řízení na mediální kampaň, které vyhrála kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“ (58). Cílem této kampaně je zmenšit počet DN a snížit agresivní jízdu. Dále si tato kampaň klade za cíl, aby se zredukoval počet nehod, které končí smrtí účastníků provozu, mezi které zahrnuje i cyklisti, chodce atd. Cílovou skupinou jsou především řidiči od 18 - 25 let, kteří patří k těm nejrizikovějším. Kampaň není cílená na děti (54).

#### **1.2.4 Oběti a pozůstalí dopravních nehod**

Smrt je velkým zásahem do života každého z nás, pozůstalým se život nečekaně změnil z minuty na minutu (10).

Pokud ztráta nastala zcela náhle a nečekaně, což je u DN běžným jevem, u pozůstalých většinou nastane posttraumatická stresová porucha a pocit viny, že na tom místě měli být oni. Autorky této publikace definují (10, s. 75), že „*autonehoda je kombinací náhlé, nečekané, tragické a předčasné smrti*“.

Jestliže policista vyhodnotí, že na místě je potřeba krizového intervanta či policejního psychologa, je neprodleně přizván a zahájí psychologickou pomoc, která je nejefektivnější v době, kdy ke krizové události došlo. Přítomnost intervanta a psychologa je velice častá u tragických nehod, kdy svědkům, pozůstalým a dalším osobám poskytují podporu a policistům usnadňují vyšetřování (42).

Mezi nejčastější formu pomoci, která usnadňuje situaci lidem, jež přišli o své blízké, je možnost vypovídat se. U některých osob to pomáhá částečně se zbavit bolesti a tíhy, kterou mají v sobě. To samé platí o vyjádření pocitů, které si pozůstalí a oběti v sobě nesou. Pozitivním dopadem je také povídání si o zemřelém. V tomto případě se může dostavit pocit, že se pomalu začíná zmenšovat osamělost, smutek, strach a tíha. Pomoci mohou i tzv. svépomocné skupiny, kdy se sejdou osoby se stejným nebo podobným problémem a dokáží pochopit, jak se člověk v takovéto situaci cítí (1).

Jednání s obětí, která prožila silný zážitek, je složité. Není to však obtížné jen pro oběť, ale také pro policistu, který je postaven před nelehkou věc a tou je oznámení nepříjemných zpráv rodině a setkání s pozůstalými. To vše vyžaduje profesionalitu a správný přístup k těmto osobám (9).

### **1.3 Trestné činy**

Vyšetřování TČ v silniční dopravě je složitá záležitost. Většina TČ, které proběhnou u DN, je kvalifikována jako TČ nedbalostní, ale určit viníka není snadné (30). Vedle TČ nedbalostních jsou TČ úmyslné. Rozdíl mezi těmito TČ spočívá ve vědomostní složce (10). Pokud při DN dojde k újmě na životě, majetku či zdraví, pachatelé bývají stíháni za trestnou činnost, která je zpravidla kvalifikována jako TČ Usmrcení z nedbalosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (doba léčení zpravidla nad 42 dní, kdy pachatel porušil důležitou povinnost), Ohrožení pod vlivem návykové látky, Obecné ohrožení a lze sem zařadit i TČ Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (56).

#### **1.3.1 Definice trestného činu, znaky a dělení**

Vznik DN má za následek, že účastník silničního provozu porušil pravidla a předpisy o silničním provozu. Viníkem DN může být řidič motorového nebo nemotorového vozidla či tramvaje, ale také chodec či cyklista atd. Pokud osoba zavíní DN, v méně závažnějších případech se dopouští přestupku, kdy se DN vyřeší na místě, a v těch závažnějších se dopustí TČ, kdy policisté nehodu zadokumentují a provádějí další nezbytné úkony (27). Z toho lze odvodit, že TČ je velice složitým jevem, kterým se zabývá několik vědních oborů, ke kterým patří např. kriminologie, věda trestního práva a další (32).

Abychom mohli říci, že se jedná o TČ, musí být nebezpečný pro společnost (materiální znaky) a musí vykazovat formální znaky uvedené v trestním zákoně (50).

Pokud by byly naplněny pouze formální nebo jen materiální znaky, o TČ se nejedná (20).

Trestným činem rozumíme čin, který je protiprávní, TrZ označován za trestný a vykazuje znaky uvedené v tomto zákoníku (57).

#### Pojmové znaky trestného činu:

- Znaky skutkové podstaty = protiprávnost, objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka
- Stanovený věk = trestní odpovědnost nastává v případě dovršení 15. roku věku pachatele
- Přičetnost = schopnost pachatele vnímat a ovládat své protiprávní jednání (57)

Skutková podstata TČ se skládá z objektivních a subjektivních znaků, které TČ od sebe odlišují a určují, o jaký TČ se jedná. Zmiňovaná skutková podstata se dělí do pěti skupin znaků, mezi které patří:

- protiprávnost
- objekt
- objektivní stránka
- subjekt
- subjektivní stránka (57)

#### Protiprávnost

Tento pojem bychom mohli charakterizovat jako porušení zákonů nebo jiných právních předpisů, které jsou charakterizovány u některých skutkových podstat. Toto porušení zákonů či jiných právních předpisů je neoprávněné a nedovolené (57).

#### Objekt

Objektem TČ bychom mohli vyjádřit určitý okruh zájmů, které společnost považuje za významné. V silniční dopravě patří mezi tyto zájmy ochrana života člověka



a ochrana majetku. V současnosti se dostává do popředí i ochrana životního prostředí (37).

### Objektivní stránka

Objektivní stránka se rozděluje na obligatorní a fakultativní znaky, kdy obligatorní znaky jsou charakterizovány jednáním, následkem a kauzálním nexusem (57).

### Subjekt

Subjektem TČ v provozu na pozemních komunikacích může být každý účastník, ať už jde o řidiče motorového či nemotorového vozidla, vozky, cyklisty, chodce apod. (37)

### Subjektivní stránka

Subjektivní stránka zahrnuje stav pachatelovy psychiky a obligatorním znakem je zavinění. V některých případech to může být také pohnutka (57).

## **Dělení trestných činů**

TČ dělíme na přečiny a zločiny, kdy přečiny jsou nedbalostní TČ a úmyslné TČ, na které TrZ stanovuje trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do 5 let. Zločiny jsou pak TČ, které nejsou přečiny. Odlišujeme také zvláště závažné zločiny, což jsou úmyslné TČ, na které TrZ stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně 10 let (8).

### **1.3.2 Trestný čin X Přestupek**

S definováním přestupku se můžeme setkat v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích (4, § 2), kdy „*přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin*“. TČ se od přestupků liší zejména ve stupni společenské nebezpečnosti. Jestliže stupeň nebezpečnosti je pro společnost nepatrný, jedná se o

přestupek či jiný správní delikt, pokud naopak je stupeň nebezpečnosti vyšší než nepatrný, jedná se o TČ. Další rozdíl mezi těmito pojmy je ten, že každý je vymezen v rozdílném zákoně. Nesmíme opomenout rozdíl v právních následcích, kdy u TČ nastupuje zpravidla trestní sankce, kdežto u přestupku toto nelze. TČ se zapisuje do Rejstříku trestů, přestupek nikoliv (20).

Kromě rozdílů u těchto dvou pojmů existují i společné znaky, mezi které můžeme zařadit věkovou hranici pachatele, která činí 15 let, přičetnost pachatele, u přestupku i TČ se vyžaduje zavinění a u obou případů jde o činy, které jsou pro společnost škodlivé (20).

### 1.3.3 Nejčastější trestné činy v silniční dopravě

TČ můžeme rozdělit na TČ nedbalostní a TČ úmyslné. Jak již bylo zmíněno, u DN se jedná zejména o TČ nedbalostní. U úmyslného TČ, jak již název napovídá, pachatel jedná s úmyslem způsobit následek - úmysl přímý, nebo ví, že takový následek může nastat - úmysl nepřímý. U nedbalostního TČ si je pachatel vědom svého jednání, ví, že jedná nesprávně, ale předpokládá a spoléhá se, že svým chováním žádný následek nezpůsobí - vědomá nedbalost. Jestliže pachatel nevěděl, že může způsobit svým jednáním ohrožení či porušení, ale vědět to měl a mohl, jedná se o nedbalost nevědomou (10).

Dle PČR v Českém Krumlově, mezi nejčastější TČ patří: „*Těžké ublížení na zdraví (§ 147); Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148); Neoprávněné užívání cizí věci (§207); Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274); Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337) a v poslední době se do popředí dostává i TČ Usmrcení z nedbalosti (§ 143)*“ (46).

#### Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147

Jedná se o nedbalostní TČ, kdy objektem TČ je lidské zdraví. Subjektem tohoto TČ může být kdokoliv. Těžké ublížení na zdraví je velice častý TČ, kdy každý rok statistiky vykazují tisíce těchto zranění (37).

Skutkovou podstatu tohoto TČ tvoří fakt, že osobě musí být způsobena těžká újma na zdraví. Těžkou újmou na zdraví se rozumí:

- zmrzačení
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti
- ochromení údu
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí
- poškození důležitého orgánu
- zohyzdnění
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu
- mučivé útrapy
- delší dobu trvající porucha zdraví (37)

Pro zjištění, zda se jedná o ublížení na zdraví či nikoliv, je důležité kritérium délky pracovní neschopnosti a doba rekonvalescence, která má trvání nejméně šesti týdnů, ale za předpokladu, že po tuto dobu trvala vážná porucha zdraví (37).

#### Ublížení na zdraví z nedbalosti § 148

Jedná se o nedbalostní TČ, kdy musí být splněny podmínky porušení důležité povinnosti, jinak se může jednat o protiprávní jednání, které je postižitelné ve správním řízení. U TČ Ublížení na zdraví z nedbalosti je třeba posoudit a vymezit závažnost poranění. Důvodem je fakt, že by se mohlo jednat o vážnou újmu na zdraví nebo v opačném případě by se nemuselo jednat o TČ (15). Spolu s TČ Těžké ublížení na zdraví patří mezi nejzávažnější a nejčtenější TČ v silniční dopravě. V souvislosti s DN může jít o různé pohmožděniny, psychické trauma jako následek DN a další. Pracovní neschopnost zde není zásadním kritériem, tím je lékařská zpráva o zranění. Objektem TČ je ochrana zdraví člověka. Subjektem TČ opět může být kdokoliv, zpravidla jsou to však řidiči MV (37).

#### Neoprávněné užívání cizí věci § 207

Neoprávněné užívání cizí věci je úmyslný TČ, kdy se jedná o přechodné užívání cizího MV nebo cizí věci, ať už je jeho použití pro vlastní účel nebo pro jiný, který

pachatelovi přinese prospěch. Rozdíl mezi tímto TČ a TČ Krádeže spočívá v tom, že u TČ Neoprávněné užívání cizí věci si pachatel vozidlo nebo cizí věc na dobu určitou pouze půjčí a užívá ji přechodně (12).

Pachatel se cizí věci může zmocnit sám nebo mu může být nápomocna osoba, která je trestně nezodpovědná, což je osoba, která je mladší patnácti let nebo osoba, která je trestně odpovědná, ale k tomuto činu byla násilně donucená (57).

#### Ohrožení pod vlivem návykové látky § 274

Jedná se o úmyslný TČ. Řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky vykazuje vysoký stupeň společenské nebezpečnosti a je trestnou činností. Objektem TČ je život, zdraví lidí a majetek. Subjektem v tomto případě je okruh pachatelů, kteří si přivodili stav vlivem návykové látky (37).

Schopnost řídit bezpečně MV, ani pokud je řidič schopný, je značně omezeno, pokud hladina alkoholu v krvi dosáhla nejméně jedné promile. Každým pozitivním alkoholem, a nemusí se pohybovat u hladiny jedné promile, se snižuje schopnost k řízení, jelikož řidič nemusí včas a pohotově reagovat na situaci v silničním provozu. Je důležité zhodnotit, k jak výraznému snížení těchto reakcí došlo pod vlivem požitého alkoholu (16).

V současné době se na zjištění alkoholu v krvi nejčastěji používá kalibrovaný přístroj Dräger. Pokud při první dechové zkoušce byl zjištěn alkohol, provádí se druhá dechová zkouška. Pokud je rozdíl mezi dechovými zkouškami menší než 10%, bylo dosaženo odborného měření. Když řidič s naměřenými hodnotami souhlasí, není nutné lékařské vyšetření s odběrem krve na alkohol. V případě, že rozdíl mezi první a druhou dechovou zkouškou je větší než 10%, provádí se třetí. Jestliže opět nebylo dosaženo hodnověrného výsledku, tj. že mezi druhou a třetí dechovou zkouškou byl rozdíl vyšší než 10%, policisté odvezou řidiče k odběru krve do nemocnice. Dechové zkoušky se provádí po 5 minutách. Aby byl spáchán TČ, hladina alkoholu v krvi musí být více než jedna promile. Pokud řidič požil návykovou látku, řídil v tomto stavu MV a návyková látka je PČR zjištěna pomocí testeru, provádí se vždy odběr krve a moči po poučení a výzvě pachatele (46).

Polcar definuje (37, s. 81), že „návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociálního chování“.

#### Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337

Jedná se o úmyslný TČ, kdy osoby nerespektují trest zákazu činnosti, který byl uložen soudem, nebo nerespektují zákaz řízení MV, který jim uložil jiný správní orgán veřejné moci. Objektem TČ je, aby byla řádně realizována rozhodnutí soudu či jiných orgánů veřejné moci. Subjektem je osoba, které byl uložen trest zákazu činnosti nebo jí bylo odebráno řidičské oprávnění (12). Odhalení tohoto TČ závisí na náhodě. Zpravidla to bývá v případech, kdy takového řidiče náhodně zkontroluje policejní orgán nebo řidič způsobí DN. V silniční dopravě je tento TČ častý, je tedy potřeba zaměřit se na jeho kontrolu a dodržování (25).

#### Neposkytnutí pomoci § 150

Jedná se o úmyslný TČ, který nemá přímý vztah k silniční dopravě. Objektem je život a zdraví člověka (37).

Pachatel odpovídá pouze za neposkytnutí pomoci, ne za poruchu, která v průběhu neposkytnutí pomoci nastala a také neodpovídá za případnou smrt. To, zda někdo poskytne či neposkytne pomoc je morální aspekt každého z nás a neposkytnutí pomoci odkazuje na rozpor s principy základního soužití (48). Potřebná pomoc nemusí vést k záchraně života, ale k tomu, aby se snížilo nebezpečí a zhoršení stavu postižené osoby a byla jí poskytnuta první pomoc. Potřebnou pomoc má povinnost poskytnout také osoba, která není účastníkem DN (57).

U tohoto TČ lze projevit účinnou lítost. Trestní odpovědnost může zaniknout, jestliže osoba TČ zamezila nebo jej napravila či učinila o TČ oznámení státnímu zástupci nebo policejnímu orgánu, kdy následku mohlo být ještě zabráněno. Smyslem účinné lítosti je, aby se zabránilo následkům, které jsou pro společnost škodlivé a už je nepodstatné, zda se osoba rozhodla kvůli obavě z trestu nebo z morálních důvodů (37).

### 1.3.4 Ostatní trestné činy v silniční dopravě

Mezi další TČ, které souvisejí se silniční dopravou, patří:

- Usmrcení z nedbalosti § 143 – nedbalostní TČ
- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku § 151 – úmyslný TČ
- Obecné ohrožení z nedbalosti § 273 – nedbalostní TČ
- Obecné ohrožení § 272 – nedbalostní TČ
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti § 277 – nedbalostní TČ
- Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti § 293 – nedbalostní TČ
- Pojistný podvod § 210 (46)

U TČ Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151), Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273), Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277), Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti (§ 294), trestní odpovědnost může zaniknout účinnou lítostí (37).

#### Obecné ohrožení (§ 272)

Jedná se o skutek, kdy hrozí vážné následky, přesto se v silničním provozu s tímto TČ nesetkáváme často (30). Objektem TČ je ochrana života, zdraví lidí nebo ochrana cizího majetku. Obecnou podstatu tohoto TČ naplní ten, kdo způsobí obecné nebezpečí, jestliže vydá lidi do nebezpečí smrti, těžké újmy na zdraví tím, že se dopustí nebezpečného jednání nebo ten, který takové nebezpečí neodvrátí nebo nezmírní (57).

Obecné nebezpečí znamená, že pachatel svým jednáním může způsobit smrt, vážnou újmu na zdraví nebo zájem na ochraně cizího majetku (57).

#### Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)

Tento TČ způsobuje ten, kdo obecně ohrozí lidi, způsobí nebezpečné jednání nebo toto nebezpečí neodvrátí či nezmírní. Může to být řidič autobusu, který tím, že řídil v podnapilém stavu, způsobil havárii (57).

### Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277)

Jedná se o skutek, kdy je ohrožen provoz obecně prospěšného zařízení, kterým může být, jestliže vozidlo narazí do železničních závor nebo světelných semaforů (30). Mezi obecně prospěšné zařízení bychom mohli zařadit např. ochranné zařízení proti požáru, zařízení proti leteckým útokům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek atd. Subjektem může být kdokoliv, ale zpravidla to bývá řidič MV (37).

### Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti (§ 293)

Skutkovou podstatou TČ je poškození či ohrožení životního prostředí a naplní ho osoba, která úmyslně znečistí životní prostředí tím, že poruší zákony a znečistí ho na území, kde je ochranné pásmo nebo na větším území a svým chováním ohrozí živočichy a rostliny nebo neodvrátí či nezmírní následek (57).

Jedná se zejména o vozidla nákladní dopravy, která mohou způsobit DN, jestliže převážejí nebezpečné látky a při DN dojde k jejich úniku (30).

### Pojistné podvody (§ 210)

Bývá v posledních letech častým jevem, kdy se pachatelé snaží fingovat či navyšovat škody nebo předstírají, že jim bylo vozidlo odcizeno. Často se jedná o vozidla, která byla v minulosti poškozena DN a byla opravena s minimální investicí do původního stavu. Majitel si vozidlo zpravidla pojistí a později oznámí příslušné pojišťovně, že mu auto bylo odcizeno (30). Objektem TČ je cizí majetek (57).

Pojištění může být dobrovolné, tzn., že se osoba dobrovolně sama rozhodne, zda si majetek pojistí a vedle toho je pojištění povinné, jehož účelem je chránit společnost proti následkům, které bývají považovány za rizikovější (57).

### Usmrcení z nedbalosti

Tento TČ vyjadřuje, že smrt nastala důsledkem nedbalosti pachatele. Takového TČ se může dopustit kdokoliv. Toto jednání je odlišeno od TČ Vraždy a TČ Zabití, kdy u těchto TČ je úmysl (57). Objektem TČ je lidský život. V silniční dopravě tento TČ znamená každoročně ztrátu stovek lidských životů, kdy i jeden lidský život je

nenahraditelný. Ke smrti nemusí dojít ihned, ale může jít o postupný proces, kdy při DN byly poraněny důležité orgány, jejichž charakter byl neslučitelný se životem. Jestliže poraněná osoba zemře po delší době, než kdy byla způsobena DN, musí se dokazovat, zda zranění, které poškozený utrpěl při DN je v příčinné souvislosti s jeho smrtí. Hrubým porušením je, pokud pachatel řídí vozidlo, které není technicky způsobilé nebo jestliže je řidič pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky (37).

#### Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151)

Pokud řidič dopravního prostředku neposkytne potřebnou pomoc osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, a řidič měl na DN účast, hrozí mu zákaz činnosti nebo bude potrestán trestem odnětí svobody až na pět let. Jestliže řidič ujede nebo uteče z místa DN, je to znakem podstaty TČ. Morální zásady udávají, že poskytnout pomoc člověku, který utrpěl újmu na zdraví je povinen poskytnout jak řidič, který DN zavínil, tak i další osoby, které sice nehodu nezapříčinili, ale k DN svou účastí přispěli - např. byli svědkem DN. Pod pojmem potřebná pomoc si můžeme představit např. situaci, kdy se automobil při DN převrátí na střechu, a my se pokusíme o vytažení osob z vozu. Další situací potřebné pomoci může být situace, kdy se zavolá policie či záchranná služba. TČ nebude dokonáný, jestliže osoba nebyla vůbec zraněná nebo pokud ihned zemřela (37).

Objektem TČ je život a zdraví lidí. Subjektem je řidič automobilu, který se účastnil DN. Trestní odpovědnost TČ může zaniknout účinnou lítostí (37).

#### **1.3.5 Postup při řešení trestných činů**

Pokud vše nasvědčuje tomu, že DN byl spáchán TČ a závěrem je, že ho spáchala určitá osoba, zahájí se trestní řízení (27). Trestní řízení je definováno jako postup orgánů, které jsou činné v trestním řízení, dalších subjektů trestního řízení, ale i jiných osob, jejichž úkolem je zjištění, zda byl TČ spáchán. Dále se zjišťuje pachatel a ukládá se mu dle zákona patřičný trest (33). Mezi první stádia trestního řízení patří přípravné trestní řízení, které je blíže specifikováno v § 12 odst. 10 TrŘ (21). Přípravným řízením



se rozumí úsek řízení od sepsání záznamu o zahájení trestního řízení nebo provedení úkonů, které jsou neodkladné a neopakovatelné a bezprostředně mu předcházejí a tyto úkony nebyly od zahájení trestního stíhání do podání obžaloby, návrhu na schválení dohody o vině a trestu, postoupení věci jinému orgánu, či zastavení trestního stíhání nebo do rozhodnutí, anebo při vzniku jiné skutečnosti, které mají účinky zastavení trestního stíhání před podáním obžaloby, která zahrnuje objasňování a prověřování skutečností, které nasvědčují tomu, že byl spáchán TČ a vyšetřování, provedeny (38). Mezi další stádia řadíme předběžné projednání obžaloby, hlavní líčení a vykonávací řízení (33).

U TČ, které jsou nejméně závažné a cílem je obviněného postavit co nejdříve před soud, urychlit a zjednodušit přípravné řízení, se provádí ZPŘ, které je typické právě u TČ, které souvisejí s DN (21). ZPŘ se koná u TČ, jehož horní hranice nepřevyšuje pěti let a konají ho policejní orgány, mezi které patří např. PČR, BIS, Orgány vězeňské služby ČR atd. Podezřelý má stejná práva jako obviněný. Podezřelý si tedy může zvolit obhájce a o všem se s ním radit. Výjimkou je situace, kdy byla podezřelému položena otázka v průběhu výslechu, a chtěl by se poradit, jak na ní odpovědět. To nelze (27).

Podezřelého je důležité vyslechnout a sdělit mu, že je podezřelý z určitého TČ. O tomto výslechu provede orgán, který koná ZPŘ záznam do protokolu, jehož opis doručí podezřelému, jeho obhájci a státnímu zástupci do 48 hodin. ZPŘ musí být ukončeno do 14 dnů od oznámení podezřelému, že je podezřelý ze spáchání TČ (38).

Pokud po skončení ZPŘ nerozhodne policejní orgán o odkladu věci, předloží se státnímu zástupci závěrečná zpráva o výsledku, jaký TČ je spatřován a jaké důkazy pro podezření jsou (3).

### **1.3.6 Řízení před soudem**

Ve ZPŘ má státní zástupce možnost dohodnout se s podezřelým o vině a trestu. Státní zástupce předvolá obviněného, který podá prohlášení, že skutek, pro který je stíhán, spáchal. Tato dohoda se sjednává za přítomnosti státního zástupce, obviněného a obhájce. Pokud dojde k dohodě o vině a trestu, opis dohody se doručí obhájci

a obviněnému. V opačném případě, tedy pokud se na dohodě o vině a trestu nedohodnou, státní zástupce zapíše záznam do protokolu a rozhodne se zahájit trestní stíhání. Soudu předloží návrh rozhodnutí o vazbě obviněného (3).

Před soudem se trestní stíhání koná na podkladu žaloby, návrhu na potrestání nebo na podkladu návrhu na schválení dohody o vině a trestu (38). Opis obžaloby nebo návrhu na potrestání předseda senátu dá doručit obžalovanému, jeho obhájci, a pokud je známo místo pobytu poškozeného, zašle se i jemu. Hlavní líčení se koná veřejně a opis rozsudku se zasílá obžalovanému, státnímu zástupci, zúčastněné osobě a poškozenému. Rozsudek nabývá pravomoci, jestliže proti němu nelze podat žádný opravný prostředek (27). Soud zpravidla rozhoduje rozsudkem, lze ho však uložit i trestním příkazem (49).

Mezi opravné prostředky proti soudu první instance je odvolání, které se musí podat do 8 dnů od doručení opisu rozsudku a to u soudu, proti jehož rozsudku směřuje. U TČ, které mají souvislost s DN, se méně často užívají opravné prostředky stížnost pro porušení zákona a obnova řízení (27).

### **1.3.7 Tresty a jejich výkon**

Tresty v našem trestním právu ukládají pouze soudy v trestním řízení, jsou zákonem stanovené a státem vynutitelné následky TČ a pachatelé působí určitou újmu, aby jej potrestal za přestoupení zákona. Trest lze uložit pouze v případě odhalení pachatele, kdy pachatel je trestně odpovědný, trest nezanikl, proběhlo trestní řízení a soud pravomocně rozhodl o uložení trestu (49). Účelem trestu je, aby odsouzený nepáchal další trestnou činnost a byla ochráněna společnost před takovými pachateli. Dále je účelem trestu vychovat pachatele, aby vedl řádný život a výchovně tak působil i na další osoby ve společnosti (23).

Soud za spáchané TČ může uložit tyto tresty:

- odnětí svobody
- domácí vězení
- obecně prospěšné práce
- propadnutí majetku

- peněžitý trest
- propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty
- zákaz činnosti
- zákaz pobytu
- zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce
- ztrátu čestných titulů nebo vyznamenání
- ztrátu vojenské hodnosti
- vyhoštění (50)

U TČ, které souvisejí s DN, je nejčastěji ukládán trest odnětí svobody, zákaz činnosti a objevuje se i peněžitý trest (27).

#### Trest odnětí svobody

Pokud TrZ nestanoví jinak, tak se trestem odnětí svobody rozumí:

- nepodmíněný trest odnětí svobody
- podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody
- podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem
- výjimečný trest (50)

Trest odnětí svobody patří k nejpřísnějším trestům a ukládá se pouze v případech, pokud mírnější tresty nepostačují k nápravě pachatele a ochraně společnosti (57). Za TČ s maximální hranicí trestní sazby, která nepřevyšuje pět let, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za předpokladu, kdy vzhledem k osobě pachatele by uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, že by pachatel na svobodě vedl řádný život (8).

#### **Nepodmíněný trest odnětí svobody**

Nepodmíněný trest může soud uložit maximálně na dvacet let, minimální hranici TrZ nevymezuje. Tento trest se vykonává v těchto typech věznic:

- s dohledem
- s dozorem
- s ostrahou
- se zvýšenou ostrahou (50)

Podle rozhodnutí prezidenta České republiky, může po polovině uloženého nebo zmírněného trestu soud propustit odsouzeného na svobodu, pokud odsouzený prokázal polepšení a plnil své povinnosti a lze očekávat, že v budoucnu povede řádný život a soud přijme záruku, že se odsouzený napraví (50).

U přečinu, pokud se odsouzený chová vzorně a plní své povinnosti, soud ho může propustit na svobodu ještě před polovinou uloženého nebo zmírněného trestu (50).

### **Podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody**

U podmíněného odsouzení soud ukládá zkušební lhůtu, která trvá od jednoho roku až na pět let a běží od právní moci rozsudku. V případě, kdy odsouzený vedl řádný život ve zkušební době, soud vysloví, že se osvědčil. V opačném případě soud rozhodne, že trest vykoná a rozhodne o výkonu trestu (50).

### Zákaz činnosti

Trest je především ukládán v souvislosti s řízením vozidel a TČ majetkových a hospodářských. Cílem tohoto trestu je, aby pachatel nemohl páchat další trestnou činnost a výchovně ovlivnit jednak pachatele, tak i společnost (20). Odsouzenému se po dobu výkonu tohoto trestu zakazuje výkon určitého zaměstnání, povolání, funkce nebo takové činnosti, u které je potřeba zvláštního povolení nebo jej upravuje jiný právní předpis (50). Jako samostatný trest ho soud může uložit pouze v případě, kdy TrZ uložení tohoto trestu za spáchaný TČ dovoluje a pokud vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného TČ, osobě a poměrům pachatele není třeba uložení jiného trestu (8).

Tento trest může soud uložit v rozmezí od jednoho roku až do deseti let a výkon trestu začíná právní mocí rozsudku (20).

### Peněžitý trest

Tento trest patří k tradičním v systémech trestního práva. Je to jakási alternativa krátkodobých trestů odnětí svobody (22). Soud ho může uložit v případě, kdy se pachatel pro sebe nebo pro někoho jiného snažil získat majetkový prospěch. Nebo to může být v případech, kdy to TrZ dovoluje nebo se ukládá za přečin, kdy se současně

s ním trest odnětí svobody neukládá. Jako samostatný trest může být peněžitý trest uložen v případě, kdy vzhledem k závažnosti TČ, osobě a poměrům pachatele, není jiného uložení trestu třeba (50).

## **2 CÍL PRÁCE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY**

### **2.1 Cíl práce**

Cílem práce je zmapovat kriminalitu v silniční dopravě a v této souvislosti zhodnotit, zda trestné činy v dopravě ovlivnily policistu a účastníka dopravní nehody v jeho životě.

### **2.2 Výzkumné otázky**

V souvislosti s cílem bakalářské práce, byly stanoveny tyto výzkumné otázky:

#### **Výzkumná otázka č. 1:**

Jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě?

#### **Výzkumná otázka č. 2:**

Jaké jsou psychické dopady dopravních nehod na zasahující policisty a účastníky dopravních nehod v jejich životě?

## 3 METODIKA

### 3.1 Použitá metodika

V praktické části bakalářské práce jsem zvolila kvalitativní výzkum. Výhodou tohoto výzkumu je, že máme možnost poznat problematiku do hloubky, proto je vhodnou formou výzkumu (14). Mezi vlastnosti kvalitativního přístupu bychom mohli zařadit delší a hlubší kontakt s terénem (45). Hendl (14, s. 48) ve své knize definuje kvalitativní výzkum takto: *„Kvalitativní výzkum je proces hledání porozumění založený na různých metodologických tradicích zkoumání daného sociálního nebo lidského problému. Výzkumník vytváří komplexní, holistický obraz, analyzuje různé typy textů, informuje o názorech účastníků výzkumu a provádí zkoumání v přirozených podmínkách.“*

Jako techniku sběru dat jsem si zvolila polostrukturovaný rozhovor, který je formou dotazování. Polostrukturovaný rozhovor je prakticky nejrozšířenější formou, vyžaduje náročnější technickou přípravu, protože se vytváří určité schéma, které je pro tazatele závazné. Schéma specifikuje okruhy otázek, na které se budeme respondentů ptát, a je obvyklé, že jejich pořadí se zaměňuje a upravuje a to z důvodu, aby se z rozhovoru vytěžilo co nejvíce. U tohoto rozhovoru se používá upřesnění a vysvětlení odpovědi respondenta, abychom si ověřili, zda jsme danou věc dobře pochopili a můžeme klást různé doplňující otázky, které nám napomáhají, abychom téma dokázali rozpracovat do hloubky (31). U této formy rozhovoru je nutné poznamenat, že se objevuje předpis prostředí, v němž by rozhovor měl probíhat, např. v kavárně (45).

Můj polostrukturovaný rozhovor je rozdělen do tří hlavních okruhů (viz příloha č. 1). V prvním okruhu se zabývám dopravními nehodami, v okruhu druhém trestnými činy v silniční dopravě a ve třetím psychickými dopady na zasahující policisty a účastníky, kteří se účastnili dopravní nehody. Ve všech těchto okruzích jsou stanovené dílčí otázky, které jsou potřeba na zjištění odpovědí na stanovené výzkumné otázky. V polostrukturovaném rozhovoru se dotazuji policistů, kteří pracují na oddělení dopravních nehod PČR a účastníků silničního provozu, kteří se účastnili DN.

Rozhovory trvaly v rozmezí 30 – 60 min a byly nahrávány na diktafon se souhlasem dotazovaných osob, které byly seznámeny s tím, že rozhovor je zcela anonymní. Rozhovory byly následně přepsány kvůli snadnějšímu zpracování.

Pro přepsání rozhovorů jsem použila doslovnou transkripci, což je tedy převod mluveného projevu z rozhovoru do písemné podoby. Aby hodnocení bylo podrobné, je transkripce pro toto vyhodnocení podmínkou (14). Přepsané rozhovory byly zpracovány metodou vytváření trsů. Miovský popisuje, že metoda vytváření trsů slouží obvykle k tomu, abychom konfigurovali a seskupili jednotlivé výroky do skupin. Trsy by měly vznikat na základě vzájemné podobnosti, kdy jsou tímto procesem vytvářeny obecnější kategorie (31).

### **3.2 Výzkumný soubor**

Při výběru zkoumaných osob jsem zvolila metodu snowball sampling, jinak řečeno metodu „sněhové koule“. U této metody vyhledáváme jedince znalé dané problematiky, kteří pak doporučí další osoby. Vzorek končí, pokud osoba nezná další vhodnou osobu, která by mohla přispět k dané problematice (45).

Jednotlivé rozhovory jsem prováděla s policisty, kteří pracují na oddělení DN a s účastníky silničního provozu, kteří se účastnili DN.

Před zahájením výzkumu jsem policisty požádala prostřednictvím osobní schůzky na jejich oddělení o provedení rozhovoru. Co se týče účastníků DN, vytipovala jsem si osobu, o které vím, že zažila DN, u které byl spáchán TČ, a zároveň byla tato DN tragickou. Následující komunikační partner byl zvolen předešlým komunikačním partnerem.

Rozhovory s policisty byly prováděny na PČR, na oddělení DN. Co se týče účastníků DN, zkoumané osoby si samy stanovily, kdy a kde bude rozhovor probíhat. Toto jsem považovala za důležité, neboť navázání důvěry a získání tak citlivých informací, bylo pro provedení rozhovoru důležité. S většinou z nich se rozhovor konal v jejich přirozeném sociálním prostředí, kterým byl domov. Jak jsem již zmínila výše,



obě tyto skupiny, tedy policisté i účastníci DN, byli informováni o tom, že rozhovor bude zcela anonymní a sdělila jsem jim, jaký je účel rozhovoru.

Pro přehlednost jsem zpracovala tabulku, která obsahuje základní údaje o výzkumném souboru. Aby byla zachována anonymita, zkoumané osoby budou nést v tabulce označení Policista ČR 1 – 5 a Účastník DN 1 – 5. U policistů se jednalo o samé muže a u účastníků DN se jednalo o tři muže a dvě ženy, kdy ženy budou označeny pod číslem 4 a 5.

Tabulka č. 2: Základní informace o výzkumném souboru - Policista ČR

<b>Policista ČR</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Věk</b>	<b>Stupeň vzdělání</b>	<b>Hodnost</b>	<b>Praxe PČR obecně</b>	<b>Praxe Dopravní oddělení</b>
<b>1</b>	muž	51	diplovaný specialista	Nrap.	28	23
<b>2</b>	muž	42	maturita	Prap.	20	11
<b>3</b>	muž	39	maturita	Prap.	20	15
<b>4</b>	muž	43	maturita	Prap.	9	6
<b>5</b>	muž	32	bakalářské	Prap.	11	9

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Tabulka č. 3: Základní informace o výzkumném souboru - Účastník DN

<b>Účastník DN</b>	<b>Pohlaví</b>	<b>Věk</b>	<b>Řidič z povolání</b>	<b>Délka řidičského průkazu</b>
<b>1</b>	muž	26	ne	4
<b>2</b>	muž	27	ne	9
<b>3</b>	muž	26	ne	8
<b>4</b>	žena	25	ne	6
<b>5</b>	žena	22	ne	5

*Zdroj: Vlastní výzkum*

## 4 VÝSLEDKY

Výsledky, které vycházejí z okruhů položeného rozhovoru, jsem zpracovala do níže uvedených tabulek. Pod každou tabulkou jsou uvedeny důležité informace, které se týkají jednotlivých komunikačních partnerů. Kapitoly jsou zpracované dle jednotlivých okruhů.

### 4.1 Dopravní nehody - Policista ČR

Tabulka č. 4: Shrnutí okruhu Dopravní nehody – Policista ČR

<b>Policista ČR</b>	<b>Získání ŘP</b>	<b>Řízení MV – běžný člověk X profesionál</b>	<b>Příčiny DN</b>	<b>Šetření DN u příbuzných</b>	<b>Nedbalé ohledání místa DN</b>
<b>1</b>	nebanální	běžný člověk	lidský faktor	nelze	ano
<b>2</b>	banální	běžný člověk	lidský faktor	lze	ne
<b>3</b>	nebanální	profesionál	lidský faktor	lze	ano
<b>4</b>	banální	běžný člověk	lidský faktor	nelze	ne
<b>5</b>	nebanální	běžný člověk	lidský faktor	nelze	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

V tabulkách č. 4 a 5 jsem popsala okruh otázek na téma DN. Zabývala jsem se jejich příčinami, řízením MV běžným člověkem, získáním ŘP, zda účastníci DN utajují DN, dávají vinu druhým apod.

Když jsem policistům položila otázku, zda si myslí, že získat ŘP je banální věc, tak 3 z 5 mi odpověděli, že ne. Mezi opatření, která by byla vhodná pro začátečníky, byli naopak v absolutní neshodě. Co policista, to jiný názor. Policista č. 1 by prosadil ŘP na zkoušku, jako mají naši sousedé v Německu. Policista č. 2 by byl pro takové opatření, kdy by se ŘP získával delší dobu, než je tomu nyní. Policista č. 3 by prosadil, aby řidič

začátečník jezdil pouze pod dozorem. Policista č. 4 by zpřísnil podmínky v autoškole a policista č. 5 by začal se slabšími vozidly, jako je tomu nyní u motorek. Téměř jednohlasně, až na policistu č. 3, se shodli na tom, že řízení MV běžným člověkem je v pořádku. Každý „budoucí řidič“ si totiž musí projít kurzem autoškoly. Jen zmiňovaný policista č. 3 s tímto výrokem nesouhlasil. Byl toho názoru, že dopravu leteckou řídí např. pilot, který má specializovaný kurz a tedy MV opravdu může řídit každý. V názorech se policisté opět rozcházeli u otázky zpřísnění kurzů autoškoly. Policisté č. 3, 4, 5 by byli pro zpřísnění, policista č. 1 nikoliv a policista č. 2 tuto otázku nedokázal posoudit, jelikož neví, jak nyní autoškoly probíhají. Policista č. 3 je takového názoru, že *„feťáci by neměli dostat řidičák vůbec. Normálně každému udělat test na drogy.“* Policista č. 4 by zavedl, aby policie spolupracovala s MěÚ a komisaře by měl dělat policista. Policista č. 5 by navrhoval psychotesty.

Co se týče příčin DN, bez jakéhokoliv zamyšlení se všichni policisté shodli, že mezi nejčastější příčinu DN patří lidský faktor, kdy se řidiči nevěnují plně řízení, jsou nepozorní, jezdí nepřiměřenou rychlostí, nedávají přednost v jízdě aj. Policista č. 4 pronesl zajímavou myšlenku, kdy na otázku, čím je způsobeno, že příčinou DN je lidský faktor odpověděl: *„Já to vidím v tom, že když je hezký počasí, teplo, tak jsou lidi uvolněnější. Naopak když prší, jsou opatrnější a nehod je míň“.*

Muži zákona se neshodli především v otázce, zda mohou šetřit DN svého příbuzného. Z 5 policistů mi 3 odpověděli, že ne, a to kvůli podjatosti a zbylí 2 policisté mi naopak odpověděli, že ano. V rámci otázky, zda ohledání místa DN provedl někdo z policistů nedbale, mi v převážné většině odpověděli, že ne. Pokud by tato situace nastala, provedla by se inspekce přezkoumání, mohlo by proběhnout kárné řízení a ve všech případech se shodli, že pokud by se jednalo o závažnější porušení, policista by mohl být postaven mimo službu nebo by mohl být i propuštěn ze služebního poměru.

Tabulka č. 5: Shrnutí okruhu Dopravní nehody – Policista ČR

<b>Policista ČR</b>	<b>Přenos viny na druhé ze strany účastníků DN</b>	<b>Utajení DN účast.</b>	<b>Setkání s agresí ze strany řidičů</b>	<b>Účelnost kampaně „Nemyslíš - zaplatíš“</b>	<b>Následky DN</b>	<b>Poskytnutí první pomoci</b>
<b>1</b>	ano	ano	ano	měla smysl	lehké	ano
<b>2</b>	ano	ano	ano	zbytečná	lehké	ano
<b>3</b>	ano	ano	ano	neúčelná	lehké	ano
<b>4</b>	ano	ano	ano	neměla smysl	lehké	ano
<b>5</b>	ano	ne	ano	neúčelná	lehké	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Policisté byli názorově zajedno, že se účastníci DN snaží obhajovat a dávat vinu druhým. Při DN zjistí, co se v místě odehrálo a na základě těchto zjištěných důkazů jim vysvětlí, kdo je vinen. Všichni, kromě policisty č. 5 se shodli, že velice častým jevem je také to, že účastníci DN z místa ujedou. Policisté v těchto případech zajišťují prohlídku místa DN, zjistí, zda v místě není kamerový systém, vyslýchají se případní svědci a shánějí se důkazy. Všichni policisté se shodli na tom, že viníka, který z místa DN ujel, z 50% všech případů vypátrají.

Každý dotazovaný policista se setkal s agresivním chováním řidiče. S každým takovým řidičem se snaží vyjít, zklidňují situaci tím, že ho slovně usměrní. Když se řidič chová stále agresivně, může policista použít donucovací prostředky, mezi které spadají různé chvaty, hmaty, obušek, pouta, apod. nebo přivolá další hlídku. Policisté jsou také na tyto případy připraveni v rámci speciálních kurzů, kde se učí sebeobraně i střelbě. Agresivním řidičem byli napadeni policisté č. 4 a 5. Policista č. 5 z toho vyvozoval důsledky, ale bohužel se podle jeho slov nikdy nic nevyřešilo, jelikož agresivní řidič zapíral a důkazy žádné nebyly. Policisté č. 1, 3 a 5 odvezli řidiče na „záchytku“ z důvodu agresivity, kterou zapříčinil alkohol.

Kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“ byla u policistů velice diskutabilní. Policista č. 1 se domnívá, že kampaň smysl měla. Význam této kampaně podle něj spočívá v tom, že i kdyby díky této kampani byl zachráněn jeden lidský život, tak je to úspěch. Dle něj má však kampaň krátkodobý účinek, kdy se řidiči sice poučili, ale jen po dobu kampaně a nyní opět sklouzli do riskantního chování. Jak se rozporuplně vyjádřil: „*Některé záběry byly směšné, některé drastické*“. Větší účinek má podle policisty č. 1 bodový systém či finanční postih, pokud je tedy citelný. Policisté č. 2, 3, 4 a 5 jsou názoru, že kampaň byla zbytečná a minula se účinkem, jelikož se řidiči neponaučili. Podle policisty č. 3 byla kampaň dokonce až nevkusná. Vzpomněl si na skutečnosti, které kampaň zapříčinila, a uvedl: „*Jako dostat do ruky medvídka, kterej má na sobě tričko, nemyslíš, zaplatíš a dostat nařízeno, že to budeš dávat dětem účastníků dopravních nehod, nechutný...*“.

Na otázku, zda se policisté setkali s řidičem, který měl nehodu opakovaně, mi všichni policisté odpověděli, že ano, ale je to prý většinou ve výjimečných případech. Zkušenost s tím, že člověk s opakovanými DN zemřel, měli policisté č. 1 a 5. Policista č. 1 na tuto situaci zareagoval tak, že „*řidič doplatil na to, že se neponaučil*“. Na policistu č. 5 to zapůsobilo tak, že „*doplatil na svoje chyby, i když byl kolikrát upozorňovanej*“. Mezi následky DN všichni dotazovaní policisté zařadili lehké poranění.

Všichni policisté, kromě policisty č. 5, dávali první pomoc, když se k DN nehodě dostavili jako první. Je to spíše výjimečná situace, ale také může nastat. Kurzy první pomoci policisté nemají, probíhají však v rámci školení, které mají 1x za rok. Na otázku, co by se stalo, kdyby neposkytli první pomoc, mi všichni svorně odpověděli, že by to byl TČ.

## 4.2 Trestné činy – Policista ČR

Tabulka č. 6: Shrnutí okruhu Trestné činy – Policista ČR

Policista ČR	Výjezdy k DN s TČ	Častý výskyt TČ u DN	Nejčastější TČ	Negativní postoj k určitému TČ	Pravomoc zasáhnout mimo službu
1	5x měsíčně	ne	Ohrožení pod vlivem návykové látky, Maření výkonu úředního rozhodnutí, Ublížení na zdraví z nedbalosti	Ohrožení pod vlivem návykové látky	povinnost
2	5x měsíčně	ne	Ohrožení pod vlivem návykové látky, Ublížení na zdraví z nedbalosti	Ohrožení pod vlivem návykové látky	ano
3	1x týdně	ne	Ohrožení pod vlivem návykové látky	Ohrožení pod vlivem návykové látky	ano
4	5x měsíčně	ano	Ohrožení pod vlivem návykové látky	ne	nevím
5	3x týdně	ano	Ohrožení pod vlivem návykové látky	Ohrožení pod vlivem návykové látky	nevím

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Dalším okruhem, který jsem si určila, jsou TČ. V tomto okruhu jsem se zaměřila na to, zda policisté vyjíždějí často k DN, kde byl spáchán TČ a zda jsou tyto DN časté. Dále jaké jsou nejčastější TČ v silniční dopravě, pozastavení se policisty nad nějakým TČ, který účastníci silničního provozu páchají a také jsem se zaměřila na spáchání TČ samotným policistou, jeho rodinou či kolegou. Dále jsem se informovala o tom, zda policisté vědí, jaké jsou nejčastější tresty za TČ v silniční dopravě, apod.

Na otázku, jak často policisté vyjíždí k DN s TČ, jsem se u policistů č. 1, 2, 5 dozvěděla, že je to cca 5x za měsíc. U policistů č. 3 a 4, že cca 2x týdně. Nedokázali jednohlasně odpovědět, jelikož se to mění v závislosti období. Policista č. 1 zmínil, že „*v sezóně je toho víc, protože se pije více alkoholu*“. De facto u DN není časté, že by u nich byl spáchán TČ, ale kolikrát se stane situace, že z nevinné nehody se vyklube spáchání TČ řidičem. Policista č. 4 poznamenal, že „*hned u nehody třeba nevíme, jestli byl spáchán TČ. Čekáme na různé posudky, lékařské zprávy a tak...*“. Policisté č. 1 a 2 nedokázali posoudit, jaká věková populace páchá nejčastěji TČ, kdežto policisté č. 3, 4 a 5 byli zajedno, že se jedná o mladší populaci.

Mezi nejčastější TČ, které se dějí v silniční dopravě, se muži zákona shodli na jednom TČ s názvem Ohrožení pod vlivem návykové látky, respektive TČ s alkoholem. Policisté č. 1 a 2 uvedli další nejčastější TČ, kterými jsou Maření výkonu úředního rozhodnutí a Ublížení na zdraví z nedbalosti. S důvodem, proč se zrovna tento TČ objevuje nejčastěji, souhlasili všichni policisté. Podle nich jsou řidiči nezodpovědní a za TČ jsou malé sankce. Policista č. 4 dodal: „*Je to asi tou českou náturou, co Čech, to alkohol. Každý Čech se rád napije*“.

Podle mého zjištění se většina dotazovaných policistů pozastavuje především nad TČ Ohrožení pod vlivem návykové látky, respektive přímo nad alkoholem. Pouze policista č. 4 se nepozastavuje nad žádným TČ, přičemž prohlásil: „*Beru to prostě jako práci*“. Zkušenosti s tímto TČ mají policisté velmi bohaté. Policisty č. 3 a 5 pobuřuje situace, kdy DN, u které byl zjištěn alkohol, odnesou i účastníci, kteří se ocitli v takovéto situaci zcela nevinně.

Jak je to s pravomocí zasáhnout, když je policista mimo službu a hrozí, že by mohla být způsobena např. DN s TČ, mi 3 z 5 policistů odpověděli, že mají dokonce povinnost

dle zákona zasáhnout. Pokud jim tedy v této situaci nebrání zvláštní důvody. Policista č. 3 mezi tyto zvláštní důvody zařadil situaci, kdyby byl např. pod vlivem alkoholu i on sám. Policisté č. 4 a 5 nedokázali na otázku odpovědět.

Tabulka č. 7: Shrnutí okruhu Trestné činy – Policista ČR

<b>Policista ČR</b>	<b>Provádění ZPŘ</b>	<b>Tresty za TČ</b>	<b>Spáchání TČ samotným policistou</b>	<b>Spáchání TČ rodinou</b>	<b>Spáchání TČ kolegy</b>
<b>1</b>	často	podmíněný trest, zákaz činnosti, OPP, finanční postih	ne	ne	ano
<b>2</b>	často	OPP, finanční trest, podmínka	ne	ne	ano
<b>3</b>	často	zákaz činnosti	ne	ano	ano
<b>4</b>	méně časté	podmínečné potrestání, zákaz řízení	ano	ne	ne
<b>5</b>	často	zákaz řízení, finanční pokuta	ne	ne	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Dle policistů se ZPŘ dělá často. Pouze policista č. 4 nesouhlasil. Dle odpovědí policistů, se ZPŘ dělá téměř u všech TČ, kromě těch, kde byla způsobena vážná újma na zdraví, úmrtí poškozeného a neposkytnutí pomoci. Ne všichni za dobu svého povolání již ZPŘ vykonali. Policista č. 5 zmínil, že řízení probíhá velmi rychle, předává se státnímu zastupitelství a soudu.



Na otázku, jaké jsou nejčastější tresty za TČ v silniční dopravě, mi policisté č. 1, 2 a 4 odpověděli, že sem spadá podmíněčné potrestání. Policisté č. 1 a 2 zmínili také OPP, které se podle nich v dnešní době ukládají zcela výjimečně. Téměř v naprosté shodě byli policisté u trestu zákazu činnosti, který je podle nich velice častý. Mimo jiné se zde objevil i peněžitý trest, který zmínili policisté č. 1, 2 a 5. V naprostém souladu byli muži zákona v tom, že by se měly tresty za TČ zpřísnit, zvláště u opakujících se případů. Všichni také zmínili situaci, kdy kolikrát správní orgán potrestá řidiče více, než soud. Policista č. 1 tvrdí: *„Bud' at' zmírní přestupky, proč jsou tak drastické. Jsou trestané více jak trestný čin. Nebo at' zvýší tresty za trestné činy. Proto maření výkonu je tak často dělané. Postih je téměř nulový. Tresty se pak mívají účinkem“*. Policista č. 3 zmínil příklad z praxe, kdy *„v jednom případě se jednalo o trestnej čin a u druhýho to byl přestupek. Kluk v přestupku dostal vyšší sankci než ten, kterej měl trestnej čin. Pak se nemůžeme divit, že lidi spíš páchají trestný činy, je to pro ně výhodnější“*.

Spáchání TČ u policisty by měla být ojedinělá věc. V mém rozhovoru se to potvrdilo. Pouze policista č. 4 přiznal, že v minulosti TČ spáchal. Shodou okolností spáchal TČ v silniční dopravě. Byl však skoupý na slovo a o jaký TČ se jednalo, nepřiznal. Co se týče rodin policistů a spáchání TČ, pouze policista č. 3 měl tuto zkušenost, kdy jeho příbuzný spáchal TČ. Na otázku, jaká byla jeho reakce, odpověděl stručně a jasně: *„Rodinu si nevybereš, takže asi tak“*. Každému z policistů jsem položila otázku, zda by v takové situaci svým příbuzným poradili v tom, co by mohli udělat, odpověď u všech zněla, že ano - pokud by tedy poradit dokázali a v situaci se orientovali. Policista č. 1 vznesl dodatek, že pokud by se to týkalo jeho oddělení, tak by radu neposkytnul. *„Nešel bych proti mým kolegům“*. Spáchání TČ policistou, by mělo být dle názoru ostatních ojedinělou věcí, ale i přesto se vyskytuje. Než jsem zahájila rozhovory, myslela jsem si, že se bude jednat pouze o výjimečné případy. Ovšem opak byl pravdou. Z 5 policistů mi odpověděli 3, že jejich kolega TČ spáchal. Jen 2 oslovení policisté nikoho takového neznají. Pouze policista č. 1 byl sdílný a sdělil mi, o jaký TČ se jednalo. *„Bylo to ohrožení pod vlivem návykové látky. Kolega musel odejít od policie. Bez náhrad, bez ničeho a ještě se záznamem. Těžko si pak hledal práci...“*

### 4.3 Psychický dopad – Policista ČR

Tabulka č. 8: Shrnutí okruhu Psychický dopad – Policista ČR

Policista ČR	Vliv DN na osobní život	Vliv profese na osobní život	Větší opatrnost v osobním životě	Přítomnost policejního psychologa	Nárok na placené volno po DN	Oznámení úmrtí pozůstalým
1	ano	ano	ano	ano	ne	ano
2	ano	ne	ne	ne	nevím	ano
3	ano	ano	ano	ne	ne	ne
4	ano	ano	ano	ne	ne	ne
5	ano	ne	ano	ne	ne	ano

Zdroj: Vlastní výzkum

V posledním okruhu jsem zjišťovala psychické dopady na zasahující policisty. Snažila jsem se zmapovat, jestli DN ovlivňují policisty v jejich osobním životě. Zda si v soukromém životě dávají větší pozor, jak se vyrovnávali s DN jako „policejní nováčky“, zda mají nárok na placené volno, apod.

Když jsem policistům položila otázku, zda je tragické DN a DN obecně ovlivňují v osobním životě, všichni odpověděli, že ano. Policista č. 1 odpověděl, že když projíždí místem, kde se odehrála tragická DN, má to stále před očima. „Mám větší strach o své blízké, nevím, jakého troubu na silnici potkají“. Policista č. 2 nad těmito DN neustále přemýšlí. Policistu č. 3 ovlivňují tragické DN v tom, že se více ohlíží na křižovatkách. „Dopravní nehody mě ovlivňují v pozitivním slova smyslu. Dávám si tím tak větší pozor na silnici. O své blízké mám strach velký, když vidím, co se na silnicích odehrává“. Policista č. 4 díky DN jezdí opatrněji, jelikož vidí důsledky, které mohou nastat. Policista č. 5 je díky DN ostražitější. „Když vidím, k čemu u těch nehod dochází, strach o své blízké mám větší, než když jsem policista nebyl. Většinou to odnesou nevinné osoby, které za nic nemůžou. Bohužel to odskáčou nejvíce“.

Policisty č. 1, 3 a 4 ovlivňuje jejich profese v osobním životě. Jen policisté č. 2 a 5 to berou jako svou práci, kterou musí odlišit od svého soukromého života. Všichni dotazovaní policisté zmínili, že upozorňují své rodinné příslušníky na to, aby jezdili opatrně. Policista č. 1 dodal: *„Dceři jsem znechutil motorky, nemám je rád. Po těch dopravních nehodách, co jsem s nima zažil... Taký když s dcerou jedem na výlet, popisuju jí, kde všude byla nehoda, co tam bylo... Na jakou zatáčku si má dát pozor a tak...“*. Policista č. 3 si zase dává větší pozor na lidi. *„Kolikrát mi přijde, že jsem kámoš jen kuli tomu, že jsem policajt. Už nejsem takovej dobrák. Vybírám si svoje známé“*. Policistu č. 4 DN ovlivňují po psychické stránce, kdy si na DN, v místě, kde se stala, vzpomene. Policista č. 5 si dává na silnici pozor, aby k DN nedošlo. *„Když mě někdo předjíždí, tak nepřidám, ale naopak přibrzdím a uhnu se víc doprava. A tak to má bejt. Ne že si řidiči budou dělat naschvály“*.

Při vážných DN může být přítomen policejní psycholog. Pouze 1 policista z 5 dotazovaných volal o pomoc policejního psychologa k tragické DN. Všichni policisté byli ve shodě, že policejní psycholog jezdí k tragickým DN zcela výjimečně a přítomnost této osoby by byla vhodná u nehod, kde bylo smrtelné zranění, zvláště smrt dítěte. Pouze policista č. 1 byl u DN, kde na pomoc přijel policejní psycholog. Zda by policistům při vyšetřování DN pomohla přítomnost této osoby, všichni jednoznačně odpověděli, že ano.

Zajímalo mě také, zda policisté mají nárok na „placené volno“, když zažijí tragickou DN. Mezi odpověďmi jednoznačně zaznělo, že ne, jen policista č. 2 nevěděl. Dle mého názoru byla tato otázka pobuřující. Policista č. 1 odpověděl: *„Můžu si vzít maximálně tak svojí dovolenou. Dřív to bylo tak, že když byla nějaká tragická nehoda, tak jsme vyfasovali flašku Rumu. Dneska už nic takovýho neexistuje“*. Policista č. 3 se po zaznění této otázky trochu rozčilil. *„Upřímně řečeno, tohle tady nikoho netrápí! My jsme jen stroje, který musí makat. Nikdo nevidí, že i my jsme lidi“*.

Policisté č. 1, 2 a 5 zažili situaci, kdy museli oznámit smrt blízkého člověka pozůstalým. Policista č. 1 zažil tuto situaci celkem třikrát. *„Nikdy už to nechci zažít. V těchto případech to předáváme spíše na obvodní oddělení. Vyhýbáme se tomu. Když k těm nehodám jezdíme a vidíme, jak to na místě vypadá a do toho to oznámit“*

pozůstalým... Je to opravdu psychicky náročné“. Policista č. 5 se svěřil takto: „Tohle je nejhorší na psychiku. Je to horší než tragická dopravní nehoda“. V těchto situacích se policisté snaží být taktní a citliví. Policista č. 1 prohlásil, že „bez doprovodu lékaře nebo psychologa bych to už oznámit nešel. Stalo se mi, že v jednom případě mě paní začala mlátit, v druhém případě pán dostal infarkt, museli jsme volat sanitku. Tahle situace je fakt nepříjemná, jak pro nás, tak i pro pozůstalé. Nemůžeme se do toho vcítit, jinak bych se z tej práce zbláznil“. Na dotaz, jak je to s věcmi zemřelé osoby, mi policisté odpověděli, že pokud má zemřelá osoba u sebe finanční prostředky a cennosti, předávají se rodině ihned. Co se týče zbylých věcí, rodina se pro ně dostaví, až bude psychicky připravena.

Tabulka č. 9: Shrnutí okruhu Psychický dopad – Policista ČR

<b>Policista ČR</b>	<b>Odchod policisty – psychické vyčerpání</b>	<b>Vyrovnaní se s DN u „nováčka“</b>	<b>Emocionální zasažení rodiny</b>	<b>Potřeba pomoci od psychologa</b>	<b>Policisté: ženy X muži</b>	<b>Změna profese</b>
<b>1</b>	ano	těžké	ano	ne	ženy citlivější	ne
<b>2</b>	ne	těžké	ano	ne	stejně	ano
<b>3</b>	ne	příjemné	ano	ne	stejně	ano
<b>4</b>	ne	příjemné	ano	ne	stejně	ne
<b>5</b>	ano	příjemné	ne	ne	stejně	ano

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Práce policisty, který vyjíždí k DN je náročná. Dva z pěti policistů uvedli, že znají policistu, který musel z tohoto oddělení odejít. Jak se vyrovnávali sami policisté s tragickými DN jako „policejní nováčci“, mi policisté odpověděli následovně. Policisté č. 1 a 2 přiznali, že po nástupu na policii byly pro ně výjezdy k DN těžké. Pro policisty č. 3, 4 a 5 to bylo příjemné. Brali to jako svou práci, kterou chtěli vykonat co nejlépe. Všichni dotazovaní policisté, kromě policisty č. 1 stres z práce, který zažívali jako

„policejní nováčci“, neřešili. Brali to jako práci. Policista č. 1 se přiznal, že po příchodu domů si dal většinou sklenku vína. Stres po 23 letech praxe na oddělení dopravních nehod má policista č. 1 stále. *„Už to neřeším jako poprvé, ale pořád mě to zasahuje. Nevím, co u tý nehody bude, jaký budou následky. I po těch letech mi to cestou k nehodě vrtá hlavou. Nenechávám to na sobě znát, ale uvnitř jsem napjatý. Je to adrenalin“*.

Když policisté přijdou domů po nelehkém dni, kdy zažili tragickou DN, 4 dotazovaní uvedli, že na nich rodina pozná určitou změnu, kromě policisty č. 5, který to na sobě nedává znát. Policista č. 2 se svěřil, že po takovém náročném dni je podrážděný a skleslý. Kromě policisty č. 1, který mi sdělil, že se většinou od rodiny odloučil tím, že si vyjel na kole, se ostatní policisté věnují plně rodině a práci nechávají opravdu v práci.

Ani jeden z policistů nevyhledal pomoc odborného pracovníka, což se také samozřejmě může stát, když člověk zažije traumatizující zážitek. Každé ráno spolu policisté konzultují o DN. Policista č. 4 uvedl, že *„vzájemně se tím sami i učíme, protože každá nehoda je úplně jiná“*. Na otázku, zda jsou na policii dělány v určitém časovém horizontu supervize, nikdo z policistů nevěděl, co to slovo znamená. Po vysvětlení policisté došli k závěru, že u nich nic takové neprobíhá.

Zaobírala jsem se také tím, jestli ženy policistky snáší tuto práci stejně jako muži. Odpovědi, které mi sdělili policisté, mě překvapily. Pouze policista č. 1 vyjádřil svůj názor, že ženy policistky jsou citlivější a náchylnější ke stresu. Uvedl, že *„když jdou na mateřskou, většinou se pak už nevrátí“*. Ostatní policisté se názorově shodli, že ženy snáší tuto práci stejně jako muži.

Závěrečnou otázkou bylo, zda by se chtěli stát znovu policistou, když vidí, co jejich profese obnáší. Policisté č. 1 a 4 mi pověděli, že ano a nebránili by v tom ani svým dětem. Policisté č. 2, 3 a 5 by práci vyměnili, policistou by se znovu nestali. V případě policistů č. 2 a 3, ti by tuto práci rozmlouvali i svým dětem. Policisté se bouřili hlavně nad situací, která na policii panuje. Policista č. 1 se svěřil, že kdysi to na policii bývalo lepší. *„Teď je to tu oholené. Dřív si měl jistě byt, lázeňské pobyty, dovolenky, FKSP. Všechno nám sebrali. Víceméně je tato práce ale posláním, baví mě, takže bych neměnil“*. Policistu č. 4 mrzí, že policisté jsou oslabováni z vyšších pozic. Jak uvedl: *„Máme míň a míň lidí a stále více práce“*.

## 4.4 Dopravní nehody – Účastník DN

Tabulka č. 10: Shrnutí okruhu Dopravní nehody – Účastník DN

Účastník DN	Získání ŘP	Zpřísnění autoškoly	Příčiny DN	Přenos viny na druhé účastníkem DN	Následky DN
1	banální	ano	lidský faktor	ano	těžké
2	nebanální	ano	lidský faktor	ano	lehké
3	banální	ano	lidský faktor	ano	lehké
4	banální	ano	lidský faktor	ano	těžké
5	banální	ano	lidský faktor	ano	těžké

Zdroj: Vlastní výzkum

V tabulkách č. 10 a 11 jsem popisovala okruh DN u účastníků silničního provozu. Zaměřila jsem se na obdobné věci jako u policistů, tzn. na příčiny DN, získání ŘP, zda účastníci utajují DN, dávají vinu druhým, apod.

Na otázku, zda je získání ŘP banální věc, mi 4 z 5 dotazovaných účastníků odpověděli ano. Zda by byla vhodná nějaká opatření pro řidiče začátečníky, se názory dotazovaných lišily. Účastník č. 1 odpověděl, že by žádná opatření nedělal, jelikož by se minula účinkem. Podle účastníka č. 2 by bylo vhodné, aby „začátečníci“ jezdili zhruba půl roku pod dozorem. Účastník č. 3 by dal ŘP na zkoušku. Podle účastníka č. 4 by byly vhodné delší jízdy v autoškolách. Účastník č. 5 se domnívá, že by řidiči začátečníci měli začít ve slabším vozidle a pokud by se dopustili přestupku, museli by znovu podstoupit zkoušku v autoškolě. Všichni účastníci byli v souladu, že by se měla zpřísnit pravidla pro absolvování kurzů autoškoly. Ani pro jednoho z nich to nebyly vyhozené peníze a s kurzy autoškoly byli spokojeni. S instruktorem jezdili ve městě i mimo něj a podle jejich slov závěrečné zkoušky byly triviální záležitostí, proto by zpřísnili pravidla pro ony zmiňované kurzy. Pouze účastník č. 1 byl nespokojený, ale ne s kurzem, nýbrž s instruktorem. Účastníci č. 2 a 3 by kurzy autoškoly změnili tak, že by zavedli psychotesty pro řidiče. Účastníci č. 4 a 5 by v autoškolách zavedli delší jízdy a více

hodin jízdy. Účastník č. 5 by mimo jiné zavedl v autoškolách povinně trenážer. „*Nikde to moc není, jak jsem zjistila. Určitě je tohle podstatnější, než holkám vysvětlovat, co je v motoru, když auto stejně odvezou do servisu*“.

Mezi nejčastější příčiny DN patří dle všech dotazovaných účastníků lidský faktor. Do lidského faktoru zařadili účastníci nepozornost řidiče, rychlost, neohleduplnost, návykové látky, pomalý provoz na silnici a alkohol. Zmiňované příčiny DN jsou tak časté díky nezodpovědnosti řidičů, mentalitě lidí, nevyrovnanosti a nezpůsobilosti. Účastník č. 4 v tom měl jasno. „*Lidi za volantem volají, píšou smsky a celkově jsou celý uchvátaní*“.

Všichni dotazovaní, byli nejen účastníky, ale i svědky DN. Ve všech případech byl u DN spáchán TČ. Jelikož jsem se snažila zmapovat, jaké jsou nejčastější důvody DN, zajímalo mě, jaká byla podle nich příčina u DN. Účastník č. 1: „*Podle mě to byla zbrkllost řidiče. Nedali jsme přednost v jízdě, bohužel to skončilo hodně tragicky*“. Účastník č. 2: „*Sedl jsem si do auta s klukem, kterej byl opilej*“. U účastníka č. 3: „*Jeli jsme rychle, táta nezvládl řízení. Bylo mokro a dostal smyk... Dostali jsme se do protisměru a čelně se střetli s druhým vozem*...“. Účastník č. 4: „*Byl večer... špatná viditelnost. Podle mě jsme jeli normálně. Přes cestu nám přeběhlo hejno srnek. Přítel to ubrzdil v pohodě. Ale druhý auto asi nějak strhlo řízení, vjelo do nás. My se svalili do příkopu, kutáleli se a skončili na střeše... Řidič druhého vozu ujel a nás tam nechal*“. Účastník č. 5 popsal svou událost takto: „*Bylo náledí. My jsme jeli do kopce a protijedoucí auto z kopce. Asi jelo rychlejc, než mělo, protože z ničeho nic začlo rotovat, narazilo do nás a my skončili v příkopě... Nakonec z toho vyšlo, že řidič, kterej jel v tom autě, byl dost opilej*...“.

Všichni dotazovaní byli přítomni situace, kdy se řidič, který způsobil DN, snažil obhajovat a dávat vinu druhým. Účastník č. 1 této situaci přihlížel, jelikož neviděl, jak to celé vzniklo. Účastník č. 2 se obhajoval, jelikož DN zavinila jiná osoba, která se snažila uvalit vinu na něj, a účastník č. 4 plakal. Co se týče následků DN, 3 z 5 dotazovaných se domnívají, že nejčastěji se objevují těžká poranění, zbylí 2 si myslí, že lehká.

Tabulka č. 11: Shrnutí okruhu Dopravní nehody – Účastník DN

Účastník DN	Utajení DN účastníkem	Agresivní X klidný řidič	Účelnost kampaně Nemyslíš - zaplatíš	Poskytnutí první pomoci
1	ano	klidný	účelná	ne
2	ano	agresivní	neúčelná	ne
3	ano	klidný	účelná	ne
4	ne	agresivní	neúčelná	ne
5	ne	klidný	neúčelná	ano

Zdroj: Vlastní výzkum

Účastníci č. 1, 2 a 3 byli také přítomni u okolnosti, kdy pachatel z místa DN ujel a snažil se DN utajit. Účastník č. 3 se přiznal, že on sám ujel od místa DN. Důvodem, proč chtěl DN utajit, bylo následovné: „Bylo to asi hned první tejdén, co jsem dostal řidičák. Nebyla to vážná nehoda. Lekl jsem se a prostě ujel. Svedl bych to mladickou nerozvážností, strach z okolí a nezkušeností.“. Jak tuto situaci řešila přivolaná policie, byl schopen odpovědět pouze účastník č. 1. „No přijeli, snažili se zjistit, co se stalo. Ale kdo auto řídil, nezjistili“.

Účastníci č. 2 a 4 se přiznali, že patří do skupiny agresivnějších řidičů. Účastník č. 2 se před policisty chová slušně, kdežto účastník č. 4 se nenápadně vyjádřil, že se před policisty agresivně choval. Na otázku, jak s ním policista jednal a zda použil nějaké donucovací prostředky, účastník odpověděl: „Mluvil na mě policejními termínama. Zkroutil mi ruku za záda, uvalil mě na zem a dal mi pouta. Pak jsem se uklidnila. Policista z toho naštěstí nic nevyvozoval“. Účastníci č. 1, 3 a 5 se řadí do skupiny klidnějších řidičů, avšak nikdo z nich se nevyhnul setkání s agresivními řidiči. Ve třech případech jsem se z rozhovorů dozvěděla, že účastníci znají někoho, kdo byl agresivní z důvodu požití alkoholických nápojů. V těchto případech byl agresivní jedinec odvezen policisty na PZS.



Co se týče kampaně „Nemyslíš - zaplatíš“, dle účastníků č. 2, 4 a 5 byla tato kampaň neúčelná, jelikož se domnívají, že se řidiči neponaučili. Tento názor vyvrátili účastníci č. 1 a 3, kdy účastník č. 1 to specifikoval takto: „*Účelnost spatřuju v tom, jak lidem ukazují realitu, jak jednoduchá věc je vzniknutí dopravní nehody*“. Účastník č. 3 prohlásil: „*Lidi si aspoň na chvíli uvědomili, že vozidlo je zbraň a je potřeba s ním tak jednat. Jednat tak, jako by byla vždy nabitá*“. Účastníci č. 1 a 3 se domnívají, že se část populace poučila, ale pouze na dobu probíhající kampaně. Jsou toho názoru, že kampaň zbytečná nebyla a měla by se opakovat častěji. Účastníci č. 1 a 3 vnímali kampaň v pozitivním slova smyslu, kdy si uvědomili, jak jednoduchou věcí je vznik DN, a zamysleli se nad sebou. Účastník č. 3 přestal používat mobilní telefon při řízení MV, začal dodržovat bezpečnou vzdálenost a uvědomil si, že řídit MV je třeba s rozvahou. Pro účastníky č. 2, 4 a 5 to byly zbytečně vyhozené peníze a kampaň jim v ničem nepomohla.

Dva z pěti dotazovaných účastníků znají také osobu, která měla DN opakovaně a stále se neponaučila. Účastník č. 3 se dokonce potkal se situací, kdy takováto osoba při DN zemřela. „*Po zjištění jsem reagoval tak, že komu není rady, tomu není pomoci*“.

Na otázku, zda účastník dával první pomoc, než přijeli k DN záchranné složky, mi pouze účastník č. 5 odpověděl, že ano. Zajímala jsem se, jestli by účastníci dokázali první pomoc poskytnout, všichni odpověděli, že teoreticky ano, ale potřebovali by nějaký kurz, aby se v tom utvrdili. Účastník č. 4 se přiznal, že by první pomoc dát neuměl, a ani neví, jak na to. Všichni dotazovaní se to učili na základních a středních školách. Účastník č. 3 se to učil navíc ještě na táboře, u dobrovolných hasičů, v zaměstnání anebo také samostudiem. Účastníci č. 2 a 3 se domnívají, že neposkytnutí pomoci je TČ. Účastníci č. 1, 4 a 5 neví, co by jim za neposkytnutí pomoci hrozilo, ale svěřili se, že by měli hrozná výčitky a nedokázali by s tím žít.

Na závěr mě zajímalo, jestli policisté dle názoru účastníků, mohou vyšetřovat DN, kdy po příjezdu na místo DN zjistí, že se jedná o jejich příbuzné. Všichni účastníci zodpověděli, že ano. Shodli se i na tom, že by to kvůli podjatosti být nemělo.

## 4.5 Trestné činy – Účastník DN

Tabulka č. 12: Shrnutí okruhu Trestné činy – Účastník DN

Účastník DN	Znalost TČ v silniční dopravě	Tresty za TČ	Setkání se s TČ na silnici	Spáchání TČ samotným účastníkem	Spáchání TČ rodinou
1	ano	zákaz činnosti, peněžité trest	ano	ano	ne
2	ano	zákaz činnosti, peněžité trest, nepodmíněný trest odnětí svobody	ano	ne	ano
3	ano	zákaz činnosti, peněžité trest, nepodmíněný trest odnětí svobody	ano	ne	ano
4	ano	zákaz činnosti, podmíněný trest odnětí svobody	ano	ano	ne
5	ano	zákaz činnosti, podmíněný trest odnětí svobody, peněžité trest	ano	ne	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Dalším okruhem, který jsem si určila, jsou TČ u účastníků DN. V tomto okruhu jsem se zaměřila, zda účastníci znají TČ v silniční dopravě, jaké jsou tresty za tyto TČ, zda se někdy setkali sami účastníci s TČ v silniční dopravě, apod.

Z rozhovorů s účastníky DN jsem se dozvěděla, že každý dotazovaný účastník zná alespoň nějaké TČ, které jsou páchany v silniční dopravě. Kromě účastníka č. 3, nikdo z dotazovaných neznal jejich přesné názvy. Nejzmiňovanějším TČ byl: Ohrožení pod vlivem návykové látky. Účastník č. 2 navíc zmínil TČ Ublížení na zdraví z nedbalosti, účastník č. 3 vyjmenoval de facto všechny TČ a poznamenal, že TČ v silniční dopravě může být také vražda. Účastník č. 4 podotkl TČ Usmrcení z nedbalosti, Neoprávněné

užívání cizí věci a účastník č. 5 TČ Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Dotazovaní účastníci se pozastavují nad výše zmiňovaným TČ Ohrožení pod vlivem návykové látky. Všichni ho zmínili, jelikož ho považují za nejčastější a nejrizikovější. Účastník č. 3 řekl: „*Myslím si, že je to jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod, která by se dala úplně odbourat*“. Shodli se, že si řidiči neuvědomují, že by mohli zranit i jiné účastníky silničního provozu.

Mezi tresty za TČ v silniční dopravě, všichni dotazovaní účastníci zařadili trest zákazu činnosti. Kromě účastníka č. 4, zahrnuli do trestů i peněžitý trest. Účastníci č. 2, 3 a 5 zmínili nepodmíněný trest odnětí svobody. Pouze účastník č. 4 začlenil do trestů i podmíněný trest odnětí svobody. Tento účastník by byl pro zpřísnění těchto trestů. Účastník č. 3 s těmito tresty souhlasí, účastník č. 1 podotknul: „*Vzhledem k tomu, že se to týká mě, tak bych to nechal, tak jak to je. Možná malinko by přísnější být mohly*“. Zbylí účastníci, tedy účastníci č. 5 a 2 to nedokázali posoudit, jelikož neznají sazby za tyto tresty. Dotazovaní účastníci neznali přesné názvy trestů za TČ v silniční dopravě. Zákaz činnosti zpravidla nazývali jako „sebrání či odebrání řidičáku“. Nepodmíněný trest odnětí svobody účastníci č. 5 a 2 nazvali „vězením“. Peněžitý trest účastníci nazývali „pokutou či finančním postihem“ a podmíněný trest odnětí svobody lidově „podmínka“.

Všichni komunikační partneři se setkali s TČ v silniční dopravě. U všech to byl TČ Ohrožení pod vlivem návykové látky. Opakovaně se s tímto TČ setkal pouze účastník č. 1, který s ním má i osobní zkušenost. Účastník č. 2 narazil také na TČ Ublížení na zdraví z nedbalosti a účastník č. 3 na TČ Neoprávněné užívání cizí věci a Obecné ohrožení, kdy tyto TČ podle nich spadají mezi nejčastější TČ také.

Účastníci č. 1 a 4 spáchali TČ. U účastníka č. 1 to byl TČ Ohrožení pod vlivem návykové látky. „*Řídil jsem pod omamnou látkou. Udělali mi test, ale vyšel na jiný drogy, než jsem měl. Přiznal jsem se, co jsem měl. Myslel jsem, že to bude polehčující okolnost... hm, to jsem se napálil...*“. Účastník č. 4 spáchal TČ, který se nazývá Neoprávněné užívání cizí věci. „*Lituju toho, ale potřebovala jsem ject na festival a nebylo auto. Tak jsem si ho pučila od mámy, jenže ona to brala jako krádež a nahlásila mě*“. Účastníci č. 2 a 3 se ocitli v situaci, kdy rodinný člen spáchal TČ.

V případě účastníka č. 2 se jednalo o TČ Maření výkonu úředního rozhodnutí. „*Strejda nemá řidičák, nepamatuju si, co provedl. Ale řídil a bum kontrola a bylo to*“. U účastníka č. 3 to byl TČ Ublížení na zdraví z nedbalosti. „*Byl jsem malej, takže jsem to nevnímal. Když to vezmu zpětně, tak mě to poznamenalo tím, že jsem v jízdě opatrnější. Když by se to stalo teď, poskytl bych mu rady*“.

Účastníci č. 1, 2 a 4 se domnívají, že policisté vyjíždí k DN s TČ každý den. Účastníci č. 3 a 5 si myslí, že je to 2x až 3x do týdne. Všichni účastníci se shodli, že jsou tyto DN časté a v souladu byli také v tom, že TČ v silniční dopravě nejčastěji páchá mladší populace, respektive lidé od 18 let do 30 let věku. Zajímalo mě, zda účastníci znají zásadní rozdíl mezi TČ a přestupkem. Účastník č. 1 odpověděl takto: „*Přestupek je jen do určitý výše a pak až je to klasifikovaný jako trestný čin*“. Podle účastníka č. 2 je zásadní rozdíl v částkách. „*Přestupek je do 5000 Kč a TČ je nad 5000 Kč*“. Účastník č. 3 tuto otázku zodpověděl stručně, ale výstižně. „*Rozdíl je v zavinění a v sazbách*“. Podle účastníka č. 4 je rozdíl takovýto: „*U přestupku nepřesáhnout určitou částku na poškození majetku*“. Odpověď účastníka č. 5 zněla takto: „*Trestný čin je závažnější než přestupek. Za přestupek není trest odnětí svobody*“. Podle dotazovaných účastníků je TČ hodnocen přísněji než přestupek.

Na závěr jsem se účastníků informativně zeptala, zda mohou policisté zasahovat mimo službu. Účastníci č. 1, 2, 3 a 4 se domnívají, že ano. Pouze účastník č. 5 si myslí, že ne. Zajímalo mě také, zda účastníci DN znají ZPŘ. Kromě účastníků č. 1 a 4, kteří tento název znají, zbylí dotazovaní odpověděli, že ne.

## 4.6 Psychický dopad – Účastník DN

Tabulka č. 13: Shrnutí okruhu Psychický dopad – Účastník DN

Účastník DN	Vliv DN v osobním životě	Emocionální zasažení rodiny a okolí	Vyrovnaní se s DN	Potřeba pomoci od odborníka
1	ano	ano	těžké	ne
2	ano	ne	neúspěšné	ano
3	ano	ne	těžké	ne
4	ano	ne	těžké	ne
5	ano	ne	těžké	ne

Zdroj: Vlastní výzkum

V posledním okruhu jsem zjišťovala psychické dopady na účastníky DN. Snažila jsem se zmapovat, jestli DN změnila jejich osobní život, zda si všimlo změny okolí, jak se vyrovnali s tragickou DN, a zda bylo třeba pomoci od odborníka. Dále jestli byl u DN policejní psycholog, zda se setkali se situací, kdy by jim byla oznámena policistou smrt blízkého člověka, apod.

Všichni dotazovaní byli DN ovlivněni v osobním životě. „Změnilo mi to život naruby. Kompletně mi to změnilo rodinu, postoj k životu. Všechno je jinak od té doby“, tvrdí účastník č. 1. Od zažití DN se řídit MV nebojí, o své blízké má strach větší. Když jede okolo místa, kde se DN udála, podle jeho slov zde jede pomaleji a do těchto míst se snaží spíše nejezdit. „Nehoda ve mně zanechala to, že si od té doby dávám větší pozor. Jezdim pomaleji, rozhlížím se kolem sebe víc. Sleduju provoz prostě“. Účastník č. 2 popisuje svou změnu v osobním životě takto: „Tolik myšlenek za těch pár sekund jsem nikdy nezažil. Je to nepopsatelný pocit. Tělo ví, že se něco stane, ale neví co. Celý život mi proběhl za 10 sekund v hlavě“. Řídit MV se po DN nebojí, ale o své blízké má strach od té doby velký. „Na tom místě, kde jsme bourali, zpomalím. Jak už jsem to jednou neustál... Ale na silnici se chovám stále stejně. Furt jsem hroznej pilot“. Účastník č. 3 jezdí od DN na silnici také opatrněji a je ostražitější. O své blízké ale větší strach nemá.

MV se nevyhýbá, v místech DN zpomalí jízdu, vzpomene si. Účastníka č. 4 ovlivnila DN tak, že od té doby má strach jezdit s cizími lidmi v MV. Bojí se i sám řídit. „*Už si prostě nevěřím*“. O své blízké má strach velký a na silnicích se bojí mnohem více, než tomu bylo před DN. Posledního účastníka č. 5 poznamenala DN v tom, že v místě, kde se odehrála DN je neustále nejistý a bojí se, aby se DN nezopakovala. „*Jsem nejistá v tej zatáčce, když tudy projíždíme. Koukám, jestli naproti nejede nějaký auto roztočený, aby do nás nenapálil*“. Od té doby, co zažil DN, se tento účastník bojí řídit MV a strach o své blízké má větší, než o sebe.

Pouze na účastníkovi č. 1 si okolí všimlo, že zažil DN. V ostatních případech ne. Účastníka č. 1 DN poznamenala po psychické stránce. O DN dokázal hovořit až po delší době. Stranil se ostatních. Tato situace se podle jeho názoru ustálila až po roce, kdy zážitek dokázal sám v sobě zpracovat. S následky DN se účastníci vyrovnávali těžce, ale nakonec to dokázali sami, aniž by museli hledat odbornou pomoc, kromě účastníka č. 2, který zažil tragickou DN, kdy došlo k úmrtí dítěte. I když navenek vypadá, že se s tím vyrovnal, uvnitř je to jinak. Ostatní dotazovaní účastníci se shodli, že aby se člověk dokázal s touto situací vyrovnat, je důležité na ní nemyslet. Účastník č. 4 odjel do jiného státu, kde se dal psychicky do pořádku.

Tabulka č. 14: Shrnutí okruhu Psychický dopad – Účastník DN

Účastník DN	Policejní psycholog u DN	Profese policisty	Oznámení úmrtí policistou
1	ne	náročná	ne
2	ne	náročná	ne
3	ne	náročná	ne
4	ano	náročná	ano
5	ne	náročná	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Účastníci DN nebyli přítomni situace, kde by zasahoval policejní psycholog kromě účastníka č. 2, který, jak jsem již zmínila výše, byl u tragické DN se smrtí dítěte.

Všeobecně si komunikační partneři myslí, že policejní psycholog jezdí k DN zcela výjimečně. Domnívají se, že by se to mělo změnit, zvláště v případech, kde DN končí smrtí. V takových případech, by policejní psycholog neměl chybět. Účastníci DN jsou názoru, že by pomoc policejního psychologa pomohla nejen účastníkům, kteří se účastnili DN, ale také zasahujícím policistům, kteří DN musí vyšetřit a nemohou ještě usměrňovat chování lidí.

V této souvislosti, jsem se zeptala na jejich názor, zda je podle nich práce policisty náročná. Jednohlasně, každý sám za sebe, odpověděl, že ano, hlavně po stránce psychické, kdy jim projdou před zraky stovky DN končících smrtí. Účastníci č. 1, 2 a 5 by tuto práci vykonávat nechtěli. *„Nedokázal bych uklidnit ty lidi, jednat v klidu a nenechat se stáhnout do jejich nálady“*, odpověděl účastník č. 1. Účastník č. 2 řekl: *„Nestojím o to, nemám na to povahu, abych viděl ty mrtvé lidi u dopravních nehod. Tohle není pro mě“*. Účastníci č. 3 a 4 by naopak tuto práci vykonávat chtěli, ale účastník č. 3 podotknul: *„Chtěl bych to dělat, ale musel bych bejt za to náležitě odměněn. Podle mě za to určitě nejsou ohodnoceni tak, jak by měli“*. Co se týče chování policistů při příjezdu k DN, účastníci č. 1, 2 a 5 odpověděli, že by se policisté u DN mohli zachovat lépe. Shodli se v jedné věci a to v té, že by se mohli někteří jednotlivci chovat ohleduplněji. Účastník č. 5 se pobuřuje nad tím, že policisté chtějí vědět moc informací najednou a hned. *„Ty lidi na to prostě nemají náladu. Ani nemůžou mluvit, nejsou schopni, jsou v šoku“*. Účastníci č. 2 a 4 byli názoru, že jednání policistů je v pořádku a svou práci odvádějí správně.

Oznámení smrti od policisty zažil z komunikačních partnerů pouze účastník č. 4. Účastník č. 5 to nezažil, ale ví to od druhé osoby, se kterou se stýká. Účastník č. 4 popsal celou situaci následovně: *„Oznámení bylo taktní a citlivé. Ale byla jsem v šoku. Nevím, jak jsem reagovala. Ani si na to vzpomínat nechci. Stručně řečeno přišli policisté, zazvonili, zeptali se, jestli se jmenuju takto a zda se moje sestra jmenuje takhle... Oznámili mi, že pro mě mají špatnou zprávu. Sestra měla dopravní nehodu, kdy následky nebyly slučitelný se životem... Tuhle větu mám vrytou do paměti dodnes. Vůbec nevím, jak jsem reagovala. Nečekala jsem to... Podle mě tam měl být lékař, byli jsme opravdu v šoku. Nebylo mi z toho vůbec dobře...“*.

Na závěr jsem pro zajímavost položila účastníkům otázku, zda si myslí, že policisty ovlivňuje profese v jejich životě a jsou opatrnější. Všichni dotazovaní odpověděli, že samozřejmě ano. *I policajt je lidská bytost, takže bezpochyby ano*“, odpověděl účastník č. 3. Účastníci jsou také názoru, že alespoň jeden policista odešel z oddělení DN na základě psychického traumatu z tragických DN. Tato otázka byla mou závěrečnou otázkou v tomto okruhu.

## 4.7 Shrnutí výsledků Policista ČR X Účastník DN

V této kapitole se pokusím shrnout okruhy, které jsou popsány v kapitolách výše. Shrnutí se týká spojení výzkumného souboru, tedy dvou skupin: Policistů ČR a Účastníků DN. Snažila jsem se zmapovat, jak se liší názory policistů od názorů účastníků DN. Do tabulek jsem zapisovala názory většiny.

### 4.7.1 Dopravní nehody

Tabulka č. 15: Shrnutí okruhu Dopravní nehody

	Získání ŘP	Zpřísnění kurzů autoškoly	Příčiny DN	Šetření DN policistů u příbuzných	Přenos viny na druhé ze strany účastníka DN
<b>Policista ČR</b>	nebanální	ano	lidský faktor	nelze	ano
<b>Účastník DN</b>	banální	ano	lidský faktor	lze	ano

*Zdroj: Vlastní výzkum*

V otázce získání ŘP se obě tyto skupiny názorově lišily. Policisté se ve většině shodli, že jeho získání není věcí jednoduchou. Odůvodnění jejich názoru spočívalo



v tom, že řidiči MV musejí projít kurzem autoškoly, který neudělá každý. Účastníci měli však jiné mínění. Dle jejich vzpomínek na vlastní kurz autoškoly je získání ŘP banální věcí. Všichni uvedli, že řádné ukončení autoškoly bylo triviální záležitostí, proto se účastníci shodli na potřebě zpřísnit tyto kurzy. Pro zpřísnění byla také většina policistů.

V názoru na hlavní příčiny DN byli účastníci s policisty jednotní. DN jsou podle nich způsobovány převážně lidským faktorem. Mezi lidské faktory obě skupiny zařadily např. nepozornost řidiče, nepřiměřenou rychlost, alkohol a nedání přednosti v jízdě. V nesouladu byly tyto skupiny především v otázce, zda mají policisté pravomoc šetřit DN u svých příbuzných. Policisté ve většině odpověděli, že to nelze. Účastníci si naopak myslí, že to možné je. Policisté se velice často setkávají s případy, kdy účastníci, kteří zavinili DN, přenáší vinu na druhé a snaží se obhajovat. V tomto jsou účastníci s policisty zajedno. I oni byli svědky nebo přímo účastníky tohoto jednání a dle jejich názoru se to stává velice často.

Tabulka č. 16: Shrnutí okruhu Dopravní nehody

	<b>Utajení DN účastníky</b>	<b>Agrese řidičů před policistou</b>	<b>Účelnost kampaně „Nemyslíš, Zaplatíš“</b>	<b>Následky DN</b>	<b>Poskytnutí první pomoci</b>
<b>Policista ČR</b>	ano	ano	neúčelná	lehké	ano
<b>Účastník DN</b>	ano	ne	neúčelná	těžké	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Obdobné je to také u utajování DN, kdy se ve většině policisté i účastníci shodli, že pachatelé od DN ujíždějí a tím se snaží DN utajit.

Policisté se také setkávají s řidiči, kteří jsou agresivní. Dle jejich slov tyto situace nejsou časté, ale objevují se, dokonce někteří z řidičů měli odvahu policistu napadnout. V takových případech policisté mohou použít donucovací prostředky. Mezi

dotazovanými účastníky se mi dva přiznali, že spadají mezi zmiňované agresivní řidiče, kteří si ale nikdy nedovolili policistu napadnout a účastníci si myslí, že takovýchto opovážlivých lidí, moc není.

V otázce kampaně „Nemyslíš - zaplatíš“ byly obě skupiny ve shodě. Policisté tuto kampaň posuzovali ve smyslu snížení nehodovosti a účastníci ve smyslu dopadu na ně samotné. Podle nich byla tato kampaň neúčelná a podle některých policistů dokonce nevkusná. Policisté i účastníci tvrdí, že se řidiči neponaučili a kampaň jim nic nepřinesla.

Policisté se nejčastěji setkávají s DN, jejichž následky jsou lehké, kdežto účastníci jsou názoru, že policisté mají nejvíce DN s těžkým zraněním. Většina dotazovaných policistů, poskytla první pomoc účastníkům DN, když byli na místě ze záchranných složek jako první. Dotazovaní účastníci první pomoc většinou nedávali, kromě účastníka č. 5. Policisté jsou proškoleni v poskytování první pomoci. Účastníci se to učili jen na školách a někteří by se báli první pomoc poskytnout z toho důvodu, aby jí neposkytli chybně a tím zraněnému ještě nepřitížili.

#### 4.7.2 Trestné činy

Tabulka č. 17: Shrnutí okruhu Trestné činy

	Výjezdy policistů k DN s TČ	Častý výskyt TČ u DN	Nejčastější TČ	Pravomoc policisty zasáhnout mimo službu
<b>Policista ČR</b>	měsíčně	ne	Ohrožení pod vlivem návykové látky	ano
<b>Účastník DN</b>	denně	ano	Ohrožení pod vlivem návykové látky	ano

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Policisté dle svého vyjádření vyjíždějí k DN s TČ několikrát za měsíc a tyto DN považují za méně časté, kdežto účastníci na to mají pohled jiný. Podle nich policisté vyjíždí k DN denně a tyto DN jsou podle jejich mínění časté. Obě tyto skupiny se jednoznačně shodly, že mezi nejčastější TČ patří Ohrožení pod vlivem návykové látky a také se shodly na tom, že policisté mají pravomoc zasáhnout i mimo službu.

Tabulka č. 18: Shrnutí okruhu Trestné činy

	Tresty za TČ	Spáchání TČ „dotazovaným“	Spáchání TČ rodinou	Věková populace u TČ
<b>Policista ČR</b>	zákaz činnosti	ne	ne	mladí
<b>Účastník DN</b>	zákaz činnosti	ne	ne	mladí

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Co se týče trestů za TČ, nejčastěji opakující se trest, který zmínily obě skupiny, byl trest zákazu činnosti. Mezi dalšími zmiňovanými se objevil peněžitý trest, podmíněný a nepodmíněný trest odnětí svobody. Policisté v rozhovorech zmínili i trest OPP.

Ve velké většině se tyto skupiny shodly, že TČ nespáchaly. U policistů to byl pouze jeden dotazovaný a u účastníků dva dotazovaní, kteří odpověděli ano. TČ u valné většiny dotazovaných nespáchala ani rodina, u policistů to bylo pouze u jediného dotazovaného a u účastníků ve dvou případech. Na závěr byly tyto skupiny toho názoru, že TČ páchá nejčastěji mladší populace.

### 4.7.3 Psychický dopad

Tabulka č. 19: Shrnutí okruhu Psychický dopad

	<b>Vliv DN v osobním životě</b>	<b>Přítomnost policejního psychologa u DN</b>	<b>Vyrovnaní se s DN</b>	<b>Emocionální zasažení rodiny nebo okolí</b>
<b>Policista ČR</b>	ano	ne	přijatelné	ano
<b>Účastník DN</b>	ano	ne	těžké	ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Obě tyto skupiny se shodly, že je DN ovlivňují v jejich osobním životě, a to především po psychické stránce, např. policisté i účastníci jsou ve svém životě opatrnější. Potvrdilo se, že výjezdy policejního psychologa k DN jsou zcela výjimečné, obě skupiny v převážné většině tuto osobu u DN nezažily.

Tabulka č. 20: Shrnutí okruhu Psychický dopad

	<b>Potřeba pomoci od psychologa</b>	<b>Oznámení úmrtí</b>	<b>Odchod policisty – psychické vytížení</b>	<b>Změna profese X povolání policisty</b>
<b>Policista ČR</b>	ne	ano	ne	změna profese
<b>Účastník DN</b>	ne	ne	ano	Ne

*Zdroj: Vlastní výzkum*

Na policistech, kteří byli u DN, rodina většinou pozná, že se v práci stalo něco vážného, přestože se to snaží nedávat příliš najevo a na práci doma nemyslet. Na účastnících DN ve většině případů nikdo nepoznal, že prožili nějakou vážnou DN. Bylo to dáno tím, že se chovali stále stejně a nedávali to nijak najevo.

Ani jedna skupina nikdy po DN nevyužila pomoc od odborného pracovníka. U policistů je to myšleno s ohledem na tragické DN, ke kterým vyjíždějí a na případy, ve kterých museli oznamovat úmrtí pozůstalým. Ani pro jednoho z nich to nebyla příjemná zkušenost. Dotazovaní účastníci ve většině případů nemají zkušenost s oznámením smrti policistou. Účastníci DN se domnívají, že alespoň 1 z 10 policistů musel odejít z oddělení DN z důvodu psychického zatížení. Tuto domněnku policisté nevyvraceli, ale shodli se, že ve většině případů se to nestává. Policisté by se již znovu policistou většinou stát nechtěli a ani účastníci DN neprojeví o tuto práci zájem.

## 5 DISKUZE

V této části bakalářské práce jsou shrnuty výsledky rozhovorů s komunikačními partnery. Otázky byly uspořádány do třech hlavních okruhů, které byly rozděleny do částí: dopravní nehody, trestné činy a psychický dopad na zúčastněné a policisty. Výzkum byl proveden s policisty ČR z oddělení dopravních nehod a s účastníky silničního provozu, kteří se účastnili dopravní nehody.

### 1. okruh: Dopravní nehody

V rámci otázek, které se vztahovaly k tomuto okruhu, jsem dospěla k závěru, že podle názoru policistů ČR získání ŘP není věcí jednoduchou, kdežto účastníci se domnívají, že to věcí jednoduchou je. Policisté se shodli, že „budoucí řidiči“ musí projít kurzem autoškoly, ale účastníci byli přesvědčeni, že tento kurz je triviální záležitostí. Podle mého názoru je tato odlišnost názorů dána tím, že dotazovaní účastníci DN byli mladí, kurzy mají tedy ještě v živé paměti. Policisté byli muži středního věku, kteří autoškolu absolvovali před mnoha lety. Pro zpřísnění kurzů autoškoly byly obě dvě skupiny dotazovaných. Dle zákona č. 247/2000 Sb., se pro skupinu B závěrečné zkoušky skládají z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, „budoucí řidiči“ musí splnit test a dále praktické jízdy s výcvikovým vozidlem (5). Policisté by navíc zavedli psychotesty a komisařem by měl být policista. Podle zákona č. 247/2000 Sb. je komisař osoba, která pracuje na obecním úřadu a je držitelem platného průkazu zkušební komisaře (5). Jeden z dotazovaných policistů také zmínil možnost získat ŘP na zkoušku. Z internetových stránek jsem se dozvěděla, že se chystá novela inspirovaná evropskými zeměmi, které již ŘP na zkoušku zavedly, a osvědčilo se jim to. Řidiči by měli dostat ŘP na roční zkušební dobu (35). Účastníci DN by zpřísnili kurzy zavedením delší jízdy v autoškolách a více hodinami jízdy, než je tomu nyní.

DN dle Chmelíka je charakterizována jako nepředvídaná, avšak předvídatelná událost v silničním provozu, která měla za následek škodu na životě, zdraví osob nebo způsobila škody na majetku či jiný, zvláště závažný následek v přímé souvislosti s provozem vozidla (17). Mezi nejčastější příčiny DN obě skupiny uvedly lidský faktor,

mezi který zařadily nepozornost řidiče, nepřiměřenou rychlost a nedání přednosti v jízdě. Podle autorů Válkové a Kuchty je opravdu nejčastější příčinou DN lidský faktor (56). Dle rozboru DN PČR za leden až červen 2014, je nejčastější příčinou DN nesprávný způsob jízdy, poté nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě (34). V nesouladu byly skupiny v otázce vyšetřování DN u příbuzných. Policisté tvrdili, že to nelze kvůli podjatosti, kdežto účastníci se domnívali, že to lze. Rozuzlit tyto domněnky mi pomohl TrŘ, podle něhož je z vykonávání úkonů vyloučena osoba služebně činná, u níž lze mít pochybnosti, že pro vztah k projednaným osobám nemůže nestranně rozhodovat (38). V souladu byly skupiny v otázce přenosu viny na druhé a utajení DN ze stran účastníků DN, kdy obě skupiny tvrdily, že je to častý jev. Dle rozboru DN PČR se přenos viny na druhé odehrává ze 70% všech DN a jejich utajení z 60% (34). Podle Strause jsou pachatelé převážně osoby, které nemají žádnou kriminální minulost a lze tak u nich předpokládat zkratkovité jednání, kdy pod tíhou stresu se účelově obhajují nebo z místa DN utíkají či ujíždějí (51).

Policisté se setkali s agresivními řidiči, kteří je dokonce i napadli. Většinou se jedná o řidiče mladšího a středního věku. V těchto situacích policisté mohou použít donucovací prostředky, mezi které spadají různé chvaty, hmaty, obušek, varovný výstřel, pouta, apod. Takové okolnosti dle jejich slov nejsou časté, ale objevují se. Podle účastníků je takových osob málo. Názor policistů potvrzuje také kolektiv autorů Šucha, Rehnová, Kořán a Černochová, kteří se domnívají, že agresivní chování se projevuje zejména u řidičů mladšího věku (55). Pro obě skupiny byla kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“ neúčelná při nápravě chování řidičů. Podle Šuchy byla kampaň cílená na zmenšení počtu DN a snížení agresivní jízdy (54). To se podle obou skupin nepodařilo, maximálně bylo zlepšení znatelné po dobu kampaně. Porada mezi následky DN zahrnuje usmrcení účastníka silničního provozu, těžké nebo lehké poranění (43). Policisté jako nejčastější následek DN zařadili lehké poranění a účastníci těžké. Dle rozboru DN PČR je za období leden až červen 2014 nejčastějším následkem DN lehké poranění (34).

Každá DN je dokumentována, pokud je její ohledání provedeno nedbale, způsobuje to vážné chyby v trestním řízení, zmiňuje ve své knize Straus (51). Policisté zažili

takovou situaci, kdy se ohledání DN provedlo nedbale. V takových případech se dle slov policistů provádí kárné řízení, a pokud by se prokázal úmysl, mohl by být policista postaven mimo službu či dokonce propuštěn ze služebního poměru.

## 2. okruh: Trestné činy

### **Výzkumná otázka č. 1: Jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě?**

Dle PČR v Českém Krumlově, mezi nejčastější TČ patří: „*Těžké ublížení na zdraví (§ 147); Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148); Neoprávněné užívání cizí věci (§207); Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274); Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337) a v poslední době se do popředí dostává i TČ Usmrcení z nedbalosti (§ 143)*“ (57). Z rozhovorů, které jsem prováděla s oběma skupinami, vyplynulo, že se shodují ve dvou TČ, které nesou název Ublížení na zdraví z nedbalosti a Ohrožení pod vlivem návykové látky, kdy poslední zmiňovaný TČ byl označen naprosto všemi dotazovanými. Mezi další nejčastější TČ policisté zařadili Maření výkonu úředního rozhodnutí, účastníci DN Neoprávněné užívání cizí věci a Obecné ohrožení. Vantuch vysvětluje, že trestným činem rozumíme čin, který je protiprávní, TrZ označován za trestný a vykazuje znaky uvedené v tomto zákoníku (57)

Rozhovory s policisty i s účastníky byly realizovány ve stejném okrese, avšak pro zachování anonymity účastníků a především policistů, nebudu uvádět město, ve kterém jsem rozhovory prováděla. Dle rozboru DN PČR za leden až červen 2014 je výskyt TČ u DN zanedbatelný (34). Toto tvrzení dosvědčují i policisté, ale účastníci DN byli názoru jiného. V této souvislosti mi policisté sdělili, že k DN s TČ vyjíždějí 5x měsíčně, kdežto účastníci se domnívají, že tyto DN jsou na denním pořádku. V této spojitosti jsem se dle rozboru DN PČR za leden až červen 2014 utvrdila v názoru, který uvedly i obě skupiny, trestnou činnost v silniční dopravě provádí v převážné většině mladší populace, tedy osoby od 19 – 30 let a v zanedbatelném čísle i osoby od 31 – 45 let věku (34).

Ve věci pravomoci policisty zasáhnout mimo službu, když by např. hrozila DN a s ní spojený TČ, byly obě skupiny v souladu, policisté zasáhnout mohou. Toto tvrzení potvrzuje i zákon č. 273/2008 Sb., kdy je policista povinen vykonat úkon v rámci své



kompetence i v době mimo službu, pokud je přímo ohrožen život, zdraví, svoboda osob anebo majetek (6).

ZPŘ, dle policistů se dělá často a téměř u všech TČ, kromě těch, kde byla způsobena vážná újma na zdraví, úmrtí poškozeného a neposkytnutí pomoci. Dle Jelínka se ZPŘ provádí u TČ, které souvisejí s DN a jsou nejméně závažné. Cílem je obviněného postavit co nejdříve před soud, urychlit a zjednodušit přípravné řízení (21). Kopecký dodává, že ZPŘ se koná u TČ, jehož horní hranice nepřevyšuje pěti let a konají ho policejní orgány, mezi které patří např. PČR, BIS, Orgány vězeňské služby ČR atd. (27).

Tresty za TČ v silniční dopravě byly u obou skupin velice diskutabilním tématem. Shodly se v trestu zákazu činnosti, jenž podle nich patří mezi nejčastější. Dalším trestem, který byl opakovaně zmiňován, byl peněžitý trest. Mezi další tresty obě skupiny zařadily podmíněný a nepodmíněný trest odnětí svobody a policisté mimo jiné zmínili i trest OPP, který je podle nich ukládán výjimečně. Podle Kopeckého u TČ, které souvisejí s DN, je nejčastěji ukládán trest odnětí svobody, zákaz činnosti a objevuje se i peněžitý trest (27). Pro zpřísnění těchto trestů byli všichni policisté, kdežto účastníci se v této věci nedokázali shodnout z důvodu neznalosti sazeb za tyto tresty nebo kvůli tomu, že se jich to přímo dotýká. Podle rozhovorů, které jsem absolvovala s policisty, jsem názoru, že by se tresty měly zpřísnit. Důvodem mého názoru je zjištění, že lidé, kteří spáchali pouze přestupek, jsou často hodnoceni přísněji než ti, kteří spáchali TČ.

Ve valné většině jsem se dozvěděla, že dotazovaní policisté nespáchali žádný TČ. Účastníci se domnívají, že policisté by TČ páchat neměli. Velice překvapená jsem byla u odpovědí, z kterých vyplývá, že někteří policisté znají kolegu, který TČ spáchal. Ve všech případech byl takový policista propuštěn ze služebního poměru. Štětina uvádí v televizním pořadu na ČT 2, že jsme si před zákonem všichni rovni a policisté by měli být ochránci zákona, ale v dnešní době dle jeho názoru policie nevykazuje obraz, který by dělal vše pro to, aby byl zákon chráněn a samotní policisté TČ páchají (53).

### 3. okruh: Psychický dopad

#### **Výzkumná otázka č. 2: Jaké jsou psychické dopady dopravních nehod na zasahující policisty a účastníky silničních dopravních nehod v jejich životě?**

Podle rozhovorů s oběma skupinami jsem dospěla k závěru, že DN ovlivňují v osobním životě obě tyto skupiny. Účastníky především v tom ohledu, že mají větší strach o své blízké a obavu ze samotné jízdy. Někteří dotazovaní zmínili i fakt, že se bojí od DN jezdit s cizími lidmi v MV a někteří se bojí i sami řídit, jelikož si za volantem už nevěří. Policisty ovlivňují DN hlavně po psychické stránce, kdy DN mají stále před očima, a když projíždí místem, kde se DN odehrála, vzpomenou si. Díky své profesi si také dávají větší pozor na silnicích, jezdí opatrněji, jelikož vidí důsledky, které mohou nastat, obavy mají i o své blízké. Jeden z dotazovaných policistů se také svěřil, že má tak trochu pracovní deformaci, protože dceři cestou na výlet vypráví, kde se co odehrálo a podle jeho slov jí zprotivil motorcky. Podle mého názoru jsme každý jedinečná bytost, ale vážná událost rozhodně zasáhne každého z nás. I když si lidé mohou říci, že policisté jsou profesionálové, uvnitř jsou obyčejní lidé, kterých se takové události samozřejmě dotýkají také.

Podle internetových stránek PČR policista vyhodnotí, kdy je na místě potřeba krizového intervenanta či policejního psychologa, který se posléze neprodleně dostaví a zahájí psychologickou pomoc, která je nejefektivnější v době, kdy ke krizové události došlo. Přítomnost intervenanta a psychologa je velice častá u tragických nehod, kdy pomáhá pozůstalým i obětem DN a také policistům, kterým usnadňuje vyšetřování. (42). Z rozhovorů s oběma skupinami vyplynulo, že tyto osoby u DN bývají výjimečně, protože zkušenost s touto osobou u tragické DN má pouze jeden dotazovaný účastník a jediný policista. Podle mého mínění by se toto mělo změnit. Věřím, že psychologové mají být přítomni u jiných vážných případů, jako je např. sebevražda, ale tragické DN jsou podle mého názoru také velkým zásahem do života pozůstalých a to z prostého důvodu – DN je náhlá a nečekaná událost, kdy se z minuty na minutu rodinám změní život. Netvrdím, že by tyto osoby měly jezdit ke každé DN, ale určitě k těm, kde se objevuje např. smrt dítěte nebo k hromadné tragédii, při které zemře hodně osob.

Co se týče vyrovnání se s DN, pro všechny účastníky to bylo těžké, avšak nikdy nevyhledali psychologickou pomoc, kterou jim dle internetových stran PČR nabízí sama nebo jim doporučí externí pracoviště (42). U policistů jsem zjišťovala, jak se vyrovnávali s DN jako „policejní nováčci“. Policisté mě ve většině případů ujistili, že to zvládali přijatelně, po druhé až třetí DN to brali už jen jako své zaměstnání. Předpokládala jsem, že policisté, stojící na úplném začátku své kariéry, prožívali tyto situace trochu jinak, než mi odpověděli. Očekávala jsem, že práce byla pro policisty po psychické stránce náročná a to z toho důvodu, že nikdy před tím neměli možnost vidět tolik tragických událostí najednou. Možná je to dáno tím, že jsem hovořila se samými muži, já sama jako žena, jsem citlivější a prožívala bych to asi jiným způsobem.

Na internetových stránkách PČR je popsáno, že krizoví intervenenti či psychologové pomáhají policistům oznámit fatální událost, ke které došlo následkem tragické DN, pozůstalým. Tato osoba zůstává v přítomnosti rodiny oběti, aby jim pomohla nečekanou událost zvládnout. Dříve toto oznámení museli policisté zvládnout sami. V současnosti jim pomáhají tyto osoby (42). Dle rozhovorů s policisty jsem ale zjistila, že tyto osoby ve skutečnosti s nimi oznámit smrt pozůstalým nechodí, což je podle mého názoru chybné. Z rozhovorů vyplynulo, že pozůstalí v některých případech zkolabovali a někteří na oznamujícího policistu dokonce zaútočili. V těchto případech by měla být pomoc onoho pracovníka nezbytná. Čírtková ve své publikaci uvádí, že jednání s obětí, která prožila silný zážitek, je složité a to nejen pro ni, ale také pro policistu, který je postaven před nelehkou věc, kterou je oznámení nepříjemné zprávy. To vše vyžaduje profesionalitu a správný přístup k těmto osobám (9). Jeden policista uvedl, že *„oznámení úmrtí je horší, než tragická dopravní nehoda. Člověk si to nemůže brát, vcítit se do těch rodin, jinak bych se z toho zbláznil“*. Většinou se účastníci DN dle odpovědí nesetkali s oznámením o úmrtí blízkého člověka, kromě jednoho. Tuto událost popsal jako nezapomenutelný zážitek, který již nikdy více ve svém životě nechce zažít, avšak chování policistů ocenil jako taktní a citlivé.

Možnost stát se znovu policistou by většina policistů nevyužila. Ne však z důvodu psychického vytížení či snad náročnosti práce, ale kvůli podmínkám, které na policii panují. Dva policisté by se opět policistou stali, poněvadž berou tuto práci jako poslání,

které je baví, přestože jsou s podmínkami na PČR nespokojeni také. Podle slov dotazovaného policisty je to na PČR tzv. „oholené“. Jak uvedl: „*Měli jsme jistě byt, lázeňské pobyty, dovolenky... Všechno nám sebrali*“. Než jsem dělala rozhovory s policisty, domnívala jsem se, že je toto povolání snem mnohých z nás. Předpokládala jsem, že pokud by byli policisté nespokojeni se zaměstnáním, tak z důvodu náročnosti práce a ne kvůli podmínkám, které na PČR panují. Ať se policisté vyjádřili jakkoliv, sama bych takové zaměstnání chtěla vykonávat, protože jak zmínil jeden z policistů, tato práce je posláním. Dle internetových stránek PČR má policista nárok na služební výstroj, odchodné – po 6 letech ve služebním poměru, výsluhový příspěvek – po 15 letech ve služebním poměru, 6 týdnů dovolené, studijní volno, ozdravný pobyt – po 15 letech ve služebním poměru, různé příspěvky – např. penzijní připojištění, stravování, kulturní akce, apod. (40). Účastníci DN by práci policisty vykonávat nechtěli z několika důvodů, mezi které zařadili např. nedostatečné ohodnocení, psychickou náročnost aj.

## 6 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo zmapovat kriminalitu v silniční dopravě a v této souvislosti zhodnotit, zda trestné činy v dopravě ovlivnily policistu a účastníky dopravních nehod v jeho životě. V souvislosti s cílem bakalářské práce byly stanoveny dvě výzkumné otázky. Znění první výzkumné otázky: Jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě? Druhá podoba výzkumné otázky: Jaké jsou psychické dopady dopravních nehod na zasahující policisty a účastníky silničních dopravních nehod v jejich životě?

Výzkumný soubor představovaly dvě skupiny dotazovaných, celkem tedy deset komunikačních partnerů. První skupinou, která obsahovala pět komunikačních partnerů, byli policisté ČR a skupinou druhou, která zahrnovala také 5 komunikačních partnerů, byli účastníci DN. Aby byl cíl naplněn, informace potřebné pro výzkum byly získány pomocí polořízeného rozhovoru. Rozhovor byl rozdělen do tří okruhů, mezi které jsem zařadila dopravní nehody, trestné činy a psychický dopad na zasahující policisty a účastníky silničního provozu, kteří se účastnili dopravní nehody. Rozhovory byly následně vyhodnoceny pomocí metody vytváření trsů.

Výsledky demonstrovaly, že obě skupiny, tedy policisté ČR a účastníci DN, se shodovaly v otázce kriminality páchané v silniční dopravě, kde označily za nejčastější trestné činy Ohrožení pod vlivem návykové látky a Ublížení na zdraví z nedbalosti. Mezi další nejčastější trestné činy uvedli policisté Maření výkonu úředního rozhodnutí a účastníci DN Neoprávněné užívání cizí věci a Obecné ohrožení.

Druhá výzkumná otázka ukázala, že obě skupiny byly po psychické stránce dopravní nehodou s trestným činem v životě ovlivněny. Účastníci mají větší strach o své blízké a obavu z jízdy od té doby, co zažili vážnou dopravní nehodu. Někteří zmínili, že se od této události bojí jezdit s cizími lidmi v motorovém vozidle a někteří dokonce i sami řídit, jelikož si už nevěří. Policisty tyto dopravní nehody ovlivňují po psychické stránce, poněvadž je mají stále před očima a v místě, kde se tato událost odehrála, si většina z nich na tragickou příhodu vzpomene. Díky své profesi si dávají větší pozor na silnicích, jezdí opatrněji, protože si představují důsledky, které mohou

nastat. Větší obavy mají i o své blízké od doby, co pracují jako policisté. Jeden z dotazovaných policistů uvedl, že na sobě pociťuje jistou pracovní deformaci, neboť své dceři cestou na výlet vypráví, kde se jaká dopravní nehoda stala a dle jeho slov jí dokonce zprotivil motorky.

Díky rozhovorům s oběma skupinami jsem si dokázala udělat přehled, jak jsou účastníci informováni o trestných činech a jak policisté vnímají svou práci. Došla jsem k závěru, že účastníci například nevěděli, kromě jednoho dotazovaného, přesné názvy a podstatu trestných činů v silniční dopravě. Byla bych ráda, kdyby má práce pomohla k rozšíření znalostí o dopravních nehodách a s nimi spojené trestné činy páchané v silniční dopravě jak účastníkům dopravních nehod, tak i široké veřejnosti. Dále bych touto prací chtěla připomenout, že i policisté jsou obyčejní lidé, které události jako např. tragická dopravní nehoda ovlivňují v životě také. Okolí by na ně nemělo pohlížet jen jako na profesionály, ale především jako na osoby, které mají emoce a dopravní nehody je mnohdy ovlivňují i více než samotné účastníky dopravních nehod.

Chtěla bych, aby se práce stala užitečnou pro studenty, kteří by se touto problematikou zabývali nebo i okrajově Policii ČR.

## 7 SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

- 1) BLATNÁ, M. Psychologická pomoc pro pozůstalé. In: *Csodn.cz* [online]. © 2011 [cit. 2014-05-13]. Dostupné z: <http://www.csodn.cz/poradenstvi>.
- 2) BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: Police history. 2008. ISBN 978-86477-44-2.
- 3) ČESKO. *Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů a další související zákony*.
- 4) ČESKO. *Zákon č. 200 ze dne 18. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony*.
- 5) ČESKO. *Zákon č. 247 ze dne 9. srpna 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů*.
- 6) ČESKO. *Zákon č. 273 ze dne 11. srpna 2008 o Policii České republiky*.
- 7) ČESKO. *Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony*.
- 8) ČESKO. *Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 Trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony*.
- 9) ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Portál, s. r. o., 2004. ISBN 80-7178-931-3.
- 10) ČÍRTKOVÁ, L., VITOUŠOVÁ, P. a kolektiv. *Pomoc obětem (a svědkům) trestných činů*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2007. ISBN 978-80-247-2014-2.
- 11) DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-511-0.
- 12) DRAŠTÍK, A. a kolektiv. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, s. r. o., 2011. ISBN 978-80-7365-327-9.
- 13) HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, s. r. o. 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- 14) HENDL, J. *Kvalitativní výzkum*. 3. vydání. Praha: Portál, 2012. ISBN 978-80-262-0219-6.

- 15) HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2012. ISBN 978-80-247-4308-0.
- 16) HRDLIČKA, P., KNĚŽÍNEK, J., MLSNA, P. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009. ISBN 978-807357-477-2.
- 17) CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk. 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 18) CHMELÍK, J. a kolektiv. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-42-3.
- 19) CHMELÍK, J. a kolektiv. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. r. o. 2005. ISBN 80-86898-36-9.
- 20) CHMELÍK, J. a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. Praha: Linde, a. s., 2007. ISBN 978-80-7201-652-5
- 21) JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 3. Aktualizované vydání. Praha: Leges, s. r. o., 2013. ISBN 978-80-87576-44-1.
- 22) KALVODOVÁ, V. *Postavení trestu odnětí svobody v systému trestněprávních sankcí*. Brno: Masarykova univerzita, 2002. ISBN 80-210-3025-9.
- 23) KARABEC, Z., DIBLÍKOVÁ, S., MACHÁČKOVÁ, R. *Krátkodobé tresty odnětí svobody*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2000. ISBN 80-86008-76-2.
- 24) KLEPRLÍK, J. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.
- 25) KNEDLÍKOVÁ, J. *Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky*. Olomouc, 2014. Univerzita Palackého v Olomouci, Právnická fakulta.
- 26) KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212.
- 27) KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum. 1998. ISBN 80-7175-068-9.



- 28) KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnosti (zvláštní část)*. Praha: Police history. 2006. ISBN 8086477-32-0.
- 29) KRIMINALISTICKÝ ÚSTAV PRAHA PČR. *100. závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 7. prosince 2001 ke kriminalistickotechnické činnosti PČR – pro služební účely: závazný pokyn*. Praha, 2001.
- 30) MATOUŠKOVÁ, I. *Aplikovaná forenzní psychologie*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. ISBN 978-80-247-4580-0.
- 31) MIOVSKÝ, M. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing, 2006. ISBN 80-247-1362-4.
- 32) MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. Praha: C. H. Beck, 2001. ISBN 80-7179-362-0.
- 33) NOVÁK, J. *Trestné činy v silniční dopravě*. Plzeň, 2012. Západočeská univerzita v Plzni, Právnická fakulta.
- 34) NOVÁK, S. Re: *Statistiky o dopravních nehodách a trestných činech* [elektronická pošta]. Message to: Michaela Richterová. 16. července 2014 [2014-07-16]. Osobní komunikace.
- 35) NOVINKY. CZ. Získat řidičský průkaz bude mnohem těžší. *Novinky.cz* [online]. © 2003 - 2014 [cit. 2014-07-21]. Dostupné z: [www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html](http://www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html)
- 36) NOVOTNÝ, M. *Dopravní předpisy – soubor předpisů 2001/6*. Praha: Newsletter. 2011. ISBN: 80-86394-01-8.
- 37) POLCAR, M. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie ČR. 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.
- 38) POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. *Police ČR – zákon o trestním řízení soudním (trestní řád): pracovní pomůcka*. Praha, 2013.
- 39) POLICIE ČR. *Sbírka interních aktů řízení policejního prezidia ČR: závazný pokyn policejního prezidenta*. Praha, 2008.
- 40) POLICIE ČR. Služební příjem, výsluhové nároky a další sociální výhody. *Policie.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-07-22]. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/>

[sluzebni-prijem-vysluhove-naroky-a-dalsi-socialni-vyhody.aspx](http://www.policie.cz/clanek/sluzebni-prijem-vysluhove-naroky-a-dalsi-socialni-vyhody.aspx)

- 41) POLICIE ČR. Statistika nehodovosti. *Policie.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-05-14]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- 42) POLICIE ČR. Tým krizové intervence. In: *Policie.cz* [online]. 4. května 2011 [cit. 2014-05-16]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/tym-krizove-intervence.aspx>
- 43) PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, a. s. ISBN 80-7201-212-6.
- 44) PÚRY, F. ŠÁMAL, P., URBÁNEK, J. *Vzory podání a rozhodnutí v trestních věcech*. 2. vydání. Praha: Linde, a. s., 2005. ISBN 80-7201-521-4.
- 45) REICHEL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*, Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3006-6.
- 46) RICHTER, M. Re: *Informace k trestným činům a dopravním nehodám* [elektronická pošta]. Message to: Michaela Richterová. 12. května 2014 [2014-05-13]. Osobní komunikace.
- 47) RYBÁŘ, M. a kolektiv. *Kriminalistika*. Plzeň: Nava. 2008. ISBN 978-80-7211-275-3.
- 48) SLEZÁK, J. *Trestné činy v silniční dopravě*. Brno, 2012. Masarykova univerzita v Brně, Právnická fakulta.
- 49) SOTOLÁŘ, A., PÚRY, F., ŠÁMAL, P. *Alternativní řešení trestních věcí v praxi*. Praha: C. H. Beck, 2000. ISBN 80-7179-350-7.
- 50) SPIRIT, M. *Úvod do studia práva*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3290-9.
- 51) STRAUS, J. a kolektiv. *Kriminalistická metodika*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-124-3.
- 52) ŠIROKÝ, J. *Provozování silniční dopravy II*. Pardubice: Univerzita Pardubice. 2006. ISBN 80-7194-875-6.

- 53) ŠTĚTINA, J. *Když policista spáchá trestný čin* [televizní vysílání]. Praha: ČT 2, 31. 10. 2006, 20:00.
- 54) ŠUCHA, M. et al. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, filozofická fakulta, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3)
- 55) ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
- 56) VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J. a kolektiv. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-429-2.
- 57) VANTUCH, P. *Trestní zákoník s komentářem*. Olomouc: Anag, 2011. ISBN 978-80-7263-677-8.
- 58) VYSEKALOVÁ, J., MIKEŠ, J. *Reklama – Jak dělat reklamu*. 3. Aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3492-7.
- 59) WEIGEL, O. *Aktualizovaný zákon č. 361/2000 Sb. ve znění zákonů 60/2011 Sb., č. 478/2001 Sb. a č. 62/2002 Sb., o provozu na pozeních komunikacích s platností od 1. dubna 2002*. Praha: Computer Press. 2002. ISBN 80-7226-621-7.

## **8 PŘÍLOHY**

- Příloha č. 1: Otázky k položenému rozhovoru
- Příloha č. 2: Statistika DN
- Příloha č. 3: Rozsudek – ukázka

## **Příloha č. 1: Otázky k polořízenému rozhovoru**

### **1) Policista ČR**

#### Okruh č. 1 – Dopravní nehody

Domníváte se, že získání řidičské průkazu je banální věc a docílí toho každý?

Myslíte si, že je správné, když auto řídí běžný člověk oproti dopravě letecké či železniční, kde jsou to vyškolení piloti a strojvůdci?

Jaké jsou podle Vás nejčastější příčiny dopravních nehod?

Když vyjíždíte k dopravní nehodě a při příjezdu zjistíte, že je to Váš příbuzný, můžete takovouto dopravní nehodu šetřit?

Stalo se Vám někdy nebo víte o někom takovém, kdy se ohledání místa dopravní nehody provedlo nedbale, a tím způsobil vážné chyby v trestním řízení?

Stává se často, že se účastníci dopravních nehod snaží obhajovat a dávat vinu druhým?

Stává se často, že by pachatel z místa dopravní nehody ujel a snažil se tak dopravní nehodu utajit?

Setkáváte se často s agresivními řidiči a umíte si s nimi poradit?

Myslíte si, že kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“ byla účelná a v čem účelnost spatřujete?

Setkáváte se s lidmi, kteří měli dopravní nehodu opakovaně a stále se neponaučili?

Jaké jsou nejčastější následky dopravních nehod?

Dával jste někdy první pomoc, když Policie ČR přijela k dopravní nehodě jako první?

#### Okruh č. 2 – Trestné činy

Jak často vyjíždíte k dopravním nehodám, u kterých byl páchán trestný čin?

Je často u dopravních nehod páchán trestný čin?

S jakým trestným činem se nejčastěji setkáváte?

Pozastavujete se speciálně nad nějakým trestným činem, který účastníci silničního provozu páchají?

Máte pravomoc zasáhnout, když nejste ve službě a vidíte, že by se mohla stát dopravní nehoda a s ní spojený trestný čin?

Děláte často zkrácené přípravné řízení?

Víte, jaké jsou nejčastější tresty za trestné činy v silniční dopravě?

Spáchal jste někdy vy osobně v minulosti trestný čin?

Spáchal někdo od Vás z rodiny trestný čin?

Setkal jste se někdy s tím, že by Váš kolega spáchal trestný čin?

### Okruh č. 3 – Psychický dopad

Když jezdíte k tragickým dopravním nehodám, ale i dopravním nehodám obecně, ovlivňují Vás nějakým způsobem ve Vašem osobním životě?

Ovlivňuje Vás nějakým způsobem Vaše profese v osobním životě?

Dáváte si v osobním životě větší pozor na nějaké určité věci od té doby, co pracujete jako policista?

Volal jste vy osobně nebo byl jste v přítomnosti někoho, kdo volal o pomoc krizového intervenanta či policejního psychologa k místu, kde se odehrála tragická dopravní nehoda?

Máte možnost „placeného“ volna v případě, kdy vyjedete k nějaké tragické dopravní nehodě, která Vás nějakým způsobem zasáhne?

Oznamoval jste někdy pozůstalým, že jejich blízký zemřel u dopravní nehody?

Znáte nějakého policistu/tku, který/á odešel/a z Vašeho oddělení na základě toho, že tato práce byla pro něj/ni psychicky náročná?

Jak jste se Vy sám, či někdo jiný jako policejní „nováček“, vyrovnával s tragickými dopravními nehodami?

Vnímá na Vás rodina nějakou změnu, když se ve Vašem zaměstnání stane např. vážná dopravní nehoda?

Musel jste někdy hledat pomoc odborníka po nějaké tragické dopravní nehodě např. dopravní nehoda u Nažidel?

Co ženy policistky, snáší tuto práci stejně jako vy muži?

Po těchto všech zkušenostech, které máte za léta praxe, chtěl byste se stát znovu policistkou?

## 2) Účastník dopravních nehod

### Okruh č. 1 – Dopravní nehody

Domníváte se, že získání řidičského průkazu je banální věc a docílí toho každý?

Myslíte si, že by se měla zpřísnit pravidla pro absolvování kurzů autoškoly?

Jaké jsou podle Vás nejčastější příčiny dopravních nehod?

Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody nebo jejím svědkem?

Byl/a jste někdy přítomen situace, kdy se účastník dopravní nehody snažil obhajovat a dávat vinu druhým?

Jaké jsou nejčastější následky dopravní nehody?

Byl/a jste někdy svědkem, že by pachatel z místa dopravní nehody ujel a snažil se tak dopravní nehodu utajit? Udělal/a jste to někdy Vy sám/a?

Patříte do skupiny agresivnějších řidičů nebo k těm, kteří jsou za volantem klidní?

Myslíte si, že kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“ byla účelná a v čem účelnost spatřujete?

Znáte někoho, kdo měl dopravní nehodu opakovaně a stále se neponaučil/a?

Dával/a jste někdy první pomoc, než přijeli k dopravní nehodě záchranné složky?

### Okruh č. 2 – Trestné činy

Znáte alespoň některé trestné činy v silniční dopravě?

Víte, jaké jsou nejčastější tresty za trestné činy v silniční dopravě?

Setkal/a jste se s trestným činem v silniční dopravě?

Spáchal/a jste Vy osobně trestný čin, ať už v minulosti nebo v poslední době?

Spáchal někdo od Vás z rodiny trestný čin?

Jak často se domníváte, že policisté ve Vašem okrese vyjíždí k dopravním nehodám, kde byl spáchán trestný čin?

### Okruh č. 3 – Psychický dopad

Ovlivnila Vás nějakým způsobem dopravní nehoda v osobním životě?

Všimlo si na Vás okolí, že jste v životě zažil/a událost, kterou byla dopravní nehoda?

Dokázal/a jste se Vy osobně nebo někdo z Vašich blízkých, vyrovnat s tragickou dopravní nehodou, kterou jste zažil/a?

Musel/a jste hledat pomoc odborníka po tragické dopravní nehodě? Nebo někdo z Vašeho okolí.

Byl/a jste někdy ať už účastníkem nebo svědkem dopravní nehody, kde byl v přítomnosti policejní psycholog či krizový intervent?

Myslíte si, že je práce policisty, který vyjíždí k dopravním nehodám, náročná?

*Zdroj: Vlastní výzkum*



## Příloha č. 2: Statistika dopravních nehod

Tabulka č. 1: DN

Hlavní příčina nehod rok 2013	Počet nehod	Tj. v %	Počet usmrcených	Tj. v %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	14633	20,2	209	39,6	-48
Nesprávné předjíždění	1383	1,9	23	4,4	-15
Nedání přednosti	12342	17,1	78	14,8	-10
Nesprávný způsob jízdy	44022	60,8	218	41,3	-26

*Zdroj: Policie ČR. Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel. 2013. Dostupné z:  
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>*

**Příloha č. 3: Rozsudek – ukázka**

**Vzor č. 105 – ODSUZUJÍCÍ ROZSUDEK  
s aplikací ustanovení § 24 odst. 1 tr. zák.  
podle § 120 tr. řádu (§ 122 odst. 1 tr. řádu)  
(emunciát)**

**ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Okresní soud v Přerově rozhodl v hlavním líčení dne 26. listopadu 1998 v Přerově samosoudcem JUDr. Milanem Malým, takto:

Obžalovaný

**Petr Zlámal,**

Nar. 20. 6. 1980 v Přerově, student Střední podnikatelské školy v Přerově, bytem Přerov, Nádražní č. 204,

JE VINEN, ŽE

dne 11. 8. 1998 kolem 17.00 hodin v Přerově řídil motocykl značky Jawa 50-Mustang, reg. Zn. PR – 10353, přestože pravomocným rozhodnutím Doprního inspektorátu Policie České republiky v Přerově ze dne 8. 7. 1998 č. j. ORPR-6-291/DI-98 mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 6 měsíců od 24. 4. do 24. 10. 1998,

TEDY

mařil výkon rozhodnutí státního orgánu tím, že vykonává činnost, která mu byla zakázána,

ČÍMŽ SPÁCHAL

trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zák.

Podle § 24 odst. 1 tr. zák. se od potrestání obžalovaného upouští.

*Zdroj: Púry, F., Šámal, P., Urbánek, J. Vzory podání a rozhodnutí v trestních věcech, 2005*