

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJÍ PŘÍČINY

Autor práce: Tomáš Vachule

Studijní obor: Bezpečnostně právní obor ve veřejné správě

Forma studia: prezenční

Vedoucí práce: JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2013

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

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce panu JUDr. Romanovi Svatošovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Abstrakt

VACHULE, T. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny: bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2013. 74 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Bakalářská práce se zabývá trestnou činností v silniční dopravě. V úvodu představuje historický vývoj silniční dopravy v souvislosti s trestnou činností. Dále specifikuje právní stránku dané problematiky, kde vymezuje základní pojmy práva, povinnosti účastníků silničního provozu a definuje pojem přestupku a trestného činu. Z kriminologického hlediska analyzuje pachatele a jeho osobnostní profil. Představuje rizikové faktory a příčiny vzniku dopravních nehod. Následně prezentuje způsoby prevence. Praktická část je věnována zjištění nejčastějších příčin nehod a navrhnutí preventivních opatření, která by pomohla eliminovat příčiny a snížit tak nehodovost.

Klíčová slova:

Trestný čin, dopravní nehoda, příčiny nehod, prevence nehod.

Abstract

VACHULE, T. *Criminal activity in road transport and its causes*. České Budějovice : The College of European and regional Studies, o. p. s., 2013. 74 s.
Supervisor : JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

This thesis deals with crime in road transport. In the introduction to the historical development of road transport in connection with the crime. It also specifies the legal side of the issue, which defines the basic concepts of rights, duties, road users and defines the offense and the offense. From a criminological perspective analyzes of the offender and his personality profile. Represents risk factors and causes of traffic accidents. Then presents the methods of prevention. The practical part is devoted to finding the most common causes of accidents and devising preventive measures that would help reduce accidents and eliminate the cause.

Keywords:

The crime, traffic accidents, causes of accidents, accident prevention.

Obsah

Úvod.....	9
1 CÍL A METODIKA.....	10
2 HISTORIE TRESTNÉ ČINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	11
2.1 VZNIK SILNIČNÍ DOPRAVY	11
2.2 POČÁTKY PRÁVNÍ REGULACE	12
2.2.1 Silniční četnictvo 1928 - 1929	13
2.2.2 Četnické silniční kontrolní stanice.....	13
2.2.3 Alkohol za volantem a rychlost.....	13
2.2.4 Řešení dopravních nehod.....	14
2.2.5 Řidičské oprávnění.....	14
2.3 PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE	15
2.4 V NOVÉ DOBĚ	15
2.4.1 Stav silnic a dálnic v roce 2009.....	17
2.4.2 Enviromentální aspekty automobilismu.....	17
3 PRÁVNÍ ASPEKTY TRESTNÉ ČINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	19
3.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ PRÁVA.....	19
3.1.1 Právní norma	19
3.2 POJEM TRESTNÍHO PRÁVA HMOTNÉHO.....	20
3.2.1 Prameny trestního práva hmotného.....	20
3.2.2 Časová působnost	21
3.2.3 Místní působnost.....	21
3.2.4 Trestný čin.....	21
3.2.5 Přečiny a zločiny.....	21
3.2.6 Úmysl	22
3.2.7 Nedbalost	22
3.2.8 Pojem skutkové podstaty trestného činu	22
3.3 PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	23
3.3.1 Účastníci provozu	23
3.3.2 Podmínky účasti na pozemních komunikacích.....	23
3.3.1 Povinnosti účastníků na pozemních komunikacích.....	23
3.4 ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ A POVINNOSTI ŘIDIČE	24
3.4.1 Dopravní kontrola.....	25
3.5 VÝKON STÁTNÍ SPRÁVY V DOPRAVĚ	25
3.5.1 Dohled na bezpečnost silničního provozu	25
3.6 PŘESTUPKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	26
3.6.1 Přestupky v souvislosti s registrační značkou.....	26
3.6.2 Řízení technicky nezpůsobilého vozidla.....	27
3.6.3 Řízení vozidla bez příslušného oprávnění.....	27
3.6.4 Telefonování za jízdy	27
3.6.5 Překročení rychlosti.....	27

3.6.6	<i>Přestupkové sankce</i>	28
3.7	TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	28
3.7.1	<i>Ohrožení pod vlivem návykové látky</i>	28
3.7.2	<i>Obecné ohrožení</i>	29
3.7.3	<i>Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti</i> ...	29
3.7.4	<i>Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání</i>	30
3.7.5	<i>Ublížení na zdraví z nedbalosti</i>	30
4	KRIMINOLOGICKÉ ASPEKTY TRESTNÉ ČINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	31
4.1	POJEM KRIMINOLOGIE.....	31
4.1.1	<i>Kriminologie jako věda empirická</i>	31
4.1.2	<i>Kriminologie jako věda multidisciplinární</i>	32
4.1.3	<i>Členění kriminality</i>	32
4.1.4	<i>Zdroje informací o kriminalitě</i>	32
4.2	LATENTNÍ KRIMINALITA.....	33
4.2.1	<i>Utajování silničních dopravních nehod</i>	33
4.3	PACHATEL TRESTNÉHO ČINU.....	33
4.3.1	<i>Typologie pachatelů</i>	34
4.3.2	<i>Osobnost pachatele v dopravě</i>	34
4.4	OBĚŤ TRESTNÉHO ČINU.....	35
4.4.1	<i>Oběti dopravních nehod</i>	36
4.5	PŘÍČINY TRESTNÉ ČINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	36
4.5.1	<i>Agrese za volantem</i>	37
4.5.2	<i>Nepřiměřená rychlost</i>	38
4.5.3	<i>Vliv počasí</i>	38
4.5.4	<i>Alkohol za volantem</i>	39
4.5.5	<i>Drogy za volantem</i>	40
4.5.6	<i>Věk řidičů</i>	41
4.5.7	<i>Muži a ženy za volantem</i>	42
4.6	PREVENCE A BEZPEČNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	43
4.6.1	<i>Výchova a bezpečnost silničního provozu</i>	44
4.6.2	<i>Dopravní prostředí</i>	45
4.6.3	<i>Technická bezpečnostní opatření</i>	46
4.6.4	<i>Řidič a trest</i>	47
4.7	STATISTIKY.....	47
4.7.1	<i>Nehodovost na Příbramsku 2012</i>	48
4.8	SHRNUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI.....	49
5	VLASTNÍ VÝZKUM	50
5.1	PRŮBĚH VÝZKUMU.....	51
5.1.1	<i>Vyhodnocení dotazníku</i>	51
5.1.2	<i>Shrnutí výsledků výzkumu</i>	54
5.2	NÁVRH PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍ.....	55
Závěr	59

Seznam použité literatury.....	61
Seznam tabulek	64
Seznam grafů.....	64
Seznam zkratk	65
Seznam příloh.....	66
Přílohy	67

Úvod

Téma práce je věnováno problematice trestné činnosti v silniční dopravě, která je v současnosti sledována celou společností a je velice aktuálním tématem. V počátcích automobilismu si jen asi těžko někdo uvědomoval, že se stane tento fenomén hybnou silou světa. Masová výroba vozů a industrializace s sebou přinesla také potřebu budování rozsáhlé silniční infrastruktury. Zvyšující se provoz a nezbytnost jeho řízení byl impulzem pro vznik určitého dopravního řádu. Motorismus ukazuje stále své negativní stránky a přináší častá rizika. Média téměř denně poskytují informace, které nejsou mnohokrát tak sympatické, jak bychom si přáli. Dopravní nehody si vybírají svou daň, za kterou se bohužel platí lidským zdravím, životy a v tom lepším případě vzniknou jen majetkové škody. Autor vychází z toho, že silniční doprava se týká každého z nás a můžeme se stát snadno pachatelem trestného činu, pokud svou nepozorností, neohleduplností nezvládneme vozidlo, čímž ohrožujeme nejen sebe, ale také ostatní účastníky silničního provozu. Můžeme se stát také obětí bez vlastního zavinění. Nejčastěji se ve většině případů jedná o trestné činy se zaviněním z nedbalosti. Trestná činnost související se silniční dopravou vykazuje v celkovém rozsahu kriminality velmi vysoký podíl. Proto je dnes kladen velký důraz na prevenci této trestné činnosti a zejména také na bezpečnost v silničním provozu.

Při provádění preventivních opatření se musíme zaměřit především na příčiny. Velmi častými důvody vzniku dopravních nehod jsou nepřiměřeně rychlá jízda a řízení pod vlivem alkoholu. Pachatelem jsou nejčastěji lidé bez kriminální minulosti a nemají negativní vztah ke společnosti. Na druhé straně jsou osoby, které trestnou činností páchají opakovaně a nerespektují zákony. Ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky provozu. Jedním z preventivních opatření je například bodový systém, který si klade za cíl zabránit účasti na silničním provozu řidičům, kteří opakovaně porušují dopravní předpisy tím, že pokud dosáhnou za své delikty hranici dvanácti bodů, může jim být odebrán řidičský průkaz.

Pro porozumění celé problematice je důležité čtenáři objasnit základní pojmy, které budou specifikovány v teoretické části této práce. Jedná se především o náhled do historie z hlediska trestné činnosti v silniční dopravě, dále se bude věnovat právním aspektům současné právní úpravy a následně se bude zabývat kriminálními aspekty, jako jsou příčiny a prevence kriminality v silniční dopravě.

1 Cíl a metodika

Cílem bakalářské práce je hlubší pohled na problematiku trestné činnosti v silniční dopravě a ukázat, že se může týkat kohokoli. Hlavním cílem je za využití studia literatury a vlastního výzkumu zjistit příčiny trestné činnosti a navrhnout preventivní opatření, která by směřovala k eliminaci příčin této trestné činnosti. Celek je rozdělen do pěti kapitol, přičemž první tři jsou obecná část, která se zabývá teoretickými poznatky a zbývající dvě jsou zpracovány jako část praktická.

V první kapitole obecné části jde především o přiblížení vývoje silniční dopravy na našem území v souvislosti s trestnou činností, která je zpracována na základě studia literatury. Jde o historický pohled na danou problematiku a seznámení s jednotlivými etapami až do současnosti. Další kapitola se věnuje právním aspektům v silniční dopravě. Zabývá se problematikou trestního práva a vysvětluje základní pojmy, jako trestní čin nebo přestupek, skutkovou podstatu a znaky pro naplnění takového protiprávního jednání. Konkretizuje jednotlivé právní předpisy, které je nutné při účasti na pozemních komunikacích dodržovat. Vysvětluje zde princip právních vztahů jednotlivých subjektů, které jsou zavázané vzájemnými právy a povinnostmi. Bude vycházet ze zákona o silničním provozu, který je souborem právních norem, které organizují z hlediska bezpečnosti provoz na pozemních komunikacích a rozebírá některé z těchto norem. Závěrečná kapitola této části je zaměřena na kriminologické aspekty trestné činnosti v silniční dopravě. Rozebírá všeobecné kriminologické prvky, kriminalitu jako společenský jev, pachatele, oběti a zaměřuje se hlouběji na osobnostní profil člověka v silniční dopravě. Snaží se propojit problematiku psychologie a kriminologie. Dále se zabývá příčinami trestné činnosti, prevencí a výzkumem.

Předmětem první kapitoly praktické části je vlastní výzkum. Ten je zaměřen na otázky zjištění příčin trestné činnosti v silniční dopravě. Zjišťování je provedeno pomocí sestaveného dotazníku.

Druhou kapitolou této části je návrh preventivních opatření. Na základě poznatků získaných při zpracování teoretické části a z výsledků vlastního výzkumu se tato kapitola zaměřuje na vypracování a navržení opatření, která by vedla k snížení trestné činnosti v silniční dopravě.

2 Historie trestné činnosti v silniční dopravě

Už od počátku dějin se člověk snažil usnadňovat si život. Aby se lépe dostal do míst, kde by našel obživu, upravoval stezky, po kterých chodil.¹ Již 4000 let př. n. l. začali budovat silnice už staří Číňané. Nejrozsáhlejší síť později postavili Římané.² Počátky automobilismu, přišly však mnohem později. Dnes patří silniční doprava k jednomu z hlavních způsobů přepravy osob. Využívá ji téměř každý člověk v civilizovaném světě. V porovnání s ostatními druhy dopravy patří mezi nejrizikovější a nejnebezpečnější. Od svého vzniku do dnešní doby prošla velkými změnami jak po technické stránce, tak po stránce legislativní.

2.1 Vznik silniční dopravy

Historii silniční dopravy začaly psát jednostopé dopravní prostředky. Předchůdce současného jízdního kola byla na počátku 19. století draisina, pojmenovaná podle svého vynálezce K. L. Draise. Na tomto kole nebyly žádné pedály. Do pohybu ho uváděl jezdec, který se odrážel nohama od země. Se zlepšením přišel francouzský zámečník P. E. Michaux, který na přední kolo připevnil šlapací pedály. Vznikl tak první velociped.³ Později konstruktéři přemýšleli, jak by mohli velociped zlepšit tím, že nahradí lidskou sílu motorem. Vznikaly tak různé modely předchůdců dnešních motocyklů. S prvním prototypem přišel Gottlieb Daimler, který připojil k bicyklu motor.⁴ V současnosti je jednou z největších velmocí motocyklového průmyslu Japonsko.

Využít ho chtěl také Carl Benz z Mannheimu a tak připojil motor k tříkolce. Později vyrobil vůz, který měl čtyři kola a podobal se tak dnešnímu automobilu. Velké úsilí na vývoji je přičítáno také A. Peugeotovi ve Francii nebo H. Fordovi v Americe.⁵ Na počátku byl automobil spíše chápán jako zábavný prostředek, který představoval potěšení a zážitek ze samotné jízdy. Nikdo z veřejnosti ani samotní konstruktéři si neuvědomovali, jakou revoluci rozvoj automobilismu způsobí. První automobil se ve Vídni objevil v roce 1892. Na české silnice vyjel poprvé podnikatel Theodor Liebieg, který udržoval kontakty také s Benzem, čímž napomohl výrobě prvního českého

¹ TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha, 1978, s. 17.

² TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha, 1978, s. 22.

³ TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha, 1978, s. 168.

⁴ TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha, 1978, s. 171.

⁵ TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha, 1978, s. 47.

automobilu v Kopřivnici.⁶ „Nejvýznamnějšími automobilkami meziválečného Československa byly továrny Laurin a Klement (Mladá Boleslav), Praga (Praha) a Tatra (Kopřivnice).“⁷

2.2 Počátky právní regulace

Začátkem 19. století, nebyl provoz na silnicích zdaleka tak hustý jako ho známe dnes. Neexistovaly tak přísná pravidla a regule. V polovině století, však provoz začal rychle stoupat a s ním přicházejí první dokumenty, které obsahují organizaci řízení dopravy. Jejich obsah samozřejmě odpovídal tehdejší úrovni techniky. „Jedním z prvních základních legislativních opatření v oblasti dopravy byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, zabývající se připuštěním silničního provozu k jízdě na silnicích, způsobem jeho provozu a předepsanými doplňky (komín s lapačem jisker, píšťala apod.).“⁸

V září roku 1919 se v Praze poprvé objevil strážník, který měl na uniformě připevněný štítek s nápisem dopravní stráž. Lidé byli ze začátku z gest a pokynů stojícího policisty, který řídil provoz, překvapeni a na jeho adresu přicházelo mnoho kritiky a vtípků. Zavedení dopravní stráže nebyla jednoduchá věc. Nastavený uliční jízdní řád již nestačil na stále frekventovanější vývoj dopravy. Potřeba udržování dopravního pořádku byla v této situaci nutností, ale lidé toto nemohli stále pochopit. „Vozkové klidně jezdili středem ulice po kolejích elektrické dráhy a vůbec jim nevadilo, že tramvaj zvonila jako posedlá. Na denním pořádku potom byly scény, shluky lidí, stavění povozů, zjišťování a předvádění. Rvačky mezi kočími, řidiči motorových vozidel a chodci, to nebylo nic neobvyklého.“⁹

Vzrůstající tempo, kterým se provoz zvyšoval, však bylo pro strážníky velice vyčerpávající. Problémy byly zvláště ve večerních hodinách, kdy byla špatná viditelnost. Na křižovatkách se tvořily kolony a zácpy. Účinným řešením bylo, že roku 1927 byl v Praze nainstalován první světelný semafor, který byl ručně řízený. Postupně

⁶ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zasetí reality*. Praha, 2008, s. 13-14.

⁷ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zasetí reality*. Praha, 2008, s. 16.

⁸ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 7.

⁹ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 11-12.

se jich zavádělo stále více po celé Praze. Dalším zlepšení později přišlo se zavedením automatického přepínání signalizace.¹⁰

2.2.1 Silniční četnictvo 1928 - 1929

Zatímco ve větších městech si lidé zvykli na zákony a nařízení v dopravě, na venkově byli stále o krok zpět a nenacházeli pochopení pro vzrůstající provoz. Opatření, které museli začít dodržovat, vnímali jako omezování určité svobody. Řízení dopravy na venkově se velmi lišilo od městského. Především nebyla možnost využít stejných prostředků jako ve městech. Lidé si zde zasloužili stejnou ochranu života, zdraví a majetku. Hovořilo se o tom, že na venkově není nutné mít zvláštní sbor, ale mohlo by být vytvořeno speciální odvětví dopravní služby.¹¹

2.2.2 Četnické silniční kontrolní stanice

Komplexní dohled nad veřejnou dopravou vyžadoval potřebu již zmiňovaného speciálního odvětví dopravní služby také pro zajišťování provozu na veřejných silnicích a cestách. Pro tento účel byly v roce 1935 zřízeny četnické silniční kontrolní stanice. Každá z nich měla přidělený určitý obvod, nad kterým se dodržoval dozor. Strážníci těchto stanic, měli k dispozici také motorové vozidlo. Jejich spolupráce probíhala i s dalšími četnickými útvary. Nejčastějšími přestupky byly například jízda neosvětlených vozidel. Tyto přestupky byly řešeny v blokovém řízení.¹²

2.2.3 Alkohol za volantem a rychlost

Již ve třicátých letech minulého století bylo zřejmé, že alkohol za volant nepatří. *„Řízení motorových vozidel na veřejných silnicích a cestách vyžaduje, aby mu řidič věnoval své duševní a tělesné schopnosti a aby jeho rozpoznávací schopnosti nebyly v žádném případě sníženy či dokonce vyloučeny.“* Alkohol, především za volantem, byla věnována velká pozornost. *„Řízení motorového vozidla v opilosti bylo pokládáno za těžký delikt, proto se ukládaly ty nejvyšší přípustné tresty.“*¹³

Statistiky nám říkají, že jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod je nepřiměřená rychlost. Již na konci dvacátých let minulého století museli strážníci tento problém řešit. *„V dobovém tisku se psalo, že mnohý řidič ujížděl nepovolenou rychlostí,*

¹⁰ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 16-17.

¹¹ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 19.

¹² MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 22.

¹³ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40-41.

aby u cíle v hotelu popíjel a dalším se chlubil výkonností svého stroje.“ Některé automobily už tehdy dosahovaly 100 kilometrové rychlosti. Zjistit rychlost však nebylo snadné. Tehdejší technické možnosti nebyly ještě tak daleko jako dnes, a proto museli rychlost měřit a vypočítávat na základě ujeté vzdálenosti za určitý čas.¹⁴

2.2.4 Řešení dopravních nehod

Na přelomu dvacátých a třicátých let znatelně vzrostl provoz a s ním i počet dopravních nehod. Zájem z řad odborníků se projevil hlubším pohledem na postup bezpečnostních složek při jejich řešení. Prostřednictvím známého komisaře Rosenbacha radili bezpečnostním složkám, aby při vyšetřování byly co nejvíce pečliví a důslední. Na jejich svědomitosti a důkladnosti závisel vývoj trestního řízení. Paradoxně už tenkrát se obvinění dokázali vyhnout spravedlivosti, protože ovládali technickou stránku věci lépe než policejní složky. Zpravidla využili delší časové prodlevy a než nastalo soudní jednání, požádali o radu advokáta či nějakého znalce. Hlavním úkolem policie bylo najít všechny stopy a zjistit okolnosti, vedoucí k objasnění dopravní nehody. Osoby zúčastněné na nehodě podléhali kontrolám na alkohol. Vyšetřovatelé sledovali jakou má dotyčný souvislost výpovědi či rozšíření očních panenek. Pokud měli podezření, konečné slovo měl lékař. Potvrdil-li, že dotyčný požil alkohol, mohl mu být odebrán vůdčí list. Dále se řešilo, jaké byly způsobeny škody, popis místa nehody, zjištění povětrnostních podmínek a především příčiny a zavinění nehody. *„Na přelomu dvacátých let nebylo, zejména ve městech nejčastější příčinou nehod překračování rychlosti, nedávání výstražných znamení, nebo to, že jich nebylo dbáno. Právě ve městech se především nedodržovala pravidla o jízdě v levé části vozovky, pravidla předepsaného odbočování velkým a malým obloukem a pravidla o vzájemném předjíždění automobilů. Mnoho nehod bývalo způsobeno chodci.“* Později se problematikou dopravních nehod začalo zajímat také četnictvo. Při pravidelném zjišťování příčin dopravních nehod se snažili veřejnost upozornit odbornými časopisy a doporučovali, jak se chovat v provozu.¹⁵

2.2.5 Řidičské oprávnění

Nařízení ministra vnitra č. 81/1910 přineslo velké noviny. Kladl se větší důraz a pozornost na řidičské oprávnění. Došlo k přísnějšímu stanovení řidičské zkoušky. Zkouška měla tři úrovně a probíhala z pravidel silničního provozu, technických znalostí,

¹⁴ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 44.

¹⁵ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. Praha, 2008, s. 25-27.

jako bylo údržba vozidla a ze zkušební jízdy. Udělovány byly po úspěšném složení zkoušky Vůdčí listy. Nařízení se také zabývalo otázkou způsobilosti, která v opačném případě mohla vést k odebrání řidičského oprávnění. Jednalo se například o náklonnost k alkoholu.¹⁶

Rok 1945 přinesl opět změny a začaly se vydávat provizorní řidičské průkazy. Rozdělovaly se na čtyři kategorie, podle kterých bylo rozlišeno, čím mohou řidiči jezdit. Například kategorie tři obsahovala nákladní automobily do 3,5 tuny. Toto dělení bylo změněno roku 1964, kdy se používalo označení typu A, B, C atd. „*Nový řidičský průkaz je vybaven zabezpečovacími prvky, skupiny řidičských oprávnění jsou v podstatě zpřesněny a jsou vytvořeny podskupiny.*“¹⁷

2.3 Po druhé světové válce

Po květnu 1945 nahradil sbor uniformované policejní stráže a sbor četnictva sbor národní bezpečnosti (SNB). Jejich zájem se zabýval bezpečností silničního provozu jen v rámci veřejného pořádku. Roku 1950 už se objevuje první návrh na vytvoření specializovaných útvarů na dopravní bezpečnost. Dozor byl prováděn prostřednictvím stanic SNB a později byly zřízeny silniční kontrolní stanice.¹⁸ Ve druhé polovině čtyřicátých let nehodové statistiky zaznamenaly nečastější příčiny nehod. „*Největší podíl na nehodách měla nepřiměřená rychlost, nesprávný způsob jízdy, vadný stav vozovek a špatný technický stav vozidel.*“ Ty nejzávažnější nehody byly způsobeny především pod vlivem alkoholu. Celkově si vyžádaly až tisíc obětí ročně.¹⁹ Na tuto situaci přišla patřičná reakce, za účelem zvýšit bezpečnost. Koncem čtyřicátých let se Sbor národní bezpečnosti začal také věnovat preventivním opatřením. Pachatelům, kteří porušovali pravidla a dopouštěli se přestupků, mohli udělit povinné školení, poučující o pravidlech silničního provozu.²⁰

2.4 V nové době

Během osmdesátých a devadesátých let došlo v České republice k výrazné motorizaci. Dotkla se soukromého i veřejného sektoru. K nárůstu došlo v osobní a také

¹⁶ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. Praha, 2008, s. 81-82.

¹⁷ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 78-81.

¹⁸ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 56.

¹⁹ ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. Praha, 2008, s. 132.

²⁰ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 60.

nákladní dopravě. Západ, který se otevřel zemím bývalého východního bloku, přinesl rozvoj cestovního ruchu a nové uspořádání Evropy. Toto formování vedlo ke změnám také v legislativě.

*„K zásadní změně došlo k 1. 1. 2001, kdy byly některé aktivity převedeny do civilních úseků, a především začal téhož dne platit zákon a provozu na pozemních komunikacích, byla pozměněna činnost dopravních inženýrů a rovněž rozsah dopravních šetření.“*²¹

Stále častější nekázeň řidičů vedla k modernizaci v technickém vybavení. Především to byly nové měřicí přístroje, které umožňují kvalitnější prevenci. Radary na měření rychlosti byly vybaveny fotoaparátem nebo kamerou a mohly se instalovat do policejních vozidel. Vylepšení se dočkaly také přístroje na měření alkoholu. Detekční trubičky nahradily také elektronické přístroje. Dnes je kladen na problematiku drog velký důraz, zvláště v souvislosti s řízením motorového vozidla. V naší zemi je podporována nulová tolerance alkoholu.

Vstupem České republiky do Evropské unie se rozmohla také nákladní doprava. Rozrostla se síť dálnic a s nimi proběhlo zřízení dálničních oddělení policie České republiky. *„Činnost dálničních oddělení je velmi specifická, protože zaujímá nejen oblast dopravy, ale i oblast přestupkového řízení a trestního řízení i oblast veřejného pořádku v daných úsecích a na obslužných zařízeních.“*²² V oblasti dopravy je neméně důležité také sledovat dopravní situaci jako celek. Informace poskytuje především dopravní služba. Sdělovací prostředky prošly v průběhu svého vývoje velkými změnami a společnost v současnosti může tyto informace nalézt běžně na webu.²³ V rámci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu spolupracuje Policie ČR také s obecní a městskou policií. *„Co se týče dopravy, je jejich činnost zaměřena na porušení pravidel provozu vyplývajících z místní úpravy provozu, kontrolují požití alkoholu, ale také měří rychlost.“* Mohou uzavírat společně dohody, týkající se dohledu nad přechody nebo součinnosti při zajišťování bezpečnosti na kulturních akcích.²⁴

²¹ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 128-129.

²² MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 132.

²³ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 133.

²⁴ MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 135.

2.4.1 Stav silnic a dálnic v roce 2009

Vývoj silnic a dálnic ušel až do dnešní doby velký kus cesty. Současný stav vypadá následně: „Na území České republiky bylo k 1. 1. 2009 v provozu 688 km dálnic a 54 966 km silnic. Z toho je 6 213 km silnic I. třídy, 14 592 km silnic II. třídy a 34 161 km silnic III. třídy. Celkem 372 km silnic I. třídy je vybudováno jako rychlostní silnice.“ Důležitost významných silnic a dálnic spočívá v tom, že určují dopravní výkon a jsou primárními spoji s politickými a hospodářskými centry a rekreačními oblastmi.

V porovnání se státy EU je naše dálniční síť z hlediska hustoty velice v nepříznivé situaci. Do konce roku 2008 bylo vybudováno necelých 70% z plánovaného rozsahu sítě dálnic. Ukazuje se, že výstavba v plném rozsahu je velice nutná, aby se naplnily všechny podmínky kvalitního dopravního spojení při přetížení dálkových silnic. Přesto se ale v posledních letech projevilo nepatrné zlepšení. Prostředky vložené do rekonstrukce dálničních mostů sice přinesly jejich zlepšení, ale svoji daň si tyto investice vybraly v oblasti bezpečnosti povrchu vozovek. Zanedbala se zejména kvalita vozovky z hlediska rovinatosti nebo její protismykové vlastnosti. Na silnicích I. třídy chybí také prostředky k dokončení plánované výstavby. Jedná se hlavně o realizaci obchvatů měst a obcí. Z celkového rozsahu je upravena podle normových parametrů přibližně polovina. Situace na silnicích II. a III. třídy, které tvoří necelých 90% z celkové délky silniční sítě je stav ještě méně příznivý než u kategorie I. třídy. Například za rok 2001 bylo zjištěno, že 44% délky sítě je hodnoceno jako havarijní. Po převedení do vlastnictví krajů se i přes snahu modernizace zlepšuje jejich stav pomalými kroky.²⁵

2.4.2 Enviromentální aspekty automobilismu

Vedle svých pozitivních stránek se automobilismus v průběhu své existence projevil také negativně. Nejdříve se ukázal jako nebezpečná zbraň. Současný pohled se soustředí také na vztah automobilismu vůči životnímu prostředí. Vývoj a výstavba silnic vyvolává negativní pohled veřejnosti a obyvatelé se z důvodu rozšiřování dopravních cest obávají škodlivého působení dopravy. Primárním cílem při budování silnic je umožnit rychlou a bezpečnou jízdu a propojení sídelních útvarů. Stavba obchvatů kolem obcí, které mají zabránit negativním účinkům dopravy jako je hluk znečištění ovzduší však sebou nese určité dopady na životní prostředí. Proto se do projektování nových

²⁵ LÍDL, V. *Silnice a dálnice v České republice*. Rudná. 2009, s. 338-341.

silnic začlenilo do návrhů také přizpůsobení krajiny, čímž se samozřejmě prodražuje stavba komunikace.²⁶

²⁶ LÍDL, V. *Silnice a dálnice v České republice*. Rudná, 2009, s. 367 - 369.

3 Právní aspekty trestné činnosti v silniční dopravě

Náš život se řídí určitými pravidly a normami, která vymezují určité způsoby chování při každodenních činnostech ve společnosti. Při nerespektování těchto pravidel nepřiměřeným jednáním, by nastal totální zmatek. Provoz na silnicích by se naprosto zhroutil, kdyby řidiči nedodržovali například jízdu v pravém pruhu. Přesto se lidé často odchyľují od pravidel, čímž nedbale či úmyslně ohrožují životy druhých. Řídí pod vlivem alkoholu, překračují povolenou rychlost nebo vjedou do jednosměrné ulice.²⁷

3.1 Vymezení základních pojmů práva

Právo můžeme definovat jako souhrn všech právních norem. Jedním ze základních dělení je na objektivní právo charakterizující systém závazných pravidel a subjektivní právo vymezující možnosti způsobu chování, které určuje právní norma. Právo, které je považováno za platné tvoří celek, jenž je součástí právního řádu.²⁸ Ve společnosti je důležitá znalost práva, tedy úroveň právního vědomí. „*I u nás platí, že neznalost zákona neomlouvá.*“ Jinými slovy, každý nese odpovědnost za své činy při porušování povinností bez ohledu na to, že má nulové vědomosti o zákonech. Proto by měl každý občan mít alespoň minimální povědomost o právu.

Jsou určité zdroje, ze kterých právo vychází. Existuje několik forem, které vyjadřují právo. Dělí se na psané a nepsané. Nepsanou formou jsou například právní obyčej, což je pravidlo užívající se dlouhodobě na určitém území a vzniká samovolně a stává se respektovaným. Řadí se sem také soudní nebo správní precedenty. Do psaných pravidel se zahrnují normativní právní akty, například zákony nebo normativní smlouvy, týkající se především mezinárodního práva. Český právní řád se opírá o kontinentální evropský právní systém a používá pouze právo psané. Prameny práva České republiky vycházejí hlavně z normativních právních aktů a normativních smluv.²⁹

3.1.1 Právní norma

Je státem vydané pravidlo chování, jenž je vynutitelné státní mocí. „*Prvky právní normy jsou subjekty (adresát právní normy, tj. fyzická osoba, právnická osoba a stát), objekty (právem chráněný zájem, např. majetek, život, zdraví) a obsah (vlastní*

²⁷ GIDDENS, A. *Sociologie*. Praha, 1999, s. 184.

²⁸ KOČMANOVÁ, M. *Právo a logika*. Brno, 2005, s. 7.

²⁹ KOČMANOVÁ, M. *Právo a logika*. Brno, 2005, s. 7.

pravidlo chování, příkazy, zákazy, oprávnění).“ Pokud bychom dělili normy podle jejich právní síly, nejvýznamnější jsou zákony vydané parlamentem České republiky, které patří do kategorie vyšší právní síly. Nižší právní silou jsou například závazné vyhlášky obcí, které nemohou být nikdy v rozporu s nadřazenou kategorií, tedy s vyšší právní silou, což je Ústava české republiky nebo ústavní zákon. V ČR jsou tyto normy publikovány zejména ve Sbírce zákonů.³⁰

3.2 Pojem trestního práva hmotného

Trestní právo je součástí právního řádu České republiky a je jedním z odvětví práva veřejného. Úkolem trestního práva je chránit zájmy naší společnosti a také ústavní zřízení České republiky. Definuje nám, které činy jsou považovány za trestné a následně stanovuje tresty za jejich spáchání. Trestní právo se dělí na hmotné, které určuje co je trestný čin a jakou sankci lze za něj uložit. Právo procesní upravuje postup orgánů činných v trestním řízení.³¹

„Trestní právo chrání základní společenské hodnoty a vztahy upravené již jinými odvětvími (zejména ústavním právem, občanským právem, obchodním právem, správním právem a další). Pokud prostředky těchto jiných právních odvětví k ochraně nepostačují, neboť došlo ke spáchání trestného činu, je právem i povinností státu vzít pachatele k trestní odpovědnosti a právní chování vynutit“³²

3.2.1 Prameny trestního práva hmotného

Základním pramenem trestního práva hmotného je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „TZ“). Rozděluje se na část obecnou, zvláštní a přechodná a závěrečná ustanovení. Část obecnou tvoří osm hlav a jsou zde upraveny oddíly jako je trestní odpovědnost, trestní sankce a ochranná opatření. Ve zvláštní části jsou trestné činy rozděleny do třinácti hlav a obsahem této části jsou znaky jednotlivých trestných činů. Obsahuje oddíly jako jsou například trestné činy proti životu nebo trestné činy proti svobodě.³³

³⁰ KOCMANOVÁ, M. *Právo a logika*. Brno, 2005, s. 8.

³¹ FRYŠTÁK, M. *Trestní právo hmotné a procesní*. České Budějovice, 2007, s. 19.

³² FRYŠTÁK, M. *Trestní právo hmotné a procesní*. České Budějovice, 2007, s. 22.

³³ FRYŠTÁK, M. *Trestní právo hmotné a procesní*. České Budějovice, 2007, s. 26.

3.2.2 Časová působnost

V § 2 TZ je uvedeno: „*Trestnost činu se posuzuje podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější. Jestliže se zákon změnil během páchaní činu, užije se zákona, který je účinný při dokončení jednání, kterým je čin spáchán. Při pozdějších změnách zákona, který je účinný při dokončení jednání, jímž je čin spáchán, se užije zákona nejmírnějšího. Čin je spáchán v době, kdy pachatel nebo účastník konal nebo v případě opomenutí byl povinen konat. Není rozhodující, kdy následek nastane nebo kdy měl nastat.*“³⁴

3.2.3 Místní působnost

Dle § 4 TZ je uvedeno: „*Podle zákona České republiky se posuzuje trestnost činu, který byl spáchán na jejím území. Trestný čin se považuje za spáchaný na území ČR, dopustil-li se tu pachatel zcela nebo zčásti jednání, i když porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem nastalo nebo mělo nastat zcela nebo zčásti v cizině, nebo porušil-li nebo ohrozil-li tu pachatel zájem chráněný trestním zákonem nebo měl-li tu alespoň zčásti takový následek nastat, i když se jednání dopustil v cizině.*“³⁵

3.2.4 Trestný čin

Dle § 13 TZ je trestný čin definován takto: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*“³⁶

3.2.5 Přečiny a zločiny

Dle § 14 TZ jsou trestné činy rozděleny na přečiny a zločiny: „*Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny; zvlášť závažnými zločiny jsou*

³⁴ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 14.

³⁵ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 15.

³⁶ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 17.

ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.“³⁷

3.2.6 Úmysl

Dle § 15 TZ je úmysl uveden takto: „Trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, nebo věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn.“³⁸

3.2.7 Nedbalost

Dle § 16 je takový čin spáchán jestliže: „Pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.“³⁹

3.2.8 Pojem skutkové podstaty trestného činu

Podle platného českého trestního práva je trestný čin označován jako základ trestní odpovědnosti. Skutková podstata je jedním z formálních znaků trestného činu, čímž se rozumí souhrn znaků trestného činu jistého druhu například krádež nebo loupež. Podle těchto znaků se rozlišují jednotlivé trestné činy. Znaky trestného činu najdeme ve zvláštní části trestního zákoníku. Jejich jednoznačná formulace plní také úlohu regulace trestního práva tím, že definuje souhrn společensky škodlivých činů a současně stanovuje co je dovolené. Také zahrnuje systém typových obligatorních a fakultativních znaků objektu, objektivní stránky, subjektu a subjektivní stránky.⁴⁰

Objektem jsou společenské vztahy, zájmy a hodnoty chráněné trestním právem, tedy život, zdraví, důstojnost a svoboda. Objektivní stránka zahrnuje ve svých obligatorních znacích např. jednání a následek a fakultativní obsahují čas, místo nebo způsob spáchání trestného činu. Za subjekt trestného činu je považována pouze fyzická osoba (někdy i právnická osoba u vyjmenovaných trestných činů) a naplňuje svým jednáním znaky skutkové podstaty. Subjektivní stránka řeší trestný čin pouze

³⁷ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 17.

³⁸ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 18.

³⁹ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 18.

⁴⁰ NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň, 2010, s. 116-117.

z psychologického hlediska pachatele. Také zde se dostáváme k obligatorním a fakultativním znakům. Do obligatorních spadá zavinění a do fakultativních se řadí motiv a záměr jednání pachatele. Zavinění má dvě formy, viz úmysl a nedbalost.⁴¹

3.3 Provoz na pozemních komunikacích

Upravuje zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).⁴²

3.3.1 Účastníci provozu

Účastníkem je ten, kdo se bezprostředně, neboli přímo účastní provozu na pozemních komunikacích. Chodcem může být i osoba, která tlačí také dětský kočárek nebo vede jízdní kolo. Účastníkem je též průvodce vedených či hnaných zvířat. Za průvodce se však nepovažuje člověk vedoucí psa, protože je označován za chodce. Řidič potahového vozidla se nazývá vozka. Jako řidič je označen ten účastník silničního provozu, který jede v motorovém či nemotorovém vozidle, ale může jím být také jezdec na zvířeti.⁴³

3.3.2 Podmínky účasti na pozemních komunikacích

V § 3 TZ je uvedeno: „Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.“⁴⁴

3.3.1 Povinnosti účastníků na pozemních komunikacích

Dle § 4 zákona o silničním provozu kde je uvedeno: „Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým

⁴¹ FRYŠTÁK, M. *Trestní právo hmotné a procesní*. České Budějovice, 2007, s. 52-63.

⁴² DRAŠTÍK, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín, 2011, s. 3.

⁴³ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 6.

⁴⁴ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 8.

schopnostem a svému zdravotnímu stavu, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravených tímto zákonem.“ Každý účastník by měl také dbát pokynů osob oprávněných k řízení silničního provozu. Při jízdě sledovat světelné signály a dopravní značky a řídit se jimi.⁴⁵

3.4 Řidičský průkaz a povinnosti řidiče

„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.“ Každá osoba, které může být uděleno řidičské oprávnění musí splňovat několik zásadních podmínek. Pro naplnění těchto podmínek musí dovršit příslušné věkové hranice. V případě žádosti o řidičský průkaz skupiny B je to dovršení 18 let věku. Pro udělení řidičského oprávnění skupiny A1 je to 16 let. Dále je nutné, aby byla zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel. Předpokladem jsou tělesné a duševní schopnosti, které posuzuje lékař. Další podmínkou je odborná způsobilost k řízení, proto musí být řidič patřičně vyškolen a splnění dalších podmínek obsažených v § 82 zákona o silničním provozu.⁴⁶

- **Řidič je po obdržení řidičského oprávnění také povinen například:**

„Užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete. Podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.“⁴⁷ Řidič nesmí například: „Požít alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy. Ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce.“⁴⁸

⁴⁵ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 8.

⁴⁶ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 35-37.

⁴⁷ DRAŠTÍK, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín, 2011, s. 7-8.

⁴⁸ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 9.

3.4.1 Dopravní kontrola

Pokud podstoupí dopravní kontrolu, kterou mohou provádět namátkově jen příslušníci Policie ČR nebo strážníci obecní /městske policie, ale pokud mají podezření, že došlo k přestupku. Řidič musí mít vždy u sebe:

- Řidičský průkaz
- Technický průkaz, nebo-li osvědčení o registraci vozidla
- Zelenou kartu o sjednaném povinném ručení⁴⁹

3.5 Výkon státní správy v dopravě

Ve věcech dopravy je ústředním orgánem Ministerstvo dopravy ČR, které nastavuje a tvoří státní politiku v této oblasti.⁵⁰ Poskytuje informace pro veřejnost, které se týkají provozu a mají význam pro bezpečnost a plynulost v silničním provozu. S Ministerstvem dopravy spolupracuje také Ministerstvo vnitra ČR, které vede centrální evidenci dopravních nehod a zasahuje také do preventivní činnosti.

Nižšími orgány jsou krajský úřad, jehož náplní práce jsou například starosti kolem řidičských průkazů jako je odjímání nebo jejich vracení. Dále jsou to obecní úřady a obce s rozšířenou působností.⁵¹

3.5.1 Dohled na bezpečnost silničního provozu

Tuto činnost zabezpečuje policie a stará se tak nejen o bezpečnost, ale také o plynulost provozu na pozemních komunikacích. Z tohoto důvodu kontroluje povinnosti účastníků silničního provozu, dohlíží a podílí se na řízení dopravy. Policie také řeší a objasňuje dopravní nehody nebo projednává přestupky v blokovém řízení. Tímto způsobem vykonává také prevenci na silnicích. Mezi jejich oprávnění patří například:

- Pokyny při řízení dopravy
- Zastavování vozidel

⁴⁹ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-11-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-kontrola/>

⁵⁰ *Vláda České republiky* [online]. [cit. 2013-12-2]. Dostupný z WWW: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/ministerstva/ministerstvo-dopravy-50086/>

⁵¹ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 58-59.

- Kontrola dokladů
- Vyšetření řidiče, zda není ovlivněn návykovou látkou
- Kontrola technického stavu vozidla
- Vybírání kaucí⁵²

3.6 Přestupky v silniční dopravě

Problematiku přestupků upravuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“). Podle tohoto zákona dle § 2 se přestupku dopustí ten, kdo ohrožuje zájem společnosti a pokud je takové jednání za přestupek výslovně označeno v tomto nebo i jiném zákoně. Neplatí pro delikty postižitelné podle jiných zvláštních předpisů nebo jde-li o trestný čin.⁵³ Rozdíl mezi přestupkem a trestným činem je v tom, že přestupek není projednáván soudem, nýbrž obecním úřadem obce s rozšířenou působností. V silniční dopravě se lehce dopustí přestupku každý, kdo poruší pravidla silničního provozu.⁵⁴ V této podkapitole jsou uvedeny příklady přestupků, jež se mohou řidiči dopustit. Zbývající přestupky jsou zahrnuty v § 22 zákona o přestupcích.

3.6.1 Přestupky v souvislosti s registrační značkou

Přestupku se dopustí ten řidič, který řídí motorové vozidlo bez registrační značky. Naplnění skutkové podstaty je ale velmi sporné. Pokud řidič podstoupí kontrolu, často se stává, že o ztrátě značky nevěděl. Pro policistu je velice obtížné dokázat, že tomu tak skutečně je. Zde už záleží na posouzení policisty. Dále je za přestupek považováno, když je na vozidle jiná registrační značka, či je zakryta takovým způsobem, že je snížena její čitelnost. Pokuta zde může dosáhnout 5000,- až 10000,- Kč a také zákaz činnosti na 6 až 12 měsíců. Tyto přestupky nelze projednávat v blokovém řízení a neudělují se za ně žádné body.⁵⁵

⁵² ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 59-60.

⁵³ ČESKO, *Trestní předpisy: Úplné znění*. Ostrava, s. 281.

⁵⁴ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-15-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

⁵⁵ *Dopravní-právo.cz* [online] [cit. 2013-15-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

3.6.2 Řízení technicky nezpůsobilého vozidla

Přestupku se také může dopustit řidič, který řídí technicky nezpůsobilé vozidlo. Pokud je technický stav natolik závažný, že tím ohrožuje další účastníky provozu. Tento přestupek se neprojednává v blokovém řízení na místě. Policista, je oprávněn v tomto případě zabránit v dalším pokračování jízdy s takovým vozidlem. Pokuta se pohybuje ve výši od 5000,- Kč do 10000,- Kč. Hrozí mu zákaz řízení od 6 do 12 měsíců a ztráta 5 trestných bodů. Nejedná-li se o vozidlo nezpůsobilé závažným způsobem, ukládá se pouze pokuta od 1500,- Kč do 2500,- Kč.⁵⁶

3.6.3 Řízení vozidla bez příslušného oprávnění

V tomto případě se nedopouští přestupku řidič vlastníčí příslušné doklady, které při kontrole nemá u sebe, ale řidič nedisponující žádným doklady. Příkladem může být takový případ, že pokud řidič nevlastní řidičské oprávnění příslušné skupiny či podskupiny, pokuta se pohybuje ve výši od 25000,- Kč do 50000,- Kč. Přichází o 4 trestné body a nevyhne se i zakazu řízení od 12 do 24 měsíců.⁵⁷

3.6.4 Telefonování za jízdy

Dle § 22 zákona o přestupcích se dopustí přestupku řidič, který: „*Drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.*“⁵⁸ Jiným záznamovým zařízením je zde myšleno například kamera či fotoaparát. Toto ustanovení by se nemělo vztahovat na řidiče pracujících s GPS navigací. Telefonovat je dovoleno pouze s využitím hands free. Ve správním řízení se ukládá pokuta od 1500,- do 2500,- Kč. Řešením přestupku na místě v blokovém řízení se ukládá pokuta 1000,- Kč a připisují se 2 trestné body.⁵⁹

3.6.5 Překročení rychlosti

Mezi nejčastější přestupky patří překročení povolené rychlosti. Závažnost tohoto přestupku záleží o kolik přesahuje rychlost daný limit. Rozlišuje se zda došlo k překročení v obci nebo mimo obec. Největší sankce jsou, pokud je naplněna skutková podstata přestupku, když řidič v obci překročí rychlost o více než 40 km/h. Pokuta se

⁵⁶ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-17-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

⁵⁷ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-17-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

⁵⁸ ČESKO, *Trestní předpisy: Úplné znění*. Ostrava, s. 285.

⁵⁹ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-17-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

pohybuje ve správním řízení od 5000,- až 10000,- Kč, zákaz řízení na 6 až 12 měsíců obdržení 5 bodů. Totožné sankce jsou, jakmile dojde k překročení mimo obec o více než 50 km/ h.⁶⁰

3.6.6 Přestupkové sankce

Dle §11 zákona o přestupcích lze uložit tyto sankce:

- Napomenutí
- Pokutu
- Zákaz činnosti
- Propadnutí věci⁶¹

3.7 Trestné činy v silniční dopravě

Dnes si možná málokdo uvědomuje, že za mříže se může dostat za trestný čin v souvislosti s řízením motorového vozidla. I přestupek má své hranice a pokud odpovědnost není dostačující, jedná se už o trestný čin. Nejčastěji jsou trestné činy spojovány s dopravními nehodami, které jsou považovány za velice závažné. Často se stává, že nehody jsou spojeny s požitím alkoholu.⁶² Dle § 47 zákona o silničním provozu je dopravní nehoda charakterizována takto: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁶³ Tato kapitola opět uvádí příklady nejčastějších typů trestných činů v souvislosti se silniční dopravou, které na rozdíl od přestupků řeší soudy. Tyto trestné činy jsou definované v trestním zákoníku, ale nemají pouze dopravní charakter.

3.7.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Dle § 274 TZ se dopustí tohoto trestného činu ten: „*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou*

⁶⁰ *Dopravní - právo.cz* [online]. [cit. 2013-18-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

⁶¹ ČESKO, *Trestní předpisy: Úplné znění*. Ostrava, s. 282.

⁶² *Dopravní - právo.cz* [online]. [cit. 2013-18-2] Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

⁶³ ČESKO, *Pravidla silničního provozu: Úplné znění*. Ostrava, s. 24.

*činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*⁶⁴ Pokud se jedná o alkohol, je způsobilost vyloučena za podmínky, že osoba má jedno promile alkoholu v krvi. V případě ovlivnění jinými návykovými látkami neexistuje žádná specifická hranice a řešení takové situace je složité. Je-li zjištěna přítomnost nějaké další látky, obrací se vyšetřovatelé na znalecké posudky určující stav vylučující způsobilost. Za ohrožení pod vlivem návykové látky si pachatel může „odsedět ve vězení“ až na jeden rok. Až na tři roky do vězení se mohou dostat řidiči, kteří za stavu vyloučené způsobilosti způsobí dopravní nehodu.⁶⁵

3.7.2 Obecné ohrožení

Obecné ohrožení je definováno v § 272 TZ. Z hlediska silniční dopravy je za obecné ohrožení považováno například vozidlo jedoucí v protisměru po dálnici nebo projede-li přes železniční přejezd těsně před jedoucím vlakem. V tomto případě nemusí dojít k nějaké újmě na zdraví, životě či majetku, ale stačí pouze vyvolat potenciální nebezpečí, které může následně nastat. Zavinění u tohoto trestného činu je úmyslné i nedbalostní. Trestní sankce, pokud jde o úmysl, je odnětí svobody na 3 až 8 let. U nedbalostního jsou to až 2 roky. Za předpokladu, že dojde k jakékoli újmě při způsobené nehodě, postih se zpřísňuje.⁶⁶

3.7.3 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

V § 277 TZ je napsáno: *„Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*⁶⁷ Za obecně prospěšné zařízení, které s tímto trestným činem souvisí, je považován například semafor nebo telefonní budka.⁶⁸

⁶⁴ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 116.

⁶⁵ *Dopravní - právo.cz*[online]. [cit. 2013-19-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

⁶⁶ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-19-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

⁶⁷ ČESKO, *Trestní zákoník: Úplné znění*. Praha, 2011, s. 117.

⁶⁸ *Dopravní-právo.cz* [online]. [cit. 2013-19-2]. Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

3.7.4 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Tohoto trestného činu se dle § 337 TZ dopustí ten: „*Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu.*“ Typickým případem je, když osoba řídí motorové vozidlo, ale byl jí uložen trest zákazu řízení. Za tento čin hrozí až tři roky vězení.⁶⁹

3.7.5 Ublížení na zdraví z nedbalosti

Zdraví by se dalo charakterizovat jako stav organismu, který je z biologického hlediska chápán jako harmonicky fungující celek. Porušení zdraví nastane, pokud je narušena harmonie organismu a jeho orgány. Závažnost je posuzována podle příčin, následků a možnosti nápravy. Ublížení na zdraví je chápáno jako určitý stav, který poškozenému způsobuje nějaké omezení ve smyslu fyzického nebo duševního charakteru.⁷⁰ Pokud se dopustil někdo tohoto trestného činu podle § 148 TZ, může být odsouzen až na jeden rok do vězení. Při hrubé nedbalosti, kdy byla porušena pravidla silničního provozu a došlo k ublížení na zdraví dvou nebo více osob zvyšuje se trest odnětí svobody až na tři roky.⁷¹

⁶⁹ DRAŠTÍK, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín, 2011, s. 152.

⁷⁰ DRAŠTÍK, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín, 2011, s. 84.

⁷¹ *Dopravní - právo.cz* [online] [cit. 2013-21-2] Dostupný z WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

4 Kriminologické aspekty trestné činnosti v silniční dopravě

4.1 Pojem kriminologie

Slovo kriminologie vzniklo z latinského slova *crimen* neboli zločin a řeckého slova *logos*, které znamená věda. Z toho vyplývá, že kriminologie je věda a učení o zločinu. Zabývá se stavem zločinnosti, zkoumá její strukturu, dynamiku a její příčiny. Studuje pachatele trestných činů, jejich oběti a vzájemný vztah mezi nimi. Dále se zaměřuje na kontrolu a účinnost sankčního systému. Pojem kriminalita neboli zločinnost je v nejobecnějším pojetí vnímána jako sociálně patologický jev. V juristickém pojetí je to jednání označované jako trestný čin. Z hlediska sociologického je chápána určitým deviantním jednáním.⁷² Výraz *deviace* znamená porušení nebo odchýlení se od některých ze sociálních norem. Termín sociální norma nezohledňuje pouze jen zákony, ale i etické a náboženské normy.⁷³

Úkolem kriminologie je čerpat důležité poznatky o kriminalitě a jejích souvislostech a na základě vyhodnocení těchto poznatků hledat příčiny kriminality. Následně se snaží nalézt nejvhodnější opatření, která by měla co nejvíce eliminovat zjištěné příčiny.⁷⁴

4.1.1 Kriminologie jako věda empirická

„Podstatou kriminologie se stalo vědecké zkoumání zločinu.“ Kriminologie by neměla pouze spekulovat o příčinách či jen tak planě filozofovat, ale měla by se zaměřit na shromažďování empirických dat a nalézat jasné souvislosti a vztahy. Z hlediska k trestnímu právu kriminologové argumentují, že chceme-li kriminalitu potírat, musíme ji nejdříve dokonale poznat. Trestní právo také stojí na empirických znalostech, které vychází z aktuálních potřeb. Kriminální politika i trestně právní věda mají normativní charakter a vytvářejí určité vzorce.⁷⁵ Právě vztah mezi kriminologií a trestněprávní vědou je velice úzký. Právo stanovuje, jak by se společnost měla chovat, tedy její jedinci a pokud poruší určité normy, následuje postih. Kriminologie dává svými

⁷² SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 10.

⁷³ MUNKOVÁ, G. *Sociální deviace*. Praha, 2001, s. 9.

⁷⁴ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 15.

⁷⁵ TOMÁŠEK, J. *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 19-20.

empirickými poznatky impulz pro tvorbu trestního práva. Mělo by být následně efektivnější a cílem je, aby se současný stav blížil k požadovanému stavu.⁷⁶

4.1.2 Kriminologie jako věda multidisciplinární

Součástí kriminologie jsou i další obory, pro něž zkoumání zločinu představuje předmět stálého zájmu. Dalo by se říci, že kriminologie je obor, do kterého zasahuje psychologie, právo, sociologie, pedagogika a další obory. Pro kriminologa je důležitý komplexní přístup, kde záleží na tom, aby využil poznatky z těchto oborů a podchytil tyto roviny ve svém výzkumu všechny současně. Jednou z otázek je především to, k jaké rovině přistupovat nejvíce. Tím je myšleno, zda hledá příčiny spíše z hlediska psychologie, tedy v jedinci nebo zda se zaměřit na oblast sociální, ve které jde o studium prostředí, jenž obklopuje jedince a působí na něj.⁷⁷

4.1.3 Členění kriminality

- Zjevná (registrovaná)
 - jedná se o kriminalitu, která je zaznamenaná v oficiálních statistikách
- Skrytá (viz latentní)
 - jedná se o kriminalitu, která není oficiálně zaznamenaná ve statistikách a o níž se neví
- Skutečná
 - je výčet latentní i registrované kriminality⁷⁸

4.1.4 Zdroje informací o kriminalitě

Vychází ze statistik o registrované kriminalitě. Mezi nejobsáhlejší statistiky patří policejní, které zpracovává Policejní prezidium ČR. Jsou zde uvedeny stíhané osoby podle určitých objektů a příslušných paragrafů TZ. Rozdělují se podle prvostíhaných osob, recidivistů, dětí a dalších. Ministerstvo spravedlnosti ČR zpracovává justiční statistiky. Statistiku v oblasti probační a mediační služby vytváří Probační a mediační

⁷⁶ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 12.

⁷⁷ TOMÁŠEK, J. *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 21-22.

⁷⁸ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 15-16.

služba ČR. O zpracování statistik vězeňské služby se stará Generální ředitelství Vězeňské služby. Poskytují informace o vazbě a trestu odnětí svobody.⁷⁹

4.2 Latentní kriminalita

O trestném činu se policie nemusí vždy dozvědět. Některé zločiny se stanou, aniž by o nich někdo věděl s výjimkou pachatele. Některé skutky i za přítomnosti svědků zůstanou utajeny. Jako příklad může být zločin, kdy toxikoman koupí drogu od pachatele, aniž by se cítil jako oběť a nemá potřebu dealerův čin nahlásit. Také jsou případy, že oběť se cítí být poškozena, ale nemá odvalu skutek oznámit nebo může mít s pachatelem určitý vztah, například příbuzenský, a proto radši skutek nenahlásí. Některé oběti, již sami nějaký delikt spáchali a nechtějí o tom informovat policii, aby neohrozili sami sebe. Pokud nastane taková situace, bude trestný čin utajen a zůstane v v oblasti latentní kriminality. Jinými slovy, zůstane skrytý.⁸⁰

4.2.1 Utajování silničních dopravních nehod

Jako v již zmíněných případech dochází k utajování trestných činů také u dopravních nehod. Odlišnost od jiných druhů trestných činů je zde v tom, že její průběh i následek jsou mnohem jasnější. Evidentnost dopravní nehody prakticky snižuje možnost jejího utajení. Pokud ale k utajení přece jen dojde, je to hlavně z důvodu vyhnutí se trestní odpovědnosti. V běžném životě a praxi se můžeme setkat s dvěma základními formami utajování.

- Řidič opustí nebo ujede z místa dopravní nehody
- Účastníci provedou změnu nehodové situace⁸¹

4.3 Pachatel trestného činu

Osobnost pachatele je chápána jako: „*Organický celek duševního života člověka zahrnující biologický základ jedince i společenské podmínky jeho života včetně společenských vztahů.*“ Z hlediska výzkumu je pozornost zaměřena na odlišnost pachatelů od ostatních. Pachateli se rozumí osoby, které spáchali trestný čin, ale i osoby se sociálně patologickým jednáním.⁸² Pojem sociální patologie pochází z latinského

⁷⁹ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 17.

⁸⁰ TOMÁŠEK, J. *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 31.

⁸¹ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 10.

⁸² SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 24.

slova pathos neboli utrpení či choroba. Zabývá se projevy chování, které společnost považuje za nežádoucí. Je to výraz pocházející z jednoho odvětví sociologie.⁸³

4.3.1 Typologie pachatelů

- Cholerik
- Flegmatik
- Sangvinik
- Melancholik⁸⁴

4.3.2 Osobnost pachatele v dopravě

Pokud jde o trestnou činnost v dopravě je svým způsobem osoba pachatele odlišná od ostatních forem kriminality. Specifickým rysem je to, že tito lidé nemají ve většině případů kriminální minulost. Jsou to obyčejní bezúhonní občané, kteří mají větší nebo menší zkušenosti s řízením motorového vozidla. Při vyšetřování nehody je však u těchto osob častým jevem, že používají účelovou obhajobu, kdy se pokoušejí z dopravní nehody obvinít jiného účastníka silničního provozu.⁸⁵

Podle typologie pachatelů se mohou tyto osobnostní profily využít při zkoumání v dopravním chování. Cholerikem je v dopravní psychologii řidič, který je prchlivý, vznětlivý nebo podrážděný. Za flegmatika je považován řidič daleko vyrovnanější. V nebezpečných situacích zachová chladnou hlavu. Sangvinik se vyznačuje bezstarostností je společenský a přizpůsobivý. Melancholik má nálepkou pesimistického člověka, který je často úzkostlivý nebo náladový. Všechny tyto vlastnosti se pak mohou promítnout do dopravního chování. Osobnost se může rozdělit ještě na dvě dimenze a to je introvert a extrovert. Introvert je citlivý, uzavřený naproti extrovertovi, který je přizpůsobivý, optimistický a miluje vzrušení. Jak teoretické tak praktické poznatky říkají, že k beznehodovým řidičům patří osobnost, jenž má vyvážené vlastnosti. K častějšímu selhání dochází u řidičů inklinujících k výbušnému a agresivnímu chování, které se projevuje nejvíce u choleriků a na druhé straně řidičů s tendencí

⁸³ FISCHER, S. *Sociální patologie*. Praha, 2009, s. 13-14.

⁸⁴ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 25.

⁸⁵ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 4.

k úzkosti či strnulosti tedy melancholiků.⁸⁶ Další skupinu osobností nabízí následující tabulka, kde jsou uvedeny skupiny různých osobnostních profilů a následně jakého se dopouští nejčastěji jednání v dopravním prostředí. Výzkumy prokázaly, že nejméně se dopouští nehod řidiči, kteří jsou ukázněnější, vyrovnanější a mají vyšší úroveň psychické vyspělosti.⁸⁷

Tabulka 1: Skupiny osobností, zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů⁸⁸

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
Dobře přizpůsobení, jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují.	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.
Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se.	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.
Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období.	V určitých obdobích, (týdnů, měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky.
Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení.	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
Mají stálou tendenci k nespolečenskému chování nemají respekt k autoritě.	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost.
Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídatelné; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým.

4.4 Oběť trestného činu

Obětí trestného činu se stane osoba, která byla dotčena trestným činem. Je to pouze fyzická osoba naproti právnické, která může být i poškozená. Zkoumá osobu oběti z biologického, psychologického a sociálního hlediska.⁸⁹

⁸⁶ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 17-18.

⁸⁷ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 77.

⁸⁸ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 78.

⁸⁹ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 34.

Obětí trestného činu se může stát každý z nás. Jsou však takové případy, kdy u některých jedinců je větší pravděpodobnost, že se stanou obětí trestného činu. Tento jev se odborně nazývá viktimnost. Mezi tuto kategorii spadají především ženy, nemocní, handicapovaní nebo senioři, ale také třeba děti.⁹⁰

4.4.1 Oběti dopravních nehod

Při vážnějších dopravních nehodách zasahuje Integrovaný záchranný systém. Tyto složky musí zajistit první pomoc, vyprostit osoby atd. Celou situaci můžou ještě zkomplikovat povětrnostní podmínky nebo špatně přístupné místo nehody. Při zásahu je velice důležitá komunikace s účastníky dopravní nehody.⁹¹ Viktimologie považuje za oběť každého, kdo byl nějakým způsobem zasažen dopravní nehodou nebo se s ní setkal. Taková situace vytváří sled obětí, protože za oběť se považují i lidé, kteří nebyli svědky nehody, ale mají blízký vztah k samotným účastníkům nehody. Jde především o rodinu, partnery nebo kolegy. Za oběť se považuje i viník nehody, na kterého dopadají primární rány právního charakteru. Právě z právního hlediska prožívají podobné pocity jako samotné oběti.⁹² Pro každého člověka je autonehoda velice stresujícím zážitkem. Podepíše se na jeho psychice a přetrvává různě dlouhou dobu. Objevují se výčitky, při vzpomínce se někdo roztřeše. Někteří se vzpomínají velmi rychle, ale jiní musí čelit stálým pocitům strachu. Citlivější jedinci se zbavují černých vzpomínek velmi pomalu. Zažívají také pocity úzkosti a napětí. Tento stav není radno podcenit. Důležité je vyhledat odbornou pomoc a podstoupit příslušnou psychoterapii.⁹³

4.5 Příčiny trestné činnosti v silniční dopravě

Základní vliv na dopravní chování mají člověk, prostředí, ve kterém se nachází, stav vozidla a dopravní cesta. V této struktuře hraje hlavní roli především člověk, tedy řidič vozidla. Ve většině případů je to právě on, kdo zodpovídá za sebe i za ostatní účastníky provozu. „*Odpovědnost je citový vztah a akt vůle.*“ Jde o to, aby člověk v dopravním prostředí počítal se vším jako je mlha, horko, špatné povětrnostní podmínky, ale i řidiči, kteří jsou jak ohleduplní tak nevyzpytatelní. Za ohleduplností stojí vyrovnaná osobnost. Musí umět ovládat emoce a mít také přirozené sebevědomí. Dopravní chování člověka je také závislé na zdravotním stavu jeho osobnostních

⁹⁰ TOMÁŠEK, J. *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 153-154.

⁹¹ BREČKA, TIBOR A. *Psychologie katastrof*. Praha, 2009, s. 70.

⁹² BREČKA, TIBOR A. *Psychologie katastrof*. Praha, 2009, s. 89.

⁹³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 49-50.

vlastnostech, schopnostech, dovednostech, znalostech, zkušenostech a morálních vlastnostech.⁹⁴

Již desítky let jsou nejčastější příčiny nehod přibližně stejné. Mezi ty hlavní se řadí nepřiměřená rychlost, která nemusí souviset pouze s překročením rychlosti, ale také nepřizpůsobení rychlosti okolnostem a dopravní situaci. Dalším častým důvodem je nesprávný způsob jízdy, kde jde především o nesprávné předjíždění nebo nedodržování bezpečné vzdálenosti, telefonování za jízdy nebo nepozornost.⁹⁵ Každý řidič by měl řízení věnovat plnou pozornost. Proto veškeré narušující prvky by měly být odstraněny z jeho dosahu. Z tohoto důvodu je v naší zemi uzákoněno zákaz telefonování bez použití Hands Free, díky němuž telefon řidič nemusí držet v ruce. Řidiči by si také měli dát pozor při práci s navigačními zařízeními GPS, které jsou také narušitelé pozornosti a držet se zásady, která říká, neovládat tento přístroj za jízdy.⁹⁶

4.5.1 Agrese za volantem

Pojem agrese se může vyjádřit jako psychologická emoční mohutnost, která má za cíl poškodit věci, lidi, přírodu či sebe samého. Jsou to emoční vztahy jako například vztek, zlost zuřivost nebo nepřátelství.⁹⁷ Agresivita za volantem je určitý druh násilí, kde obětí jsou účastníci silničního provozu. Může se projevit u lidí všech sociálních skupin a vrstev. Nezáleží na stupni vzdělání nebo vrozené inteligenci. I nadprůměrně inteligentní člověk nemusí zvládnout své emoce.⁹⁸ Ve spojených státech amerických je agresivní chování v dopravě zcela běžným jevem. Výsledkem jsou rvačky, blokování a v horších případech padnou i nějaké výstřely. Americký dobový tisk vydal článek, že mezi lety 1990 a 2000 přibylo 51 procent dopravních nehod způsobených vlivem agresivity. Příčinou takového jednání byly často absurdní důvody. Agresivní chování najdeme samozřejmě nejen v Americe, ale také v naší zemi. Takové nezvládnutí emocí vede především k nepřiměřené rychlosti, nerespektování pravidel a jiných účastníků nebo styl jízdy brzda - plyn. U těchto řidičů se projevuje agresivní chování často

⁹⁴ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 13.

⁹⁵ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 43.

⁹⁶ HOJGR, R. *GPS*. Brno, 2007, s. 47-48.

⁹⁷ PONĚŠICKÝ, J. *Agrese, násilí a psychologie moci*. Praha, 2005, s. 22.

⁹⁸ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 58.

i v běžném životě. Výsledkem je například špatné vyhodnocení situace což vede následně ke vzniku dopravní nehody.⁹⁹

4.5.2 Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost se desítky let řadí na přední příčky nečastějších příčin dopravních nehod. Je samozřejmé, že při vysoké rychlosti je větší riziko vzniku nehody, která může mít velmi silné následky. „Každý řidič by měl jezdit takovou rychlostí, která respektuje jeho okamžitý fyzický i duševní stav, stupeň dovednosti, technický stav vozidla a situaci na silnici.“ Rozhodující je pro bezpečnou jízdu je právě fyzický i duševní stav. Důvodů pro nerespektování přiměřené rychlosti je celá řada. Například prožitý konflikt nebo vztek se mohou promítnout do způsobu jízdy a řidič své emoce kompenzuje vysokou rychlostí. Impulsem může být také časová tíseň. Dalším rozhodujícím činitelem, na kterém závisí bezpečnost při vysokých rychlostech je stav vozovky a její povaha. I v této souvislosti se v dopravním chování uplatňuje přímá úměra, která říká, že čím rychleji řidič jede, tím více musí vynaložit míru pozornosti a hlavně předvídatelnosti.¹⁰⁰

4.5.3 Vliv počasí

Současné vědecké studie říkají, že tělesné i duševní schopnosti a funkce člověka se mohou měnit se změnami počasí. Vliv atmosférického tlaku způsobí u některých například prchlivé reakce nebo roztržitost. Změny tlaku ovlivňují především pacienty duševně nemocné se sklony k depresím a úzkosti, ale také kardiaky. Ne zcela fit se mohou cítit i další lidé, kteří jsou náchylnější na změny počasí i přes to, že jsou zdraví. S příchodem podzimu a zimy se zvyšuje počet dopravních nehod. Často slyšíme v médiích, že příčinou je také sníh, led nebo mokrá vozovka. Avšak hlavním důvodem je právě nepřizpůsobivý člověk. Opakem je přizpůsobivý řidič, který si je vědom delší brzdné dráhy na kluzké vozovce nebo větší riziko vzniku smyku. To vše souvisí opět s emocemi, dopravní inteligencí, zkušenostmi a přizpůsobivostí.¹⁰¹

„Pro jízdu v noci je nejdůležitější dobrý zrak.“¹⁰² Noční prostředí patří z hlediska dopravy k nejvíce nebezpečným. Jedná se zvláště o profesionální řidiče kamionů. Podle statistik je známo, že intenzita nočního provozu je mnohem nižší než ve

⁹⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 57-58.

¹⁰⁰ ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha, 1998, s. 50.

¹⁰¹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 81-83.

¹⁰² ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha, 1998, s. 70.

dne. Přesto počet nehod neklesá. Selhání hrozí především řidičům nad 45 let nebo lidí se špatným zdravotním stavem. Další hrozbou je pro motoristy oslnění. Při této situaci je do značné míry rozhodující věk řidiče. Mladý člověk se přizpůsobí světlu přibližně za jednu sekundu, zatímco u starších jsou to až tři vteřiny. Základním pravidlem pro noční cestování je být dobře odpočatý, udržovat přiměřenou rychlost. Pro udržení bdělého stavu se doporučuje poslouchat hudbu a hlavně opakovaně odpočívat.¹⁰³

V nočních hodinách jsou velkým nebezpečím především chodci, které mohou řidiči snadno přehlédnout, pokud jsou oblečeni do tmavých barev.¹⁰⁴ Při výzkumech byla chodcům věnována pozornost soustředěná na jejich viditelnost v nočních hodinách. Jeden z pokusů byl proveden s tlumenými světly a cílem bylo zjistit, na jakou vzdálenost lze rozeznat chodce, kteří jsou různě oblečeni od tmavého oblečení až po oděv s reflexními prvky. Výsledky jsou znázorněny v následující tabulce, ze které je zřejmé, že čím bude oděv světlejší a bude mít víc reflexních prvků, viditelnost se mnohokrát zvětšuje.¹⁰⁵

Tabulka 2: Viditelnost chodců různě oblečených¹⁰⁶

Chodec	Druh oblečení	Přibližná viditelnost ze vzdálenosti
A	tmavě oblečený	asi 26 m
B	šedě oblečený	asi 31 m
C	světle oblečený	asi 38 m
D	s reflexním pruhem 30 cm ²	asi 136 m

4.5.4 Alkohol za volantem

Podle statistik v roce 2004 v České republice zavinili 8500 nehod řidiči pod vlivem alkoholu. „Lékaři přirovnávají alkohol k nervovému jedu. Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce.“¹⁰⁷ Působením alkoholu na mozek bylo předmětem mnoha výzkumů. Podle zjištěných závěrů narušuje „biologický systém chemických neurotransmiterů, který neustále reguluje rovnováhu

¹⁰³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s 85-87.

¹⁰⁴ ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha, 1998, s. 71.

¹⁰⁵ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 189.

¹⁰⁶ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 189.

¹⁰⁷ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 92.

mezi aktivitou a inaktivitou mozkových buněk a celého mozku.“ Alkohol dále způsobuje zhoršení koordinace, což vede ke vzniku nejrůznějších nehod.¹⁰⁸ Při opojení padají veškeré zábrany a u některých jedinců se zvyšuje nutkání nastartovat automobil. Při samotné jízdě potom roste sebevědomí a sklony k riskování, hazardu, sebeprosazování a předjíždění. Za nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi jsou považovány hodnoty mezi 0,5 až 1,5 promile. V tomto rozmezí je řidič velice nekritický, dostává se do konfliktů a jeho reakce jsou velmi pomalé.¹⁰⁹ Ti, kteří způsobili dopravní nehodu často používají výmluvy a snaží se vinu házet na druhého nebo na nějakou vyjímečnou situaci. Příkladem je jeden z rozhovorů vycházejícího z dlouhodobé praxe autora knihy *Osudová střetnutí*. Zde se obžalovaný, jenž požil alkoholický nápoj před jízdou vymlouvá na to, že ho den před tím propustili z práce a svůj žal zaháněl panáky vodky. Jeho spolujezdec následně u soudu vypověděl, co obžalovaný prohlásil těsně před jízdou. „ *Nějak bylo – nějak bude. Ted' se drž.*“¹¹⁰

Paradoxem je, že v zemích jako je Dánsko, Finsko, Německo, kde je tolerována určitá hranice alkoholu v krvi je množství nehod způsobených alkoholem podstatně nižší než u nás. Nabízí se zde otázka, zda je to lepší dopravní výchovou nebo prevencí.¹¹¹

4.5.5 Drogy za volantem

V posledních letech se objevují také řidiči narkomani. Jednou z nejdostupnějších a nejlevnějších drog je marihuana. Kouření cigarety s obsahem marihuany a tabáku způsobuje příjemné oblouznění a člověk zažívá pocit euforie a v některých případech se mohou objevit také halucinace. Stav člověka je poté nevyzpytatelný. Účinky jsou individuální a také se vyvíjí podle momentální nálady. Tato droga dokáže zahnat třeba úzkost, strach nebo smutek. Je známo, že zbytky marihuany jsou v krvi zjištělné i po dvou měsících od doby požití. Řidič ovlivněný touto drogou je zmatený, nevnímá podstatné podněty a v těch horších případech selhává.¹¹²

¹⁰⁸ GRIFFITH, E. *Záhadná molekula*. Praha, 2004, s 15.

¹⁰⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 92.

¹¹⁰ HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí*. Praha, 2010, s. 127-132.

¹¹¹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 95-96.

¹¹² HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 98.

4.5.6 Věk řidičů

Formování osobnosti řidiče začíná už v útlém věku. Již dvouletý kluk bedlivě sleduje, aniž by si to jeho otec uvědomil styl jeho jízdy. Tímto způsobem mladí chlapci pochyťávají první informace o způsobu jízdy, kterou potom v zaparkovaném voze svých rodičů napodobují. Jsou i případy, kdy šestiletí kluci už dokážou řídit auto. I v dopravě by se dalo hovořit o tzv. řidičské dědičnosti. Základní znaky dopravního charakteru se formují již před tím, než člověk nastoupí do autoškoly. Mladí lidé se v dopravním prostředí vyznačují nezralostí a nevyježděností. Často se dopouštějí více přestupků než ostatní věkové skupiny a to především za nepřiměřenou rychlost. I když jejich předností jsou pohotové reakce a výborné smyslové funkce, přesto však tyto priority nezaručují motoristickou úspěšnost. Dravost mládí s sebou přináší rizika většího počtu konfliktů z důvodů, jako je unáhlenost, obrovské sebevědomí nebo také nerespektování autority. Stárí s sebou samozřejmě přináší úbytek sil jak duševních, tak i těch fyzických. Již od 55 let se podstatně snižuje reakce na světelný či zvukové podněty. Na tom jak se zachová se mohou podepsat také zdravotní problémy spojené se stárnutím. U těchto lidí jsou nejčastější příčiny nehod moment překvapení i při malých rychlostech, na který nejsou schopni patřičně zareagovat. Prioritou starších řidičů je, že dokáží využít svých zkušeností a předvídatelnosti. Posouzení dopravní způsobilosti a řidičů není jen čistě otázka věku, ale především jejich zdravotního stavu. Není vůbec nic vyjímečného potkat na silnicích i osmdesátiletého motoristu. Přesto, že jsou si vědomi svými indispozicemi smyslového vnímání, kompenzují pomalejší reakce rozvahou a ohleduplností.¹¹³ „*Na nehodovosti mají zřetelně zvýšený podíl oproti jiným skupinám věkové skupiny řidičů do 25 let a nad 55 let. Nejméně selhávají lidé ve věku mezi 35 a 45 lety. Řidiči nad 65 let věku mívají častější, ale odlišné druhy kolizí a zřídka se podílejí na smrtelných zraněních na rozdíl od mladých řidičů kolem 20 let.*“¹¹⁴

Často se hovoří o tom, že opravdovým řidičem se člověk nestane, dokud nezažil sám nějakou dopravní nehodu. O nehodách slyší ze všech stran z médií, ale nedává tomu však velkou váhu a zamyšlení. Nejdříve osobní zkušenost ho přiměje k zodpovědnosti.¹¹⁵

¹¹³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 133-136.

¹¹⁴ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 51.

¹¹⁵ ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha, 1998, s. 77.

4.5.7 Muži a ženy za volantem

Při interpretaci nehodových statistik je důležité zohlednit míru rizika. Právě u mužů a žen existuje v tomto směru velký rozdíl. Muži obecně řídí častěji než ženy a je u nich tedy větší pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, čímž jsou vystavováni většímu riziku než ženy.¹¹⁶ Lze tedy konstatovat, že velkou roli hraje při řízení nejen věk, ale také pohlaví. Obecně se říká, že muži mají větší sklony k rychlé jízdě a agresivnímu chování. Pokud způsobí havárii, bývá ve většině případů tragičtější než u žen. Muži také častěji havarují než ženy, což je způsobeno tendencí jezdit nebezpečněji. Naopak ženy jsou v tomto směru daleko ohleduplnější.¹¹⁷

Následující tabulka uvádí nehody způsobené na Příbramsku v měsíci únoru a porovnává rok 2012 a 2013. Z celkových 94 nehod bylo 44 zaviněno nepřiměřenou rychlostí.¹¹⁸

Tabulka 3: Nehody ve Středočeském kraji v únoru 2013¹¹⁹

Rok	2013	2012
Celkem	94	74
Usmrceno	0	0
Těžce zraněno	1	1
Lehce zraněno	23	18
Příčiny		
Nesprávný způsob jízdy	35	30
Rychlost	44	34
Nedání přednosti	5	5
Předjíždění	3	0
Alkohol	3	2
Zaviněná chodcem	0	0
Lesní či domácí zvíř	7	5
Blokové pokuty	59 000	63 500
Způsobená škoda vozidel	4 970 100	4 254 000

¹¹⁶ HOLE, G. *The psychology of driving*. Mahwah, N.J., 2007, s. 5.

¹¹⁷ *Ženy jsou lepší řidičky než muži* [online]. 2012 [cit. 2013-27-3]. Dostupný z WWW: <http://xman.idnes.cz/>

¹¹⁸ *Periskop* [cit. 2013-28-3]. Soukromé noviny Příbramska

¹¹⁹ *Periskop* [cit. 2013-28-3]. Soukromé noviny Příbramska

4.6 Prevence a bezpečnost v silniční dopravě

Prevence je činnost zaměřená na eliminaci kriminologických faktorů, za účelem snížení popřípadě zastavení růstu kriminality. Prevence v oblasti silniční dopravy zahrnuje celou řadu aktivit a neměla by být orientovaná pouze na dopravní výchovu nebo jen výcvik účastníků silničního provozu. Samotná výchova je jen jednou ze součástí prevence. „*Předcházením nehod v silničním provozu se obecně rozumí soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věcí.*“ Pod pojmem preventivní opatření si lze představit například vytváření bezpečného dopravního prostředí, tvorbu kvalitní a odpovídající právní úpravy, zaměřené na technický stav vozidel nebo na zvýšenou kontrolní činnost na dodržování předpisů.¹²⁰ Jednou z preventivních forem jsou různé filmy, televizní a rozhlasové programy. Docílit toho, aby informativní účinek byl co nejefektivnější, není snadná záležitost. Rozdíly mezi účastníky silničního provozu jsou různé. V úvahu se musí vzít jejich věk nebo také jejich pohlaví a také osobnostní vlastnosti a zaměřovat se na konkrétní skupiny lidí, jejichž zájmy jsou známy.¹²¹ Prevence se třídí podle okruhu adresátů na primární, určené veškerému obyvatelstvu sekundární, která se zaměřuje na rizikové skupiny a terciální, jenž se snaží předcházet kriminální recidivě.¹²² V následující tabulce, je uveden přehled počtu dopravních nehod od roku 2000 – 2011 v jednotlivých krajích ČR. Z údajů je zřejmé že od roku 2000 došlo k podstatnému snížení dopravních nehod.¹²³

¹²⁰ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 89.

¹²¹ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 116.

¹²² SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 56-57.

¹²³ *Statistiky nehodovosti* [online]. [cit. 2013-29-3]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovost>

Tabulka 4: Počty dopravních nehod v jednotlivých krajích od roku 2000 - 2011¹²⁴

Počet nehod	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Hl. m. Praha	40 560	34 195	35 888	35 589	29 598	33 249	34 689	33 484	30 251	15 583	18 190	16 572	357 948
Středočeský	25 417	24 031	24 680	25 189	26 161	27 047	24 613	24 254	22 053	11 183	9 870	9 889	254 387
Jihočeský	13 946	12 264	12 519	12 944	13 707	13 027	11 463	11 343	9 623	3 206	2 899	3 015	119 956
Plzeňský	13 590	12 084	12 320	12 624	12 308	11 800	10 538	10 151	8 968	3 217	2 813	3 107	113 520
Ústecký	15 731	13 697	13 702	14 056	14 533	14 579	13 755	13 650	12 294	8 033	7 217	7 126	148 373
Královéhradecký	10 648	9 023	9 087	9 362	10 180	10 094	9 085	8 696	7 382	3 692	3 697	3 843	94 789
Jihomoravský	20 416	16 070	17 248	18 042	18 911	18 157	16 593	16 022	14 174	3 642	5 650	5 941	170 866
Moravskoslezský	19 069	17 837	18 186	19 420	19 972	20 398	19 248	18 604	16 466	8 572	7 902	8 071	193 745
Olomoucký	9 869	8 887	9 089	9 608	9 949	9 962	9 658	9 545	8 386	4 407	4 156	4 274	97 790
Zlínský	8 942	7 744	7 868	7 956	8 324	8 453	7 904	7 481	5 596	1 798	1 780	2 014	75 860
Vysočina	8 808	7 892	7 904	8 135	8 911	8 688	8 132	8 086	6 623	1 843	2 390	2 594	80 006
Pardubický	8 226	7 645	7 892	7 999	8 563	8 233	7 788	7 747	6 814	3 501	3 357	3 582	81 347
Liberecký	9 394	8 397	8 642	8 637	8 757	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366	3 864	3 620	88 340
Karlovarský	6 900	5 898	5 693	6 290	6 610	6 457	5 935	5 680	4 658	1 772	1 737	1 489	59 119

4.6.1 Výchova a bezpečnost silničního provozu

Ministerstvo dopravy ČR má určen jeden samostatný oddíl, který má zkratku NBESIP a znamená „*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.*“ Má sestavený program od roku 2011 – 2020. Cílem je snížit dopravní nehodovost v silniční dopravě. Hlavní cílem je však eliminovat počet usmrčených na úroveň ostatních evropských zemí. Zaměřuje se na všech 14 krajů pomocí krajských koordinátorů. Hledá stále nové opatření jak ovlivnit dopravní chování u mladých lidí.¹²⁵ Vytváří proto různé akce a kampaně. Například na internetu je k dispozici výchovná stránka „*Máme zelenou,*“ jenž je určena pro děti v předškolním věku a zaměřuje se na to, jak se mají chovat v silničním provozu v zábavné interaktivní formě. Řidičům do 25 let se pomocí vyvolání negativních emocí snaží domluvit kampaň pod názvem „*Nemyslíš, zaplatíš!*.“ Stejně tak je pro mladé řidiče určena kampaň „*Domluvme se!*.“ Zaměřuje se především na alkohol za volantem.¹²⁶

Specifickým znakem silniční dopravy je to, že každý člověk se určitým způsobem účastní silničního provozu bez ohledu na věk. Patří sem osoby všech věkových kategorií a mohou to být chodci, cyklisté nebo řidiči motorových vozidel. Každý řidič je individuální jedinec s rozdílnými vlastnostmi, předpoklady a kvalifikací. Proto je v zájmu bezpečnosti důležitá dopravní výchova, která se netýká jen řidičů ale všech účastníků provozu. Stále rostoucí motorizace by mohla při zanedbané výchově svým způsobem podporovat egoismus v dopravním chování. Základním cílem je

¹²⁴ *Dopravní nehody v krajích* [online]. 2012 [cit. 2013-29-3]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/>

¹²⁵ *Národní strategie* [online]. 2012 [cit. 2013-29-3]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategie-dokumenty/>

¹²⁶ *Je to na tobě* [online]. 2012 [cit. 2013-29-3]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/>

vytvořit kladný vztah účastníků provozu k dopravní bezpečnosti a utvářet jejich postoj k bezpečné jízdě.¹²⁷

V současnosti je v ČR dopravní výchova soustředěna na děti v mateřských školkách a na prvních stupních základních škol, kde je obsahem učiva předmětu prvouka. Tento rámcový vzdělávací program se zaměřuje především na bezpečnou chůzi a správnou orientaci na pozemních komunikacích. Starší žáci jsou zapojováni do výuky v mimoškolním vyučování při různých speciálně zaměřených kurzech nebo kroužcích, které většinou vedou obětaví učitelé. Zde se zaměřují spíše na bezpečnou jízdu na kole a osvojují si tím řidičské návyky, které trénují na příslušných dopravních hřištích. Mladiství jsou pak ovlivňováni dopravní výchovou až v autoškolách.¹²⁸

Nelze však opomíjet i dospělé osoby a především problémové řidiče. Systém péče by měl být zaměřen na ověřování psychické způsobilosti. Další částí by měl být nadstavbový program, který by obsahoval výcvik a kurzy pro neukázněné řidiče. Příkladem je Německo, kde je sestaven systém rehabilitačních opatření. Jedním z účinných opatření je omezit časově řidičské oprávnění na dobu zkoušky, které by se soustředilo hlavně na začínající mladé řidiče.¹²⁹

4.6.2 Dopravní prostředí

Dopravním prostředím se rozumí především pohodlné a bezpečné silnice. Nutností je dodržovat včasnou údržbu vozovek, aby odpadly jakékoli pocity nepohody řidiče. Tyto zásady však nejdou brát vždy v úvahu v souvislosti s ekonomickými plány a náklady. Výhledy do budoucna jsou pravděpodobně takové, že by se tyto prostředky měly využívat co nejvíce a nejefektivněji pro vybudování bezpečných a pohodlných silnic. Paradoxem však je, že pohodlná silnice nemusí být vždy zaručeně bezpečná, protože bezstarostná jízda může řidiče donutit k snížení bdělosti. „*Důležité je jak řidič vnímá silnici a jaké jsou jeho reakce na ni.*“¹³⁰ Psychologický vliv mají vodorovné a svislé značky, jejich umístění, světelné signalizace a další dopravní prvky. Veškeré značení by mělo barevně a tvarově harmonizovat a při rozmisťování značek dbát na

¹²⁷ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 102-103.

¹²⁸ *Dopravní výchova* [online]. 2012 [cit. 2013-30-3]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/>

¹²⁹ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 102-103.

¹³⁰ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 177.

psychologické aspekty vnímání řidiče.¹³¹ Značnou mírou mohou bezpečnost ovlivňovat reklamní billboardy. Odpoutávají pozornost řidiče od samotné jízdy. Při instalaci reklamních ploch na dopravních úsecích je nutné vhodnost umístění probrat s dopravními psychology a odborníky, kteří vytvoří doporučení.¹³²

Nerespektováním dopravního značení vede také k dopravním nehodám. Důležitý je poznatek, že na vnímání dopravních značek má charakteristický vliv prostředí, kde jsou umístěny. Svůj účel plní také zeleň a přírodní okolí kolem komunikace. Rozmanitost a pravidelné aleje mají významnější funkci než holé pláně, které působí prázdnotou a unavují. Proto je nutné neopomíjet ani estetickou stránku, která u řidiče navodí příjemnou náladu.¹³³

4.6.3 Technická bezpečnostní opatření

O technickou stránku a zavádění nových technologií u dopravních prostředků se starají odborníci technického rozvoje, tedy konstruktéři. Zdokonalováním vozidel a především zvyšováním jejich rychlosti rostly i následky nehod. Postupně přicházely bezpečnostní prvky od bezpečnostních pásů po dnešní airbagy. Proto je dnes stále více kladen důraz na bezpečnost při konstrukci automobilů. Provádí se různé nárazové testy vozidel. Cílem je dosáhnout toho, aby automobily bylo co nejodolnější vůči deformativním účinkům a najít vhodné způsoby integrace člověka a vozidla.¹³⁴ Při jízdě je spojujícím článkem člověka a vozidla autosedačka. Její funkce je vytvořit pohodlné prostředí pro řidiče a také bezpečnostní prvek při nehodě.¹³⁵ Dnes už se každý rozumný automobilista, pokud mu to dovolují finanční prostředky, při rozhodování o koupi nového vozu všímá právě jeho bezpečnostních prvků jako, je ABS systém, kvalitní osvětlení reflektorů, mlhovek a dalších. Nesmí zapomenout i na barvu auta, přehlednou palubní desku nebo kvalitu airbagů.¹³⁶ Účel airbagu je zachránit lidské životy. Dnes je již nové auto bez airbagu nemyslitelné. Standardem se staly airbagy

¹³¹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 164.

¹³² HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 169-171.

¹³³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 164.

¹³⁴ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s.167-169.

¹³⁵ ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 175.

¹³⁶ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 164.

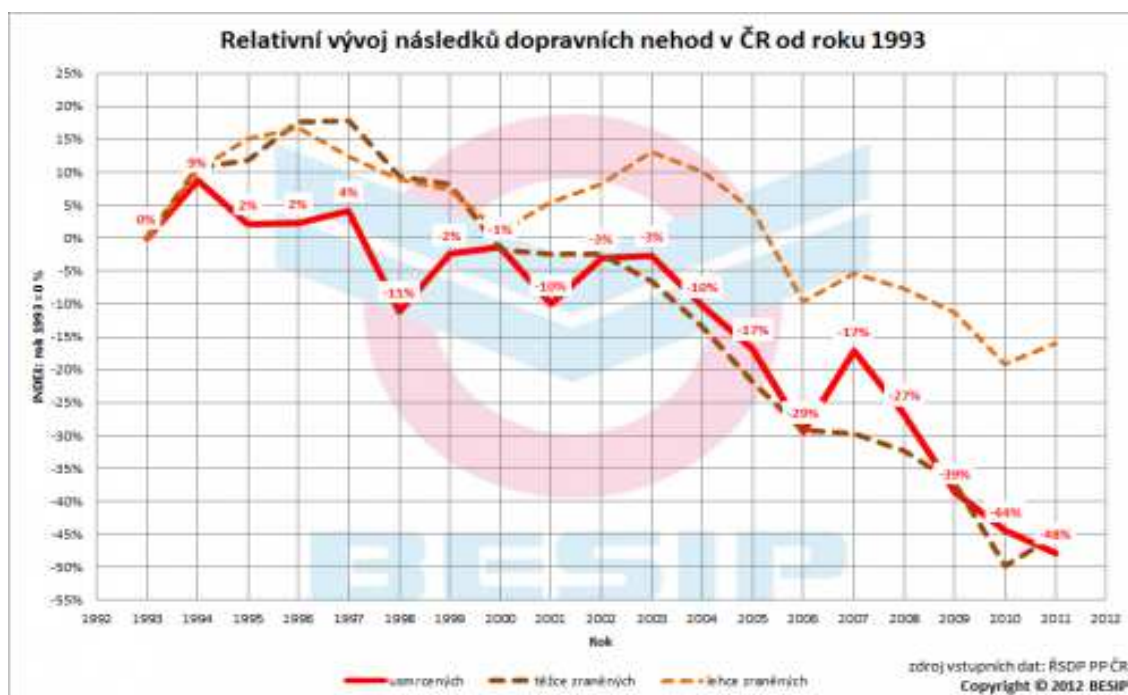
u řidiče i u spolujezdce. V současnosti má mnoho nových vozů také boční airbagy. Sále přicházejí novinky a zlepšování návrhů na jejich výrobu.¹³⁷

4.6.4 Řidič a trest

Trest jako takový je chápán, že chrání společnost před kriminalitou a plní také úlohu prevence, tím, že působí na veřejnost, kterou takto může odradit od páčání trestné činnosti.¹³⁸ Také trest za nerespektování dopravních předpisů by měl mít odstrašující vliv na ostatní řidiče a účinně formovat jejich dopravní chování. Důležité však není tvrdost trestu, ale zda se dostaví hned po provinění. Jeho efektivnost by neměla spočívat jen v peněžitém trestu nebo zabavením řidičského průkazu, ale také by měl mít nějaký psychologický a pedagogický účinek. Jedním ze způsobů, kde se slučuje prevence s represí, bylo zavedení bodovacího systému. S tím souvisí také zvýšena dopravní kontrola nejen na úsecích s častými nehodami.¹³⁹

4.7 Statistiky

Graf 1: Relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993¹⁴⁰



¹³⁷ Airbag [online]. 2012 [cit. 2013-1-4]. Dostupný z WWW: <http://cz.auto.de/autokauf/>

¹³⁸ SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010, s. 50.

¹³⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 182-184.

¹⁴⁰ Přehled nehodovosti [online]. 2012 [cit. 2013-1-4]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/>

Ve výše uvedeném grafu je vidět relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993 do roku 2011. Jsou zde uvedeny tři kategorie o usmrcených osobách, těžce zraněných a lehce zraněných. V porovnání s rokem 1993 zemřelo o 48% méně lidí v 2011. Výrazný pokles nastal ve všech kategoriích v roce 2007. Opětovný nárůst se projevil v roce 2011 a to v kategoriích těžce a lehce zraněných.¹⁴¹

Ačkoli je zřejmé podle již výše uvedené tabulky č. 3, že v posledních přibližně deseti letech výrazně klesla nehodovost, čísla nejsou stále tak sympatická, jak bychom si přáli. Z tabulky také vyplývá, že v roce 2011 byl zaznamenán opět ve většině krajů mírný nárůst nehod oproti roku 2010. Lednové statistiky z roku 2012 zaznamenaly opět zhoršení oproti roku 2011.

„V porovnání s lednem 2011 vzrostla nehodovost o 12,5 %, počet smrtelných případů se zvýšil z 39 na 42, těžce zraněných bylo o 55 více a také lehkých zranění přibýlo o celých 20 %.“¹⁴²

4.7.1 Nehodovost na Příbramsku 2012

„V uplynulém roce 2012 došlo na příbramských silnicích k většímu počtu dopravních nehod, bylo jich o 31 procent více než v roce 2011. V předloňském roce dopravní policisté vyjžděli k 815 nehodám a loni k 1072 karambolům. Zemřelo téměř trojnásobně více osob než předchozí rok, život vyhasl 17 lidem. O polovinu ubylo vážných zranění, poraněno bylo 36 osob. Nejčastějšími příčinami havárií byl nesprávný způsob jízdy, dále nepřiměřená rychlost – v 218 případech. Přednost v jízdě nedali řidiči 146 x, uvedla tisková policejní mluvčí por. Monika Schindlová s tím, že přibýlo nehod, kdy byl řidič pod vlivem alkoholických nápojů, z 38 na 47 případů. Také častěji docházelo ke srážkám se zvěří – 148 havárií. Na vozidlech vznikla škoda přesahující 56 milionů korun, tj. o 14 milionů více než předchozí rok. Na pokutách vybrali policisté tři čtvrtě milionu.“¹⁴³

¹⁴¹ *Přehled vývoje dopravních nehod 1993-2011.* [online]. 2012 [cit. 2013-2-4]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/>

¹⁴² *Statistika: tragické dopravní nehody způsobují nejmladší řidiči.* [online]. 2012 [cit. 2013-3-4]. Dostupný z WWW: <http://www.zavolantem.cz/>

¹⁴³ *Nehodovost na Příbramsku* [online]. 2012 [cit. 2013-3-4]. Dostupný z WWW: <http://www.pribramsko.eu/>

4.8 Shrnutí teoretické části

Teoretická část se zabývá několika tématy, které souvisí s dále popsaným výzkumem a které bylo nutné z tohoto důvodu přiblížit. Jednotlivé kapitoly se věnovaly nejprve historickému pohledu na danou problematiku, kde je popsán vývoj silniční dopravy od jejích počátků do současnosti v souvislosti s trestnou činností. Cílem bylo, aby si čtenář při průřezu minulostí udělal lepší představu o tom, co předcházelo dnešní situaci v silniční dopravě. Dále se snaží čtenáři přiblížit právní stránku věci a osvětlit tak základní pojmy práva k pochopení současné právní úpravy v oblasti silničního provozu. Rozebírá také koncept přestupku a trestného činu. Poslední kapitola je věnována kriminologickým aspektům v silniční dopravě. Chce poukázat na to, že kriminologie je velice široký obor, se kterým souvisí mnoho dalších odvětví, jako je sociologie, psychologie a pedagogika. Následně rozebírá osobnostní profil řidičů a časté příčiny vedoucí k páchání trestné činnosti za volantem. Prezentuje také jednotlivé způsoby preventivních opatření, nejen v oblasti výchovy, ale také ve vytváření bezpečného dopravního prostředí včetně bezpečných automobilů spojené s pravidelnou dopravní kontrolou.

Shrneme-li poznatky z teoretické části, dozvíme se, že se zvyšujícím provozem se objevují častěji negativní projevy automobilismu. Vliv na vznik dopravních nehod má celá řada okolností. Rozhodující činitel je samotný člověk, u kterého se promítají jeho osobnostní vlastnosti do dopravního chování. Vedle toho je jedním z významných faktorů také technický stav vozidla, stav pozemní komunikace a její okolí. Svůj podstatný úkol plní vytváření bezpečného dopravního prostředí. Jde o to dbát především také na správné rozmístování značení a ostatních prvků kolem komunikace, které mohou mít psychologický vliv na řidiče. Je tedy jasné, že silniční doprava potřebuje pevný řád. Na našich silnicích jsou ohleduplní řidiči, jiní jsou nepřizpůsobivý a agresivní, čímž jsou pro společnost velice nebezpeční. Proto je nutné regulovat jejich chování kvalitní právní úpravou, kterou by účastníci silničního provozu měli respektovat. Abychom mohli podporovat tvorbu legislativy a hledat účinné způsoby prevence, musíme hlouběji analyzovat podstatu vzniku negativního protiprávního jednání, tedy najít příčiny. Pak lze teprve efektivně vytvářet příslušná preventivní opatření.

5 Vlastní výzkum

Trestná činnost v silniční dopravě je dnes celospolečenským problémem, ale řada z nás si často myslí, že tato záležitost se jich netýká. Stále jsou realizovány různé preventivní programy na zlepšení bezpečnosti v silničním provozu. Jedním z klíčových způsobů jak ovlivnit tuto situaci je věnovat pozornost především dopravnímu chování řidičů a poznat nejčastější důvody vedoucí k nerespektování pravidel silničního provozu.

Pro návrh preventivních opatření je tedy nutné, jak již bylo výše zmíněno, poznat nejdříve samotné příčiny, které vedou ke vzniku dopravní nehodovosti. Jako výzkumný nástroj jsem zvolil dotazníkové šetření mezi účastníky silničního provozu. Výzkum byl soustředěn na území regionu města Příbram ve Středočeském kraji. Dotazník byl sestaven z jedenácti otázek, z nichž úvodní tři se týkaly základních údajů jako je pohlaví, věk a jak dlouho vlastní řidičský průkaz. Cílem zbývajících otázek bylo zjistit, některé ze základních aspektů týkajících se dopravního chování u respondentů. Například zda dotázaní překračují rychlost či vyjíždějí na silnice pod vlivem alkoholu. Rovněž jsem také považoval za důležité zjistit, jakým způsobem oni sami vnímají ostatní řidiče. Tím je myšleno, jestli se často na silnicích setkávají s vznětlivými řidiči s agresivním způsobem jízdy. Dále jsem chtěl od respondentů vědět, jaké jsou podle nich nejčastější příčiny trestné činnosti v silniční dopravě.

Formulace hypotéz

1. Předpokládám, že většina dotázaných se v silničním provozu během jízdy často setkává s netrpělivými a agresivními řidiči.
2. Předpokládám, že většina dotázaných dodržuje povolenou rychlost.
3. Předpokládám, že většina respondentů vidí nejčastější příčinu dopravních nehod v souvislosti s nepovolenou rychlostí.

5.1 Průběh výzkumu

Dotazníky jsem rozdával převážně v papírové podobě okruhu svých známých všech věkových kategorií. Zbylou část jsem rozeslal v elektronické verzi převážně mladším řidičům. Nejprve jsem rozdál 60 vytisknutých dotazníků a 100% jsem jich dostal zpět. V elektronické verzi jsem poslal též 60 dotazníků, ale vyplněných jsem jich obdržel pouze 67%. Celkový počet vyplněných dotazníků byl 100.

5.1.1 Vyhodnocení dotazníku

Zpracování a vyhodnocení dotazníku jsem prováděl postupně v pořadí od první otázky po jedenáctou. Každou odpověď jsem slovně zhodnotil a k tomuto komentáři přiložil graf, viz přílohy. V komentářích některých otázek je uvedeno nejen rozdělení podle celkového počtu respondentů, ale u zásadních odpovědí, jako je dodržování povolené rychlosti, jsem uvedl také procentuální zastoupení mužů a žen. Popřípadě jsem doplnil o procentuální zastoupení mladých řidičů.

Otázka č. 1 byla určena k zjištění pohlaví respondentů. Z celkového počtu bylo více mužů, kteří tvořili rovných 60% tedy 60 dotázaných a ženy představovaly zbývajících 40%, což je 40 respondentů. S ohledem na to, že větší část respondentů jsou tedy muži, mohou být výsledky trochu zkreslené. Tento poměr je uveden v (grafu č. 1 viz přílohy).

V **otázce č. 2** jsem zjišťoval věk respondentů. Nejčetnější bylo rozmezí (18-25), ve kterém bylo 38 dotázaných, což je 38%. Dále se věk pohyboval mezi (26-34), který zastupoval počet 16 účastníků, tedy 16%. Rovných 23 bylo ve věku (35-45), což je 23%, 14 oslovených tedy 14% v rozmezí (46-55) a 9% respondentů bylo starších více jak 55 let (viz graf č. 2).

Po vyhodnocení **otázky č. 3** se ukázalo, že většina dotázaných vlastní řidičský průkaz více jak 10 let a to konkrétně 44%, což je 44 oslovených. Druhé nejpočetnější byli řidiči vlastníci řidičské oprávnění (5-7) let a to 29, tedy 29% respondentů. Dále následuje rozmezí (0-4) roky, na které připadá 21 dotázaných řidičů, to znamená 21%. Nejmenší počet byl těch, kteří drží řidičské oprávnění (8-10) let a to 6% oslovených (viz graf č. 3)

Otázka č. 4 byla zaměřena na agresivní a netrpělivé řidiče. Byla koncipovaná tak, že respondenti hodnotili, jak vnímají právě ostatní řidiče z tohoto pohledu. Po

vyhodnocení se potvrdila moje hypotéza, kde jsem předpokládal, že se většina dotázaných setkává poměrně často s netrpělivými a agresivními řidiči. Jak je popsáno v kapitole o příčinách, agrese je velice negativní vliv, vyvolávající u řidičů impulz k rychlé jízdě, nerespektování pravidel silničního provozu a především nerespektování ostatních účastníků. Celých 54% odpovědělo ano. Z toho bylo pro 54% z celkového počtu mužů a 53% z celkového počtu žen. Je tedy zřejmé, že nadpoloviční většina žen i mužů se setkávají s agresivním jednáním druhých řidičů. Zbývajících 46% respondentů odpovědělo ne (viz graf č. 4)

Zajímavé jsou také výsledky u **otázky č. 5**, která byla orientovaná na samotné respondenty, zda i oni podléhají při řízení agresivnímu jednání. Rovných 80% odpovědělo, že nepodléhají. Celých 20% se vyjádřilo, že také podléhají agresivnímu chování. Z toho bylo 60% mužů a 40% žen. Důvodem je riskantnější a nebezpečnější chování mužů v silničním provozu (viz graf č. 5).

Otázka č. 6 se věnovala nepovolené rychlosti. Výsledky vyvrací moji hypotézu, protože 63% respondentů odpovědělo, že vždy nedodrží povolenou rychlost. Z toho bylo 62% mužů a 38% žen. Velký vliv na tyto výsledky mohlo mít také to, že největší část respondentů tvořili řidiči mezi 18-25 lety. Celých 63% této skupiny odpovědělo, že nedodrží povolenou rychlost. Mladí řidiči se vyznačují nevyježděností a často se dopouští přestupků v souvislosti s rychlostí. Důvody jsou různé, třeba přílišné sebevědomí nebo unáhlenost. Z celkového počtu oslovených dodržuje povolenou rychlost 37% z čehož jsou z 54% řidiči, kteří vlastní řidičské oprávnění více jak 10 let. Je to dáno nejspíše tím, že jsou zkušenější a čím déle jezdí, dokážou využít předvídatelnosti a rozvážnosti (viz graf č. 6).

Otázka č. 7 byla zaměřena na alkohol za volantem a zjišťovala, kolik respondentů už řídilo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových či psychotropních látek. Většina tvrdí, že nikdy pod vlivem neřídila a to konkrétně 73%. Celých 27% už zkušenosti pod vlivem mělo. Z těch, kteří už zkušenosti měli, bylo 70% mužů a 30% žen. Zde se potvrzuje větší sklon k rizikovosti mužů. Podle mého názoru jsou tyto výsledky velice zkreslené, protože respondenti se i přesto, že dotazník byl anonymní, k tomuto faktu neradi přiznávají (viz graf č. 7).

Otázka č. 8 se věnovala tomu, zda někdo z respondentů způsobil nějakou dopravní nehodu. Rovných 60% odpovědělo, že žádnou nezpůsobili a 34% oslovených

jednou nehodu způsobilo. Celých 67% způsobili jednu nehodu muži. Zbýlých 6% pak zavinilo více jak jednu nehodu. Z čehož byla pouze jedna žena a zbytek muži. Většina těch, kteří zavinili jednu a více nehod byli řidiči vlastníci řidičské oprávnění více jak 10 let. Je to dané nejspíše tím, že podle otázky č. 3 vlastní řidičský průkaz více jak 10 let 44% respondentů a tak byla větší pravděpodobnost, že někteří z nich již v minulosti způsobili dopravní nehodu (viz graf č. 8).

Otázka č. 9 byla orientovaná na to, jak se vnímají samotní respondenti z pohledu ohleduplnosti a zda se vždy plně věnují řízení vozidla. Zde se velká část hodnotí jako ohleduplní a to konkrétně 94% dotázaných. Malá část se vnímá jako neohleduplná tedy 6% respondentů. Otázkou je, jestli byli všichni oslovení dostatečně sebekritičtí (viz graf č. 9).

Na to, zda se všichni respondenti snaží přizpůsobit vozidlo povětrnostním podmínkám a stavu vozovky, byla zaměřena **otázka č. 10**. Téměř všichni respondenti a to rovných 90% odpovědělo ano a 10% označilo odpověď ne. Velmi často, jak je psáno v kapitole o příčinách trestné činnosti, je médií označováno, že důvodem nehody byl sníh, mokrá vozovka či náledí. Ovšem rozhodující je stále člověk a jak se dokáže přizpůsobit těmto nepříznivým vlivům. Přizpůsobivý řidič si je vědom, že za těchto podmínek je větší pravděpodobnost smyku. Velká část respondentů v tomto ohledu jsou tedy přizpůsobiví řidiči (viz graf č. 10).

Poslední **otázka č. 11** se věnovala zjištění nejčastějších příčin vzniku trestné činnosti v silniční dopravě. Většina dotázaných, tedy 36% je toho názoru, že nejčastější příčinou je nepovolená rychlost. Z toho bylo 56% žen a 44% mužů. Je tedy zřejmé, že ženy tvoří větší zastoupení u této otázky. Důvodem může být, že mají z rychlé jízdy větší strach a jsou si vědomy následků. Tyto zjištění korespondují s mojí hypotézou, ve které se domnívám, že většina respondentů vidí nejčastější příčiny právě v nepovolené rychlosti. Jak vyplývá ze statistik, objevuje se tato příčina desítky let na prvních příčkách. Důvodů, které řidiče přimějí k rychlé jízdě, je mnoho. Může to být časová tíseň, momentální psychický stav, dnešní uspěchaná doba nebo také již zmiňované agresivní chování je častým důvodem. Druhou nejčastější příčinou bylo řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, konkrétně 27%, což je také velmi vysoké číslo poměr mužů a žen byl 66% proti 34%. Rovných 60% zde tvořili respondenti do 25 let. Domnívám se, že mladí řidiči se často ve svém okolí setkávají také s alkoholem a drogami, proto považují tuto skutečnost za nejvíce rizikovou. Je jasné, že automobil

v rukou opilého řidiče, je velmi nebezpečnou zbraní. Třetí bylo bezohledné a agresivní jednání řidičů. Zaškrtno ho 24% oslovených. Jak se zdá, podle otázky č. 4 je agrese také velmi častým jevem v silniční dopravě a může mít mnoho podob. Nesprávný způsob jízdy skončil na čtvrtém místě a tuto odpověď označilo 11% respondentů. Pod pojmem nesprávný způsob jízdy jde především o nesprávné předjíždění nebo nedodržování bezpečné vzdálenosti, nebo nepozornost. Nikdo z dotázaných nepovažuje za nejčastější příčinu zaviněnou chodcem tedy 0%. Jako jinou příčinu uvedlo pouze 2% respondentů a to telefonování za jízdy (viz graf č. 11).

5.1.2 Shrnutí výsledků výzkumu

Praktická část byla zaměřena na vlastní výzkum a hlavním cílem bylo zjistit nejčastější příčiny trestné činnosti v silniční dopravě. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že významnou roli zastupuje při řízení pohlaví, věk a svým způsobem i délka praxe. Přesvědčili jsme se, že muži jsou náchylnější k agresivnímu chování, mají větší sklony riskovat. Většinou se také někteří na rozdíl od žen nebojí usednout za volant pod vlivem alkoholu. Je také zřejmé, že daleko častěji způsobí nějakou dopravní nehodu. Ženy bývají v těchto směrech mnohem rozvážnější. Stejně tak mladí řidiči jsou velice rizikovou skupinou. Vyznačují se nerozvážností, unáhleností a vysokým sebevědomím. Tato kombinace představuje poměrně velká rizika. Často se dopouštějí přestupků především za překročení rychlosti. Naproti tomu starší řidiči většinou bývají ohleduplnější a obezřetnější. Většina z dotázaných respondentů se považuje za ohleduplné řidiče, kteří se snaží vždy plně věnovat řízení vozidla. Taktéž se velká část snaží vozidlo přizpůsobit povětrnostním podmínkám a stavu vozovky.

Pro výzkumnou část byly stanoveny tři hypotézy, z nichž se první a třetí potvrdily a hypotéza číslo dvě byla vyvrácena. Předpokládal jsem, že se většina dotázaných často setkává s netrpělivými a agresivními řidiči. Tato hypotéza se naplnila. Dále jsem se domníval, že většina dotázaných dodržuje povolenou rychlost. Po vyhodnocení jsem zjistil, že velká část respondentů povolenou rychlost nedodržuje. Můj třetí předpoklad byl o tom, že nejčastější příčinu vidí oslovení v nepovolené rychlosti. Tato hypotéza tedy korespondovala s mojí domněnkou. Vedle této hypotézy byla druhou nejčastější odpovědí alkohol a jiné návykové látky.

Z těchto závěrů usuzuji, že nejčastější příčiny jsou:

agresivní chování řidičů, nepovolená rychlost, alkohol a jiné návykové látky

5.2 Návrh preventivních opatření

Možností návrhů preventivních opatření existuje celá řada. Návrh bude vycházet ze zjištěných výsledků, tedy nejčastějších příčin vzniku trestné činnosti v silniční dopravě.

Hlavním cílem navrhovaných preventivních opatření je:

- Eliminovat zjištěné příčiny trestné činnosti v silniční dopravě

V mnoha úsecích se objevují rizika takového charakteru, že je nutno dbát více na bezpečnost účastníků silničního provozu. Zejména na frekventovaných lokalitách obcí, kde je velký provoz a častý výskyt chodců a kde je velká pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Svou preventivní úlohu v tomto směru má také zavádění dopravních prvků, které by měly mít značný účinek také na samotné řidiče a usměrnily by jejich chování.

- Zvýrazňování značek, především těch, které upravují přednost v jízdě.
- Na rizikových úsecích u škol, frekventovaných místech s chodci umístit zpomalovací prahy, případně vyvýšené přechody.
- Úprava řízení provozu světelnou signalizací.
- Přestavba křižovatek s častými nehodami, kde by vodorovné dopravní značení pomohlo usměrnit pohyb vozidel.
- U širších vozovek umístit střední ostrůvky. Zejména kvůli bezpečnosti chodců a dětí.
- Zvýraznění přechodů pro chodce.
- Tam, kde se vyskytují časté nehody, doplnit úsek o další prvky v kombinaci s vodorovnými a svislými značkami.
- Pro přehlednost daných úseků odstranit překážky bránící v rozhledu, například hustou vegetaci.
- Doplnění veřejného osvětlení.

Velký význam mají především také represivní opatření. Každý postih za nedodržování předpisů má zcela jistě výrazný efekt. Kladný účinek vidím v častějším, důkladném a pravidelném hlídkování dopravní policie především v obcích, rizikových úsecích a také na potenciálně bezpečných rovinkách. V rámci kontroly bych doporučoval větší důraz policie na vyhledávání a tipování nebezpečných sektorů silničního provozu. Na úsecích s výskytem častých nehod se nesoustředit pouze na samotné řidiče, ale podávat návrhy například na výstavbu přehlednějšího dopravního prostoru. Obava řidičů z možných sankcí by je měla donutit obezřetnosti, rozvážnosti a respektu. Po určitém čase by se měl objevit kladný výsledek, neboť každý řidič si při průjezdu často střeženým segmentem určitě dobře rozmyslí, zda více sešlápnou plynový pedál. Osobně bych v této oblasti navrhoval dále následující opatření:

- Zpřísnění právní úpravy a postih řidičů zejména za překročení rychlosti a řízení pod vlivem návykových látek.
- Investice do technických zařízení především (instalování radarových stanovišť, kamer podporovaných automatickými počítačovými systémy, kontrolní zařízení, které by hlídalo jízdu na červenou, zvláště pro kontrolu agresivních řidičů.
- Přesnější přístroje na měření alkoholu a především drog.
- Zvýšená kontrola na rychlost a alkohol v nočních hodinách.
- Velký vliv bych také přikládal k využití médií. Jejich působením na psychiku řidiče je jeden ze způsobů, jak podpořit již zmiňovaná opatření. Konkrétně bych řidiče upozorňoval co nejvíce na možné následky, které mohou nastat při překračování rychlosti, kde hlavním cílem by bylo veřejnost co nejvíce ohromit, šokovat a donutit pochopení.

Jednou z nejvíce rizikových skupin jsou mladí začínající řidiči ve věku do 25 let. Jejich častými přestupky jsou nedodržování povolené rychlosti a často také zvláště mladí muži usedají za volant pod vlivem alkoholu nebo drog. Proto bych pro tuto skupinu zavedl následující opatření:

- Zavádět kontrolu na drogy u žadatelů o řidičské oprávnění. Například u marihuany lze zjistit zbytky ještě dva měsíce od posledního užití.

- Psychotesty na agresivní jednání součástí závěrečné zkoušky v autoškole.
- Absolventům autoškoly snížit na určitý čas bodovou hranici na 6 bodů.
- Omezení řidičského oprávnění na dobu zkoušky. Zejména u mladých začínajících řidičů. Pokud by se dopustili v určené době vážnějších přestupků, byl by jim neprodleně odejmut řidičský průkaz. Například za překročení povolené rychlosti již o 20 km/h.
- Zvýšení věkové hranice pro žadatele o řidičské oprávnění

Další skupinu tvoří řidiči, kteří se dopouštějí opakovaně přestupků či trestných činů. Mohou to být svým způsobem lidé, kteří nevládají své emoce, což se následně projeví při řízení motorového vozidla. Takový agresivní řidič je netrpělivý a jeho častým přestupkem je vedle mnoha dalších časté překračování rychlosti. Svým jednáním mohou přijít i o řidičský průkaz. Otázkou je, zda za dobu, kdy mohou požádat o vrácení, si uvědomí svoje chyby a jestli se posléze nebude jejich jednání opakovat. Proto bych zavedl následující opatření.

- Zavedení psychotestů pro žadatele o vrácení řidičského průkazu, které by odhalily slabiny provinilců, z nichž by se dále rozhodlo o tom, zda je dotyčný způsobilý řídit motorové vozidlo.
- Zveřejňování chronických přestupkářů v tisku, což by mohlo mít velice silný psychologický účinek.
- Pro agresivní a bezohledné řidiče zavést rehabilitační kurzy, které by jim pomohly zvládat vztek.

Preventivní opatření však nejsou zaměřeny pouze na samotné řidiče ale také na děti v předškolním věku, školáky a mládež. Samostatný oddíl Ministerstva dopravy BESIP hledá stále nové opatření, jak chování mladých ovlivnit pomocí různých kampaní a dalších programů. Do budoucna by měl být kladen velký důraz právě na výchovu mladých lidí v oblasti preventivních opatření. Rozhodujícím činitelem jsou však také rodiče, kteří na dopravní výchově mají také svůj velký podíl a měli by být dětem příkladem. Zde navrhuji:

- Zavést důraznější výukové programy pro mládež, které by byly zaměřeny na bezpečnost v silničním provozu. S cílem toho, aby si mladí

uvědomili, že právě těch, kteří jednou budou žádat o řidičské oprávnění a začnou jezdit v provozu, se tyto zásady týkají v podstatě nejvíce.

Především bych chtěl také upozornit, že každý řidič by si měl uvědomit, že problematika trestné činnosti v silniční dopravě se týká opravdu každého z nás. Svým obezřetným jednáním může každý přispět k větší bezpečnosti na silnicích. Zejména pokud se v provozu setkáme právě s agresivními řidiči. Při této situaci je nutné:

- Nenechat se agresivními řidiči vyprovokovat
- Nenechat se strhnout například k soutěžení v rychlosti
- Zkusit ovládnout své emoce a v klidu pokračovat v jízdě

Opatření existuje mnoho a určitě by se našly ještě další. Tyto návrhy by při jejich realizaci měly přispět k lepší situaci v dopravě a jsou určeny především pro řidiče osobních automobilů. Na silnicích, jak vyplynulo z výzkumu, se můžeme setkat s agresory, podnapilými řidiči, či překračujícími často povolenou rychlost. Psychologie říká, klidný a vyrovnaný člověk je vystaven menším rizikům a obvykle způsobí méně dopravních nehod, než agresivní jedinci.

Závěr

V závěru bych rád rekapituloval problematiku trestné činnosti v silniční dopravě, která byla v práci řešena.

Cílem této práce bylo poskytnout čtenáři bližší náhled na problematiku v silniční dopravě tak, aby si každý udělal představu o této oblasti a pokusil se zamyslet také sám nad sebou. Hlavním záměrem bylo upozornit, že se tyto otázky týkají každého. Na objasnění zásadních aspektů jsem se zaměřil v teoretické části.

Silniční doprava je dnes součástí našeho každodenního života. Pokud ale půjdeme dál do historie, zjistíme, že automobilismus za svoji éru prošel značným vývojem. Jeho zlepšování a inovace se odrážely na technickém pokroku celé naší společnosti. Jak houstl provoz a zlepšovaly se také technické vlastnosti automobilů, zejména jejich rychlost, bylo zapotřebí nastavit pro řízení provozu určitá pravidla. Vedle svých silných stránek však automobilismus představuje stále i své negativní. Nehody jsou trvale na denním pořádku. Mezi námi je mnoho řidičů, kteří si na silnicích vytvářejí svá vlastní pravidla a nerespektují příslušné zákony. Proto je tato problematika velice diskutovaným aktuálním tématem již od samého počátku. V zájmu společnosti je na tento negativní jev reagovat a vytvořit bezpečné silnice. Považoval jsem za důležité zaměřit se také nejen na historii, ale na současnou právní úpravu silničního provozu. V kapitole právní aspekty trestné činnosti v silniční dopravě jsem objasnil základní pojmy práva a přiblížil čtenáři pojem přestupku a trestného činu a rozebral jsem některé z těchto protiprávních jednání. Některé jsem doplnil o možné sankce, které za onen čin hrozí. Problematika jde ještě více do hloubky v kapitole o kriminologických aspektech. Kriminologie souvisí s mnoha dalšími vědními disciplínami, včetně psychologie. Zaměřil jsem se zde hlavně na osobnostní profil řidiče a definoval některé z příčin, které vedou k trestné činnosti v silniční dopravě. Závěr kapitoly jsem doplnil o možná preventivní opatření.

Hlavním cílem bylo pomocí vlastního výzkumu zjistit nejčastější příčiny trestné činnosti v silniční dopravě a následně navrhnout preventivní opatření, která by pomohla tyto příčiny eliminovat. Jako nástroj pro výzkum jsem si zvolil dotazníkové šetření mezi účastníky silničního provozu. Stanovil jsme si tři hypotézy, z nichž dvě se mi potvrdily a jedna byla vyvrácena. Po vyhodnocení dotazníkového šetření jsem zjistil, že mezi nejčastější příčiny trestné činnosti v silniční dopravě patří nepovolená rychlost,

agresivní chování řidičů a alkohol a jiné návykové látky. Preventivní opatření jsem navrhl na základě získaných teoretických poznatků spolu s výsledky výzkumu. Zaměřil jsem se na oblast represe, vylepšování dopravních úseků doplněním kvalitnějšího značení, zpřísnění právní úpravy pro mladé začínající řidiče, na opatření, které bych zavedl pro provinilce a na závěr jsem uvedl podpořit preventivní opatření kvalitní výchovou a to především již v útlém věku, aby osobnost budoucího řidiče směřovala tím správným směrem k vyrovnané a klidné povaze a to především v silničním provozu.

Jako aktivní řidič pevně doufám, že se podaří naplnit nastavené programy v oblasti prevence, které zlepší celkovou situaci a zajistí bezpečnější silnice. Závěrem bych chtěl říci, že samotná prevence začíná především u každého z nás. Dodržování silničních pravidel, značení, rychlosti jsou základem.

Seznam použité literatury

Literární zdroje

ANTUŠEK, I., SOUČEK, J. *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada, 1998, 95 s. ISBN 80-716-9561-0.

BREČKA, T., SOUČEK, J. *Psychologie katastrof*. Praha: Triton, 2009. 119 s. ISBN 978-80-7387-330-1.

DRAŠTÍK, A., ENGELMANN, J., FLÍDR, A. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, 2011. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.

EDWARDS, G., SOUČEK, M. *Záhadná molekula*. Praha: Lidové noviny, 2004, 209 s. ISBN 80-710-6696-6.

FISCHER, S., ŠKODA, J. *Sociální patologie*. Praha: Grada, 2009. 218 s. ISBN 978-802-4727-813.

FRYŠTÁK, M., SOUČEK, J. *Trestní právo hmotné a procesní*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 420 s. ISBN 978-80-86708-51-5.

GIDDENS, A. *Sociologie*. Praha: Argo, 1999. s. 594. ISBN 80-720-3124 -4.

HAVLÍK, K., SUK, M. *Osudová střetnutí*. Praha: Triton, 2010. 150 s. ISBN 978-80-7387-349-3.

HAVLÍK, K., SUK, M. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-717-8542-3.

HOJGR, R., STANKOVIČ, J. *GPS*. Brno: Computer Press, 2007. 221 s. ISBN 978-80-251-1734-7.

CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 84 s.

KOČMANOVÁ, M., Milan SUK, M. *Právo a logika*. Brno: Barrister, 2005. 329 s. ISBN 80-736-4003-1.

LÍDL, V. *Silnice a dálnice v České republice*. Rudná: Agentura Lucie, 2009. 376 s. ISBN 978-80-87138-14-4.

MACHUTOVÁ, M. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. s. 159. ISBN 978-80-87040-14-0.

MUNKOVÁ, G., Milan SUK, M. *Sociální deviace*. Praha: Karolinum, 2004. 134 s. ISBN 80-246-0279-2.

NOVOTNÝ, F., Josef SOUČEK, J., FLÍDR, A. *Trestní právo hmotné*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. 393 s. ISBN 978-807-3802-912.

PONĚŠICKÝ, J., Milan SUK, M. *Agrese, násilí a psychologie moci* Praha: Triton, 2004. 226 s. ISBN 80-725-4593-0.

SVATOŠ, R., SOUČEK, J. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2010. 174 s. ISBN 978-80-86708-21-8.

ŠÍMA, A., SUK, M. *Základy práva pro střední a vyšší odborné školy*. Praha: Beck, 1997. ISBN 34-064-1677-2.

ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*. Praha: Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

ŠTIKAR, J., SUK, M. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

TOMÁŠEK, J., SOUČEK, J. *Úvod do kriminologie*. Praha: Grada, 2010. 214 s. ISBN 978-802-4729-824.

TŮMA, J. *Velký obrazový atlas dopravy*. Praha: Artia, 1978. 495 s. ISBN 37-001-80

Zahraniční zdroje

HOLE, Graham. *The psychology of driving*. Mahwah, N.J.: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers, 2007. 230 s. ISBN 08-058-4425-2.

Legislativa

ČESKO. *Pravidla silničního provozu: úplné znění*. Ostrava: Sagit, 2010. 272 s. ISBN 978-80-7208-903-1.

ČESKO. *Trestní zákoník: úplné znění*. Praha: Armex, 2011. 172 s. ISBN 978-80-87451-03-8.

ČESKO, *Trestní předpisy: Úplné znění*. Ostrava, Sagit, 281 s.

Elektronické zdroje

Dopravní-právo.cz [online]. 2012 [cit. 2013-11-2]. Dostupný z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/>>

Vláda České republiky [online]. 2012 [cit. 2013-12-2]. Dostupný z WWW: <<http://www.vlada.cz/>>

Ženy jsou lepší řidičky než muži [online]. 2012 [cit. 2013-27-3]. Dostupný z WWW: <<http://xman.idnes.cz/>>

BESIP [online]. 2012 [cit. 2013-29-3]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/>>

Airbag [online]. 2012 [cit. 2013-1-4]. Dostupný z WWW: <<http://cz.auto.de/autokauf/>>

Statistika [online]. 2012 [cit. 2013-3-4]. Dostupný z WWW: <<http://www.zavolantem.cz/>>

Nehodovost na Příbramsku [online]. 2012 [cit. 2013-3-4]. Dostupný z WWW: <<http://www.pribramsko.eu/>>

Ostatní zdroje

Periskop [cit. 2013-28-3]. Soukromé noviny Příbramska

Seznam tabulek

Tabulka 1: Skupiny osobností, zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů.....	35
Tabulka 2: Viditelnost chodců různě oblečených.....	39
Tabulka 3: Nehody ve Středočeském kraji v únoru 2013.....	42
Tabulka 4: počty nehod v jednotlivých krajích od roku 200-2011.....	44

Seznam grafů

Graf 1: Relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993.....	47
--	----

Seznam zkratek

ABS – Aktivní bezpečnostní systém (vozidla)

ČR – Česká republika

EU – Evropská unie

GPS - Global Positioning Systém

Km/h – Kilometr za hodinu

NBESIP - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

SNB – Sbor národní bezpečnosti

Seznam příloh

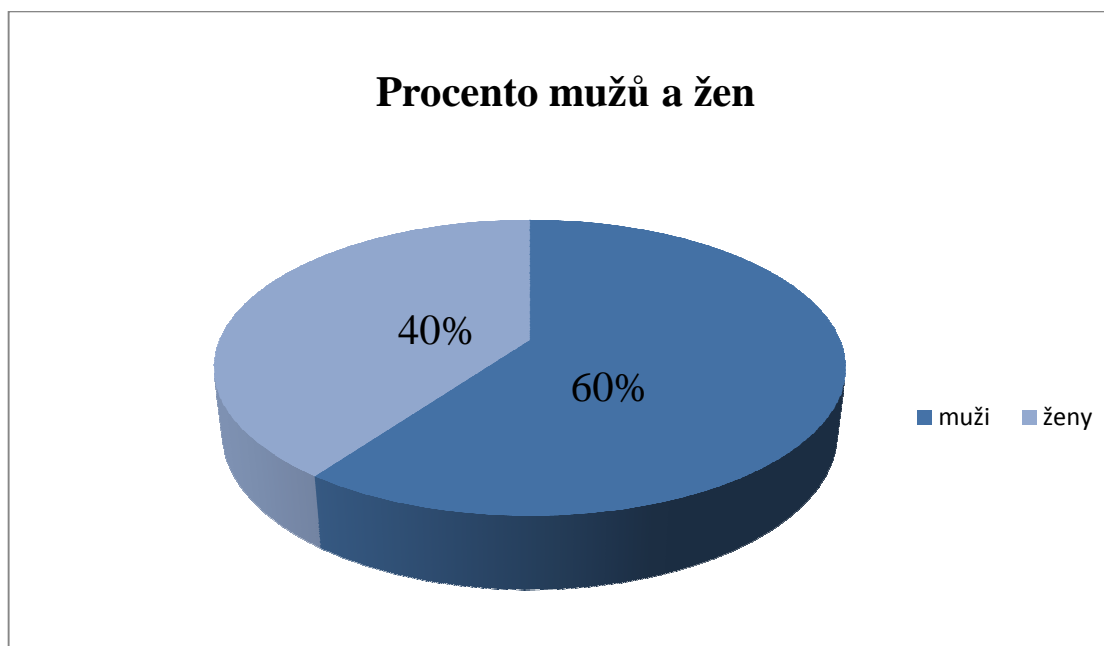
Příloha č. 1: Grafické znázornění odpovědí k otázkám z provedeného výzkumu formou dotazníkového šetření.

Příloha č. 2: Dotazník k provedenému výzkumu.

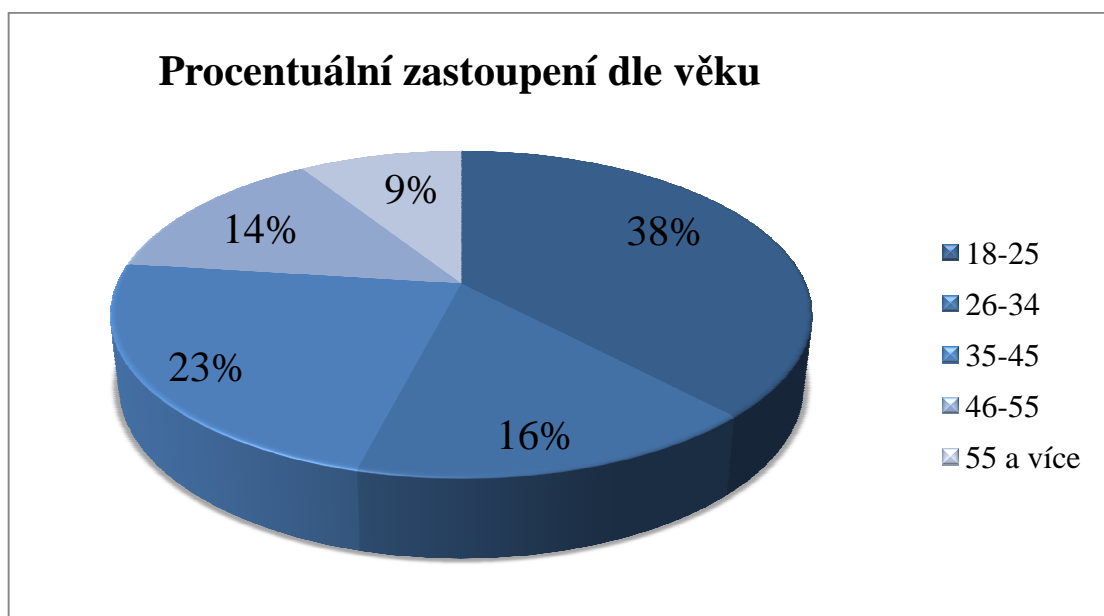
Přílohy

Příloha č. 1: Grafické znázornění odpovědí k otázkám z provedeného výzkumu formou dotazníkového šetření.

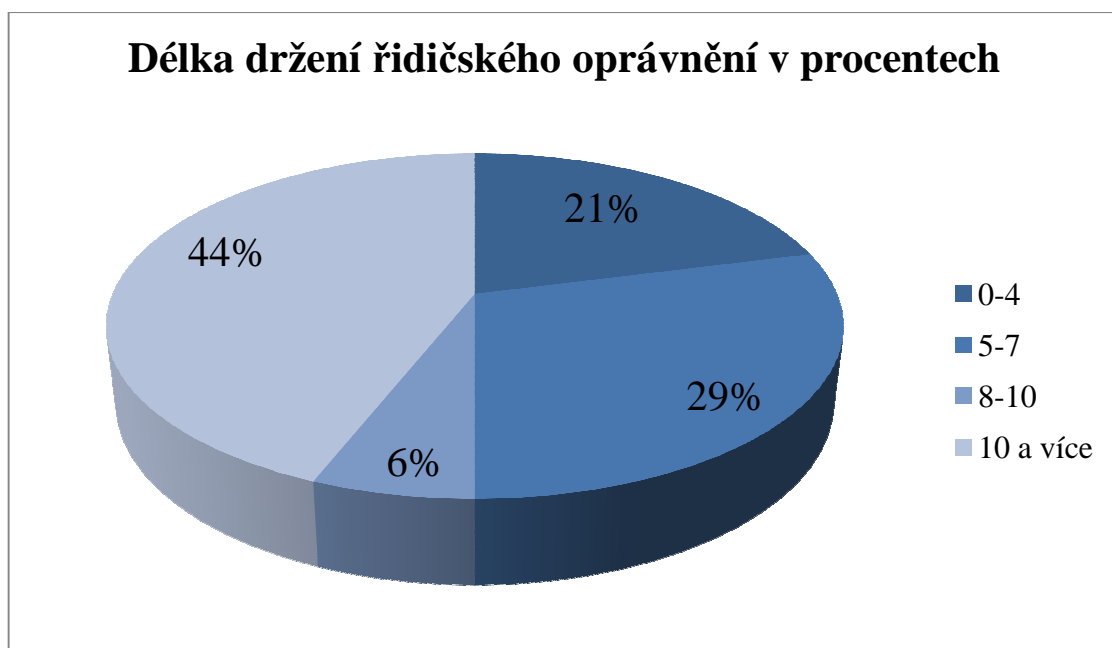
Graf č. 1



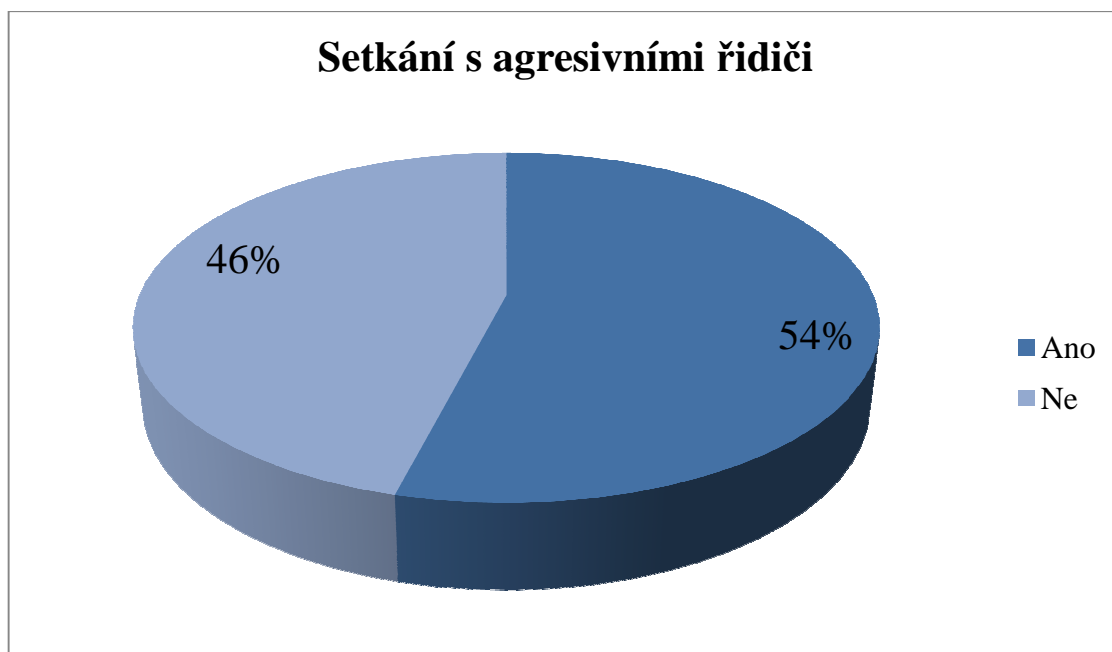
Graf č. 2



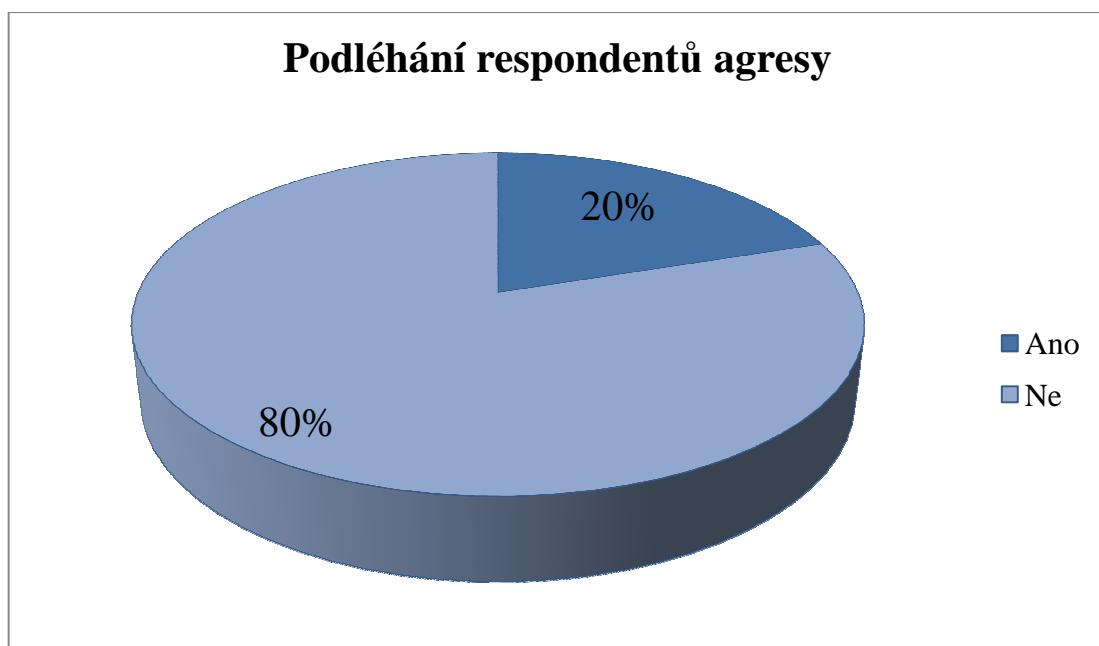
Graf č. 3



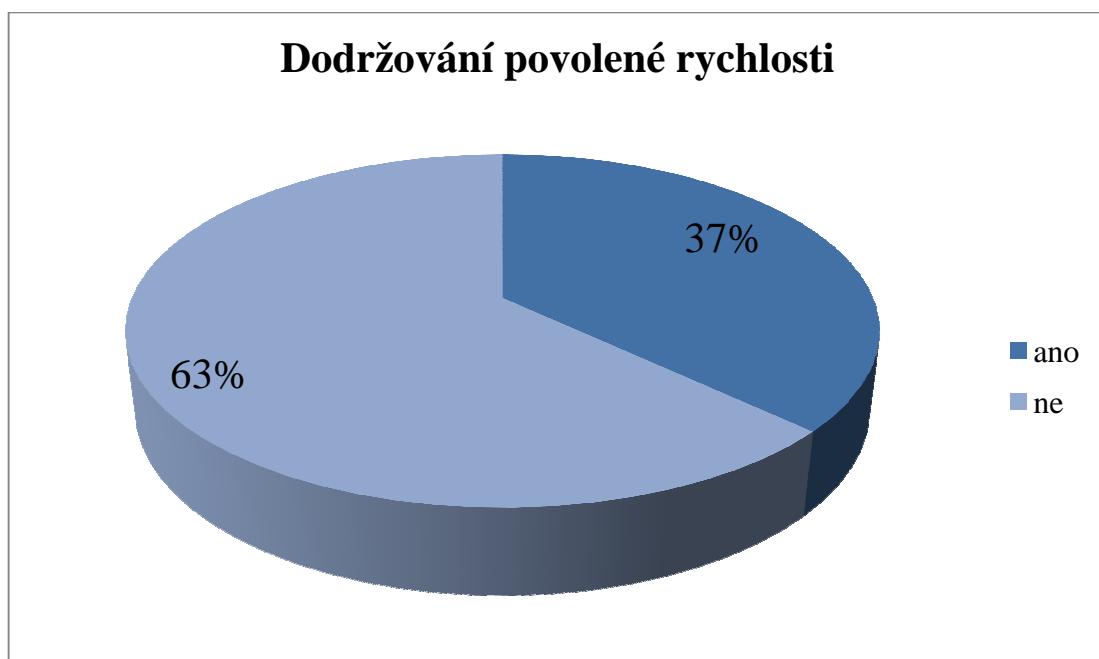
Graf č. 4



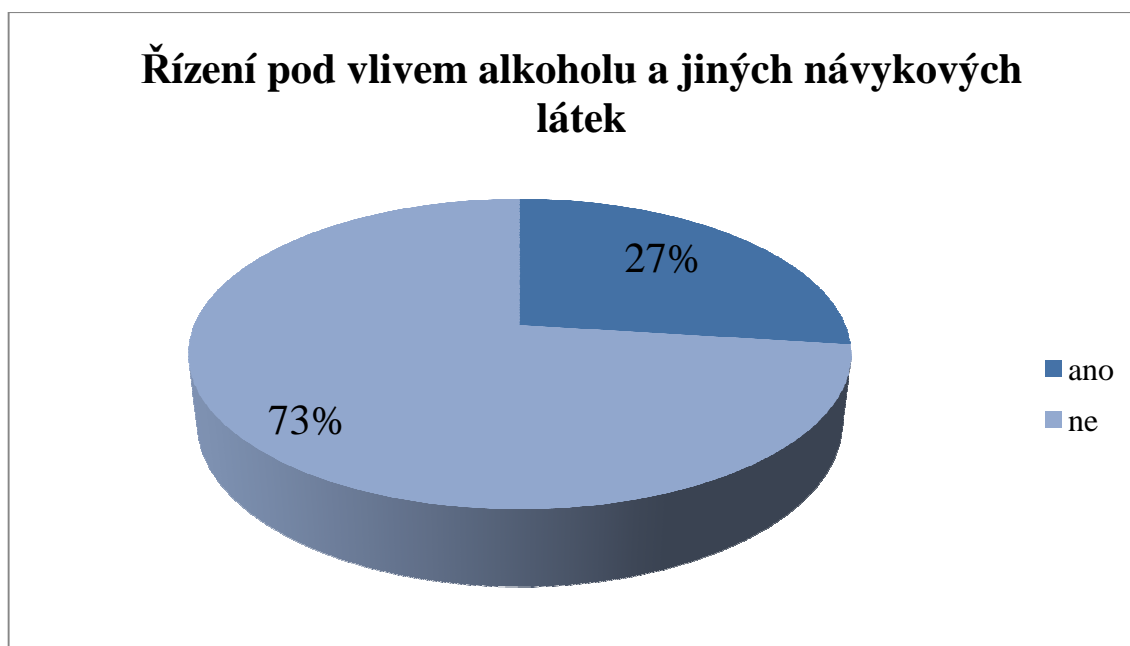
Graf č. 5



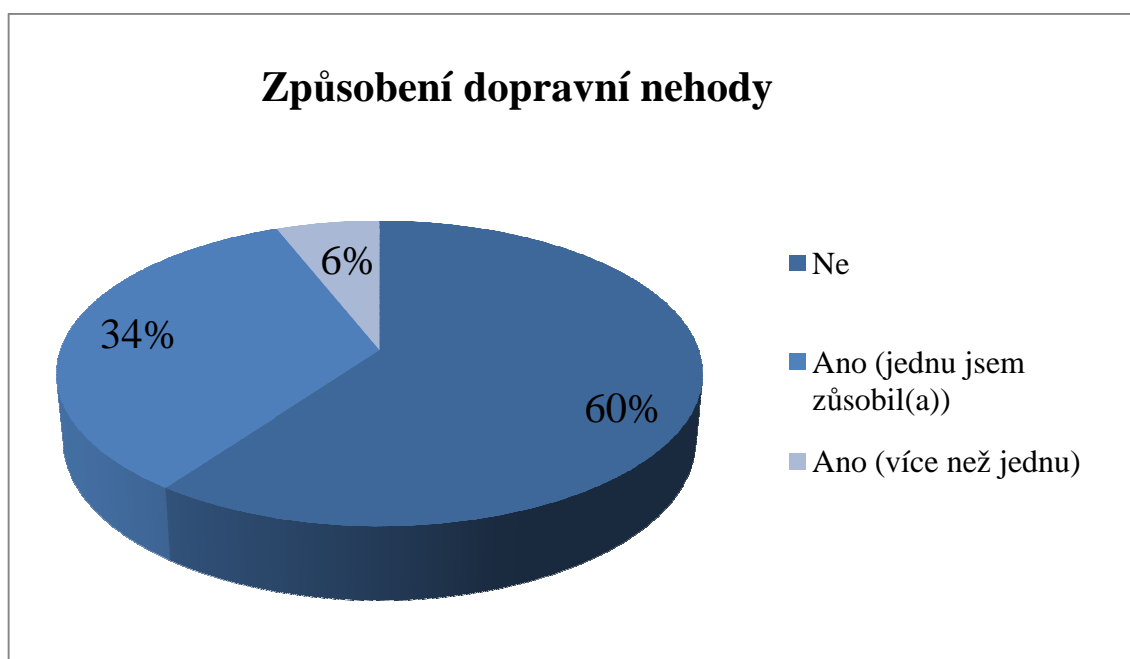
Graf č. 6



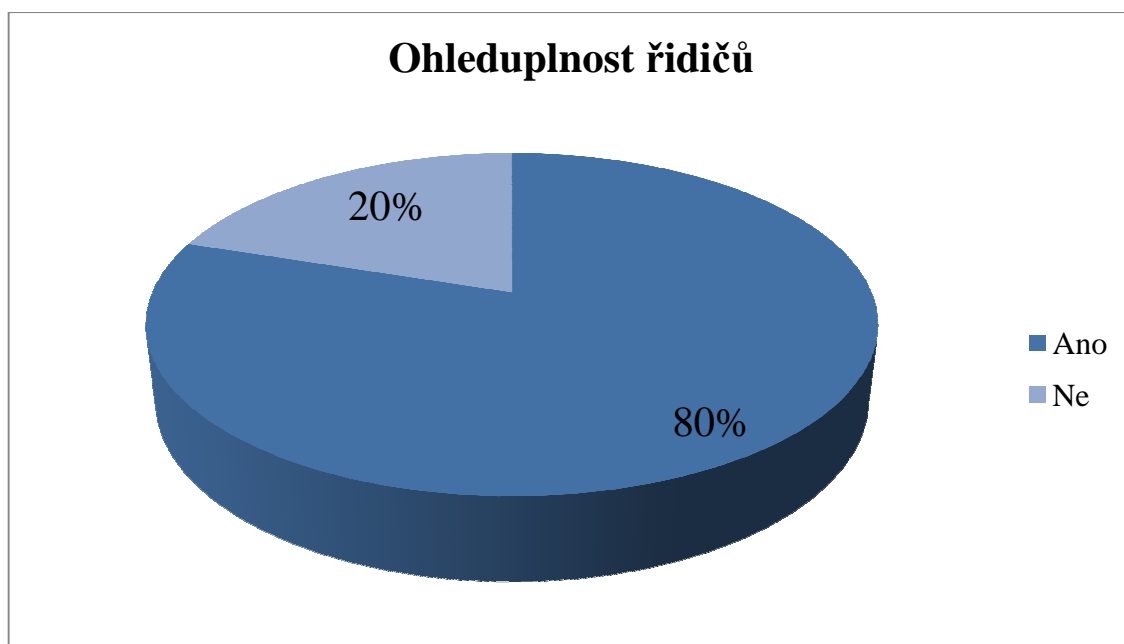
Graf č. 7



Graf č. 8



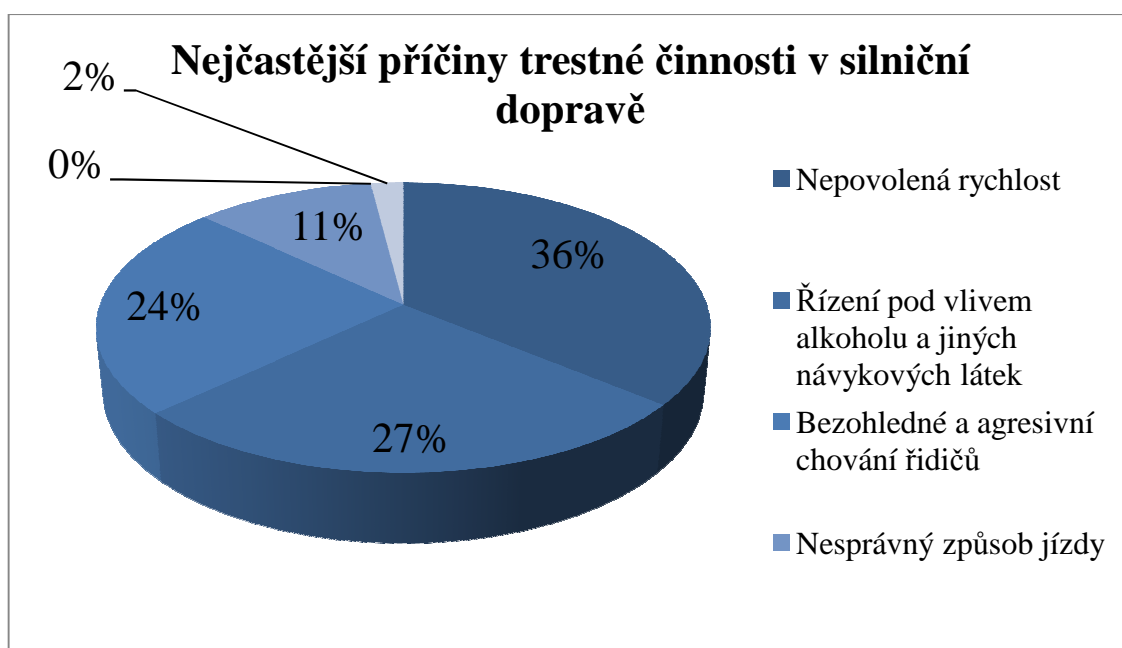
Graf č. 9



Graf č. 10



Graf č. 11



Příloha č. 2: Dotazník k provedenému výzkumu

Dobrý den, jmenuji se Tomáš Vachule a jsem studentem Vysoké školy evropských a regionálních studií, o.p.s. České Budějovice. Prosím Vás o pravdivé vyplnění tohoto dotazníku. Označte vždy jen jednu odpověď a zvýrazněte barevně. Předkládaný dotazník je anonymní a je vytvořen za účelem zjištění příčin vzniku trestné činnosti v silniční dopravě pro výzkumnou část mé bakalářské práce. Všem respondentům děkuji.

- 1) Jaké je Vaše pohlaví?
 - a) muž
 - b) žena

- 2) Jaký je Váš věk?
 - a) 18 – 25
 - b) 26 – 34
 - c) 35 – 45
 - d) 46 – 55
 - e) 55 a více

- 3) Jak dlouhou vlastníte řidičský průkaz?
 - a) 0 - 4 roky
 - b) 5 – 7 let
 - c) 8 – 10 let
 - d) 10 let a více

- 4) Setkáváte se často s netrpělivými a agresivními řidiči?
 - a) Ano
 - b) Ne

- 5) Podléháte i Vy při řízení agresivnímu chování?
 - a) Ano
 - b) Ne

- 6) Dodržujete vždy povolenou rychlost?
 - a) Ano
 - b) Ne

- 7) Řídil (a) jste někdy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových či psychotropních látek?
- a) Ano
 - b) Ne
- 8) Způsobil(a) jste za dobu, co vlastníte řidičské oprávnění nějakou dopravní nehodu?
- a) Ne
 - b) Ano (jednu jsem způsobil(a))
 - c) Ano (více než jednu)
- 9) Hodnotíte se jako ohleduplný řidič(ka) a věnujete se vždy plně řízení svého vozidla?
- a) Ano
 - b) Ne
- 10) Snažíte se přizpůsobit své vozidlo povětrnostním podmínkám a stavu vozovky?
- a) Ano
 - b) Ne
- 11) Jaká je podle Vás nejčastější příčina vzniku trestné činnosti v silniční dopravě?
- a) Nepovolená rychlost
 - b) Řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek
 - c) Bezohledné a agresivní jednání řidičů
 - d) Nesprávný způsob jízdy
 - e) Zaviněná chodcem
 - f) Jiná příčina (uved'te jaká)