

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ - ALKOHOL ZA
VOLANTEM**

Autor práce: Veronika Hánová, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 mé bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Abstrakt

HÁNOVÁ, V. *Trestné činy v silniční dopravě – alkohol za volantem: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 64 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: alkohol, trestný čin, přešůpek, dopravní nehoda, sankce

Bakalářská práce rámcově osvětluje nežádoucí celospolečenský fenomén, tj. problematiku řízení osobních motorových vozidel a tzv. „ostatních dopravních prostředků“ pod vlivem alkoholu. Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí. V první části se v rámci samostatné kapitoly věnuje základnímu pojmosloví a východiskům, včetně specifikace trestných činů, které s touto problematikou úzce souvisí. Tato část dále popisuje zkrácené přípravné řízení a postupy příslušníků místně a věcně příslušného policejního orgánu Policie ČR, které jsou uvedeny v jednotlivých ustanoveních zákona č. 141/1961Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**trestní řád**“). Poslední část teoretické osvětluje zájmovou kazuistiku z aplikační praxe na Dopravním inspektorátu v Pardubicích, respektive na součásti dříve označované jako Skupina dopravních nehod. Empirická část je zaměřena na užitou výzkumnou techniku, a to na dotazníkové šetření a porovnání nehodovosti v letech 2012 a 2013 v Pardubickém kraji, kdy bylo využito anonymního dotazníku.

ABSTRACT

HÁNOVÁ, V. *Crime Offenses in Traffic Transportation – Alcohol behind Steering Wheel: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2015. 64 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: alcohol, criminal act, offence, motor vehicle accident, sanction

The bachelor thesis generally explains a regrettable all-society phenomenon, i.e. the issue of driving passenger motor vehicles and other vehicles under the influence of alcohol. The bachelor thesis is divided into two parts. The first part, within an individual chapter, is dedicated to basic terminology and basis, including specification of criminal acts which are closely connected to this. This part further explains shortened pre-trials and procedures of members of locally competent police authority of Police of the Czech Republic which are stated in individual provisions of Law no. 141/1961. On criminal court proceedings as amended (further referred to as: Code of Criminal Procedure). The last part of the theoretical one clarifies interest casuistry of application practice at Traffic Inspectorate in Pardubice upon traffic accidents. The experiential part is focused on used investigative technique by the means of a questionnaire research and comparison of accident frequency between 2012 and 2013 in the Pardubice Region when an anonymous questionnaire was used.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Vymezení základních pojmů	12
2.1 Vymezení základních pojmů ve vztahu k problematice řízení pod vlivem alkoholu.....	12
2.2 Rozdělení silničních vozidel.....	21
2.2.1 Silniční vozidlo	21
2.2.2 Nákladní automobil.....	21
2.2.3 Osobní automobil.....	21
2.2.4 Motocykl	21
2.2.5 Počet registrovaných motorových vozidel.....	21
2.2.6 Systémy pro bezpečnější motorová vozidla.....	22
3 Prvotní úkony na místě dopravní nehody řidiče pod vlivem návykové látky (alkoholu)	23
3.1 Postup při ohledání místa dopravní nehody	24
3.2 Klasifikace silničních dopravních nehod.....	24
3.3 Havárie	25
3.4 Srážka	26
3.5 Jiné nehody.....	26
3.5.1 Bezpečnost silničního provozu	26
3.5.2 Dopravně bezpečnostní akce.....	26
3.5.3 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020 ...	27
3.5.4 Systém ETŘ	28
3.5.5 Informační systém „Evidence dopravních nehod“.....	28
3.5.6 Informační systém Lotus Notes	29
4 Výklad trestných činů v souvislosti s požitím alkoholu	30
4.1 Ublížení na zdraví	30

4.2	Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	31
4.3	Ublížení na zdraví z nedbalosti	31
4.4	Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	32
4.5	Skutková podstata trestného činu	32
5	Postup orgánů činných v trestním řízení při provádění odborného měření ...	35
5.1	Vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky.....	35
5.2	Výzva při odborném měření.....	35
5.3	Výzva při lékařském vyšetření:	36
5.4	Postup provedení odborného měření přístrojem tov. zn. Dräger	36
5.5	Postup OČTŘ v trestním řízení dle ustanovení § 158 Trestního řádu.....	37
5.5.1	Obhájce	38
5.5.2	Obviněný	38
5.6	Zkrácené přípravné řízení.....	39
6	Případ z praxe (řidička K. P. pod vlivem alkoholu)	40
7	Dotazníkový průzkum	42
7.1	Cíl a metodika výzkumného šetření	42
7.2	Dotazníkové šetření	42
7.3	Vyhodnocení dotazníkového šetření	51
7.4	Charakteristika metody výzkumu.....	54
	Závěr.....	56
	Seznam použitých zdrojů	57
	Seznam tabulek a grafů	61

Úvod

„Alkohol patří k životu. Projděte se jakoukoli ulicí a dříve či později vaše noha zavadí o prázdnou plechovku od piva nebo vás do očí udeří lákavá reklama, snažící se vás přesvědčit, že alkohol může úžasně změnit váš životní styl. Pak minete pár obchodů s nápoji, a co nevidět narazíte na nějaký bar nebo hospodu. O kus dál bude skupinka mladých lidí popíjet na zahrádce restaurace.“¹ Česká republika patří k zemím s nejvyšší spotřebou alkoholu a česká mládež patří k nejohroženější ve vztahu k alkoholu i jiným návykovým látkám. To se projevuje i v pracovním prostředí nižší produktivitou práce, úrazy, trestnou činností atd. K faktorům, které ještě zvyšují riziko v některých profesích, patří aktuální atmosféra na pracovišti, stres a chronická únava, dostupnost návykových látek v pracovním prostředí, odcizenost, nedostatečný dohled nadřízeného, vystavování fyzické nebo slovní agresi, trojsměnný provoz a mnohé další.

Tak, jak se postupně rozvíjela lidská společnost, vyvíjelo se i její hospodářství a spolu s ním se rozvíjela i doprava, jejíž provádění je, byť v nejprimitivnějších formách, stejně staré jako sama lidská společnost.² Automobil je považován jako fenomén dvacátého století a též jako hmotný symbol jeho dynamiky.³ Řízení pod vlivem alkoholu je jedna z hlavních příčin vzniku dopravní nehody. Alkohol přispívá k nekvalitnímu způsobu života, kdy dochází k zdravotním, ale i osobním a pracovním problémům s často negativními následky.

Uvedenou problematiku na téma „Trestné činy v silniční dopravě – alkohol za volantem“ jsem si vybrala, jelikož pracuji na Dopravním inspektorátu v Pardubicích na „skupině dopravních nehod“ a uvedená problematika patří mezi náplň mé práce a v neposlední řadě je téma alkoholu za volantem stále více aktuální. Požitím alkoholu, a následným řízením motorového či nemotorového dopravního prostředku dochází k porušení zákona. K porušení zákona po požití alkoholu nedochází pouze v silniční dopravě, ale i k porušování veřejného pořádku a majetkové či násilné trestné činnosti. Alkoholem někteří jedinci řeší své problémy a doufají, že jim alespoň na chvíli pomůže zapomenout. Dále někteří alkoholickým nápojem oslavují významné události či setkání, nebo se pouze za jeho pomoci dostávají do „dobré nálady“. Jízda na jízdním kole pod

¹ EDWARDS, G. *Záhadná molekula – mýty a skutečnosti o alkoholu*, 1. vyd. Praha, 2004, s. 5.

² TUZAR, A. *Teorie dopravy*, vyd. Praha, 1997, s. 3.

³ MACBETH, G. *Velký obrazový atlas automobilu*, 1. vyd. Praha, 1985, s. 5.

vlivem alkoholu je trestána tím, že se uvedené jednání oznamuje správnímu orgánu k projednání takového přestupku, ale někteří jedinci si mylně myslí, že jízdou na jízdním kole po požití alkoholu nic neporušují. Mnoho řidičů si tuto skutečnost ani neuvědomuje a ani neví, že porušují zákon. V bakalářské práci uvádím pojem přestupku a trestného činu, který se od sebe odlišuje následnou sankcí, která je stanovena zákonem a tento rozdíl je uveden v první části teoretické, za pomoci odborné literatury.

Přibližně každé tři minuty selže na českých silnicích nějaký řidič a každých šest hodin umírá člověk. Někdy srážku přežijí viníci a nevinní zahynou. Jindy je tomu naopak. Mrtví nepromluví. Vzpomínky živých představují jedinečné poselství hodné zaznamenání. K selhání mají nakročeno osobnosti řidičsky nezralé, egocentrické, agresivní, zakomplexované, frustrované, emotivně labilní, impulzivní, s pokleslou sebedůvěrou a s oslabenou sebekontrolou i problémovým mravním profilem.⁴

„Současné období je charakterizováno trvalým zvyšováním přepravních výkonů v silniční dopravě. Celkový nárůst nákladní dopravy v ČR (železniční, silniční, vodní a letecké) se za posledních pět let zvýšil o hodnotu téměř jedné miliardy tunokilometrů ročně a v r. 2006 dosáhl hodnoty šedesát šest mld. tkm.“⁵

Dopravní nehody mezi osobními vozidly a nákladními vozidly představují při rekonstrukci dopravní nehody znalcům častěji výraznější problémy, poněvadž při střetu nákladního vozidla a osobního vozidla nelze využít hybnostní podmínku (úloha zpravidla nemá charakter ani rovinného resp. 2D řešení) a energetický postup EES může vést z důvodu nedostatku vstupních údajů k chybnému posouzení.⁶ Mezi nejzávažnější dopravní nehody patří střety vozidel s chodci, protože zde dochází k vážným následkům a záleží zde na lidském faktoru.

⁴ HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí*. 1. vyd. Praha, 2010, s. 9-10.

⁵ ŠTĚPÁN, L. *Silnice v Pardubickém kraji-historie a současnost*, 1.vyd. Pardubice, 2009, s. 197.

⁶ RÁBEK, V. *Vybrané postupy analýzy dopravních nehod*, 1.vyd.Olomouc, 2009, s. 185.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je osvětlit zásadní příčiny řízení motorových i nemotorových vozidel pod vlivem alkoholu a dále odstranit možné nedostatky v postupech orgánů činných v trestním řízení, spojeném s jednáním policistů s občany za pomoci veřejnosti vyplněním příslušného anonymního dotazníku. Další z cílů je zdokumentování alkoholové problematiky ve vztahu k široké společnosti provedené výše uvedeným dotazníkovým šetřením, kdy je využito osob různých věkových kategorií a odlišného pohlaví s různým pracovním zaměřením. Práce je rozdělena do dvou částí. První část teoretická se skládá především z osvětlení základního pojmosloví, legitimitou činnosti místně a věcně příslušného policejního orgánu, kdy je zde uvedena hlavně práce příslušníků Policie České republiky, jejímž cílem je seznámit společnost s těmito pojmy za pomoci interpretace z odborné literatury. Zde jsou vyjmenovány některé trestné činy v souvislosti s alkoholem v silniční dopravě pro seznámení veřejnosti. Využívám zde zkušeností ze služebního poměru u Policie České republiky, kdy v současné době pracuji jako dopravní policistka. V neposlední řadě je jedním z cílů odhalit možné nedostatky v zákoně č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**trestní řád**“) v oblasti trestných činů obecně nebezpečných pro společnost uvedených v hlavě VII. dílu I. § 274 odst. 1 a 2.

Pro vyhotovení mé bakalářské práce je využita především metoda dotazování, kdy zpracovaný dotazník je sestaven z jednoduchých otázek, které jsou převážně uzavřené a pro respondenty snadno pochopitelné. Zde byl proveden zkušební test a menší počet dotazníků byl aplikován na užším okruhu vybrané společnosti ke zjištění, jestli je dotazník dostatečně srozumitelný a na podkladě tohoto šetření byl tento dotazník aplikován na širší veřejnost k provedení následného výstupu. K provedení výstupu z uvedeného dotazníku využiji znázornění za pomoci grafu, který bude rozdělen dle pohlaví a věku osob, které dotazník vyplnily. Poslední částí praktické je porovnání nárůstu nehodovosti v Pardubickém kraji v roce 2012 a 2013 a je zde využita metoda analýzy a vyhodnocení, zda došlo k nárůstu či poklesu nehodovosti Pardubického kraje v souvislosti s řízením pod vlivem alkoholu. Zmíněné porovnání nehodovosti Pardubického kraje zahrnuje pouze dopravní nehody zapříčiněné řízením pod vlivem návykové látky (alkoholu) u viníka dopravní nehody s cílem pro snadnější vyhodnocení.

V této části jsem si vybrala jeden případ z praxe na Dopravním inspektorátu v Pardubicích, kde pracuji na skupině dopravních nehod již druhým rokem. Zde se jedná o dopravní nehodu za přítomnosti alkoholu u řidičky osobního motorového vozidla, kdy zde seznamuji veřejnost s uvedenou problematikou a jejími možnými důsledky s cílem, aby se z tohoto bylo možno poučit a vyvarovat se protiprávnímu jednání.

Z výše uvedených skutečností je patrné, že bakalářská práce je postavena v první řadě na interpretaci převzatých skutečností z odborné literatury, pro lepší pochopení z pohledu veřejnosti, která nemá zkušenosti s výkonem zaměstnání u Policie České republiky, a dále pro případné prohloubení znalostí mých kolegů, mé osoby a pro lepší orientaci v uvedené problematice, která je součástí výkonu mého zaměstnání. Posledním cílem mé bakalářské práce je zjistit nové skutečnosti v problematice řízení pod vlivem návykové látky, tj. alkoholu v souvislosti se zdokonalením současné prevence.

2 Vymezení základních pojmů

2.1 Vymezení základních pojmů ve vztahu k problematice řízení pod vlivem alkoholu

Návyková látka jako taková je přesně vymezena zákonem, kdy do této skupiny patří kromě drog i alkohol, který je hlavním tématem bakalářské práce. Na začátek je důležité popsat, co každý z uvedených pojmů znamená a kde je tento upraven.

- **Návyková látka**

„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“⁷

- **Alkoholismus**

O alkoholismus jde tehdy, jestliže požívání alkoholu způsobuje dlouhodobý a vlastními silami neřešitelný závažný problém v rodině nebo problémy pracovní, zdravotní a společenské – až po konflikty se zákonem.⁸ Alkoholismus je též souhrn tělesných a duševních poruch způsobených požíváním alkoholických nápojů.⁹

- **Alkohol**

„Jedná se o produkt destilace kvašených nápojů.“¹⁰ „Společensky užívaná návyková droga.“¹¹ „Chemický vzorec alkoholu je C₂H₅OH.“¹² Při pokojové teplotě je alkohol bezbarvá tekutina, která má ve své čisté formě stahující účinky a je v ústech velmi odporná. Naředěním se odporná chuť trochu zmírní. Alkohol je ve společnosti velice rozšířený a využívá se při významných událostech či při řešení problémů.

⁷ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-461.

⁸ PROFOUS, J. *Průvodce alkoholovou závislostí*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 16.

⁹ SILLAMY, N. *Psychologický slovník*, 1. vyd. Olomouc, 2001, s. 15.

¹⁰ SILLAMY, N. *Psychologický slovník*, 1. vyd. Olomouc, 2001, s. 15.

¹¹ PLOCOVÁ, M. *Na špičce ledovce*, 1. vyd. Praha, 2005, s. 176.

¹² EDWARDS, G. *Záhadná molekula – mýty a skutečnosti o alkoholu*, 1. vyd. Praha, 2004, s. 8-9.

- **Dopravní nehoda**

Dopravní nehodou rozumíme událost v provozu na pozemních komunikacích (silnice, polní cesta, atd.), například havárie (vozidlo se jízdou dostane mimo komunikaci) nebo srážka (nejméně dvou vozidel), která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě na majetku (většinou vozidle) této zúčastněné osoby (např. vozidlo, oplocení domu, atd.) v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu, protože by se jinak o dopravní nehodu nejednalo.¹³

Definici pojmu dopravní nehody nalezneme v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“).

- **Přestupek**

Pojem přestupku je uveden v ustanovení § 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o přestupcích**“). Přestupkem je zaviněné jednání osoby, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti, kdy se jedná např. o veřejné pohoršení, způsobení škody na majetku jiné osoby a mnohé další, a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

„Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem nebo

b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.“¹⁴

Písmeno a) i písmeno b) poukazuje na ustanovení § 28, 29 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), zde se jedná o nutnou obranu a krajní nouzi (bezprostřední napadení pachatelem a další).

¹³ FAUS, P. Zákon č. 361/2000Sb., *O provozu na pozemních komunikacích*, Praha, 2013, s. 87.

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, § 2.

- 1) *„Za přestupek lze uložit tyto sankce:*
 - a) *napomenutí*, (lze u přestupků, které nejsou bodovány, jako je např. překročení rychlosti apod.)
 - b) *pokutu*, (velmi často využívaná sankce, při které přestupce musí uhradit určitou finanční částku stanovenou příslušným zákonem, někdy spojeném i s odečtem bodů s následným zápisem do karty řidiče)
 - c) *zákaz činnosti*,
 - d) *propadnutí věci*, (nesmí být v nepoměru s protiprávním jednáním pachatele)

- 2) *Sankci lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí, napomenutí nelze uložit společně s pokutou.*

*Od uložení sankce lze v rozhodnutí o přestupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.*¹⁵ Nejčastěji využívané u „slušných“ řidičů, kteří v evidenční kartě řidiče nemají žádný záznam, a nejde o vážný přestupek.

- **Trestný čin**

„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.*¹⁶ Přesnou definici trestného činu nalezneme v ustanovení § 13 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“).

- 1) *„Za spáchané trestné činy může soud uložit tresty*
 - a) *odnětí svobody*,
 - b) *domácí vězení*, (nejde uložit společně s trestem odnětí svobody)
 - c) *obecně prospěšné práce*,
 - d) *propadnutí majetku*, (nejde uložit společně s peněžitým trestem)
 - e) *peněžitý trest*,
 - f) *propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty*,
 - g) *zákaz činnosti*, (lze uložit společně s peněžitým trestem)

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, § 2.

¹⁶ ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník*, 1. Praha, 2009, s. 2549.

- h) *zákaz pobytu,*
- i) *zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce,*
- j) *ztrátu čestných titulů nebo vyznamenání,*(nelze odejmout vysokoškolský titul)
- k) *ztrátu vojenské hodnosti,*
- l) *vyhoštění.*¹⁷

Sankce jsou u přestupku a trestného činu odlišné, jejich cílem je napravit jeho pachatele. Za trestný čin jsou uloženy většinou přísnější sankce, kdy je zde proveden zápis do rejstříku trestů osoby, která porušila příslušný zákon.

- **Alkohol a jeho vliv na člověka**

Alkohol se po požití nápoje, který jej obsahuje, postupně dostává z trávicího traktu do krevního oběhu člověka. Protože není v organismu ve větším množství běžně přítomen a lze jej tak pokládat za cizorodou látku – drogu –, snaží se jí tělo odbourat (brání se). Záleží na mnoha faktorech, které ovlivňují rychlost, s jakou se alkohol z těla vyloučí, jako je například dostatek tekutin bez přítomnosti alkoholu a dále též potravin. Vyloučení části alkoholu probíhá prostřednictvím dechu, potu a moči. Zbytek je zpracován v trávicím systému. Mezi hlavní faktory, které mají na mechanismus odbourávání alkoholu z těla vliv, patří výška osoby, hmotnost a také pohlaví, stejně jako např. rychlost, s jakou alkohol přijímáme. Průměrná rychlost odbourávání alkoholu je přítom cca **0,15 ‰** za hodinu. Alkohol na lidskou psychiku působí ve dvou rozdílných fázích. Lidé, jejichž koncentrace alkoholu v krvi je pod **0,55 ‰** se mohou cítit lépe, psychicky lehčeji, uvolněněji a své okolí mohou vnímat velmi pozitivně. V silničním provozu tento stav způsobí, že i jen lehce podnapilý člověk, vznikající rizikové situace sice vnímá, ale neuvědomuje si možná rizika a snadno je podhodnotí. Podhodnocení rizika pak znamená pozdější reakci řidiče a delší brzdnou dráhu vozidla.¹⁸

Alkohol za volantem výrazně zvyšuje agresivitu a přeceňování schopností řidiče, ale má i výrazný vliv na periferní vidění. Zvýšená míra alkoholu v krvi řidiče

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, *Trestní zákoník, In Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 25.

¹⁸ *Zásady bezpečné jízdy* [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz>>.

způsobuje tzv. „tunelové vidění“. To znamená, že zorné pole řidiče se při zvyšující se hladině alkoholu v krvi snižuje a řidič je schopný čím dál tím méně vnímat celý prostor před sebou na rozdíl od řidiče, který není pod vlivem návykové látky. Jestliže střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s 0,8 promile v krvi již necelé tři čtvrtiny prostoru a řidič s 1,8 promile v krvi již necelou třetinu. Je potřeba si uvědomit, že i když opilý řidič pojede nízkou rychlostí, jeho zorné pole je snižené, a to je zdrojem potenciálních konfliktů i závažných dopravních nehod.¹⁹

Podle zákona č. 361/2000 Sb., (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“) řidič nesmí:

- požit jakýkoli alkoholický nápoj, ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „**alkoholický nápoj**“) nebo užít jinou návykovou látku během řízení motorového či nemotorového vozidla,
- „*řídít vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,*“
- řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení motorového či nemotorového vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.²⁰
- **Následky alkoholismu**
 - Jedná se většinou o destrukci partnerských vztahů z důvodu alkoholické závislosti jednoho z partnerů, který trvá dlouhou dobu, někdy vede až k rozvratu manželství.
 - Alkoholismus má dopad i na vztahy v rodině mezi rodiči a dětmi, kdy se rozvíjí špatná komunikace a nedorozumění.
 - Alkohol dokáže přivést člověka až na dno. Závislost na alkoholu si vybírá vysokou daň i v pracovním životě (ztráta zaměstnání z důvodu práce pod vlivem alkoholu).

¹⁹ *Zásady bezpečné jízdy* [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz>>.

²⁰ *Dopravní právo* [online] Copyright 2010-2015 [cit. 2015-03-05] Dostupné z WWW: <<http://dopravni-pravo.cz>>.

- Vzniká mnoho osobních problémů (řízení pod vlivem alkoholu a následná ztráta řidičského oprávnění).
- Ztráta přátel a známých, kteří se začnou danému člověku vyhýbat.
- Zdravotní problémy (třes rukou, špatná funkce ledvin a jater ...).
- Finanční krize (nedostatek peněz na placení pohledávek, hypotéky ...).²¹

- **Stádia abstinence**

Podle některých amerických odborníků je možné překonávání závislosti rozdělit do tří stadií. Trvání jednotlivých stadií se může u různých lidí lišit.

- **1. Stádium** - první rok, ze všeho nejdůležitější, je se soustředit na udržení abstinence, vše kolem se tomu musí bezpodmínečně podřídít. Během prvního roku se rozbíjejí lety zaběhnuté vzorce rizikového chování a člověk si začíná vytvářet zdravé abstinentské návyky.
- **2. Stádium** - druhým rokem abstinence si jedinec dává do pořádku to, co si závislostí v životě pokazil. Obvykle se zlepšují rodinné vztah i situace jeho zaměstnání. Abstinence se v tomto stadiu už jasně vyplácí a to jedince motivuje si nově nabyté výhody udržet.
- **3. Stádium** - od třetího roku se jedinec soustřeďuje na využívání svých schopností, rozvoj osobnosti a vnitřní růst. Toto stadium může trvat neomezeně dlouhou dobu. Abstinující už nepotřebuje tak intenzivní ambulantní léčení, ale i v tomto stadiu si udržuje abstinentskou kondici návštěvami „anonymních alkoholiků“ nebo skupinové či individuální terapie.²²

- **Výhody abstinence**

Zdraví

Lepší fungování jater, lepší trávení a větší požitek z jídla, lepší fyzická kondice, méně úrazů, lepší pocit z vlastního těla, lepší pohyblivost a souhra pohybů, lepší postřeh, lepší sexuální kondice, stabilnější krevní tlak, nižší riziko nádorů, u nervových buněk nedochází k jejich zničení, ale vytváří se buňky nové.

²¹ NEŠPOR, K. *Jak překonat problémy s alkoholem*, Praha: 1999; s. 43.

²² NEŠPOR, K. *Alkohol a jeho léčba* [online] [cit. 2015-03-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.alkohol-alkoholismus.cz/>>.

Duševní zdraví

Lepší paměť, větší jistota, větší životní klid, lepší svědomí i sebevědomí, lepší sebeovládání, člověk je v rostoucí míře pánem sebe sama, myšlení je mnohem přesnější, lepší odhad vlastních možností a schopností, větší rozvaha, nadhled, chladnokrevnost, dále nedochází k impulsivnímu chování.

Vztahy k druhým lidem

Dochází k snížení zbytečných hádek kvůli pití, silnější postavení a větší autorita v rodině i v okolí, z člověka není cítit alkohol, člověk je lépe schopen řešit různé osobní i pracovní problémy, rovnoprávnější vztahy v rodině a i v práci, lepší schopnost se prosadit, větší okruh skutečných přátel, lepší vzor pro vlastní děti i pro další lidi, sníží se riziko přepadení, okradení, větší otevřenost vůči druhým, větší respekt ze strany okolí (např. sousedé).

Finance

Úspory za alkoholické nápoje, více peněz v důsledku lepšího využívání pracovních schopností a nadání, peníze, které dříve člověk utrácel za pití, může výhodně investovat, větší rozvaha při vydávání peněz, finanční úspory v důsledku lepšího zdravotního stavu.

Práce

Lepší pracovní výkon a pozitivní nasazení, větší spolehlivost, lepší pozice vůči nadřízeným, větší autorita ve vztahu k podřízeným, zdravá sebedůvěra, lepší výdělek, větší šance, že si člověk najde dobrou práci, pokud ji nemá, a větší šance, že si člověk dobrou práci udrží. Prémie, větší bezpečnost práce, lepší pracovní vztahy. Odpadá vynahrazování a vymlouvání se nadřízenému v zaměstnání.²³

- **Doprava**

„Doprava je odvětví národního hospodářství, které realizuje přemísťování osob i věcí a umožňuje tak ekonomický rozvoj společnosti i všeobecně zvyšování životní úrovně. Je možno ji také charakterizovat jako záměrnou pohybovou činnost uskutečňovanou pohybem dopravních prostředků, která spočívá v přemístění osob nebo

²³ NEŠPOR. K. Jak překonat problémy s alkoholem [online] [cit. 2015-03-15] Dostupné z WWW: <<http://http://www.alkoholik.cz/>>.

věcí v prostoru (většinou po dopravních cestách).²⁴ Dopravou se přepravují produkty výroby (zboží) na místo spotřeby, osoby a zprávy na místo určení.²⁵

Dělení dopravy:

- a) podle druhu přepravované věci dělíme dopravu na nákladní, osobní a dopravu zpráv,
- b) podle prostředí, ve kterém se realizuje na dopravu pozemní, podzemní, vodní, vzdušnou,
- c) podle dopravních prostředků, kdy se jedná o dopravu pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční apod.,
- d) podle dopravní cesty na dopravu silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, potrubní, dopravníkovou, lanovkovou,
- e) dle vztahu dopravce a přepravce na dopravu veřejnou (MHD), neveřejnou a individuální,
- f) dle územního rozsahu na dopravu vnitrostátní (IC) a mezinárodní (EC)
- g) dle vzdálenosti na dopravu příměstskou, dálkovou, lokální a kontinentální.²⁶

• **Dopravní cesta**

Část prostoru, která je určená nebo vymezená pro dopravu (pohyb) dopravních prostředků (pozemní komunikace, dráhy, vodní plochy, vzdušné prostory pro letecké dopravce).²⁷

• **Jízdní doba**

„Rozumíme čas potřebný k projetí vzdálenosti mezi dvěma dopravními, mezidopravnou a místem pravidelného zastavení nebo mezi dvěma zastávkami.“²⁸
Neboli čas strávený v (automobil) nebo na (jízdní kolo) dopravním prostředku.

²⁴ ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*, Pardubice, 2007, s. 3.

²⁵ ŠOTEK, K. *Úvod do studia dopravy*, Pardubice, 1994, s. 3.

²⁶ TUZAR, A. *Teorie dopravy*, Praha, 1997, s. 13-14.

²⁷ ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*, Pardubice, 2007, s. 174.

²⁸ ZELENKA, J. *Mechanika dopravy*, Pardubice, 2013, s. 64.

- **Dopravní politika**

Pojem „dopravní politika“ není v odborné literatuře přesně definován. Dopravní politiku můžeme chápat jako péči státu o sektor dopravy, která má jako hlavní cíl stanovení cílů, zásad a nástrojů na dosažení koordinovaného rozvoje dopravy, který tvoří jednotný dopravní systém státu. Českou dopravní politiku schválila vláda České republiky v roce 1998, kdy v tomto roce již převzala základní pravidla a prvky evropské dopravní politiky.²⁹

²⁹ DRAHOTSKÝ, I. *Dopravní politika*, Pardubice, 2003, s. 3.

2.2 Rozdělení silničních vozidel

„Silniční vozidla se rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie. Rozdělení silničních vozidel do kategorií, technický popis jednotlivých kategorií silničních vozidel a jejich další členění se stanoví zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.“³⁰

2.2.1 Silniční vozidlo

Jedná se o motorové či nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

2.2.2 Nákladní automobil

Jedná se o silniční vozidlo pro motorovou dopravu, poháněné vlastním motorem, určené pro dopravu nákladů všeho druhu od užité hmotnosti nad 1 500 kg.

2.2.3 Osobní automobil

Jedná se o motorové vozidlo, které má nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob. V současné době představují nejvyšší počet v silniční dopravě.

2.2.4 Motocykl

Motorové vozidlo, které má zpravidla méně než čtyři kola a jeho „interiér“ je otevřený. Dopravní nehody na motocyklu jsou často s těžkým zraněním.

2.2.5 Počet registrovaných motorových vozidel

V současné době registrujeme téměř **7,5** milionu provozovaných motorových vozidel. Ve starších přehledech (do roku 2005) se sledovaly počty vozidel pouze pro předdefinované tovární značky a typy. V současné verzi tyto přehledy obsahují veškeré evidované značky a typy, což způsobuje následující problém: značky a typy vozidel jsou uvedeny přesně tak, jak je zavedlo registrační místo – pověřená obec. Odtud tedy např. tovární značka Škoda má zřejmě být Škoda, dále *Citroen má být značka Citroen, nikoliv značka * a typ Citroen. Ministerstvo vnitra není oprávněno tato data jakýmkoli způsobem měnit, tedy ani jakkoli opravovat různé překlepy. V evidenci motorových vozidel máme v současné době evidováno přes **300 000** základních technických popisů (ZTP) schválených typů vozidel. Např. pro tovární typ Škoda Favorit jich je **190** a pro účely přehledů je před dalším zpracováním slučujeme.

³⁰ ŠIROKÝ, J. *Základy technologie a řízení dopravy*, Pardubice, 2007, s. 102.

Podle nejpodrobnějšího členění tedy v současné době máme **31 300** typů vozidel, z toho na **14 617** typech je pouze jedno jediné motorové vozidlo. Na dalších více nežli **1 800** typech jsou vozidla dvě. Tedy více nežli polovina typů obsahuje méně než **3** motorová vozidla. Na druhou stranu tyto typy obsahují více nežli **95 %** všech chyb a nesmyslů, ať již zásadních technických, nebo jen formálních. (Pokud neuvažujeme druh a kategorii vozidla, máme cca **22 300** typů, z toho téměř **13 000** má méně než **3** vozidla a **10 153** typů jen jedno jediné vozidlo.) **1 %** z celkového počtu motorových vozidel je přes **60** tisíc kusů, celková chyba je tedy menší než půl procenta.³¹

2.2.6 Systémy pro bezpečnější motorová vozidla

Každý rok přijde na celém světě při dopravních nehodách v silničním provozu o život téměř 1,3 milionu osob a přibližně u 50 milionů osob dochází ke zranění. Na evropských silnicích pak ročně umírá přibližně 28 000 lidí, na jednu usmrčenou osobu ale připadají další čtyři zranění s doživotními následky, deset těžce a čtyřicet lehce zraněných. Ekonomické škody tak dosahují cca 2 % HDP.

Moderní automobily současné doby mají celou řadu prvků zvyšujících jejich bezpečnost. Vedle robustní karoserie, která je již z větší části tvořena vysoce pevnostní ocelí, se o bezpečnost posádky se dále stará také sestava airbagů, která chrání cestující ze všech stran, sloupek řízení i pedálová skupina, jež se při nehodě řízeně deformují směrem od řidiče a snižují tak riziko poranění osoby a dále také varovné, plně automatické a asistenční systémy. Současné automobily tak disponují systémy inteligentní ochrany cestujících, které koordinují činnost mnoha bezpečnostních technologií. Bezpečnostní systémy reagují ve zlomku sekundy a zachraňují životy lidí.³² Jak již bylo několikrát konstatováno, že dnešní moderní automobily jsou vybavovány stále dokonalejšími bezpečnostními prvky, které mají zvýšit jejich bezpečnost. Vypadá to tak, že nakonec nejméně spolehlivým článkem při řízení motorového vozidla zůstane pravděpodobně jeho řidič.

³¹ MINISTERSTVO VNITRA, *Centrální registr vozidel*, [online] [cit. 2015-04-04] Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/>>.

³² *Bezpečné vozidlo* [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/>>.

3 Prvotní úkony na místě dopravní nehody řidiče pod vlivem návykové látky (alkoholu)

Po příjezdu hlídky Policie České republiky na místo dopravní nehody je nezbytné provést prvotní úkony pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v první řadě poskytnout první pomoc zraněným. Skupina dopravních nehod využívá nejčastěji pomoci hlídky silničního dohledu, který v době dopravní nehody vykonává službu a řídí provoz.

Prvotní úkony na místě dopravní nehody:

- a) **Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám**, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osoby z vozidla)
- b) **Zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě** (překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení ...)
- c) **Předběžná informace operačnímu důstojníkovi o situaci na místě dopravní nehody** s uvedením, zda jde o mimořádnou událost (např. srážku většího počtu vozidel apod.)
- d) **Označení místa dopravní nehody** (VRZ – zapnutí majáků služebního vozidla, v případě, že tak nemůže učinit řidič zúčastněného vozidla)
- e) **Uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením, ale i zamezení vjezdu ostatních vozidel.**³³

Zjištění ovlivnění účastníka silniční dopravní nehody alkoholem či jinou návykovou látkou a zejména jejich dokazování patří mezi obtížné fáze vyšetřování, díky časově omezené možnosti spolehlivě zjistit stupeň ovlivnění zejména alkoholem, se v naprosté většině případů provádí za účasti znalce.

Alkoholem se v běžném a historickém užívání tohoto slova především myslí nápoj nebo název pro označení lihu. Pojem „alkohol“ však, podle některých soudních lékařů, je širší a také pojem nepřesný, neboť pod pojmem alkohol je nutné si správně přestavit etylalkohol nebo etanol. V právním pojetí se pro etanol rozšířil výraz, který zjednodušeně etanol označuje jako alkohol nebo alkoholický nápoj.³⁴

³³ CHMELÍK, J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1.vyd: Praha, 1998, s. 34.

³⁴ BRÁZDA., *Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. Praha: 2008 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z WWW:

<http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_-_metodika_vysetrovani.htm>.

3.1 Postup při ohledání místa dopravní nehody

Pro zajištění vlastní bezpečnosti a ochrany zdraví při plnění služebních úkolů při šetření dopravní nehody jsou policisté povinni používat osobní ochranný prostředek, reflexní vestu. Po provedení prvotních a neodkladných úkonů se provádí samotné ohledání místa dopravní nehody, kdy se provádí ohledání vozidla, věcí a zúčastněné osoby. Účelem ohledání je především zjištění a následném zajištění stop a skutečností, důležitých pro posouzení příčiny dopravní nehody. Dále zda došlo k případnému porušení zákona č. 361/2000 Sb., (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“) účastníkem dopravní nehody.

Při ohledání místa dopravní nehody věnujeme pozornost hlavně:

- dopravní situaci na místě dopravní nehody, stavu komunikace a jejího povrchu, způsobu řízení dopravy, okolí dopravní nehody, přehlednosti, umístění dopravního značení a jejich viditelnosti a čitelnosti, maximální dovolené rychlosti apod.,
- povětrnostním podmínkám a dalším podmínkám (např. viditelnosti, denní době, oslnění apod.),
- stopám na místě dopravní nehody a v jejím okolí (stopy na vozovce, předmětech, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech),
- technickému stavu zúčastněných vozidel (zkouška sešlápnutí brzdového pedálu apod.),
- stavu účastníků dopravní nehody (zranění, psychického stavu, ovlivnění alkoholem apod.).³⁵

3.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

Silniční dopravní nehoda je událost s přímým dopadem zpravidla na všechny její účastníky. Podle druhu a zejména rozsahu nehodových následků vznikají různě vysoké materiální škody na jejich majetku. Daleko závažnější případy silničních dopravních nehod jsou ty silniční dopravní nehody, kdy dochází k újmě na zdraví, či v horším případě, na životě. Při nehodě zraněná osoba musí určitým způsobem změnit byť jen částečně dosavadní způsob života. Dále se uvedená dopravní nehoda posuzuje dle závažnosti zranění a jejím omezení na obvyklém způsobu života.³⁶

³⁵ POLICIE ČR. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. 4/2010 ze dne 12. ledna 2010, *kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.*

³⁶ BRÁZDA, J. *Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. Praha: 2008

Hlavním programem pro evidenci silničních dopravních nehod je v současné době program Lotus Notes, ze kterého jsou dále vyhotovovány statistiky nehodovosti dle místa, času, data a dalších potřebných údajů. V budoucnu by tento program měl nahradit systém ETR, který se též v současné době využívá, pro import (přesun dat dopravní nehody) z výše uvedeného programu, pro lepší orientaci v těchto datech a pro snadnou kontrolu nadřízeného, pro případ doplnění či zaslání spolupráce přes online ETR (nahrazuje email nebo zaslání dopisu a adresát, kterému je tato žádost doručována do této může zadat svou odpověď a dochází tak k rychlému přesunu a zlepšení šetření dopravní nehody z pohledu kratší doby šetření).

Vyhotovený náčrtek na místě dopravní nehody slouží k vyhotovení plánu, pro znázornění situace na místě dopravní nehody. Tento program se jmenuje PC Crash, ve kterém se podle náčrtku zakreslí konkrétní situace včetně zakreslení stop a jejich popisu. Plánek se vyhotovuje v konkrétním měřítku (většinou 1:200), které je v plánu vyznačeno. Základem náčrtku je dobře zvolený výchozí bod měření (VBM), od kterého se měří vzdálenost předmětů na místě dopravní nehody. Tento musí být v náčrtku i plánu přesně popsán, pro případné další šetření. Jako VBM se nejčastěji využívá sloup veřejného osvětlení, který má své přidělené evidenční číslo a je tak dobře dohledatelný. Předmět, který se zaměřuje, se měří ve třech základních bodech od VBM pro lepší zakreslení do plánu. Je vhodné změřit též délku a šířku předmětu. Každá stopa má své přidělené číslo. Náčrtek musí plně souhlasit s plánkem a pořízenou fotodokumentací na místě dopravní nehody.

Silniční dopravní nehody se rozdělují do tří základních skupin, které se od sebe navzájem liší.

3.3 Havárie

Za havárii se považuje dopravní nehoda, na které mělo účast pouze jedno silniční vozidlo, a není důležité, zda tímto vozidlem bylo vozidlo motorové nebo nemotorové (pád cyklisty z jízdního kola), ale pouze za předpokladu, že při havárii vozidla nedojde k následnému střetu tohoto vozidla s jiným vozidlem, s pevnou překážkou, chodcem, zvířem nebo zvířetem, neboť potom by bylo nutno učinit závěr, že jde o srážku s pevnou překážkou, a nikoli o havárii.

3.4 Srážka

Srážka je druhým základním druhem silničních dopravních nehod, při které dochází ke střetu dvou a více silničních vozidel, ke střetu silničního vozidla s chodcem, se zvířím, se zvířetem nebo ke střetu vozidla s pevnou překážkou.

3.5 Jiné nehody

Jiné nehody jsou třetím základním druhem silničních dopravních nehod. O jiných dopravních nehodách hovoříme v případě, že dopravní nehody nemůžeme zařadit do předcházejících dvou základních druhů dopravních nehod. Zde patří např. vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy, upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku, které bylo zapříčiněno zaviněným jednáním jiného účastníka silničního provozu, který porušil pravidla silničního provozu.³⁷

3.5.1 Bezpečnost silničního provozu

*„Jedná se o stav optimálně fungujícího systému silniční dopravy, bez konfliktních situací při zaručené plynulosti a organizace dopravního provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o plynulý, intenzivní dopravní ruch, bez výskytu neúměrně složitých dopravních situací, vytvářejících na jeho účastníky úměrnou zátěž a umožňující optimální snížení výskytu kritických situací a dopravních nehod“.*³⁸

3.5.2 Dopravně bezpečnostní akce

Dopravně bezpečnostní akce se vyhláší z důvodu toho, aby se preventivně působilo na účastníky silničního provozu, a tím pak k případnému snížení nehodovosti. Cílem těchto dopravně bezpečnostních akcí je pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu při maximálním nasazení počtu sil a prostředků. Do těchto akcí se zapojuje co největší počet policistů služby dopravní policie.³⁹

³⁷ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v praxi*, vyd. Praha, 2000, s. 112-113.

³⁸ ANTROPIUSOVÁ, Šárka. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny*. Příbram, 2012. s 24.

³⁹ POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009 čl. 20, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Druhy dopravně bezpečnostních akcí:

Dopravně bezpečnostní akce jsou rozděleny do dvou základních skupin, dle aktuálního zaměření.

- a) *dopravně bezpečnostní akce „X“ zaměřená na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol,*
- b) *dopravně bezpečnostní akce „Y“ zaměřená na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy“.*⁴⁰

3.5.3 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020

Jedná se o samostatný materiál Ministerstva dopravy České republiky, jehož hlavní náplní je vytyčit si hlavní cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření, které přispívají ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích na území ČR. Hlavním cílem Ministerstva dopravy je docílit do roku 2020 snížení nehodovosti s úmrtím o **40%** a dále snížení nehodovosti oproti roku 2009, kdy docházelo k těžkému zranění osob zúčastněných na dopravní nehodě.

Ministerstvo dopravy vytvořilo tzv. „Akční program“ který je nedílnou součástí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020. Tento program je rozdělen do třech základních částí:

- a) bezpečná pozemní komunikace
- b) bezpečné dopravní prostředky
- c) bezpečné chování účastníků silničního provozu

*„Postupné vytváření bezpečného dopravního systému by mělo vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu. V analytické části byly identifikovány následující nejvíce kritické skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování v silničním provozu.“*⁴¹

⁴⁰ POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009 čl. 20, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

⁴¹ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz>>.

3.5.4 Systém ETR

Systém ETR je informační systém s manuální a automatizovanou evidencí a aktualizací údajů a zpracováním digitálních dokumentů, který provozuje Policie České republiky dle právních předpisů.

Tento systém provozují útvary Policie České republiky, kterým je přidělena konkrétní značka útvaru. Údaje a digitální dokumenty se ukládají v lokálních databázích systému ETR konkrétních útvarů, kteří mají svou značku. Hlavním účelem tohoto systému je zadokumentování trestního, přestupkového a správního řízení, kdy tyto úkony provádí zaměstnanec Policie České republiky osobně.

Dalším účelem je zajištění výkonu spisové služby a správy dokumentů souvisejících s plněním úkolů, povinností a výkonem práv stanovených policii právními předpisy a interními akty řízení. Tento systém dále slouží k vedení stanovených evidencí (vyhledávání registrační značky, vyhledávání telefonního kontaktu na konkrétní osobu) a dalších pomůcek.⁴²

3.5.5 Informační systém „Evidence dopravních nehod“

Jedná se o celostátní systém, který je provozován na úrovni krajských ředitelství policie (dále jen „**krajská úroveň**“) a dále též na Policejním prezidiu České republiky (dále jen „**centrální úroveň**“). V tomto systému jsou automatizovaně zpracovávány a uchovávány údaje o dopravních nehodách na pozemních komunikacích na území České republiky, které byly šetřeny policií. Můžeme tento systém považovat za souhrnný zdroj důležitých údajů o dopravních nehodách, jejich následcích a dalších důležitých informací.

Zkrácená evidence slouží k zajištění přímého přístupu určených příslušníků policie (dále jen „**policista**“) a zaměstnanců policie k těmto údajům ze systému. Díky tomuto systému dohledáme podle rodného čísla, jestli konkrétní osoba měla v určitém časovém období účast na dopravní nehodě.

⁴² POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 66/2014 ze dne 31. března 2014 čl. 2, *kterým se upravuje postup dokumentace v systému ETR.*

Systém zkrácené evidence obsahuje:

- údaje o účastnících dopravní nehody (rok narození, pohlaví, u řidičů rodné číslo včetně následků na životech a zdraví),
- údaje o zúčastněných vozidlech včetně jejich hmotné škody,
- místo a čas dopravní nehody,
- příčinu dopravní nehody,
- povětrnostní podmínky v době dopravní nehody.⁴³

3.5.6 Informační systém Lotus Notes

Evidence slouží k zefektivnění práce Policie České republiky (dále jen „**policie**“) při šetření silničních dopravních nehod. Umožňuje zejména jednotné zpracování všech potřebných informací o dopravní nehodě. Informace vložené do uvedeného systému se prolínají v dalších využívaných systémech Policie České republiky, které provozuje Ministerstvo vnitra České republiky (např. informační systém „Událost“). Program Lotus Notes je v současné době hlavním programem pro zadokumentování dopravních nehod.

Obsah programu Lotus Notes:

- čas, datum a místo dopravní nehody za pomoci GPS (přesné určení místa včetně uvedení čísla a kilometru pozemní komunikace),
- osoba oznamovatele dopravní nehody,
- povětrnostní podmínky v době příjezdu na místo dopravní nehody,
- stav pozemní komunikace,
- údaje k zúčastněným vozidlům, včetně hmotné škody,
- údaje k osobám zúčastněným na dopravní nehodě včetně uvedení zranění (následný výslech osob),
- uvedení začátku a konce ohledání místa dopravní nehody,
- uvedení osob přítomných při ohledání.⁴⁴

⁴³ POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 156/2009 ze dne 25. listopadu 2009, *kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“*.

⁴⁴ POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002 ze dne 29. listopadu 2002, *kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při provozování a využívání „Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod“ v prostředí Lotus Notes*.

4 Výklad trestných činů v souvislosti s požitím alkoholu

Řízením motorového či nemotorového dopravního prostředku po požití alkoholu dochází k porušování zákona. V neposlední řadě i další účastníci silničního provozu, jako jsou např. chodci, mohou zapříčinit vznik dopravní nehody s vážným následkem a zde jsem uvedla některé trestné činy, které nalezneme v zákoně č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), který jednotlivé trestné činy popisuje, včetně uvedení sankce. Trestní zákoník seznamuje se skutkovou podstatou konkrétního trestného činu. U každého trestného činu musí dojít k naplnění skutkové podstaty trestného činu, protože by se jinak o trestný čin nejednalo.

4.1 Ublížení na zdraví

Uvedený trestný čin je uveden v ustanovení § 146 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), v odstavci 1.

Ustanovení ublížení na zdraví v současné době mírně stouplo a často dochází k delší době léčení (nad 7 dní a dochází k omezení v obvyklém způsobu života poškozeného dopravní nehodou či jiným jednáním pachatele, kdy se jedná o běžné každodenní činnosti, jako je například dodržování osobní hygieny a péči o svou osobu).

„ Kdo jinému úmyslně ublíží na zdraví, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta.

(2) Odnětím svobody na jeden rok až pět let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1

- a) na těhotné ženě,*
- b) na dítěti mladším patnácti let,*
- c) na svědkovi, znalci nebo tlumočnickovi v souvislosti s výkonem jejich povinnosti,*
- d) na zdravotnickém pracovníkovi při výkonu zdravotnického zaměstnání nebo povolání směřujícího k záchraně života nebo ochraně zdraví, nebo na jiném, který plnil svoji obdobnou povinnost při ochraně života, zdraví nebo majetku vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo*
- e) na jiném pro jeho skutečnou nebo domnělou rasu, příslušnost k etnické skupině, národnost, politické přesvědčení, vyznání nebo proto, že je skutečně nebo domněle bez vyznání.*

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví.

*(4) Odnětím svobody na pět až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.*⁴⁵

4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Uvedený trestný čin je uveden v ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), v odstavci 1. Těžké ublížení na zdraví se od ublížení na zdraví liší dobou léčení a omezení poškozeného v obvyklém způsobu života.

„Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

*(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.*⁴⁶

4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti

Uvedený trestný čin je uveden v ustanovení § 148 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), v odstavci 1.

„Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

⁴⁵ ČESKO. *Trestní zákoník*, zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, In *Sbírka zákonů České republiky*, Ostrava: Sagit, 2013, s. 44.

⁴⁶ ČESKO. *Trestní zákoník*, zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, In *Sbírka zákonů České republiky*, Ostrava: Sagit, 2013, s. 44.

*(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.*⁴⁷

4.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Uvedený trestný čin je uveden v ustanovení § 274 zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen „**trestní zákoník**“), v odstavci 1. Toto ustanovení se může propojovat s ostatními trestnými činy, kdy při řízení pod vlivem alkoholu dochází k následnému ublížení na zdraví druhé osoby či k jejímu usmrcení.

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

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,*
- b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo*
- c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.*⁴⁸

4.5 Skutková podstata trestného činu

Chápeme jako souhrn znaků trestného činu určitého druhu (podvod, ohrožení pod vlivem návykové látky, krádež atd.), kterými se od sebe jednotlivé trestné činy navzájem odlišují. Do skutkové podstaty trestného činu patří tyto základní pojmy: objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka.

⁴⁷ ČESKO, *Trestní zákoník*, zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, In *Sbírka zákonů České republiky*, Ostrava: Sagit, 2013, s. 44-45.

⁴⁸ ČESKO, *Trestní zákoník*, zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, In *Sbírka zákonů České republiky*, Ostrava: Sagit, 2013, s. 74.

Formální pojetí trestného činu:

Znamená, že povaha a závažnost činu, které jsou významné pro určené společenské škodlivosti činu, se posuzují podle několika hledisek - význam chráněného zájmu, způsob provedení a jeho následků, okolností, osoby pachatele, míry zavinění, pohnutky, záměru či cíle činu. Společenská škodlivost je materiální stránka TČ, je to způsobilost činu porušit nebo ohrozit chráněný zájem.

Rozdělení TČ:

- a) *„přečiny – nedbalostní TČ a úmyslné TČ pro něž zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do 5 let,*
- b) *zločiny – všechny TČ, které nejsou přečiny,*
- c) *zvlášť závažné zločiny – úmyslné TČ pro něž TZ stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně 10 let.“⁴⁹*

Skutková podstata TČ:

- **Objekt trestného činu** – jedná se o společenské vztahy, zájmy a hodnoty (život, zdraví, důstojnost, majetkové zájmy atd.), které jsou chráněny trestním právem.

- **Objektivní stránka trestného činu**
Obligatoční znaky (povinné): jednání, které se dělí na - konání (např.: udeří oběť), nekonání (např.: neposkytnutí první pomoci), následek (co pachatel způsobil), příčinný vztah mezi jednáním a následkem.
Fakultativní znaky (nepovinné):
doba činu, místo činu, způsob provedení činu (zvlášť trýznivým způsobem, ve stavu rozrušení apod.), použité prostředky (typ použité zbraně), hmotný předmět útoku, účinek.

- **Subjekt trestného činu** – subjektem trestného činu je pachatel, který svým jednáním naplnil skutkovou podstatu trestného činu nebo jeho pokusu nebo přípravy, pokud je trestná (trestnost nalezneme v příslušném ustanovení konkrétního trestného činu, umístěném v posledním odstavci).

⁴⁹ ČESKO. *Trestní zákoník*, zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, *In Sbirka zákonů České republiky*, Ostrava: Sagit, 2013, s. 16.

Rozdělení subjektů trestného činu:

Obecný – může být kdokoli,

(v ustanovení nalezneme na začátku prvního odstavce „KDO“)

Speciální – vykonává speciální činnost, má speciální postavení,

(např.: voják apod.)

Konkrétní – osoba, která má zvláštní vlastnost

(např.: matka – vražda novorozeného dítěte matkou).

- **Subjektivní stránka trestného činu**

zavinění - vnitřní (psychický) vztah pachatele k porušení nebo ohrožení zájmu, který je chráněn trestním zákonem (společenské vztahy apod.).

Zavinění obsahuje:

úmysl

a) přímý – chtěl a věděl (chtěl způsobit zranění),

b) nepřímý – nechtěl, ale byl s tím srozuměn,

nedbalost

a) vědomá,

(např.: jízda na červenou - věděl, ale doufal, že nedojde k dopravní nehodě)

b) nevědomá,

c) hrubá,

pohnutka – motiv pachatele (proč takto jedná, jaký měl cíl).⁵⁰

⁵⁰ SVATOŠ,R. [online] [cit. 2015-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://infodiskwww.vasers.cz/svatos/>>.

5 Postup orgánů činných v trestním řízení při provádění odborného měření

Orgány činné v trestním řízení (policie ČR) provádí odborné měření nejčastěji přístrojem, kalibrovaným (analyzátozem dechu) tov. zn. DRÄGER. Před provedením odborného měření řidiče je nutné zkontrolovat kalibraci přístroje. Řidič bude dále vyzván k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinými návykovými látkami, kdy tato obsahuje i dotaz na to, jestli před nebo během jízdy nepožil alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky.

5.1 Vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky

Osoba, při výkonu konkrétní činnosti, kde je nebezpečí, že může ohrozit život nebo zdraví své nebo dalších osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním. Orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření, které zjišťuje hodnotu alkoholu v dechu (dále v krvi) je povinna se podrobit každá osoba, u níž je důvodné podezření, že vykonává činnosti, při které hrozí nebezpečí, při kterém může ohrozit život svůj nebo cizí a zdraví nebo majetek jiné osoby pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že způsobila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholu.⁵¹

5.2 Výzva při odborném měření

„Pane/paní, v souladu se zákonem o silničním provozu Vás vyzývám k podrobení se vyšetření, zda nejste ovlivněn/á alkoholem. Vyšetření bude provedeno ověřeným analyzátozem alkoholu v dechu formou odborného měření. V případě pozitivního výsledku bude toto měření opakováno.“

⁵¹ ČESKO. Ust. §16 zákona č. 379 ze dne 19. srpna 2005, *In Sbíрка zákonů České republiky, o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.*

5.3 Výzva při lékařském vyšetření:

„Pane/paní, v souladu se zákonem o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami Vás vyzývám k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření.“⁵²

(Odborné lékařské vyšetření spočívá v odběru biologického materiálu – žilní krve).

5.4 Postup provedení odborného měření přístrojem tov. zn. Dräger

Pro měření alkoholu v dechu, jehož výsledkem je důkazný materiál pro další řízení s řidičem, jsou používány ověřené analyzátory dechu. Dechová zkouška prováděná ověřeným analyzátozem není orientační zkouškou, ale odborným měřením – rovnocenné odbornému vyšetření za použití speciálního náustku.

Před provedením dechové zkoušky příslušník Policie České republiky poučí kontrolovanou osobu v tom smyslu, že pokud bude výsledek zkoušky pozitivní, jedná se o odborné vyšetření a za účelem zjištění objektivitu měření bude dechová zkouška provedena opakovaně. Odborné měření je prováděno nejdříve **15 minut** od posledního požití alkoholu testovanou osobou a nejdříve **3 minut** od skončení kouření. Měření je opakováno po uplynutí **5 minut**, vzájemný rozdíl měření nesmí být větší než **10%**, pokud je rozdíl měření větší než **10%**, je měření po uplynutí dalších **5 minut** opětovně opakováno. Pokud vzájemný rozdíl posledních dvou měření při maximálním počtu **tří** měření je větší než **10%**, bude kontrolovaná osoba vyzvána, aby se podrobila odbornému lékařskému vyšetření, spojeném s odběrem biologických materiálů (žilní krev, moč).

V případě naměřených hodnot v rozmezí **0,00 promile** až **0,24 promile**, stanovuje metrologický postup vyhodnocení zkoušky jako negativní, v tomto případě je pro stanovení právní kvalifikace nutno vycházet z údajů zjištěných z tvrzení řidiče. V případě, kdy je u testované osoby první dechová zkouška pozitivní (do **1,00 promile**) a testovaná osoba opakovanou dechovou zkoušku odmítne, policista tuto skutečnost uvede do oznámení (odevzdání) přestupku. V případě, kdy je u testované osoby první dechová zkouška pozitivní (nad **1,00 promile**), a testovaná osoba opakovanou

⁵² POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

dechovou zkoušku odmítne, bude kontrolovaná osoba vyzvána, aby se podrobila odbornému lékařskému vyšetření, spojeném s odběrem biologického materiálu.⁵³

5.5 Postup OČTŘ v trestním řízení dle ustanovení § 158 Trestního řádu

Orgány činné v trestním řízení (příslušníci Policie České republiky) mohou dle ustanovení § 158 zákona č. 141/1961 Sb., (dále jen „trestní řád“), požadovat a provádět:

- a) vysvětlení (výslech včetně poučení osoby, která je vyslýchána) od fyzických a právnických osob a státních orgánů,
- b) vyžadovat odborné vyjádření od příslušných orgánů (lékaři apod.), a je-li toho pro posouzení věci třeba, též znalecké posudky,
- c) potřebné podklady, zejména spisy a jiné písemné materiály,
- d) mohou provádět ohledání místa činu a věci,
- e) vyžadovat za podmínek ustanovení § 114 trestního řádu provedení zkoušky krve nebo jiného podobného úkonu, včetně odběru potřebného biologického materiálu,
- f) pořizovat zvukové a obrazové záznamy osob, za podmínek stanovených v ustanovení § 114 trestního řádu snímat daktyloskopické otisky, provádět osobou téhož pohlaví nebo lékařem prohlídku těla a jeho zevní měření, jestliže je to nutné ke zjištění totožnosti osoby nebo ke zjištění a zachycení stop nebo následků činu,
- g) za podmínek stanovených v ustanovení § 76 (zadržení osoby podezřelé) trestního řádu zadržet podezřelou osobu,
- h) za podmínek stanovených v ustanovení § 78 (povinnost k vydání věci, odnětí věci, zajištění peněžních prostředků na účtu banky, zajištění zaknihovaných cenných papírů, zajištění nemovitosti, zajištění jiné majetkové hodnoty, zajištění náhradní hodnoty, vrácení a další nakládání s věcí a jinou majetkovou hodnotou) až § 81 trestního řádu činit rozhodnutí a opatření v těchto ustanoveních naznačená,
- i) provádět neodkladné a neopakovatelné úkony.⁵⁴

⁵³ POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 40/2009 ze dne 17. dubna 2009, *kterým se upravuje postup policistů při používání analyzátorů alkoholu v dechu – usměrnění činnosti.*

⁵⁴ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, *In Sbirka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 174.

5.5.1 Obhájce

Každá osoba, proti které se trestní řízení vede, má právo na právní pomoc advokáta, kdy s touto skutečností uvedenou osobu seznámí OČTŘ (Policie České republiky).

Kdo může být obhájcem, nalezneme v ustanovení § 35 zákona č. 141/1961 Sb., (dále jen „**trestní řád**“), kde stojí, že (1)

„Obhájcem v trestním řízení může být jen advokát. Pro jednotlivé úkony trestního řízení, s výjimkou řízení před krajským soudem, jako soudem prvního stupně, před vrchním soudem a Nejvyšším soudem, se může obhájce dát zastoupit koncipientem.“⁵⁵

- **Práva a povinnosti obhájce**

Práva a povinnosti obhájce nalezneme v ustanovení § 41 zákona č. 141/1961 Sb., (dále jen „**trestní řád**“).

„Obhájce je povinen poskytovat obviněnému potřebnou právní pomoc, účelně využívat k hájení jeho zájmů prostředků a způsobů obhajoby uvedených v zákoně, zejména pečovat o to, aby byly v řízení náležitě a včas objasněny skutečnosti, které obviněného zbavují viny nebo jeho vinu zmírňují, a tím přispívat ke správnému objasnění a rozhodnutí věci.“⁵⁶

5.5.2 Obviněný

Pojem obviněného nalezneme v ustanovení § 32 zákona č. 141/1961 Sb., (dále jen „**trestní řád**“).

„Toho, kdo je podezřelý ze spáchání trestného činu, lze považovat za obviněného a použít proti němu prostředků daných tímto zákonem teprve tehdy, bylo-li proti němu zahájeno trestní stíhání (§160 TR).“⁵⁷

⁵⁵ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, In *Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 128.

⁵⁶ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, In *Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 129.

⁵⁷ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, In *Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 127.

5.6 Zkrácené přípravné řízení

*„Zkrácené přípravné řízení se koná o trestných činech, o nichž přísluší konat řízení v prvním stupni okresnímu soudu a na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let.“*⁵⁸ (jedná se např. o TČ: ohrožení pod vlivem návykové látky, ublížení na zdraví z nedbalosti, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání a mnohé další). Podmínky zkráceného přípravného řízení nalezneme v ustanovení § 179a zákona č. 141/1961 Sb., (dále jen „**trestní řád**“).

*„Zkrácené přípravné řízení musí být skončeno nejpozději do dvou týdnů ode dne, kdy policejní orgán sdělil podezřelému, že spáchání jakého skutku je podezřelý a jaký trestný čin je v tomto skutku spatřován.“*⁵⁹ Tato skutečnost je uvedena v ustanovení § 179b trestního řádu.

Po sdělení podezření (dle ustanovení § 179b odst. 3 trestního řádu) se tato osoba vyslechne k předmětné věci a dále se u této osoby provedou identifikační úkony na oddělení kriminalistické techniky.

Provedené identifikační úkony jsou přiloženy do databáze. Identifikační úkony se provádí pouze u úmyslných trestných činů. Mezi identifikační úkony patří – sejmutí otisků prstů, pořízení fotodokumentace, bukální stěr (výtěr vnitřní strany tváří krouživým pohybem vatovým tamponkem).

⁵⁸ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, *In Sbirka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 185.

⁵⁹ ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, *In Sbirka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 185.

6 Příklad z praxe (řidička K. P. pod vlivem alkoholu)

Dne 28.06.2014 ve 14:20 hod. řidička K. P. ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholu, řídila osobní motorové vozidlo tov. zn. Škoda Felicia rz: XXX XXXX, v Pardubicích na silnici č. I/36 v km 27,027 po ul. Kapitána Jaroše. V prostoru světelné křižovatky ul. Kapitána Jaroše, ul. Hlaváčova a ul. Karla IV., odbočila vpravo do ul. Karla IV., kdy při tomto se plně nevěnovala řízení vozidla a levou přední částí svého vozidla částečně přejela do protisměru, kde se střetla se zde stojícím osobním motorovým vozidlem tov. zn. Ford Scorpio rz: XXX XXXX řidiče P. K., u něhož poškodila levou přední část vozidla. Řidička K. P. jevila známky podnapilosti, protože měla problémy s koordinací a mluvou. Řidiče byl z úst cítit alkohol.

Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob. Vznikla hmotná škoda na vozidlech zúčastněných. Na místě dopravní nehody byla u řidiče P. K. provedena dechová zkouška do přístroje Dräger s negativním výsledkem. Řidička K. P. dechovou zkoušku odmítla. Oba řidiči byli na místě před provedením dechové zkoušky řádně poučeni. Řidička K. P. souhlasila s provedením lékařského vyšetření, spojeném s odběrem biologického materiálu (žilní krve), kterému se podrobila dne 28.6.2014 v 15:40 hod. na Protialkoholní záchytné stanici v Pardubicích, kdy hladina alkoholu v krvi byla **2,56 g/kg**. Technická závada, jako příčina dopravní nehody nebyla ohledáním zjištěna, ani řidiči uplatněna.

Uvedená řidička svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přečinu dle ustanovení **§ 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a)** trestního zákoníku „**Ohrožení pod vlivem návykové látky**“.

Dopravní nehoda byla zpracována na Dopravním inspektorátu v Pardubicích na skupině dopravních nehod. Věc dopravní nehody byla dne 18. 07. 2014 postoupena na Okresní státní zastupitelství v Pardubicích.

Samosoudce Okresního soudu v Pardubicích vydal dne 28.07.2014 podle § 314e odst. 1 trestního řádu trestní příkaz, proti obviněné řidičce paní K.P. s tím, že uvedená je vinna, že výše uvedeného dne a na výše uvedeném místě svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přečinu „**Ohrožení pod vlivem návykové látky**“ dle ustanovení 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku. Řidička K.P. byla odsouzena a byl jí uložen peněžitý trest v celkové výměře **30.000,-Kč** tvořený **60** denními sazbami po

500,-Kč. V případě nedodržení trestu byl řidičce uložen náhradní trest odnětí svobody v délce **3** měsíců. Dále byl řidičce K.P. uložen trest zákazu činnosti na dobu **2** let.

7 Dotazníkový průzkum

Pro zjištění pohledu společnosti na řízení pod vlivem návykové látky (alkoholu) bylo provedeno dotazníkové šetření, které bylo aplikováno na širokou veřejnost. K tomuto šetření byly vybrány osoby různého pohlaví, věku a zaměření. Zde byl vyhotoven anonymní dotazník, který má po obsahové stránce 10 jednoduchých otázek, na které se předpokládá jednoznačná odpověď. V dotazníku jsou aplikovány uzavřené otázky, pro snadnější vyhodnocení. „Správná“ je pouze jedna odpověď. Celkem bylo provedeno šetření u 65 respondentů z oboru zdravotnictví – Fakultní nemocnice v Hradci Králové a dále studenti Střední Průmyslové školy v Chrudimi.

7.1 Cíl a metodika výzkumného šetření

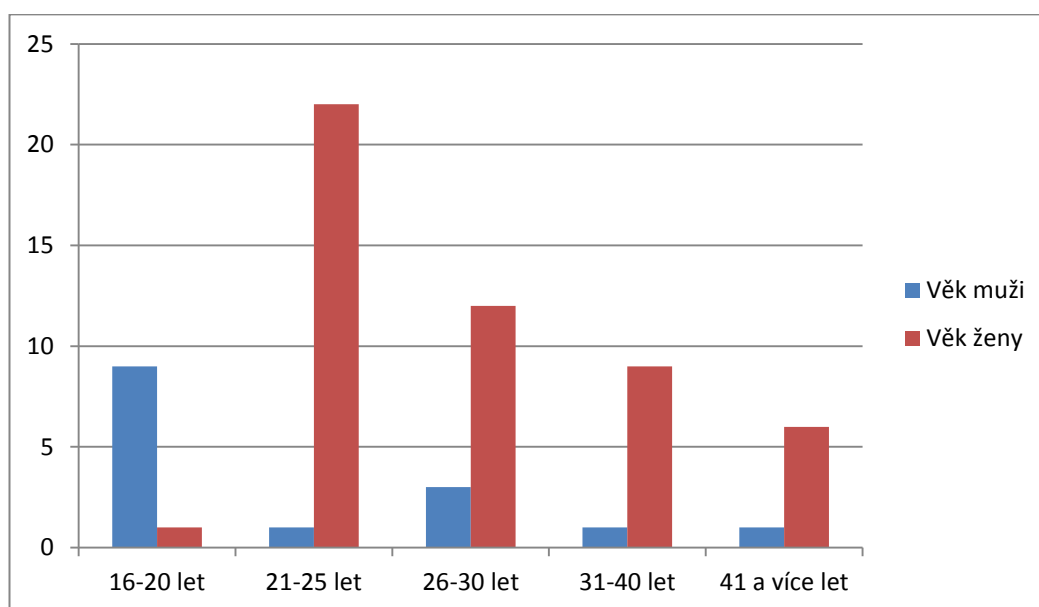
Hlavním cílem dotazníkového šetření je zjištění, jaký názor má společnost na řízení pod vlivem alkoholu. Dalším z cílů je zjistit, jak je společnost spokojena s prací příslušníků Policie České republiky a jestli dopravně bezpečnostní akce přispívají ke snížení nehodovosti. Posledním cílem je zjistit, jestli by širší společnost povolila řízení pod vlivem alkoholu a v jakém množství.

Tento průzkum je proveden za pomoci výše uvedeného dotazníku, který obsahuje již zmíněné uzavřené otázky s jednoznačnými odpověďmi. Před aplikací dotazníku byl vyhotoven zkušební test, kdy byl vytvořen prvotní dotazník, pro zjištění jeho složitosti pro pochopení veřejnosti. Výsledek zkušebního dotazníku vyšel kladně, a proto mohl být dále aplikován.

7.2 Dotazníkové šetření

Pro dotazníkové šetření bylo vyhotoveno 100 ks dotazníků, kdy se vrátilo 65 ks řádně vyplněných dotazníků. Dotazníkové šetření probíhalo v období od začátku prosince 2014 do konce ledna 2015. Po obdržení vyplněných dotazníků bylo provedeno porovnání počtu žen a mužů. Na dotaznících se podílelo 50 žen a 15 mužů různých věkových skupin. Z čehož vyplývá, že na dotazníkovém šetření se podílelo celkem 77 % žen a 23 % mužů.

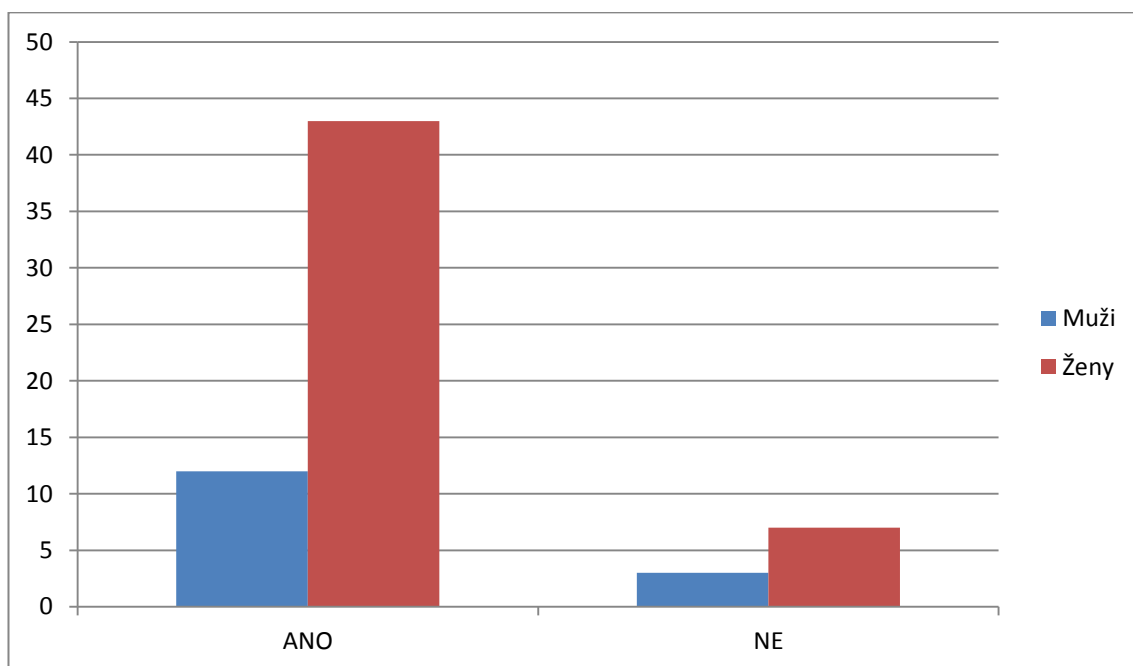
Graf č. 1 – grafické znázornění věkové skupiny respondentů



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že v zastoupení žen je nejvíce zastoupena věková skupina **21-25 let** v počtu 22 žen, na druhém místě věková skupina **26-30 let** v počtu 12 žen, na třetím místě věková skupina **31-40 let** v počtu 9 žen, na čtvrtém místě věková skupina **41 a více** v počtu 6 žen a jako poslední je věková skupina **16-20 let** v počtu 1 ženy.

V zastoupení mužů je nejvíce zastoupena věková skupina **16-20 let** v počtu 9 mužů, na druhém místě věková skupina **26-30** v počtu 3 mužů, na třetím místě věková skupina **21-25 let** společně s věkovými skupinami **31-40 let** a **41 a více let**.

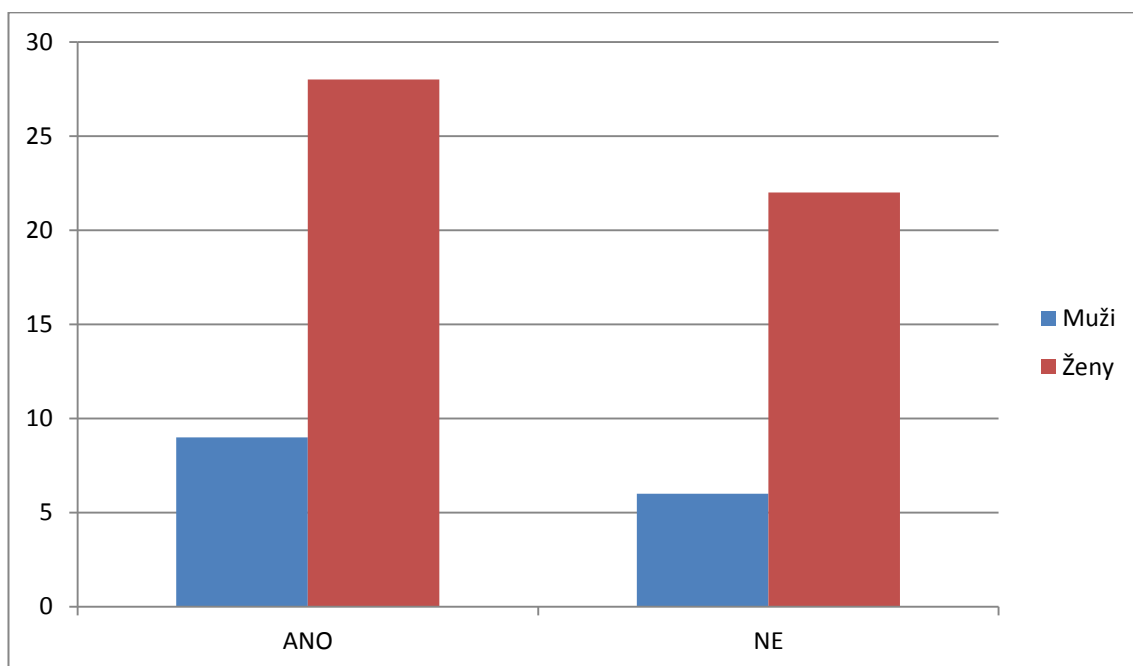
Graf č. 2 – grafické znázornění respondentů, kteří jsou držiteli ŘP



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že držitelkami řidičského oprávnění je celkem **43 žen** z celkového počtu 50 žen.

U mužského pohlaví bylo zjištěno, že z celkových 15 mužů vlastní řidičský průkaz **12** z nich.

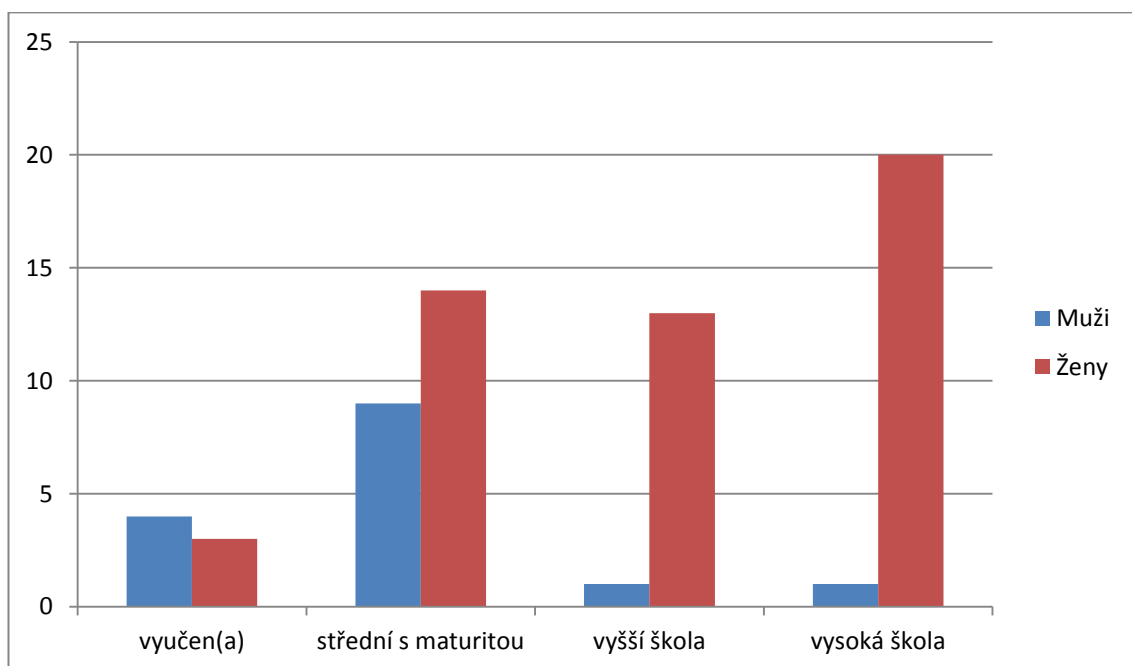
Graf č. 3 – grafické znázornění respondentů, kteří si myslí, že DBA snižují nehodovost



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkových 50 žen si počet **28 žen** myslí, že dopravně bezpečnostní akce za součinnosti Policie České republiky přispívají ke snížení nehodovosti.

Z celkového počtu 15 mužů je **9** stejného názoru jako výše uvedených 28 žen.

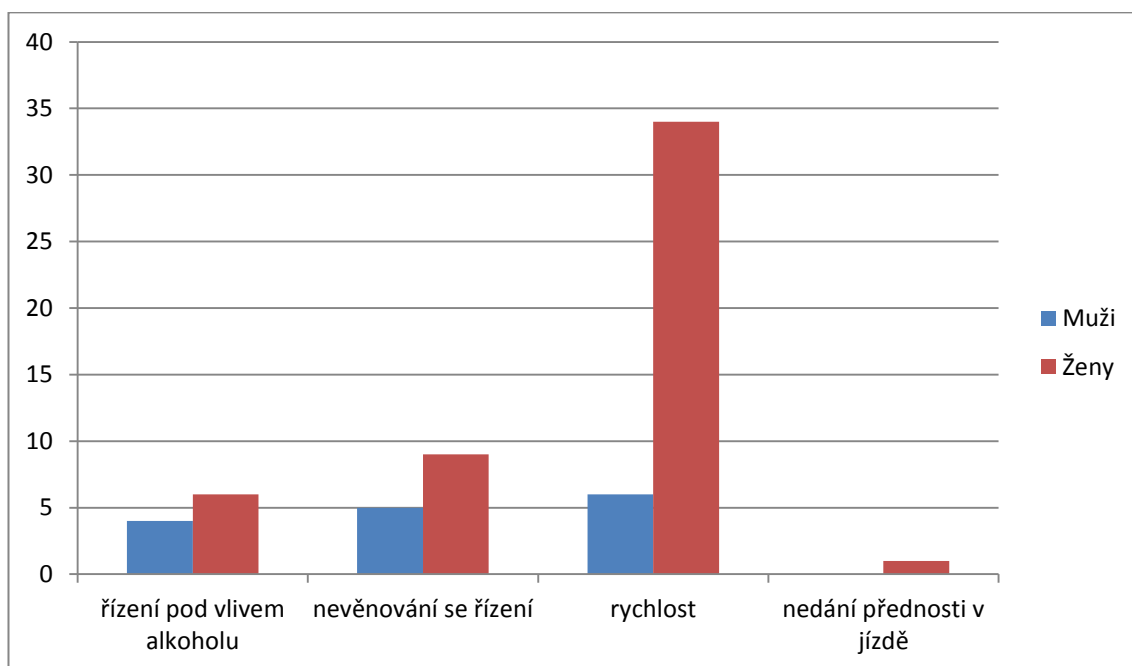
Graf č. 4 – grafické znázornění vzdělání respondentů



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že vysokoškolské vzdělání má z celkového počtu 50 žen celkem **20 žen**, vyšší vzdělání **13 žen**, střední školu s maturitou **14 žen** a vyučeny jsou **3 ženy**.

Z celkového počtu 15 mužů má **1 muž** vysokou školu, **1 muž** vyšší školu, **9 mužů** střední školu s maturitou a **4** jsou vyučeni.

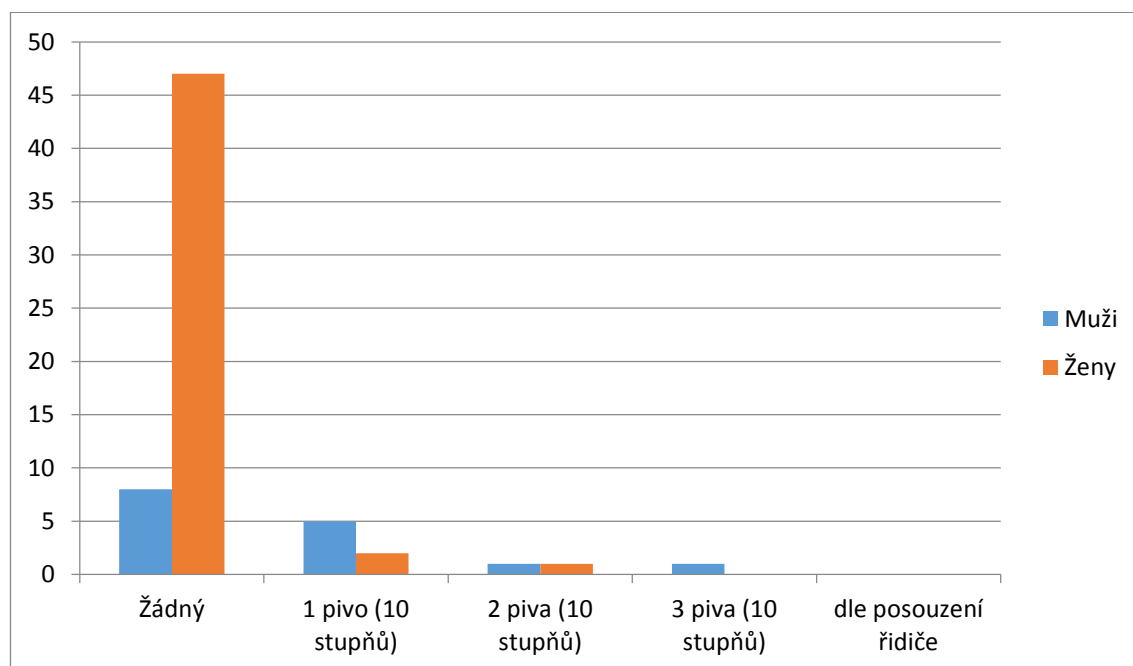
Graf č. 5 – grafické znázornění respondentů a jejich názor na nejčastější příčinu DN



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu **50 žen**, považuje **34 žen** za nejčastější příčinu dopravní nehody nepřizpůsobení rychlosti, dále **9 žen** si myslí, že nejčastější příčina dopravní nehody je zapříčiněna nevěnováním se plně řízení vozidla a na třetím místě v počtu **6 žen** považuje za nejčastější příčinu dopravní nehody řízení pod vlivem alkoholu. Pouze **1 žena** považuje za nejčastější příčinu dopravní nehody nedání přednosti v jízdě.

Z celkového počtu **15 mužů** si **6 mužů** myslí, že mezi nejčastější příčinu dopravní nehody patří nepřizpůsobení rychlosti, dále na druhém místě v počtu **5 mužů** označilo nevěnování se plně řízení vozidla a na třetím v počtu **4 mužů** řízení pod vlivem alkoholu. Žádný muž neoznačil příčinu nedání přednosti v jízdě.

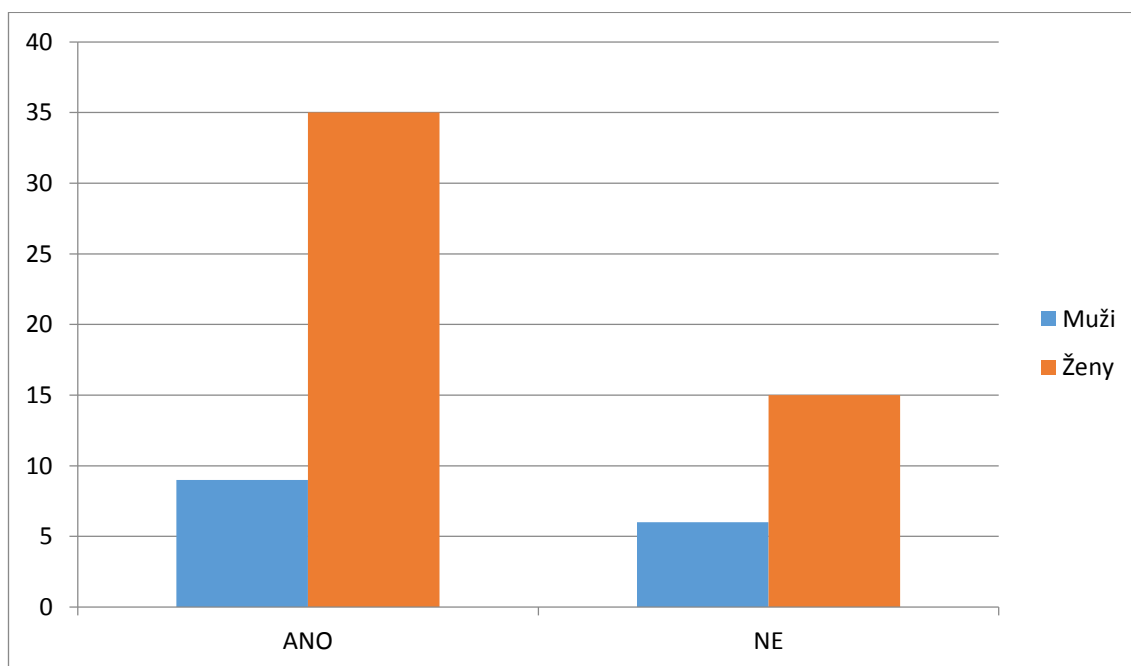
Graf č. 6 – grafické znázornění respondentů a jejich názoru na alkohol za volantem



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu **50 žen**, by **47** z nich nepovolilo žádný alkohol za volantem, **2 ženy** by povolily 1 10stupňové pivo a pouze **1 žena** by povolila 2 10stupňová piva za volantem.

Z celkového počtu **15 mužů** by **8** z nich nepovolilo žádný alkohol za volantem, dále **5 mužů** by povolilo 1 10stupňové pivo, **1 muž** by povolil 2 10stupňová piva a dále též **1 muž** by povolil 3 10stupňová piva. Žádný muž nezvolil variantu dle posouzení řidiče.

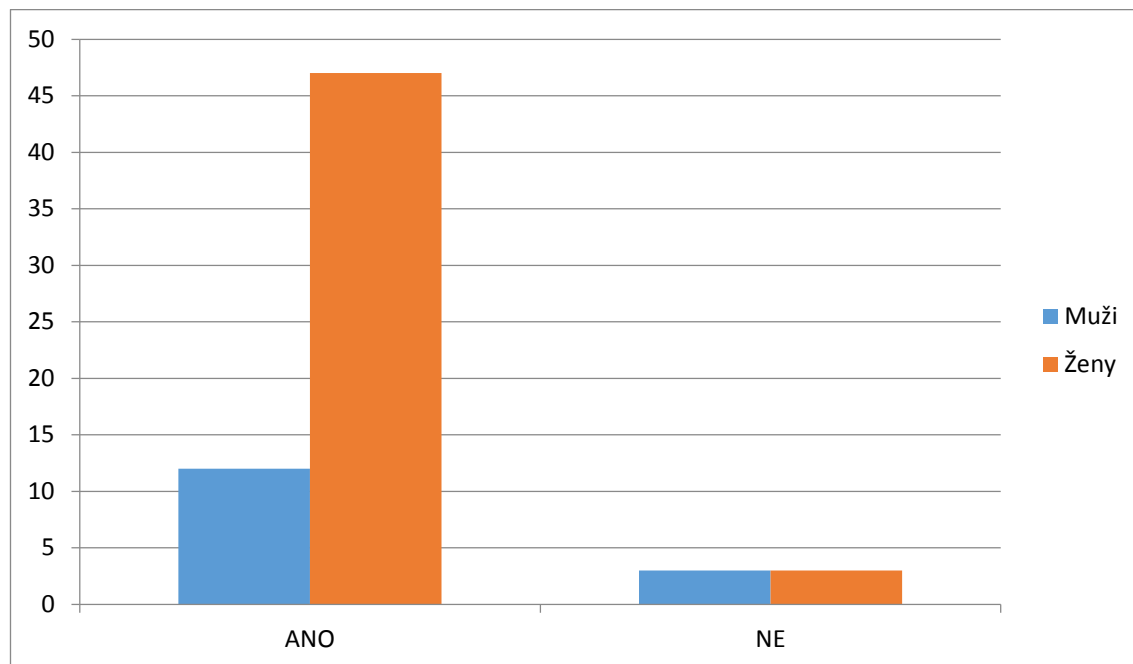
Graf č. 7 – grafické znázornění respondentů a jejich spokojenosti s prací PČR



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu **50 žen** je spokojeno s prací Policie České republiky **35** z nich a **15** zvolilo variantu nespokojenosti.

Z celkového počtu **15 mužů** je **9** z nich spokojeno s prací Policie České republiky a **6** zvolilo variantu nespokojenosti.

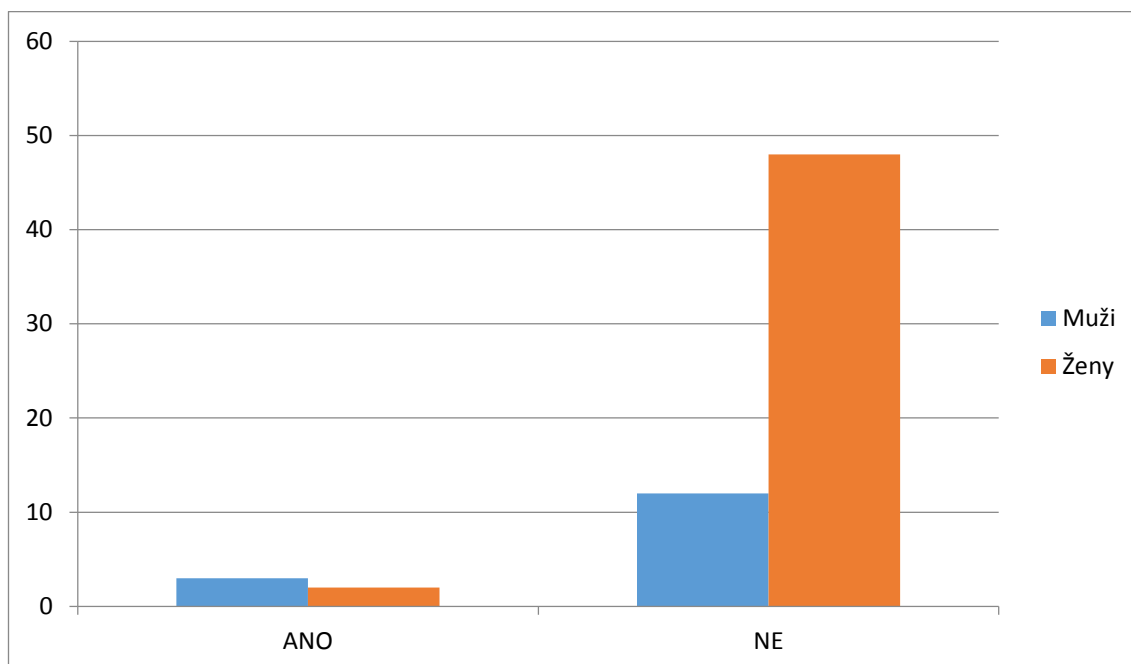
Graf č. 8 – grafické znázornění respondentů a jejich názor zda alkohol ovlivňuje pozornost řidiče



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu **50 žen** si **47 žen** myslí, že alkohol ovlivňuje pozornost řidiče.

Z celkového počtu **15 mužů** si **12 z nich** myslí, že alkohol ovlivňuje pozornost řidiče.

Graf č. 9 – grafické znázornění respondentů a dotaz zda někdy řídili pod vlivem alkoholu



Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že z celkového počtu 50 žen celkem 2 ženy řídily pod vlivem alkoholu.

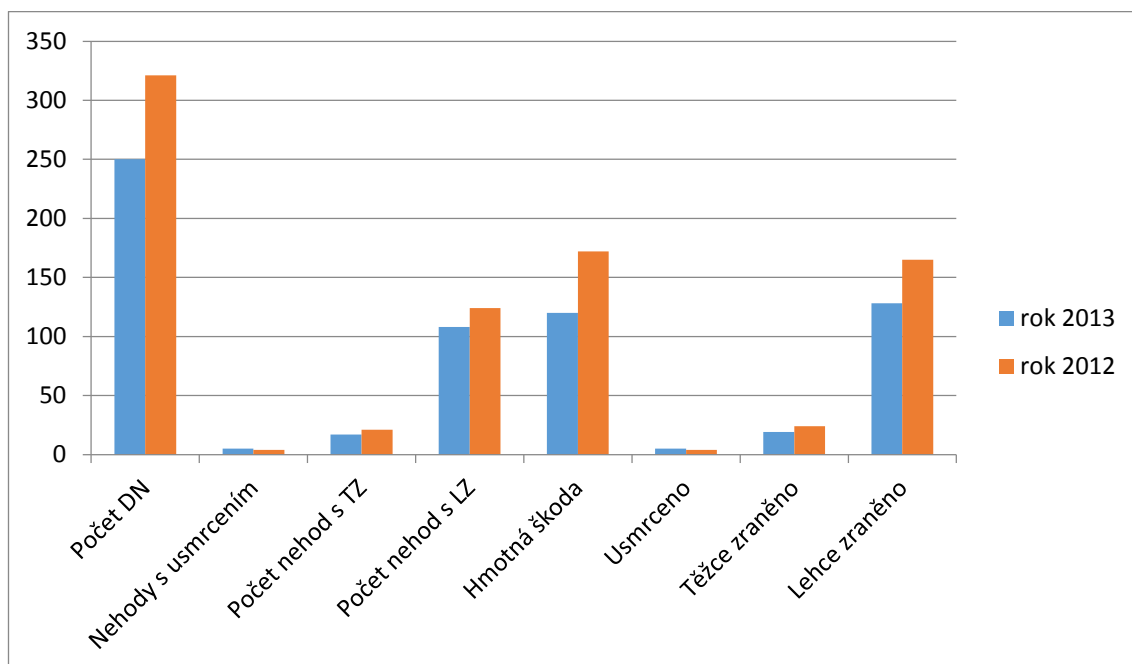
Z celkového počtu 15 mužů celkem 3 z nich řídilo pod vlivem alkoholu.

7.3 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Provedeným dotazníkovým šetřením (anonymní dotazník), kterému se podrobilo celkem 65 osob, bylo zjištěno, že z celkového počtu 65 osob se jednalo o 50 žen (77%) většinou z oboru zdravotnictví a 15 mužů (23%) většinou z oboru. Většina z respondentů by alkohol za volantem nepovolila, ale tato skutečnost je ve větší míře patrna u žen. Celkem 5 osob, kdy se jednalo o 2 ženy a 3 muže, se doznalo, že řídili pod vlivem alkoholu. U žen převyšovalo vysokoškolské vzdělání. U mužů převyšovalo vzdělání středoškolské s maturitní zkouškou. Ženy se pohybovaly nejčastěji ve věku 21 a výše. U mužů se nejvíce jednalo o věkové rozmezí mezi 16 - 20 rokem. Jako nejčastější příčinu dopravní nehody respondenti označili nepřizpůsobení rychlosti a na druhém místě se umístilo nevěnování se plně řízení vozidla. Na třetím místě se umístilo řízení pod vlivem alkoholu a jako poslední nedání přednosti v jízdě. Více jak polovina respondentů je spokojena s prací Policie České republiky. Vlastníky řidičského oprávnění je celkem 55 dotázaných respondentů. Více jak polovina respondentů si

myslí, že dopravně bezpečnostní akce přispívají ke snížení nehodovosti. Celkem 59 respondentů si myslí, že alkohol ovlivňuje pozornost řidiče.

Graf č. 10 – grafické znázornění nehodovosti u viníka pod vlivem alkoholu Pardubického kraje v letech 2012-2013



Z grafického znázornění je patrné, že v roce 2013 došlo k mírnému poklesu nehodovosti, kdy naopak stoupla nehodovost, při níž došlo k usmrcení osoby. V roce 2012 byly usmrceny při dopravní nehodě, zapříčiněné řidičem pod vlivem alkoholu 4 osoby a v roce 2013 bylo usmrceno 5 osob. V roce 2012 bylo celkem 321 dopravních nehod. V roce 2013 došlo k poklesu celkem o 71 dopravních nehod. V roce 2013 byl počet dopravních nehod 250. V roce 2013 došlo též k poklesu dopravních nehod s těžkým zraněním o 4 těžce zraněné. Rok 2012 zaznamenal 21 těžce zraněných. V roce 2013 bylo 17 těžce zraněných. V roce 2012 došlo k lehkému zranění u 124 osob. V roce 2013 došlo k poklesu o 16 lehce zraněných osob a bylo evidováno 108 lehce zraněných.⁶⁰

⁶⁰ *Statistiky dopravních nehod* [online] [cit. 2015-01-14] Dostupné z WWW: <<http://pcr.edn/htm>>.

Tabulka č. 1 – hlavní příčiny dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel v roce 2013 na území ČR

Hlavní příčina DN za rok 2013	Počet DN	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	14 633	20,2	209	39,6	-48
Nesprávné předjíždění	1 383	1,9	23	4,4	-15
Nedání přednosti	12 342	17,1	78	14,8	-10
Nesprávný způsob jízdy	44 022	60,8	218	41,3	-26

Uvedená tabulka znázorňuje počty dopravních nehod za rok **2013**, zapříčiněné řidiči motorových vozidel na území České republiky. Na prvním místě je jako hlavní příčina dopravní nehody nesprávný způsob jízdy, kdy je zde patrný i vysoký počet usmrcených osob. Druhé místo obsadila nepřiměřená rychlost a těsně za touto příčinou se na třetím místě umístilo nedání přednosti. Čtvrté místo obsadilo nesprávné předjíždění.

V porovnání s rokem **2012** je nižší jen počet nehod zaviněných z důvodu nesprávného předjíždění o **35** nehod, tj. **2,5 %**). U ostatních dopravních nehod zaznamenáváme nárůst a největší relativní zvýšení je u nesprávného způsobu jízdy (o **4,2 %**).⁶¹

7.4 Charakteristika metody výzkumu

Metoda řešeného vědeckého výzkumu musí respektovat základní pravidla směru našeho konkrétního zkoumání a musí splňovat 3 tři základní kritéria:

1. Musí odpovídat zkoumanému předmětu, respektovat vzájemnou provázanost mezi metodou a vědeckým systémem a dále fakt, že předmět vědy a její obsah jsou určující pro volbu určité metody.

⁶¹ PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČR ZA ROK 2013, vyd. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v Praze 2014, s. 16.

2. Metoda výzkumu musí být objektivní. Tato objektivita spočívá v tom, že zachycuje variabilitu a vzájemnou provázanost mezi jevem a podstatou určitého problému, respektuje základní axiom, že podstata se jeví a jev je podstatný.

3. Respektuje jednotu teoretického a empirického přístupu, tzn., že poznatky empirické povahy spojuje s globálním pojmovým systémem a soustavou základních zde využitých věd.⁶²

⁶² PÁNA, Lubomír. *Metodologie a metody výzkumu*. 1. vyd. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 25.

Závěr

V rámci stanovených cílů bakalářské práce, tj. teoreticky specifikovat problematiku řízení pod vlivem návykové látky a dále seznámit se základními pojmy, bylo i v rámci části empirické zájmově osvětlit důvody řízení pod vlivem alkoholu. Z tohoto důvodu byl vypracován anonymní dotazník, z kterého je patrné, že nedošlo k naplnění všech hypotéz, protože zde došlo k rozporu u otázek spojených se spokojeností občanů s prací Policie České republiky. Většina z respondentů, kteří již řídili pod vlivem alkoholu, nejsou držiteli řidičského oprávnění., kdy zde došlo k naplnění hypotézy.

Došlo k naplnění cíle, a to seznámit společnost s uvedenou problematikou a dále je seznámit se základním pojmoslovím, které jsem zde důkladně popsala. Popis základních pojmů jsem interpretovala z odborné literatury nejčastěji z knihovny Univerzity v Pardubicích a příslušných zákonů. Mezi tyto pojmy patří pojem přestupku, trestného činu, dopravní nehody, dopravy, návykové látky, alkoholu, alkoholismu, dopravní cesty, jízdní doby a dopravní politiky s uvedením protiprávního jednání, kterých se řidič při řízení vozidla nesmí dopustit podle příslušného zákona (dále jen „**zákona o provozu na pozemních komunikacích**“). Jelikož se bakalářská práce zaměřuje především na trestné činy v silniční dopravě, tak jsem v této části dále uvedla některé trestné činy spojené s požitím alkoholu včetně jejich podrobného popisu dle příslušného zákona. Popis trestných činů, obsažených v bakalářské práci zahrnuje i rozdělení trestných činů a skutkové podstaty trestného činu pro lepší orientaci pro čtenáře, kteří nejsou zařazeni u Policie České republiky.

Bakalářská práce obsahuje zdokumentování nehodovosti v Pardubickém kraji v roce 2012-2013 za pomoci grafického znázornění. Porovnáním nehodovosti bylo zjištěno, že v roce 2013 došlo k mírnému poklesu dopravních nehod, pouze s výjimkou dopravních nehod s úmrtím osoby, při kterých v roce 2013 došlo k úmrtí 5 osob, což je o jednu osobu více, jak v roce 2012. V tomto porovnání jsem se zaměřila pouze na dopravní nehody s přítomností alkoholu u viníka.

V bakalářské práci nedošlo ke splnění cíle odhalit možné nedostatky v trestním zákoníku a zákoně č. 141/1961 Sb., (dále jen „**trestní řád**“) v oblasti trestných činů obecně nebezpečných pro společnost uvedených v hlavě VII. dílu I. § 274 odst. 1 a 2.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. DRAHOTSKÝ, I. *Dopravní politika*, Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 127 ISBN: 80-7194-511-0.
2. EDWARDS, G. *Záhadná molekula – mýty a skutečnosti o alkoholu*, 1.vyd. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2004, s. 5 ISBN: 80-7106-696-6.
3. HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí*. 1. vyd. Praha: Triton, 2010, s. 94 ISBN: 978-80-7387-349-3.
4. CHMELÍK, J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1.vyd: Praha: Tiskárna MV ČR, 1998, s. 142.
5. MACBETH, G. *Velký obrazový atlas automobilu*, 1.vyd. Praha: Artia, 1985, s. 607 37-014-85.
6. NEŠPOR, K. *Jak překonat problémy s alkoholem*, 2. rozšířené vydání. Praha: Sportpropag pro Ministerstvo zdravotnictví ČR 1999, s. 120.
7. PÁNA, Lubomír. *Metodologie a metody výzkumu*. 1. vyd. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 164 s. ISBN 978-80-86708-52-2.
8. PROFOUS, J. *Průvodce alkoholovou závislostí*. 1 vyd. Praha: Galén, 2011, s. 75 ISBN: 978-80-7262-820-9.
9. PLOCOVÁ, M. *Na špičce ledovce*, 1 vyd. Praha: iNSiGNiS, 2005, s. 176 ISBN: 80-86353-03-6.
10. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v praxi*, vyd. Praha: Linde, 2000, s. 113 ISBN: 80-7201-212-6.
11. RÁBEK, V. *Vybrané postupy analýzy dopravních nehod*, 1.vyd. Olomouc: Vlastimil Rábek, 2009, s. 217 ISBN: 978-80-554-0033-4.
12. SILLAMY, N. *Psychologický slovník*, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2001, s. 246 ISBN 80-244-0249-1.
13. ŠIROKÝ, J. a kol. *Základy technologie a řízení dopravy*, Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 194 ISBN: 978-80-7194-983-1.
14. ŠTĚPÁN, L. *Silnice v Pardubickém kraji-historie a současnost*, 1.vyd. Pardubice: MAYDAY publishing, 2009, s. 197 ISBN: 978-80-86986-46-3.
15. ŠOTEK, K. *Úvod do studia dopravy*, Pardubice: Univerzita Pardubice, 1994, s. 91 ISBN: 80-85113-74-0.
16. TUZAR, A. *Teorie dopravy*, Praha: ČVUT, 1997, s. 278 ISBN: 80-01-01637-4.

17. ZELENKA, J. *Mechanika dopravy*, Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013, s. 77
ISBN: 978-80-7395-739-1.

Elektronické zdroje

BRÁZDA, J. *Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. Praha: 2008 [cit. 2015-01-03] Dostupné z WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_-_metodika_vysetrovani.htm>.

Dopravní právo [online] Copyright 2010-2015 [cit. 2015-03-05] Dostupné z WWW: <<http://dopravni-pravo.cz>>.

MINISTERSTVO VNITRA, *Centrální registr vozidel*, [online] [cit. 2015-04-04] Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/>>.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz>>.

NEŠPOR, K. *Jak překonat problémy s alkoholem* [online] [cit. 2015-03-15] Dostupné z WWW: <<http://http://www.alkoholik.cz/>>.

NEŠPOR, K. *Alkohol a jeho léčba* [online] [cit. 2015-03-05]. Dostupné z WWW: <[http:// http://www.alkohol-alkoholismus.cz/](http://http://www.alkohol-alkoholismus.cz/)>.

Zásady bezpečné jízdy [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-12] Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.

Zásady bezpečné jízdy [online] Copyright BESIP: 2012 [cit. 2015-01-19] Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/alkohol-a-drogy>>.

Sít' intranet

Statistiky dopravních nehod [online] [cit. 2015-01-14] Dostupné z WWW: <<http://edn.pcr/htm>>.

Zákony

1. ČESKO. Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990. Dostupné z WWW: <<http://esiar.pcr.cz/htm>>.
2. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, *Trestní zákoník*, In *Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 25 ISBN 978-80-7488-032-2.
3. FAUS, P. Zákon č. 361/2000Sb., *O provozu na pozemních komunikacích*, vyd. Praha, 2013, s. 87.
4. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník*. 1.vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 3285 ISBN: 978-80-7400-109-3.
5. POLICIE ČR. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia č. 4/2010 ze dne 12. ledna 2010, *kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod*.
6. POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009 čl. 20, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*.
7. POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 66/2014 ze dne 31. března 2014 čl. 2, *kterým se upravuje postup dokumentace v systému ETR*.
8. POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 156/2009 ze dne 25. listopadu 2009, *kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“*.
9. POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002 ze dne 29. listopadu 2002, *kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při provozování a využívání „Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod“ v prostředí Lotus Notes*.
10. ČESKO. Ust. §16 zákona č. 379 ze dne 19. srpna 2005, In *Sbírka zákonů České republiky, o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů*.
11. POLICIE ČR. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 40/2009 ze dne 17. dubna 2009, *kterým se upravuje postup policistů při používání analyzátorů alkoholu v dechu – usměrnění činnosti*.
12. ČESKO. *Trestní předpisy*, zákon. č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, In *Sbírka zákonů České republiky*, vyd. Ostrava, 2013, s. 174.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

1. ANTROPIUSOVÁ, Šárka. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny*. Příbram, 2012, s. 72.
2. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2013 vyd. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v Praze 2014 s. 16.
3. SVATOŠ, R. [online] [cit. 2015-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://infodiskwww.vasers.cz/svatos/>>.

Seznam tabulek a grafů

- I. Graf č. 1 - grafické znázornění věkové skupiny respondentů
- II. Graf č. 2 - grafické znázornění respondentů, kteří jsou držiteli ŘP
- III. Graf č. 3 - grafické znázornění respondentů, kteří si myslí, že DBA snižují nehodovost
- IV. Graf č. 4 - grafické znázornění vzdělání respondentů
- V. Graf č. 5 - grafické znázornění respondentů a jejich názor na nejčastější příčinu DN
- VI. Graf č. 6 - grafické znázornění respondentů a jejich názoru na alkohol za volantem
- VII. Graf č. 7 - grafické znázornění respondentů a jejich spokojenosti s prací PČR
- VIII. Graf č. 8 - grafické znázornění respondentů a jejich názor zda alkohol ovlivňuje pozornost řidiče
- IX. Graf č. 9 - grafické znázornění respondentů a dotaz zda někdy řídili pod vlivem alkoholu
- X. Graf č. 10 – porovnání nehodovosti v letech 2012-2013
- XI. Tabulka č. 1 – hlavní příčiny dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel v roce 2013 na území ČR

Příloha č. 1 – anonymní dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Veronika Hánová a jsem studentkou Vysoké školy evropských a regionálních studií v Příbrami, a tímto Vás žádám o vyplnění mého dotazníku, který je anonymní a bude sloužit k vypracování mé bakalářské práce, kdy jsem si vybrala téma: Trestné činy v silniční dopravě – alkohol za volantem. Tímto dotazníkem bych ráda zjistila Vaši spokojenost s prací Policie České republiky a Váš názor, na řízení pod vlivem alkoholu. Vaši odpověď prosím zakroužkujte. Prosím o výběr pouze jedné odpovědi. Předem děkuji za Váš čas.

1. Vaše pohlaví?
 - a) MUŽ
 - b) ŽENA

2. Váš věk?
 - a) 16-20
 - b) 21-25
 - c) 26-30
 - d) 31-40
 - e) 40 a více

3. Vaše vzdělání?
 - a) vyučen(a)
 - b) střední škola s maturitou
 - c) vyšší škola
 - d) vysoká škola

4. Jaká z příčin vzniku dopravní nehody je podle Vás nejčastější?
 - a) řízení pod vlivem alkoholu
 - b) nevěnování se plně řízení
 - c) rychlost
 - d) nedání přednosti v jízdě

5. Myslíte si, že dopravně bezpečnostní akce přispívají ke snížení nehodovosti?
- a) ANO
 - b) NE
6. Jste vlastníkem řidičského oprávnění?
- a) ANO
 - b) NE
7. Jaké množství alkoholu za volantem byste povolil(a)?
- a) žádný
 - b) 1 pivo (10 stupňů)
 - c) 2 piva (10 stupňů)
 - d) 3 piva (10 stupňů)
 - e) dle posouzení řidiče
8. Jste spokojen(a) s prací Policie ČR?
- a) ANO
 - b) NE
9. Myslíte si, že požitím alkoholu se snižuje pozornost řidiče?
- a) ANO
 - b) NE
10. Řídil(a) jste někdy po požití alkoholu?
- a) ANO
 - b) NE

Seznam příloh

1. Příloha – anonymní dotazník