

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2017

ADAM VAŇOUČEK

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**TOLERANCE ALKOHOLU V SILNIČNÍ
DOPRAVĚ**

Autor práce: Adam Vaňouček

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

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 JUDr. Janu Bouchalovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

VAŇOUČEK, A. *Tolerance alkoholu v silniční dopravě : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 61 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jan Bouchal

Klíčová slova: tolerance alkoholu, řidič, vliv alkoholu, silniční doprava, evropské země, dopravní nehoda, srovnání

Tato bakalářská řeší toleranci alkoholu v silniční dopravě. Charakterizuje delikty spáchané pod vlivem alkoholu, analyzuje vliv alkoholu na lidský organizmus. Zkoumá účinky alkoholu na schopnosti řidičů a cyklistů, dobu odbourání alkoholu z organizmu. Dále charakterizuje způsoby detekce alkoholu v lidském organizmu. Analyzuje páchaní dopravních nehod pod vlivem alkoholu z veřejně dostupných statistických dat u řidičů motorových vozidel a cyklistů v období 2010 - 2016. Zkoumá a analyzuje názor respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového výzkumu, na zavedení alkoholové tolerance v České republice ve srovnání s vybranými evropskými zeměmi.

ABSTRACT

VAŇOUČEK, A. *Tolerance of Alcohol in – Road Transport : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 61 p. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal

Key words: tolerance of alcohol, the driver, the influence of alcohol, road transport, European countries, traffic accidents, compared

This bachelor solves tolerance of alcohol in road transport. Characterized offenses committed under the influence of alcohol, analyzes the effect of alcohol on human organism. Examine the effects of alcohol on the capabilities of drivers and cyclists, for alcohol elimination from the body. Further features methods for detection of alcohol in the human body. Analyzes committing traffic accidents under the influence of publicly available statistical data for drivers of motor vehicles and cyclists in the period 2010 - 2016. It examines and analyzes the opinion of the respondents who participated in the questionnaire survey, the introduction of alcohol tolerance in the Czech Republic in comparison with selected European countries.

OBSAH

ÚVOD	6
1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	7
2 CHARAKTERISTIKA DELIKTŮ SPÁCHANÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU	8
2.1 Přestupek	9
2.2 Trestný čin.....	10
2.3 Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu.....	14
3 VLIV ALKOHOLU NA OVLÁDACÍ SCHOPNOSTI ÚČASTNÍKA PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	16
3.1 Hladina alkoholu v krvi a vstřebávání alkoholu	17
3.2 Účinky alkoholu na schopnosti účastníka silničního provozu	18
3.3 Doba odbourání alkoholu z organismu	20
3.4 Alkohol – příčina dopravních nehod	23
4 CHARAKTERISTIKA ZPŮSOBŮ DETEKCE ALKOHOLU V LIDSKÉM ORGANIZMU	24
4.1 Zjišťování hladiny alkoholu v krvi	24
4.1.1 Orientační dechová zkouška.....	24
4.1.2 Odborná lékařská vyšetření.....	26
5 ANALÝZA ČETNOSTI PÁCHÁNÍ NEHOD POD VLIVEM ALKOHOLU. 29	29
5.1 Analýza počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu	29
5.2 Analýza dopravních nehod pod vlivem alkoholu dle viníků nehod.....	35
5.3 Analýza limitů tolerance alkoholu ve vybraných evropských zemích.....	35
6 VÝZKUMNÁ ČÁST	41
6.1 Vymezení zkoumaného problému.....	41
6.2 Formulace hypotéz	41
6.3 Sběr dat.....	41
6.4 Popis výzkumného souboru respondent	47
6.5 Vyhodnocení hypotéz.....	53
ZÁVĚR.....	55
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	57
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK.....	60

Úvod

Alkohol je součástí lidské kultury již od nepaměti. Silniční doprava se stala součástí každodenní rutiny většiny lidí. Spousta z nich se nedokáže vůbec život bez automobilu představit, používá ho jako dopravní prostředek i koníček.

V souvislosti s řízením motorových vozidel a rychlou přepravou zboží, osob i zvířat na velké vzdálenosti, se o alkoholu ve spojitosti s řízením motorových vozidel hovoří stále více. Alkohol za volantem bohužel není neobvyklý jev a touto závažnou problematikou se bude tato práce zabývat. Řízení pod vlivem alkoholu je totiž jedním z nejrizikovějších jednání, kterých se lidé v současnosti dopouští. Vzhledem ke skutečnosti, že se stále vyvíjí nové technologie, se vyrábí stále rychlejší a lepší automobily. Většina řidičů si ale neuvědomuje, že se stálým zdokonalováním automobilů, je automobil sám o sobě nebezpečný a že řízením pod vlivem alkoholu se riziko mnohokrát zvyšuje.

Tato práce se bude věnovat podrobně charakteristice trestných činů v souvislosti s počtem dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu. Dále bude popisovat vliv alkoholu na lidský organizmus a samozřejmě také vliv alkoholu na ovládací schopnosti řidiče i porovnání mužů řidičů a žen řidiček. Bude se také podrobně věnovat odbourávání alkoholu z lidského organismu, a to jak u mužů řidičů, tak u žen řidiček. Věnovat se bude způsobu detekce alkoholu v lidském organismu a popisu přístrojů používaných k detekci alkoholu v krvi řidiče. Zároveň se v této práci bude také analyzovat četnost spáchaných dopravních nehod pod vlivem alkoholu.

Vzhledem ke skutečnosti, že počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu je podle statistik veliký a má stále zvyšující se tendenci, je nutné pokusit se analyzovat nulovou toleranci na alkohol v porovnání s tolerancí na alkohol v krvi řidičů ve vybraných evropských zemích.

Srovnání bude provedeno jednak srovnáním příslušných statistických dat a jednak dotazníkovým šetřením.

1 Cíle a metodika bakalářské práce

Současná právní úprava sice v České republice uplatňuje nulovou toleranci alkoholu, a to jak u řidičů motorových vozidel, tak u cyklistů. Ovšem počty dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu jsou stále alarmující. Za alkoholické nápoje jsou považovány nápoje, které obsahují více než 0,5 objemového procenta alkoholu a do této kategorie se řadí lihoviny, víno, pivo a ostatní nápoje splňující tuto podmínku.

Pokud je řidič motorového vozidla nebo cyklista pod vlivem alkoholu, dopouští se jednání, kterým může spáchat přestupek i trestný čin. Zkráceně lze říci, že pokud je řidič ovlivněn natolik, že není způsobilý řídit vozidlo, jeho jednání se může považovat za trestný čin. Při dosažení hladiny 1 ‰ v krvi je u každého řidiče způsobilost řídit vozidlo vyloučena.

Podle zjišťovaných statistických údajů je patrná skutečnost, že počty řidičů, kteří způsobí dopravní nehodu pod vlivem alkoholu, sice klesají, ovšem bohužel téměř 75 % z nich má zjištěnu hladinu alkoholu právě vyšší než 1 ‰. Vzhledem k výše uvedené skutečnosti, že tato výše alkoholu v krvi vylučuje způsobilost řízení vozidla, bývají následky těchto dopravních nehod často velmi tragické. Také až 9 % řidičů stále věří, že pokud pojedou opatrně, mohou po požití alkoholu řídit motorové vozidlo. Alkohol totiž sice zpomaluje lidské reakce, ale zároveň mnoha řidičům dodává sebedůvěru.

Na druhé straně řada evropských zemí uplatňuje určitou hranici alkoholové tolerance. Nejbenevolentnější jsou Malta, Velká Británie a Irsko s hranicí 0,8 ‰ alkoholu v krvi jako nejvyšší povolenou. Na opačné straně jsou evropské země s nulovou tolerancí, kromě České republiky například Maďarsko, Slovensko nebo Rumunsko.

V této bakalářské práci je zkoumáno, zda by česká populace souhlasila se zavedením alkoholové tolerance, na vzorku oslovených respondentů, s ohledem na zpracovaná statistická data týkající se dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu.

Cílem bakalářské práce je provedení analýzy četnosti dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu a pomocí dotazníkového šetření zjistit názor veřejnosti na toleranci alkoholu v silniční dopravě ve srovnání s vybranými evropskými zeměmi. Informace pro tuto práci byly získány studiem odborné literatury v teoretické části a v praktické části jednak studiem statistik a jednak dotazníkovým šetřením na vzorku respondentů.

2 Charakteristika deliktů páchaných pod vlivem alkoholu

Současná právní úprava je ve vztahu k řízení pod vlivem alkoholu velice přísná. V České republice se uplatňuje nulová tolerance alkoholu, a to jak u řidiče motorového vozidla, tak i u cyklisty nebo jezdce na zvířeti. Za alkoholický nápoj se považuje lihovina, víno, pivo, a ostatní nápoje, které obsahují více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Osoba řídící pod vlivem alkoholu nebo návykové látky spáchá, buď přestupek, nebo trestný čin.

Dále platí, že množství alkoholu do 0,24 promile nemá prokazatelný vliv na chování řidiče. Tato skutečnost vyplynula z analýzy ministerstva, nelze ji ovšem považovat za automatickou legalizaci, jejím účelem je chránit uživatele léků nebo jedince, jejichž tělo prostřednictvím fyziologických procesů v těle produkuje alkohol v dechu (a rozhodně nemá sloužit na ochranu opilých řidičů).

Podle zákona řidič nesmí:

1. požit alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy – zcela zakázáno je popíjení alkoholických nápojů během jízdy, a to bez ohledu na to, zdali se alkohol stačil během jízdy vstřebat do krve řidiče. Řidič tedy nesmí požit alkoholický nápoj během jízdy, i kdyby měl v plánu ukončit svou jízdu dříve, než by byl požitý alkohol schopen ovlivnit jeho jednání. Toto jednání netvoří skutkovou podstatu žádného přestupku, nicméně pokud bezprostředně po požití alkoholického nápoje pokračuje řidič v jízdě, dopouští se jednání (a zároveň přestupku) uvedeného v následujícím bodě.
2. řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky – platí obdobně to, co bylo uvedeno výše. Řidič nemůže usednout za volant svého vozu ani v případě, kdy sice bezprostředně předtím požil alkoholický nápoj, ale alkohol ještě nezačal působit. V rozporu se zákonem by proto bylo i jednání řidiče, který po požití „panáku“ lihoviny přeparkoval své vozidlo, i kdyby na něj požitý alkohol ještě nezačal působit. Toto jednání tvoří skutkovou podstatu přestupku, jeho prokazování je ale poměrně obtížné, protože by vyžadovalo důkaz o tom, že řidič bezprostředně před jízdou požil alkoholický nápoj.
3. řídit vozidlo nebo jet na zvířeti v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem – porušování tohoto zákazu patří v praxi k nejčastějším, a může založit nejen přestupkovou, ale i trestní odpovědnost.

Důvodem jsou především lepší možnosti prokázání takového jednání. K prokázání tohoto jednání stačí, pokud se řidič po zastavení vozidla podrobí zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi s pozitivním výsledkem. Je proto nutné zdůraznit, že alkohol se odbourává poměrně pomalu, a proto je nutné počítat se zbytkovým alkoholem i následující den po intenzivnějším popíjení alkoholu. Policie ČR na svých stránkách zveřejnila orientační tabulku vypracovanou Besipem, která obsahuje čas potřebný k odbourání alkoholu.¹

2.1 Přestupek

Přestupek upravuje Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v § 125c, podle něž se přestupku dopustí osoba:

Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích:

1. řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,
2. řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,
3. se přes výzvu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví,

Přestupky lze řešit podle zák. č. 200/1990 Sb., uložením pokuty a to buď v přestupkovém řízení, které je vedeno správním orgánem nebo v blokovém řízení vedeném správním orgánem, pověřenou osobou nebo jinými orgány zmocněnými k tomu zvláštními zákony, anebo v příkazním řízení vedeném správním orgánem.

Výše pokuty je stanovena v § 13 v obecné rovině nebo v konkrétní vyšší částce, ve zvláštní části přestupkového zákona nebo jiném zákoně obsahující přestupky.

Přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou zařazeny do bodového systému, stejně jako jiné přestupky. Příslušnému obecnímu úřadu

¹ <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>.

obce s rozšířenou působností oznámí obecní (městská) policie uložení pokuty v blokovém řízení za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do tří pracovních dnů ode dne uložení pokuty.

Aby byl pachatel přestupku za své jednání odpovědný, musí být splněny podmínky stanovené zákonem. Jsou to podmínky vztahující se jednak k subjektu (tedy k osobě pachatele), k subjektivní stránce (tedy k zavinění), k objektu (tedy k právem chráněnému zájmu) a k objektivní stránce (tedy k jednání, následku a příčinné souvislosti). Například podle ustanovení § 5 zákona o přestupcích není osoba mladší patnácti let odpovědná za přestupek. To má praktický dopad v tom, že taková osoba nemůže dostat pokutu za porušení pravidel silničního provozu. Tato skutečnost například unikla zákonodárci při formulaci povinnosti cyklisty mladšího patnácti let mít za jízdy na jízdním kole řádně připevněnou přilbu. Cyklista mladší patnácti let takovou povinnost sice má, ale když ji poruší, nelze mu za takové jednání, resp. opomenutí uložit pokutu, neboť není odpovědný. Ani rodiče nenesou za své dítě odpovědnost za takto spáchaný přestupek. Tato odpovědnost je odpovědností osobní a je nepřenositelná. Podobně jako v řízení trestním, ani v řízení o přestupku za přestupek neodpovídá ten, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, nebo nemohl ovládat své jednání. Odpovědnosti se však nezbujuje ten, kdo se do stavu nepřičetnosti přivedl, byť i z nedbalosti, požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky. Ten závěr je důležitý – nikdo se nevyviní z přestupku tím, že bude tvrdit, že pro opilost nemohl poznat, co dělá.²

U dopravních přestupků se však ve většině případů bude jednat o vědomou nedbalost, kdy pachatel věděl, že může porušením pravidel silničního provozu způsobit dopravní nehodu včetně jejích následků, ale bez důvodů spoléhal, že se tak nestane.³

2.2 Trestný čin

Trestné činy proti zdraví upravuje mimo jiné Zákon č. 40/2000 Sb. Trestní zákoník:

Ohrožení pod vlivem návykové látky – § 274 zákona č. 40/2009 Sb.:

1. kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí

² BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPRESS, 2014., s. 12-13.

³ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006, s. 24-25.

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. Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.⁴

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - § 147 zákona č. 40/2000 Sb.:

1. ten, kdo druhému způsobí těžkou újmu na zdraví z nedbalosti, bude potrestán zákazem činnosti nebo odnětím svobody až na 2 roky.

2. pachatel, který spáchá čin v odstavci 1 a poruší tím důležitou povinnost týkající se jeho povolání, postavení nebo funkce, bude potrestán odnětím svobody až na 4 roky nebo pokutou.

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 2 roky až 8 let.

Ublížení na zdraví z nedbalosti - § 148 zákona č. 40/2000 Sb.:

1. kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti

⁴ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Praha : Nakladatelství Leges, s.r.o. 2011, s. 361.

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.⁵

Je nutné ovšem ještě podle § 5 trestního zákoníku rozlišit nedbalost vědomou, kdy pachatel věděl, že může způsobem uvedeným ve skutkové podstatě porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale spoléhal, že takové porušení nebo nezpůsobí a dále nedbalost nevědomou, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ale přesto vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům toto vědět měl a mohl. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Pro pachatele nepředvídatelný příčinný průběh není tedy v zavinění obsažen a pachatel neodpovídá za následek, který takto vzejde. Závěr o tom, zda tu zavinění je ve smyslu trestního zákona a v jaké formě, je závěrem právním.⁶

Jestliže řidič před započatím jízdy spoléhá na to, že ji může bezpečně vykonávat, ačkoliv ví o okolnostech, které by mohly mít negativní vliv na jeho schopnost ovládat motorové vozidlo, a přesto těmito okolnostem nepřizpůsobí ani režim své jízdy, zejména zařazováním častějších zastávek s přiměřenou dobou odpočinku, pak odpovídá za škodlivý následek dopravní nehody i v případě, že ke ztrátě kontroly nad vozidlem dojde v důsledku náhlé indispozice vyvolané výše uvedeným stavem.

Podle Zákona č. 379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů upravuje § 16 vyšetření přítomnosti alkoholu a jiné návykové látky:

1. osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.

2. orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje. Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátořem alkoholu v dechu, splňující podmínky stanovené 30 zvláštním právním předpisem 9a), odborné

⁵ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Praha : Nakladatelství Leges, s.r.o. 2011, s. 192.

⁶ <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>.

lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.

3. orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícím obsah jiné návykové látky než alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem jiné návykové látky, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s užitím jiné návykové látky.

4. vyzvat osobu podle odstavců 1 až 3 ke splnění povinnosti podrobit se vyšetření podle odstavce 2 a 3 je oprávněn příslušník Policie České republiky, příslušník Vojenské policie, příslušník Vězeňské služby České republiky, zaměstnavatel, její ošetřující lékař, strážník obecní policie nebo osoby pověřené kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje anebo dalších osob nebo poškodit majetek.

5. orientační vyšetření provádí útvar Policie České republiky, útvar Vojenské policie, Vězeňská služba České republiky, osoba pověřená kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život anebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, zaměstnavatel, ošetřující lékař nebo obecní policie. Odborné lékařské vyšetření provádí poskytovatel zdravotních služeb k tomu odborně a provozně způsobilý. Odmítne-li osoba podle odstavců 1 až 3 vyšetření podle odstavců 2 a 3, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

6. poskytovatel zdravotních služeb k tomu odborně a provozně způsobilý je povinen poskytnout subjektům uvedeným v odstavci 4 potřebnou pomoc provedením odběru biologického materiálu.

7. poskytovatel zdravotních služeb je povinen sdělit výsledky vyšetření subjektům uvedeným v odstavci 4 na základě jejich žádosti. To neplatí, je-li pacient vyšetřován na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky v organismu pouze v souvislosti s poskytovanou zdravotní péčí pro diferenciální diagnostiku.

8. vyšetření biologického materiálu a dopravu do zdravotnického zařízení za účelem provedení odborného lékařského vyšetření hradí v případě, že se prokáže přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky než alkoholu, vyšetřovaná osoba. Neprokáže-li se přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky, náklady podle věty první nese osoba, která podle odstavce 4 k vyšetření vyzvala, s výjimkou případů diferenciální diagnózy hrazené z veřejného zdravotního pojištění podle zvláštního právního předpisu.

9. za dopravu osob do zdravotnického zařízení odpovídá osoba, která k vyšetření podle odstavce 4 vyzvala.

Další Zákony související s řízením pod vlivem alkoholu:

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích upravuje v § 84:

1. zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel (dale jen "zdravotní způsobilost").
2. zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.
3. zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti.

v § 118a upravuje:

Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek") nebo odtažením vozidla, jestliže řidič

- c) řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
- d) se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem,
- e) se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška podle písmene d) byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví

2.3 Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu

(§125c zák. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, § 274 zák. 40/2009 Sb., ohrožení pod vlivem návykové látky)

Tab. 1: Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu⁷

	Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost nebo odmítnutí dechové zkoušky nebo lékařského vyšetření
Přestupek – naměřená hodnota do 0,3‰ alkoholu	Pokuta 2.500-20.000,- Kč a zákaz řízení na 6 – 12 měsíců	
Přestupek – naměřená hodnota od 0,3 do 1‰ alkoholu		Pokuta 25.000-50.000,- Kč a zákaz řízení na 2 roky, 7 bodů
Trestný čin – naměřená hodnota vyšší než 1‰		Odnětí svobody až na 1 rok nebo peněžitý trest nebo zákaz řízení. Odnětí svobody na 6 měsíců až 3 roky (způsobení dopravní nehody, čin spáchaný při výkonu zaměstnání nebo opakovaný čin)

Ačkoli se ustanovení v zákoně o přestupcích a v trestním zákoně překrývají, skutečnost je taková, že cokoliv, co je nad jedno promile, je kvalifikováno jako trestný čin a tomu také odpovídá i sankce (jakkoliv by to teoreticky mohlo být postiženo i v přestupkovém řízení).⁸

⁷ Vlastní zdroj.

⁸ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPRESS ve společnosti Albatros Media a. s., 2014, s. 24.

3 Vliv alkoholu na ovládací schopnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích

Alkohol lidé považují za tvůrce dobré nálady a jeho konzumace patří ke společenskému životu. Za volant ovšem nepatří, opilý řidič je velkým nebezpečím. Svým chováním ohrožuje nejen sebe, ale i své okolí. Alkohol se po požití nápoje, který jej obsahuje, postupně dostává do trávicího systému. Prostřednictvím žaludeční stěny a střev se alkohol vsřebává do krve. Krví se alkohol dostane do mozku, odkud je transportován do jater. Protože není v organismu ve větším množství běžně přítomen, je pokládán alkohol za cizorodou látku (drogu), tělo se ho snaží odbourat. Játra se ale dokážou vypořádat pouze s pěti gramy alkoholu u ženy a osmi gramy u muže za hodinu. Čím více alkoholu pijeme, tím více stoupá hladina alkoholu v krvi.

Alkohol představuje nejsnáze dosažitelný prostředek pro lepší naladění a k potlačení stresu, tenzí a úzkosti, které se často vyskytují u osob citově nevyrovnaných a neurotických.⁹ Při konzumaci alkoholu je ovlivňována centrální nervová soustava z čehož plynou pocity klidu, štěstí a smíření, ale také snížená schopnost se soustředit, poruchy řeči a zvýšená citlivost na světlo a hluk. Také dochází k inhibici vylučování antidiuretického hormonu, což má za následek zvýšenou tvorbu moči a časté chození na toaletu. V důsledku toho dochází k výrazné dehydrataci organismu a s tím se pojí například bolest hlavy a svalů, únava a sucho v ústech. Při přeměně alkoholu v buňkách vzniká toxický acetaldehyd, který interaguje s různými biologickými molekulami a ovlivňuje tak správné fungování buněk a navíc způsobuje vyplavení katecholaminů do krve, které způsobují například vyšší tepovou frekvenci a červenání kůže. Molekuly NADH, které vznikají při odbourávání alkoholu, regulují metabolické dráhy a při jejich nadbytku může například docházet k poškození jater v důsledku ukládání tuků (ztučnění jater). V neposlední řadě je alkohol „agresivní“ vůči žaludeční sliznici, což může vyvolat žaludeční potíže.¹⁰

Alarmující skutečností je jeden z výsledků na zkoumaném vzorku respondentů z řad studentů uveřejněný v Evropské školní studii o alkoholu a jiných drogách. První zkušenosti s alkoholem získává mládež již v dětství – více než třetina dotázaných ochutnala pivo již před svými 12. narozeninami, 17 % mělo v tomto věku již také

⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005, s. 92.

¹⁰<https://www.prirodovedci.cz/chemik/clanky/chemie-nebezpecneho-alkoholoveho-opojeni>.

zkušenost s vínem. Nejčastěji uváděli studenti první zkušenost s konzumací alkoholu ve věku 14 let, tedy ještě v době povinné školní docházky.¹¹

3.1 Hladina alkoholu v krvi a vstřebávání alkoholu

„Koncentrace alkoholu v krvi (BAC) je množství alkoholu v krevním řečišti. Pro jeho měření se běžně používá jednotka „promile“. Má-li někdo jednu promile (1 ‰), znamená to, že v každém litru krve daného člověka je rozpuštěna 1/1000 litru (tzn. 1 ml) alkoholu“¹²

Alkoholické nápoje s obsahem 20 – 30 % alkoholu se vstřebávají nejrychleji. Alkohol v šumivých nápojích jako jsou sekty nebo vinný střík se sodou, gin s tonikem anebo teplé alkoholické nápoje vykazují rychlejší vstřebávání.

Proces vstřebávání u alkoholu je velmi rychlý. Začíná již ve sliznici dutiny ústní, pokračuje do žaludku, kde je vstřebán přímo do krve přes žíly obklopující žaludek a již za jednu minutu můžeme alkohol prokázat v mozku, kde působí na centrální nervový systém a mozkové funkce. Jeho koncentrace je v mozku po nějakou dobu vyšší než v krvi. Žaludeční sliznice vstřebá jen 20 % z celkového množství přijatého alkoholu, zbytek, 80 % je vstřebáno ve střevech. Když se alkohol smíchá v žaludku s potravou, postupuje do střev pomaleji, pokud je ale žaludek prázdný, alkohol přechází do střev rychleji. Poté odeče do jater a odtud do celého těla.

Alkohol obsažený v krvi proudí do celého organismu a do všech tkání. Důvodem proč se ženy a otlí jedinci opijí snadněji je, že nejméně alkoholu vniká do tukové tkáně. Malé a zanedbatelné množství alkoholu se nachází v těle každého člověka i bez konzumace alkoholu, a to jako meziprodukt látkové výměny a činností velkého množství bakterií. Například vypitím jednoho půllitru 10° piva dodáme do těla 14 g alkoholu. Jedním půllitrem 12° piva dodáme 16 g alkoholu, 0,7 l vína 70 - 84 g alkoholu (tato hodnota se liší podle obsahu alkoholu ve víně) a 0,5 l 40 % destilátu představuje 200 g alkoholu.

¹¹ CSÉMY, L., CHOMYNOVÁ, P. a SADÍLEK P. *Evropská školní studie o alkoholu a jiných drogách (ESPAD) : výsledky průzkumu v České republice v roce 2007*. 1. vyd. Praha: Úřad vlády České republiky, ©2009. Výzkumná zpráva; no. 5., s. 36.

¹² <http://pijsrozumem.cz/ridici/>.

3.2 Účinky alkoholu na schopnosti účastníka silničního provozu

Alkohol negativně ovlivňuje schopnost řidiče posoudit rychlost, vzdálenost ve vztahu k okolí, také zhoršuje schopnost rozeznat pohybující se světla, způsobuje tzv. tunelové vidění a zhoršuje schopnost vnímání barev. Oko jako zrakový orgán má různou rozlišovací schopnost, hovoříme tedy o centrálním a periferním vidění, centrální vidění má rozsah pouze několik stupňů při nejvyšší ostrosti.¹³ Tzv. tunelové vidění 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. Ve srovnání se střízlivým řidičem, vnímá řidič s 0,8 ‰ alkoholu v krvi necelé prostoru a řidič s 1,8 ‰ alkoholu v krvi již jen necelou třetinu. Jinak řečeno, i když opilý řidič pojede pomalu, jeho zorné pole je sniženo, a to je zdrojem potenciálních konfliktů i závažných dopravních nehod.

I malé množství alkoholu v krvi narušuje u řidiče koncentraci postřehu, paměti, zrakové a prostorové vnímání, mění emoce a zhoršené vidění. Vede také k poruchám rozhodování, hodnocení a reagování. Řidič pod vlivem alkoholu má tendenci nedodržovat odstup mezi vozidly, při jízdě kličkuje, má zpomalené reakce a špatně vnímá dopravní znamení. Zároveň alkohol snižuje koncentrovanost, zpomaluje schopnost rychlé reakce a jasného úsudku, odbourává obavy z rizikových situací.

Nejrizikovější hladina alkoholu v krvi řidiče je mezi 0,5 a 1,5 ‰. Takto ovlivněný řidič má nižší sebekontrolu, má tendenci k soutěžení, více riskuje, snižuje se u něj úroveň pozornosti, myšlenkových schopností a paměti.

Alkohol při řízení vozidla výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody. V silničním provozu 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 a delší brzdnou dráhu. Např. při rychlosti 70 km za hodinu ujede vůz za jednu sekundu 25 metrů! Pokud se zpozdí jeho reakce díky alkoholu jen o jednu sekundu, 25 metrů vozovky je tak v nebezpečí.¹⁴

Překročení koncentrace alkoholu může nastat velmi rychle, pokud se v pití nekontrolujeme. Velmi důležitým aspektem, který je potřeba mít na paměti je, že hladina

¹³ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 153.

¹⁴http://www.alkoholik.cz/zavislost/opily_ridic_tresty/alkohol_za_volantem_a_schopnosti_ridice_reakcni_rychlost_a_sebeduvera.html.

alkoholu v krvi stoupá ještě po určitou dobu od dopití poslední sklenice. Po překročení koncentrace 0,55 ‰ alkoholu v krvi začíná převažovat negativní efekt jeho účinku na lidský organismus – člověk se stává apatickým, snadno upadá do depresí a je celkově v útlumu.¹⁵ Podle některých odborníků už i malé množství alkoholu (0,2 – 0,5‰) dokáže negativně ovlivnit schopnost řídit vozidlo. Zhoršení schopnosti řídit se prokázalo po dávkách kolem 14 g alkoholu (tedy asi půl litr 10° piva). Znamky požití alkoholu a ovlivnění schopnosti k řízení motorového vozidla se mohou projevit již i při malé hladině alkoholu v krvi do 0,5 g/l. I u řidičů, kteří nejeví známky požití alkoholu, může dojít ke zvýšenému pocitu sebevědomí, snížení pocitu bolesti a únavy s následným přeceňováním svých sil a schopností a podceňování únavy. Při obsahu více než 1 g/l alkoholu v krvi je teoretická pravděpodobnost automobilové nehody 5x až 10x vyšší než u střízlivého řidiče, při hladině 1,5 g/l alkoholu v krvi se uvádí pravděpodobnost dopravní nehody dokonce 55x vyšší než u střízlivého řidiče. Podle některých údajů se vyskytují nejvíce nehod okolo hladiny alkoholu v krvi 1,0 g/l až 2,0 g/l. Je to dáno hlavně prodloužením reakční doby u řidiče pod vlivem alkoholu.¹⁶

¹⁵<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.

¹⁶ SOVINOVÁ, H. et al. *Alkohol a úrazy*. 1. vyd. Praha : Státní zdravotní ústav, 2002. 82 s. Národní program zdraví. Projekt podpory zdraví; č. 84/2001, s. 8-9.

Tab. 2: Přehled účinků alkoholu na řízení¹⁷

Obsah alkoholu v krvi v ‰	Zjištěné projevy ovlivnění požitím alkoholu před řízením motorového vozidla
0,2 – 0,5‰	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti. Nebezpečné je to, že si alkoholem ovlivněný řidič neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat
0,5 – 0,8‰	Viz výše, navíc prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (červená!). Zhoršená schopnost soustředění. Poruchy rovnováhy (motocyklisté a cyklisté!). Zhoršuje odhad vzdálenosti.
0,8 - 1,2‰	Viz výše, zhoršuje se schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
nad 1,2‰	Viz výše. Nadále se zhoršují poruchy soustředění, reakční čas, rovnováha i nekritickost. Často špatná orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb jako je zašlápnutí plynu místo brzdy. Takový řidič představuje pro sebe i okolí obrovské riziko.
zbytkový alkohol	Vyšší riziko spánku, nevolnosti a další tělesných a duševních obtížích, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí z hypoglykémie

3.3 Doba odbourávání alkoholu z organismu

Je třeba si uvědomit, že odbourávání alkoholu je velice individuální. Záleží na mnoha okolnostech, například na výšce a hmotnosti člověka, na tom, zda se jedná o ženu nebo muže, dále jak rychle byl alkohol přijímaný. Také záleží na skutečnosti, zda byl zároveň konzumován i nealkoholický nápoj. I jídlo s vysokým obsahem tuků a bílkovin zpomaluje vstřebávání alkoholu do krve. Kofein v kávě sice působí na pocit člověka jako povzbuzení, ale způsobí, že alkohol v krvi zůstane déle. Naopak fyzická aktivita napomáhá rychlejšímu odbourávání alkoholu.¹⁸ Ženy mají oproti mužům méně vody v těle, takže koncentrace alkoholu v krvi je vyšší. Dále jsou důkazy o tom, že ženy metabolizují alkohol odlišně. Také je teorie, že menší množství enzymu ADH, který je

¹⁷http://www.alkoholik.cz/zavislost/opily_ridic_tresty/alkohol_za_volantem_a_schopnosti_ridice_reakcni_rychlost_a_sebeduvera.html.

¹⁸<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.

odpovědný za odbourávání alkoholu v játrech, je nižší u žen než u mužů, což by mohlo přispět k vyšší koncentraci alkoholu v krvi.

Rychlost odbourávání alkoholu z krve však podle něj záleží především na pohlaví, ale i na tom, zda jsme najedení, vyspaní, a nejsme nemocní nebo nebereme prášky. To všechno (nevyspání, únava, stres, nemoc, pití nalačno), totiž prodlužuje dobu odbourávání. Naopak rychleji odbourávají lidé, kteří jsou na alkohol zvyklí a pijí častěji. A obecně lépe mizí alkohol z krve mužům. Je to dáno tím, že ženám chybí speciální enzym – alkohol-dehydrogenáza – na štěpení alkoholu, podobně jako chybí například Indiánům či některým dalším etnikům. Je to vrozené, nedá se s tím nic dělat a těžko říct, proč to tak je. Možná, že je to dáno vývojově – ženy se někde v jeskyni potřebovaly starat o děti nebo zašívát kožešiny, zatímco muži potřebovali úspěšný lov kdesi u ohně zapít něčím zkvašeným, takže se jim vyvinulo lepší odbourávání.¹⁹ Proto také ženy rychleji spadnou do závislosti a snáze se opijí.

Tab. 3: Deset věcí, které zpomalují vylučování alkoholu²⁰

1. pohlaví ženské
2. nemoc
3. nevyspání
4. únava
5. stres
6. pití nalačno
7. některé léky
8. hmotnost člověka
9. málo zkušeností těla s pitím alkoholu
10. etnikum

Zrychlit odbourávání podle profesora Šamánka nejde žádným způsobem. Ani kávou, ani citronovou šťávou, vitamíny, studenou sprchou či cvičením. Tvrzení, že po kávě

¹⁹ ŠAMÁNEK, M., URBANOVÁ, Z. *Vino na zdraví*. Praha : Agentura Lucie, 2010, s. 20.

²⁰ <http://www.vitalia.cz/clanky/odbouravani-alkoholu/>.

se rychleji odbourává alkohol, je sice správné, ale zvětšení odbourávání je tak málo účinné, že opilý by potřeboval k vystřízlivění okolo sto litrů kávy.²¹

Zásadním problémem je také podceňování zbytkového alkoholu a tzv. „kocoviny“ při řízení vozidla. Alkohol se z krve odbourává průměrnou rychlostí 0,15 ‰ za hodinu. Lidské tělo tedy potřebuje přibližně dvě hodiny na to, aby odbouralo alkohol z jednoho půllitru piva či 2 dl vína.

Tab. 4: Doba odbourání alkoholu u mužů a žen²²

Doba odbourání alkoholu – muž, 85 kg (hod : min)							
Pivo 10		Pivo 12		Vino		Lihovina 40%	
počet	čas	počet	čas	objem	čas	objem	čas
1	2:15	1	2:45	0,2 l	2:28	0,5 dcl	3:15
2	4:30	2	5:30	0,4 l	4:56	1,0 dcl	4:30
3	6:45	3	8:15	0,6 l	7:24	1,5 dcl	6:45
4	9:00	4	11:00	0,8 l	9:52	2,0 dcl	9:00
5	11:15	5	13:45	1,0 l	12:20	2,5 dcl	11:15
6	13:30	6	16:30	1,2 l	14:48	3,0 dcl	13:30
7	15:45	7	19:15	1,4 l	17:16	3,5 dcl	15:45
8	18:00	8	22:00	1,6 l	19:44	4,0 dcl	18:00
9	20:15	9	24:45	1,8 l	22:12	4,5 dcl	20:15
10	22:30	10	27:30	2,0 l	24:40	5,0 dcl	22:30

Doba odbourání alkoholu – žena, 60 kg (hod : min)							
Pivo 10		Pivo 12		Vino		Lihovina 40%	
počet	čas	počet	čas	objem	čas	objem	čas
1	3:42	1	4:31	0,2 l	4:04	0,5 dcl	3:42
2	7:24	2	9:12	0,4 l	8:08	1,0 dcl	7:24
3	11:07	3	13:33	0,6 l	12:13	1,5 dcl	11:07
4	14:49	4	18:04	0,8 l	16:18	2,0 dcl	14:49
5	18:31	5	22:35	1,0 l	20:22	2,5 dcl	18:31
6	22:15	6	27:06	1,2 l	24:26	3,0 dcl	22:13
7	25:57	7	31:37	1,4 l	28:30	3,5 dcl	25:57
8	29:38	8	36:06	1,6 l	32:34	4,0 dcl	29:38
9	33:20	9	40:37	1,8 l	36:38	4,5 dcl	33:20
10	37:02	10	45:08	2,0 l	40:42	5,0 dcl	37:02

Odbourávání alkoholu závisí na mnoha faktorech, nejen na pohlaví a hmotnosti, je to individuální záležitost. Podle odborníků platí, že pokud si člověk není jistý, zda má ještě v těle zbytkový alkohol, má použít alkoholtester nebo vůbec vozidlo neřídít.

²¹ ŠAMÁNEK, M., URBANOVÁ, Z. *Vino na zdraví*. Praha : Agentura Lucie, 2010.

²² <http://www.ibesip.cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.

3.4 Alkohol – příčina dopravních nehod

Dopravní nehoda je velice vážná věc, která může skončit až poškozením zdraví či smrtí. Přestože je známo, že alkohol za volant nepatří i tak se najdou jedinci, kteří stále usedají za volant pod vlivem alkoholu a tuto skutečnost podceňují. Spousta lidí je stále přesvědčená, že po jednom pivu nebo skleničce vína se nemůže nic přihodit, ovšem opak je pravdou. Jak bylo zmíněno výše i po jedné sklenice má člověk špatný odhad a menší zábrany. Riziko, že způsobí člověk pod vlivem alkoholu dopravní nehodu je 4x vyšší již při 0,4‰ alkoholu v krvi²³. Podle lékařských průzkumů je 1‰ alkoholu v krvi považováno za tak vysoké, že většina řidičů není schopna vozidlo bezpečně ovládat.

²³ <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/kontakt/clanky/2~2006/387-droga-jmenem-alkohol>.

4 Charakteristika způsobů detekce alkoholu v lidském organismu

Způsobů detekce alkoholu v lidském organismu je několik. Alkohol lze zjistit měřením z dechu, rozborem krve, ze vzorku moči, ze vzorku slin, ze vzorku vlasů. Při stanovení alkoholu v krvi je důležité si uvědomit, pro jaký účel se provádí. Často je zapotřebí jednat rychle a jednoduše, např. při silničních kontrolách, na pracovištích a v medicíně. Naopak je tomu v důkazních řízeních proti vyšetřované osobě (pokuta, trestní řízení, pojistky, soudní řízení, náhrady škod atd.), kde je potřeba přesnost a jednoznačnost.

4.1 Zjišťování hladiny alkoholu v krvi

Povinnost provést dechovou zkoušku u každé základní silniční kontroly při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu zavádí interní předpis policie, který je účinný od 1. 1. 2010. Změna praxe v oblasti základních kontrol je reakcí na stále příliš vysoký počet usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu.²⁴

4.1.1 Orientační dechová zkouška

Vyšetření prostřednictvím dechové zkoušky je prováděno buď pomocí detekční trubičky nebo dechovým analyzátozem. Vyšetření za použití detekčních trubiček je nejstarší způsob zjištění alkoholu v dechu. V dnešní době je možné považovat toto měření za přežitě, svou úlohu sice plní, ale nedokazuje jednoznačně, jaká je přesná výše alkoholu u řidiče, kterému je zkouška prováděna.

Obr. 1 Alkoholtester- detekční trubičky ALTEST²⁵



²⁴ <http://www.policie.cz/clanek/caste-dotazy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

²⁵ <http://altest.cz/altest.html>.

Měření detekční trubičkou je neprůkazné, pouze prokáže, že řidič požil alkohol. Princip měření je založený na skutečnosti, že alkohol po požití přechází do trávicího traktu a odtud se vstřebává do krve. Krví je přenášen do celého organismu a mezi výrazněji prokrvené orgány, tedy plíce, kde se alkohol směšuje s dechem. K této skutečnosti je třeba uvést, že dechová zkouška může být ovlivněna i jinými látkami, které jsou přítomny, v okamžiku dechové zkoušky, ve vydechovaném vzduchu. Mezi takové látky lze zařadit, éter, páry organických rozpouštědel, nemrznoucí směsi v ostřikovačích vozidel, žvýkačky s větrovou příchutí, ústní vody nebo zubní pasty. Podle Policie ČR je použití detekčních trubiček, nejčastěji jsou používány trubičky Altest, za účelem zjistit, zda je řidič alkoholem vůbec ovlivněn. Pro měření se odlomí přední část skleněné trubičky a nasadí náustek. Na opačnou stranu se připevní balonek, který se foukáním do náustku naplní. Vyfouknutý vzduch zahřívá chemickou látku, která je v trubičce a barva v trubičce se změní. Podle intenzity zbarvení se dá zjistit přibližná hodnota obsahu alkoholu v dechu. Dnes se tyto detekční trubičky užívají také v domácnostech nebo ve firmách. Zde se používají pro případné náhodné testování zaměstnanců. Výsledek tohoto měření ovšem není možné použít jako důkaz ve správním nebo trestním řízení. Teprve v okamžiku, že je zkouškou naměřena pozitivní hodnota, je prováděno odborné měření.

Odborné měření je prováděno certifikovanými elektronickými přístroji – Lion a Dräger.

Obr. 2: Alkoholtester DrägerAlkoholtester 7510²⁶



²⁶ <http://eshop.altest.cz/Alkohol-tester-Drager-Alcotest-7510-d14.html>.

U elektronického alkohol testeru měření zajišťuje citlivý polovodičový senzor, jehož výsledky jsou vyhodnoceny mikroprocesorem a zobrazeny na displeji. Přístroj musí být pravidelně kalibrován asi po 500 měření a životnost má asi 3000 měření. Elektronické testery se dnes využívají jednak u Policie ČR, která pro měření používá profesionální certifikované přístroje. Profesionální přístroje, které užívá Policie ČR každý den, musí měřit velmi přesně a zároveň musí odolat velkému počtu měření. Jejich výstup lze použít jako důkaz v dalším řízení. To znamená, že řidič není povinen podstoupit ještě odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem krve. Odborné měření spočívá v provedení dechové zkoušky ověřeným analyzátozem alkoholu v dechu. V případě pozitivního výsledku prvního měření je měření opakováno v intervalu 5 minut. Vzájemný rozdíl výsledků měření nesmí být u hodnot nad 0,24 ‰ větší než 10 %. Pokud tato situace nastane je nutné měření v uvedeném intervalu opakovat. Pokud i následné měření vykazuje 10% rozdíl, je řidič vyzván, aby se podrobil lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu.²⁷

Kromě výše zmíněných profesionálních elektronických alkoholtesterů je možné se setkat i s poloprofesionálními přístroji, které nacházejí využití například v domácnostech. Tyto poloprofesionální, levnější přístroje nejsou konstrukčně uzpůsobeny na takovou zátěž, jako testery, které užívá Policie ČR. Tuto zátěž a namáhání nesnesou a prakticky po čase dochází k tomu, že přístroje začnou ukazovat nepřesné hodnoty. Tyto hodnoty jsou tedy pouze orientační.

Závěrem proto nelze vyloučit, že dechová zkouška jako důkaz přítomnosti alkoholu může být dostačující za podmínky, že zařízení, jímž byla taková zkouška provedena, je způsobilé prokázat přítomnost alkoholu v těle člověka. V opačném případě musí policie řidiče vyzvat k odběru krve.²⁸

4.1.2 Odborné lékařské vyšetření

Z ustanovení § 16 odst. 2 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá že: “Orientáčnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila

²⁷<http://www.policie.cz/clanek/caste-dotazy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

²⁸ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPRESS ve společnosti Albatros Media a. s., 2014, s. 25.

jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje. Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu, splňujícím podmínky stanovené zvláštním právním předpisem 9a), odborné lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.“

Z měřidel, které k provádění dechových zkoušek využívá Policie České republiky, splňuje stanovené podmínky analyzátor Dräger. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že pokud je dechová zkouška za splnění všech podmínek provedena přístrojem Dräger, lékařské vyšetření, které je spojené s odběrem krve nebo jiného biologického materiálu, se provést nemusí. Záleží však také na okolnostech dechové kontroly. Nutnost provedení následného lékařského vyšetření zvažuje policista.²⁹

Odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu provádí lékař. Postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi je stanoven metodickým pokynem Ministerstva zdravotnictví publikovaném ve Věstníku Ministerstva zdravotnictvím z roku 2006, částka č. 7.

Po odběru je biologický materiál odeslán k toxikologickému rozboru, který provádí specializované laboratoře. Rozbor odebraného vzorku krve se podle metodiky Ministerstva zdravotnictví provádí pro kontrolu vždy dvěma na sobě nezávislými laboratorními metodami. K nejpřesnějším metodám množstevního zjištění hladiny alkoholu v krvi patří analytické rozboru krve. A to především chemické a fyzikálně-chemické metody. Jedna z nich musí být specifická. Závazně vyžadovanou metodou je plynová chromatografie.

Metoda plynové chromatografie je založena na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z odebraného biologického materiálu. Její předností je přesné stanovení koncentrace etanolu. Touto metodou je jednoznačně rozlišen etanol od dalších těkavých látek obsažených ve zkoumaném vzorku (např. metanol, sekundární propanol, aceton, acetaldehyd, toluen a další). Díky přístrojům v moderních laboratořích, které jsou do značné míry automatizované, obsluha pouze vzorek připraví k analýze do zásobníku a po spuštění přístroje zkontroluje výsledky. Za průkazné požití alkoholu nebo alkoholického nápoje se považuje hladina etylalkoholu v krvi vyšší než 0,2 g na 1 kg. Nižší hodnoty jsou považovány za negativní výsledek vyšetření.

²⁹ <http://www.policie.cz/clanek/caste-dotazy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>.

Další metodou používanou pro vyšetření biologického materiálu na přítomnost alkoholu je Widmarkova metoda. Je poměrně velmi přesná a spolehlivá, její výhodou je vysoká citlivost a jednoduchost. Pro provedení této zkoušky se odebírá 5-8 mililitrů krve. Při provedení zkoušky se nesmí k dezinfekci užívat alkohol ani jiné těkavé látky, aby nedošlo ke zkreslení výsledků. Princip Widmarkovy metody spočívá v oddestilování etanolu obsaženého v krvi a jeho oxidace známým nadbytkem dichromanu draselného v kyselině sírové. Přebytek dichromanu se stanoví jodometrickou titrací. Její nevýhoda je nespecifičnost mezi redukujícími látkami, které se chovají podobně jako etanol.

Výsledná hodnota je průměr z více stanovení. Je třeba mít na paměti, že odebrání vzorku krve je potřeba provést co nejdříve po nehodě. Podle §16 zákona č. 379/2005, který upravuje - vyšetření alkoholu nebo jiné návykové látky. Je řidič povinen se pokuta ve výši 25.000- 50.000,- a zákaz řízení od jednoho do dvou let.

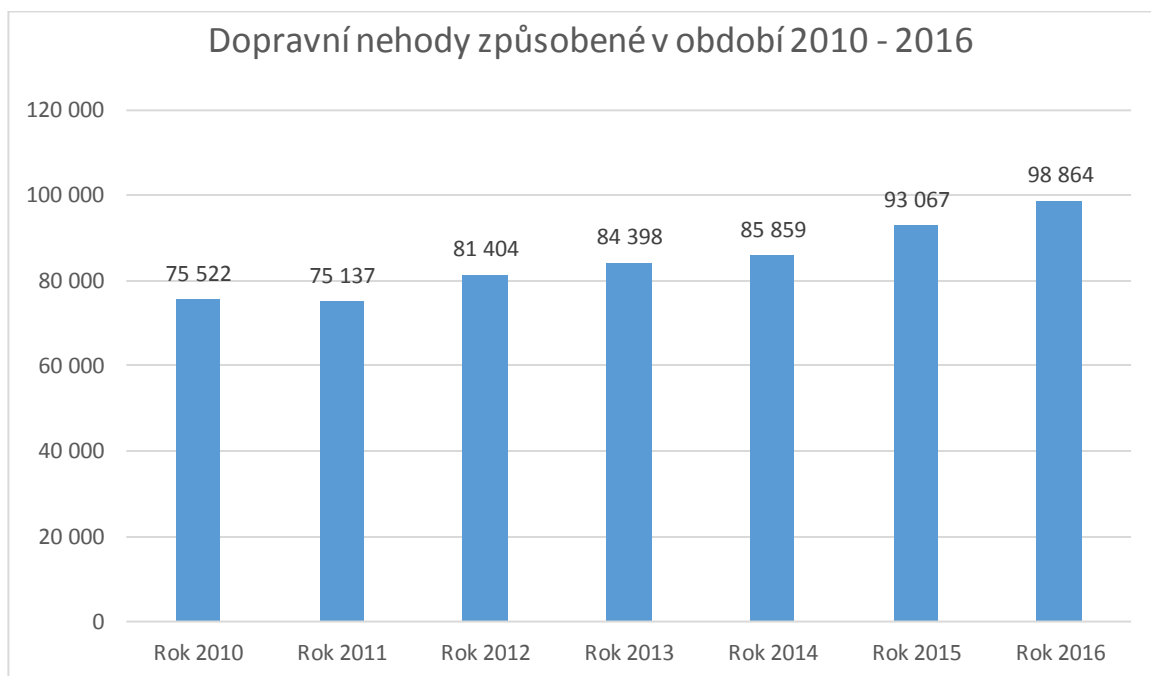
5 Analýza četnosti páchání nehod pod vlivem alkoholu

5.1 Analýza počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu

Dopravní nehodovost způsobená řidiči obecně na silnicích je sledována například z hlediska věku řidiče, z hlediska zavinění účastníkem silničního provozu, z hlediska příčin dopravních nehod, dopravní nehody dle druhu, zaviněné pod vlivem alkoholu a také lze dopravní nehody rozdělit podle období a místa dopravní nehody.

Počet dopravních nehod způsobených za období 2010 – 2016

Graf 1: Dopravní nehody způsobené v období 2010 - 2016³⁰

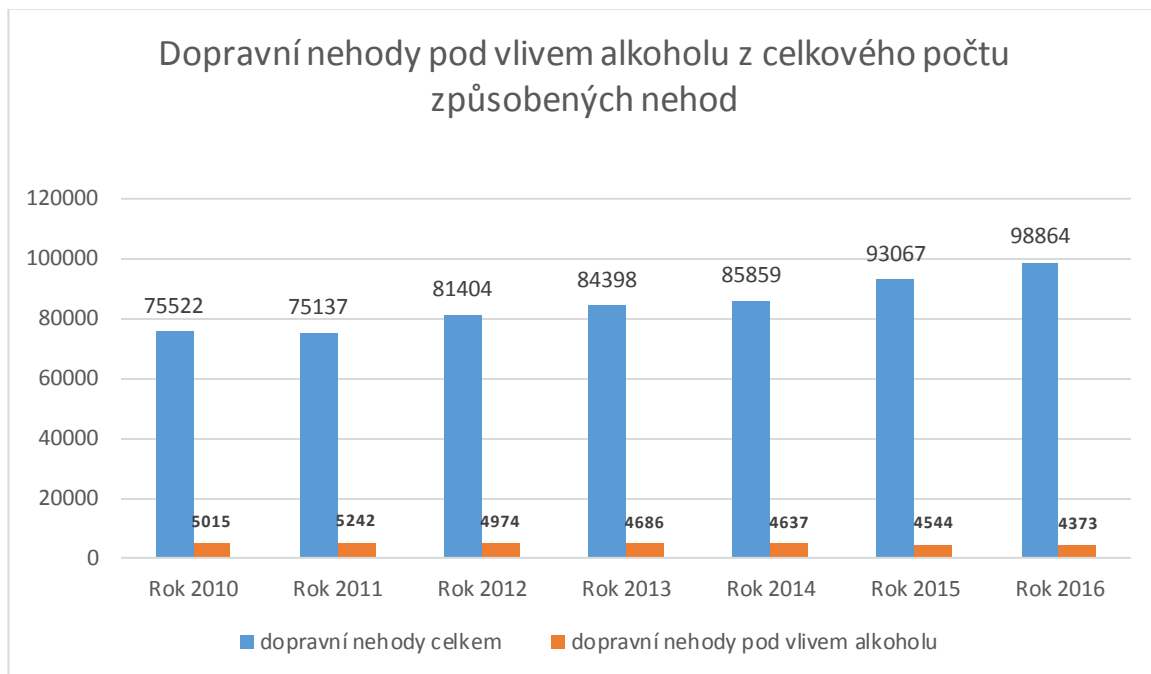


Dopravní nehody sledované ve statistikách Policie České republiky jsou způsobovány řidiči motorových vozidel, chodci, cyklisty, dětmi, zvěří, závadou komunikace nebo technickou závadou vozidla.

Nejvíce dopravních nehod je zaviněno řidiči motorových vozidel, z těchto nehod jich nejvíce způsobí řidiči osobních automobilů. V grafu je srovnán počet dopravních nehod způsobených řidiči osobních automobilů a dále kolik z těchto nehod je způsobeno pod vlivem alkoholu.

³⁰ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

Graf 2: Dopravní nehody pod vlivem alkoholu z celkového počtu způsobených³¹ nehod



Z uvedeného grafu je patrný pokles dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu ve sledovaném období. Ovšem zároveň tyto nehody stále tvoří přibližně 5,59 % nehod z celkového počtu způsobených dopravních nehod. Tento počet lze stále považovat za vysoké číslo.

Rok 2010 – z celkového počtu 5 015 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 763 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 312 nehod řidiči nákladních automobilů, 532 nehod cyklisty, 201 nehod chodci, 99 nehod řidiči motocyklů, 35 nehod řidiči traktorů, 15 nehod řidiči mopedů atd. Nejvyšší podíl těchto nehod je v kategorii řidičů jiných nemotorových vozidel – tři z devíti nehod (33%); u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 29,9% z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují chodci, kde tento podíl činí 16,2%, u řidičů mopedů má tento podíl hodnotu 15,2% apod.

Rok 2011 - z celkového počtu 5 242 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 933 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 259 nehod řidiči nákladních automobilů, 639 nehod cyklisty, 190 nehod chodci, 118 nehod řidiči motocyklů, 12 nehod řidiči traktorů, 24 nehod řidiči mopedů atd. Nejvyšší podíl těchto nehod je u cyklistů,

³¹ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

kteří pod vlivem alkoholu zavinili 28,4% z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují řidiči mopedů (27,3%), vozkové (20%), chodci (15,9%) apod.

Rok 2012 – z celkového počtu 4 974 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 582 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 198 nehod řidiči nákladních automobilů, 727 nehod cyklisty, 206 nehod chodci, 108 nehod řidiči motocyklů, 14 nehod řidiči traktorů, 24 nehod řidiči mopedů atd. Nejvyšší podíl těchto nehod je u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 30,9% z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují řidiči mopedů (24,7%), vozkové (20%), chodci (15,9%) apod.

Rok 2013 - z celkového počtu 4 686 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 331 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 202 nehod řidiči nákladních automobilů, 723 nehod cyklisty, 180 nehod chodci, 123 nehod řidiči motocyklů, 21 nehod řidiči traktorů, 23 nehod řidiči mopedů atd. Nejvyšší podíl zaviněných nehod, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, je u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 30,2% z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují řidiči mopedů (23,7%), chodci (15,9 %) apod.

Rok 2014 – z celkového počtu 4 637 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 217 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 194 nehod řidiči nákladních automobilů, 786 nehod cyklisty, 193 nehod chodci, 110 nehod řidiči motocyklů, 10 nehod řidiči traktorů, 19 nehod řidiči mopedů atd. Nejvyšší podíl zaviněných nehod, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, je u řidičů jiného druhu vozidla, povozů a jízdy na koni, kteří pod vlivem alkoholu zavinili shodně 33,3% z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují cyklisté (30,3%), řidiči mopedů (19,6%), řidiči jiných nemotorových vozidel (16,7%), chodci (15,7%), řidiči motocyklů do 50ccm (11,6%) apod.

Rok 2015 - z celkového počtu 4 544 nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo 3 210 nehod způsobeno řidiči osobních automobilů, 175 nehod řidiči nákladních automobilů, 738 nehod cyklisty, 184 nehod chodci, 110 nehod řidiči motocyklů atd. Nejvyšší podíl nehod, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, je u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 29,4 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují řidiči mopedů (15,1 %), chodci (15 %), řidiči malých motocyklů (12,3 %) apod.³²

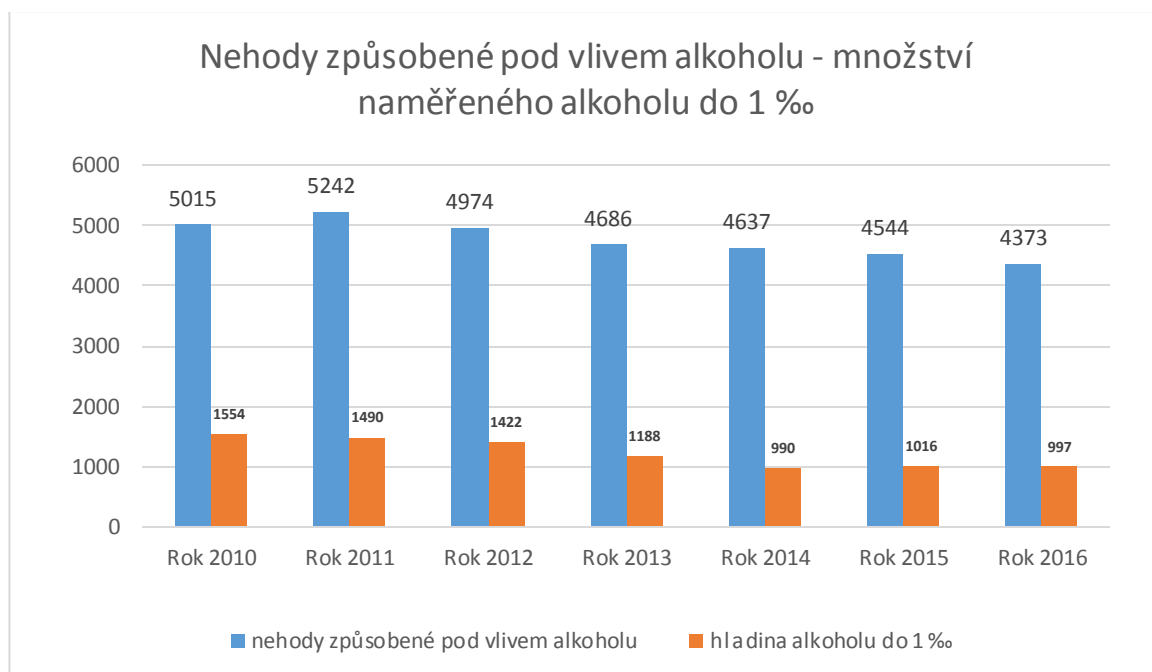
Rok 2016 – statistická data o počtu způsobených nehod dle účastníků silničního provozu nejsou dosud k dispozici.

Počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu za sledované období klesl od roku 2010 do konce roku 2016 o přibližně 12,81 %. Přes tyto skutečnosti je třeba pracovat na minimalizaci nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Zároveň s počtem dopravních nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu se významně snížil i počet zranění a také smrtelných dopravních nehod. Podle sledovaných statistických dat je ročně na silnicích zraněno nebo usmrceno kolem 20 osob na 100 tisíc obyvatel.

Významně se snížil i objem hmotných škod způsobených dopravními nehodami pod vlivem alkoholu. V této oblasti došlo v letech 2010 až 2016 k poklesu o 20 procent.

Pokles dopravních nehod pod vlivem alkoholu je připisován zejména preventivním projektům a akcím a dále dohledu ze strany Policie ČR. Riziko, že nehodu způsobí řidič pod vlivem alkoholu je 5x větší než u řidiče střízlivého.

Graf 3: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu – alkohol do 1 ‰³³

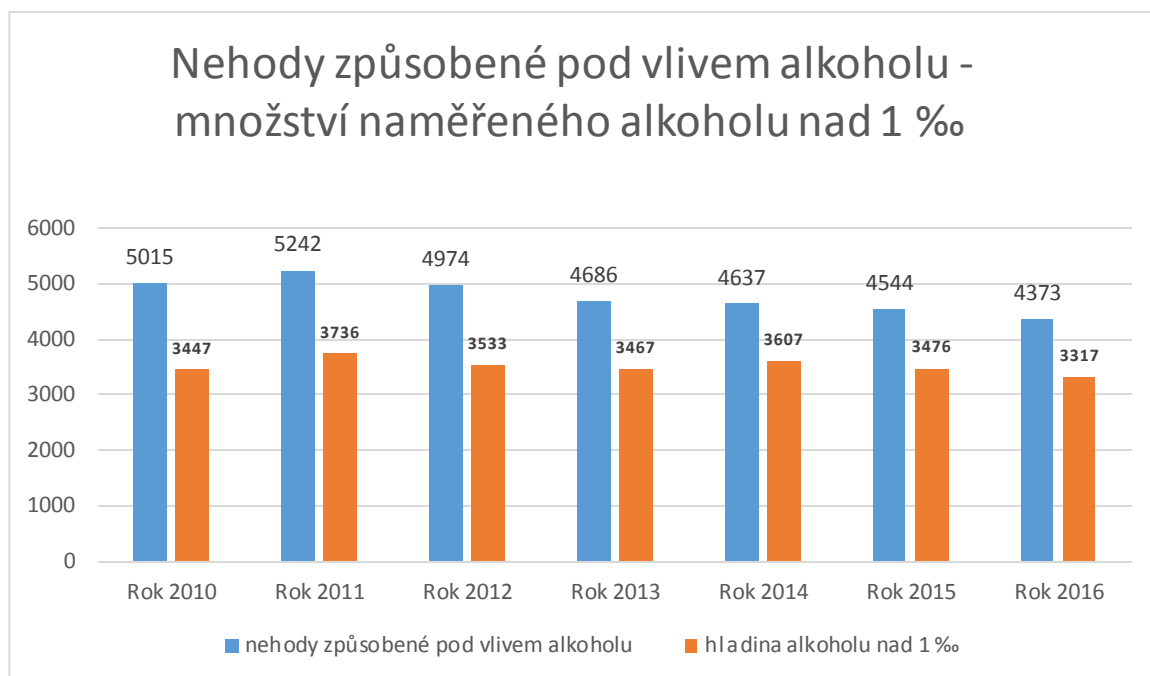


Dopravní nehody, které způsobili řidiči pod vlivem alkoholu s naměřenou hodnotou do 1 ‰ v krvi, činí přibližně 26 % z celkového počtu dopravních nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu. Z grafu je jasně patrná klesající se tendence těchto nehod v uvedeném sledovaném období. Počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu s naměřeným do 1 ‰ alkoholu v krvi za sledované období klesl od roku 2010 do konce roku 2016 v průměru o přibližně 12,81 %.

³³ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

V roce 2010 tvořily nehody s naměřenou hodnotou do 1 ‰ alkoholu přibližně 30,99 %, oproti roku 2016, kdy tyto nehody tvořily přibližně 22,80 % z celkového počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu v obou sledovaných obdobích.

Graf 4: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu – nad 1 ‰³⁴



Z výše uvedeného grafu vyplývá, že dopravních nehod, které jsou způsobeny řidiči s naměřeným množstvím alkoholu nad 1 ‰, je výrazně vyšší počet než v předchozím srovnání. Tyto nehody činí přibližně 73 % z celkového počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu, tedy tvoří téměř $\frac{3}{4}$ z celkového počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu.

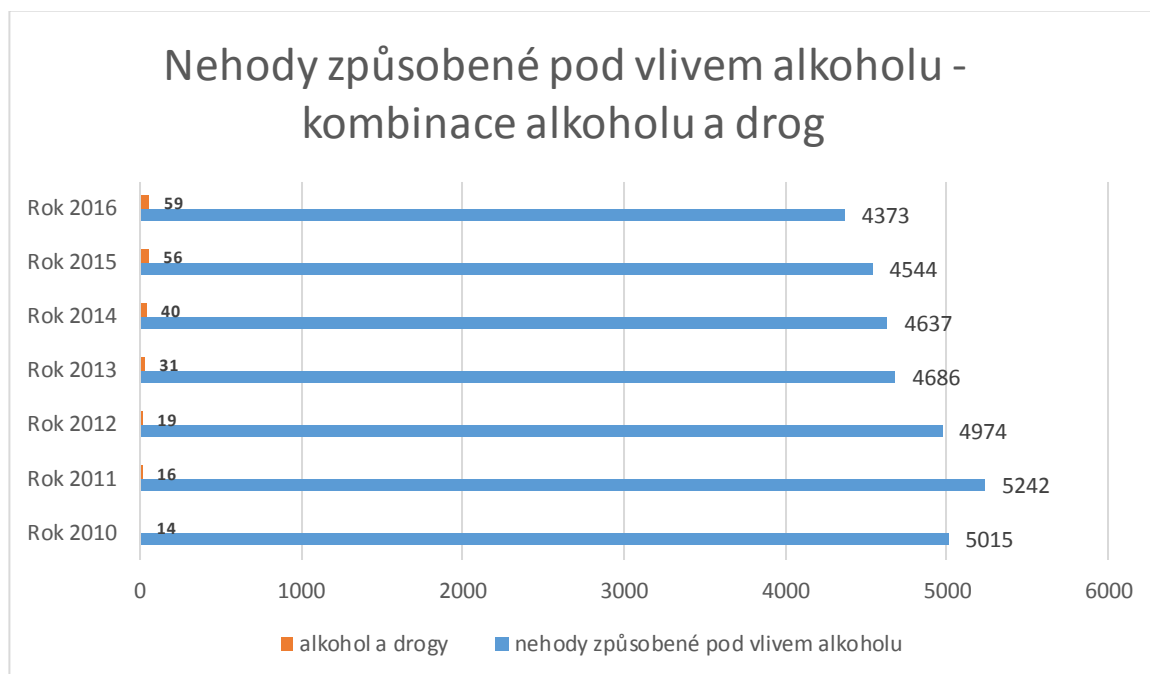
I v této tabulce je patrný pokles dopravních nehod způsobených ve sledovaném období. Pokles v roce 2016 je oproti roku 2010 přibližně 4 %. Přesto je nutné uvést, že roce 2010 tvořily nehody s naměřenou hodnotou nad 1 ‰ alkoholu přibližně 68,73 %, oproti roku 2016, kdy tyto nehody tvořily přibližně 75,85% z celkového počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu v obou sledovaných obdobích.

Tuto skutečnost ovlivňuje jednak výrazný pokles dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu celkem a jednak mnohem mírnější pokles dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu s naměřenou hodnotou nad 1 ‰. Přesto, že pokles

³⁴ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

v obou sledovaných hodnotách je zřejmý, v procentuálním vyjádření bylo v roce 2016 způsobeno více dopravních nehod s naměřenou hodnotou nad 1 ‰ než v roce 2016.

Graf 5: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu v kombinaci s drogami³⁵



V tomto posledním grafu je jen okrajově srovnání dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu v kombinaci s požitím drog. Tyto nehody tvoří přibližně 0,71 % z celkového počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Z grafu vyplývá výrazný nárůst těchto dopravních nehod. V roce 2010 tvořily nehody způsobené pod vlivem alkoholu v kombinaci s požitím drog přibližně 1,35 % z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Oproti tomu v roce 2010 tyto nehody tvořily přibližně 0,28 % z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem alkoholu.

Počet nehod způsobených v roce 2016 pod vlivem alkoholu v kombinaci s požitím drog je oproti roku 2010 čtyřnásobný.

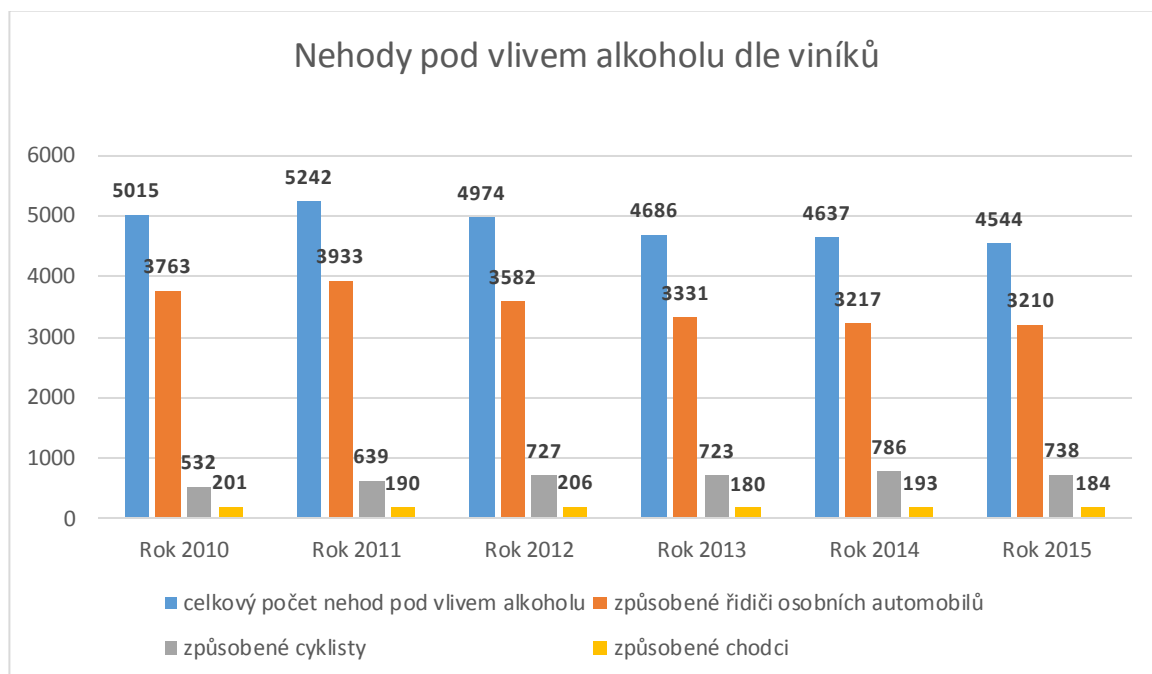
Dopravní nehody, které nejsou uvedeny v žádném výše uvedeném grafu, jsou dopravní nehody způsobené pod vlivem drog. Dle statistik Policie České republiky lze zaznamenat také výrazný nárůst těchto nehod v letech 2015 a 2016 oproti roku 2010.

Z výše uvedených grafů je patrné, že nejvíce dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu je ve skupině řidičů, kterým bylo naměřeno více než 1 ‰ alkoholu.

³⁵ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

5.2 Analýza dopravních nehod pod vlivem alkoholu dle viníků nehod

Graf 6: Nehody pod vlivem alkoholu dle viníků³⁶



Z grafu je patrné, že klesá nejen počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu, ale z celkového počtu nehod také počet nehod způsobených řidiči osobních vozidel. Stoupá ovšem počet dopravních nehod způsobených cyklisty, kteří ve sledovaném období 2010 – 2015 tvoří skupinu účastníků silničního provozu s největším podílem způsobených dopravních nehod. Nehody pod vlivem alkoholu, které jsou způsobeny cyklisty tvoří přibližně třetinu z celkového počtu.

5.3 Analýza limitů tolerance alkoholu ve vybraných evropských zemích

V České republice je tolerance alkoholu v krvi nulová, ovšem v různých evropských zemích je stanovena hranice tolerance alkoholu v krvi. Dosud občané České republiky tuto skutečnost mohli zaznamenat pouze při cestách do zahraničí, kam cestují automobilem, například na dovolenou nebo služební cestu.

Tolerance se liší v různých evropských zemích a také se rozlišuje podle zkušenosti řidiče automobilu. Kromě řidičů automobilu se tolerance týká také cyklistů

³⁶ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

v různé míře. Z evropských zemí například v České republice, na Slovensku, v Estonsku, v Maďarsku a v Rumunsku tolerance alkoholu nulová.

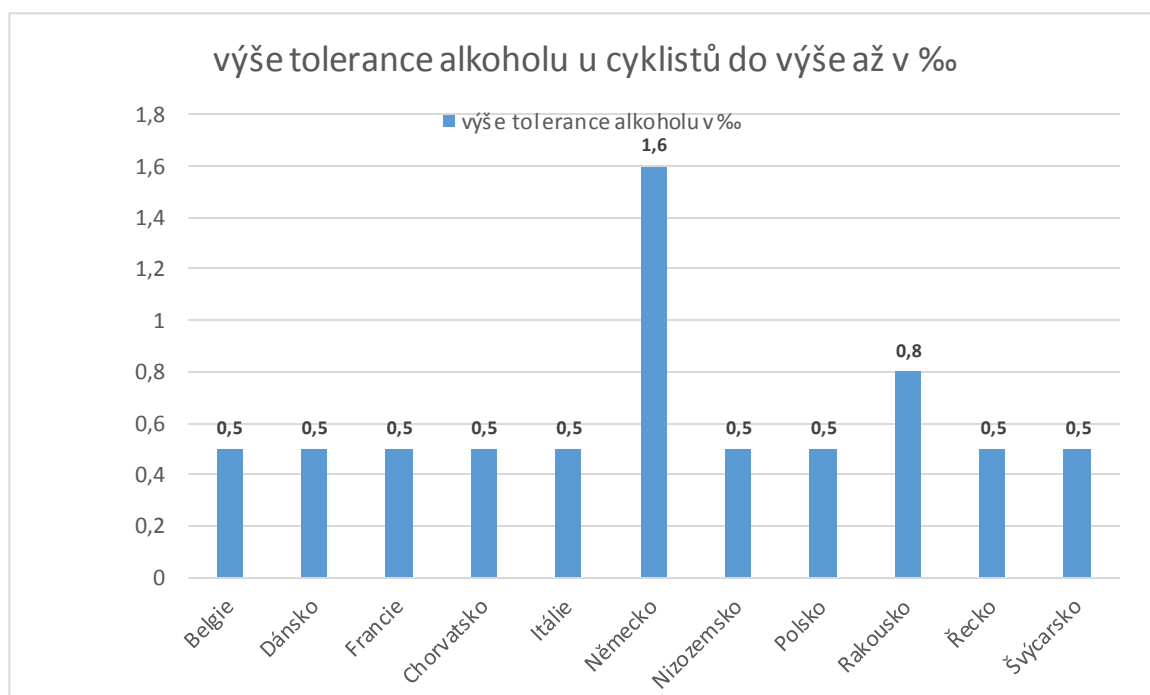
V srpnu 2016 čeští senátoři odsouhlasili novelu, která by cyklistům umožnila usednout za říditka po požití alkoholu. Před nově stanoveným limitem 0,8 promile však mnozí senátoři i odborníci varují.

Předloha návrhu měla podle vzoru uzákonit, že by při jízdě na cyklostezkách, v obcích a na silnicích třetí třídy mohli mít až 0,8 promile alkoholu v krvi, pokud pojedou na jízdním kole sami. Další podmínkou je to, že alkohol nevyloučí jejich schopnost řídit kolo.

Zrušení nulové tolerance k alkoholu za říditky kol odmítlo ministerstvo dopravy kvůli tomu, že "cyklista pod vlivem alkoholu není nebezpečný jen sám sobě, ale představuje velké nebezpečí i pro ostatní účastníky silničního provozu". Ministerstvo odmítlo také navrhované snížení pokuty za jízdu na kole pod vyšším vlivem alkoholu ze současných 2500 až 20 000 korun na nejvýše 500 korun. Vláda tedy návrh nepodpoří.

V Evropě je povolena tolerance alkoholu u cyklistů v různých výších, jak je uvedeno v grafu.

Graf 7: Výše tolerance alkoholu u cyklistů do výše až v ‰³⁷



³⁷ <http://zahranicni.ihned.cz/evropa-slovensko/c1-65419000-prehled-v-rakousku-mohou-na-kolo-i-s-0-8-promile-na-slovensku-alkohol-netoleruji-vubec>.

Pro úplnost je třeba ještě uvést další doplňující informace o výši tolerance alkoholu u cyklistů v jednotlivých uvedených evropských zemích.

Belgie – pro cyklisty platí stejný limit jako pro řidiče.

Francie – pro cyklisty platí stejný limit jako pro řidiče s výjimkou řidičů autobusů, tam je limit 0,2 ‰.

Chorvatsko – pro cyklisty platí stejný limit jako pro řidiče s výjimkou vybraných skupin.

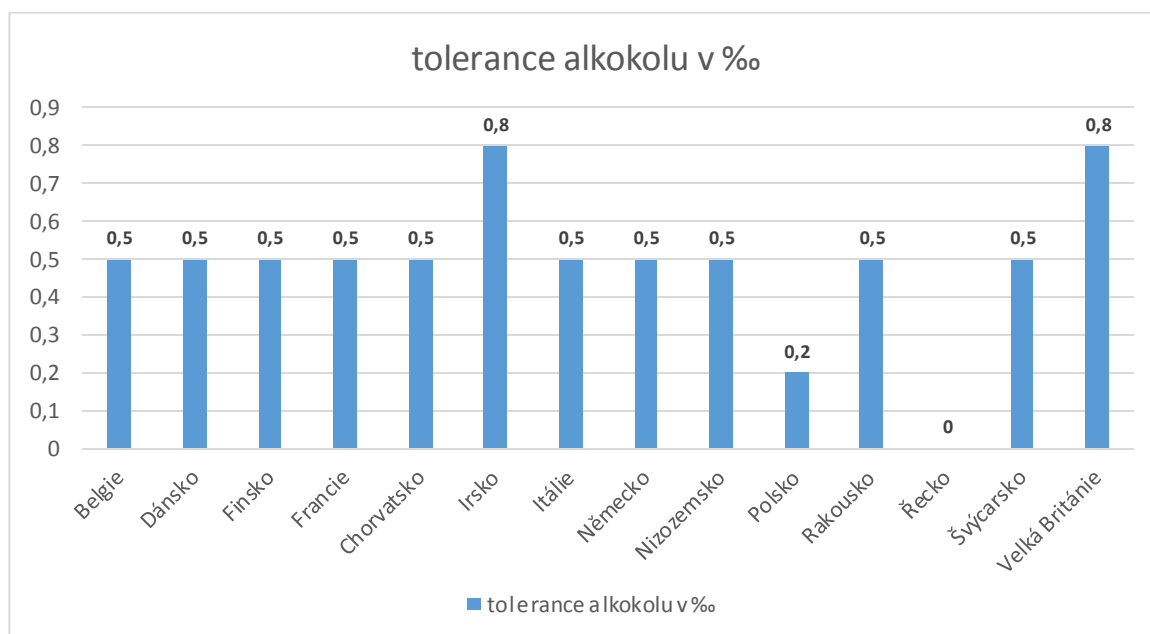
Německo – pokud cyklista překročí povolený limit 1,6 ‰, může přijít o 3 body nebo až o řidičské oprávnění.

Polsko – pokud cyklista překročí povolený limit 0,5 ‰, hrozí dokonce až odnětí svobody.

Pro doplnění je třeba uvést, že například v České republice, Rumunsku a na Slovensku je tolerance nulová i pro cyklisty a zároveň ve Velké Británii, Irsku a Finsku není hranice stanovena. Tam platí, že cyklisté budou pokutováni jen v případě, že nejsou schopni jízdy na kole.

Srovnání povolené tolerance alkoholu u řidičů motorových vozidel ve vybraných evropských zemích je uvedeno v grafu

Graf 8: Tolerance alkoholu v ‰³⁸



³⁸ <http://www.testor.cz/clanok/pozor-na-alkohol-limity-v-evropskych-zemich>.

„Alkoholovou tolerancí“ trpí např. v Dánsku, Finsku, Nizozemí, Portugalsku a Německu, ve Francii, v Rakousku, ve Švédsku, Irsku nebo Velké Británii. Nejzajímavější na tom je, že množství nehod vlivem alkoholu je v uvedených zemích nižší než u nás. Možná je to dopravní výchovou a prevencí, nebo i tím, že po sklenice vína korigují motoristé dopravní chování s vědomím, že i trochou alkoholu zatížili psychiku.³⁹ Zajímavou skutečností je v zahraničí realizované opatření tzv. „Kurz pro problémové (rizikové) řidiče“, kteří například často hrubým způsobem porušují pravidla silničního provozu, jezdí pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek či způsobili vážnou dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení nebo zranění osob.⁴⁰ K toleranci alkoholu ve vybraných evropských zemích je třeba uvést ještě další podrobnosti, které s ní souvisí.

Belgie - policie může provádět test u každého účastníka dopravní nehody (včetně chodců). Pokud je test pozitivní, řidiči je zakázáno na 3 hodiny řídit a na tuto dobu je odebrán řidičský průkaz. Pokud řidič nezaplátí okamžitě pokutu, je pokuta navýšena. Pokud je hranice vyšší než 0,8 ‰, je řidiči odebrán řidičský průkaz okamžitě na 6 hodin. Řidičský průkaz může být odebrán na jeden měsíc v případě, že je překročena hranice 1,2 ‰, plus hrozí pokuta 550 €. V případě dalšího šetření policií je pokuta od 1 000 do 11 000 €, odebrání řidičského průkazu na dobu od 8 dnů do 5 let, uvěznění na dobu od 15 dnů do 6 měsíců. Profesionální řidiči a od prosince 2015 i nováčci mají však limit 0,2 ‰.

Dánsko - dánské úřady rozlišují dvě kategorie řízení pod vlivem alkoholu: a) řízení za přítomnosti alkoholu (množství alkoholu je od 0,51 do 1,2 ‰; b) řízení za prokázaného vlivu alkoholu (množství alkoholu překračuje 1,2 ‰) nebo pokud existují přitěžující okolnosti (např. dopravní nehoda). Pokud je hranice alkoholu od 0,51 do 0,8 ‰, bude řidiči udělena pokuta, je-li hranice alkoholu v krvi vyšší jako 0,8 ‰, bude řidiči dočasně odebrán řidičský průkaz (pokuta ve výši čtvrtiny ročního platu, min 1 000 DKK). Při překročení 1,2 ‰ hrozí uvěznění a zabavení řidičského průkazu na dobu minimálně 12 měsíců.

Finsko - policie provádí namátkově jak dechový, tak krevní test. Pokuty za nedovolené množství alkoholu v krvi se různí podle výše zjištěné hladiny: 0,5 - 1,2 ‰ pokuta či uvěznění až na 6 měsíců; nad 1,2 ‰ pokuta nebo uvěznění až do 2 let.

³⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005., s. 95-96.

⁴⁰ KONEČNÝ, J. ed. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. 1. vyd. Praha : Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, 2013, s. 93.

Francie - hladina alkoholu u řidičů autobusů a autokarů nesmí přesáhnout 0,2 ‰. Řidič, který je zadržen policisty pro rychlou jízdu nebo je viníkem autonehody, se musí podrobit dechové zkoušce, ev. odběru krve k zjištění alkoholu či omamných látek. Naměřená hodnota 0,5 až 0,8 ‰ 135 € a 3 body; nad 0,8 ‰ zákaz řízení na 72 hodin, pokuta až 4 500 € (zabavení ŘP až na 3 roky), vězení do 2 let, 6 bodů a zabavení vozidla.

Chorvatsko - u řidičů vozidel nad 3,5 t, profesionálních řidičů a řidičů do 24 let je však nulová tolerance alkoholu.

Irsko - pokud hladina alkoholu přesáhne 0,8 ‰ řidič je potrestán podle velmi přísných předpisů. Pokuta může být ve výši 1 397 €, nebo 6 měsíců vězení a odebrání řidičského průkazu na dva roky. Při dalším takovém přestupku může být řidič potrestán na 4 roky vězení.

Itálie - pokud hladina alkoholu přesáhne 0,5 ‰ je řidič považován za osobu pod vlivem alkoholu a může zaplatit pokutu až 1 312 €. V krajním případě může být řidič odsouzen až na 1 měsíc vězení a může mu být odebrán řidičský průkaz na dobu 15 dnů až 3 měsíců. S vyšším promile alkoholu se zvyšují i sankce.

Německo - u řidičů do 21 let a starších řidičů, kteří mají řidičský průkaz méně než 2 roky je nulová tolerance alkoholu. Policie může vyžadovat dechovou zkoušku na alkohol, pokud má podezření na alkohol v krvi. Řidič může odmítnout, ale pak je povinen podstoupit krevní test na přítomnost alkoholu v krvi. Pokud je naměřená hladina alkoholu 0,5 – 1,1 ‰ pokuta je 500 €, odebrání řidičského průkazu na 1 měsíc a 4 body; alkohol v krvi nad 1,1 ‰ - soudní řízení, odebrání ŘP minimálně na 1 rok, stanovena velmi vysoká pokuta.

Nizozemsko - u nových řidičů platí na prvních 5 let limit 0,2 ‰, u řidičů mopedů je tato hranice omezena věkem do 24 let. Řidič je považován za nezpůsobilého k řízení, pokud jeho dech obsahuje 0,22 miligramů alkoholu na litr vydechnutého vzduchu, nebo jestliže má více než 0,5 ‰ alkoholu v krvi. V případě podezření, že řidič je pod vlivem alkoholu, může být požádán, aby podstoupil dechový test. V některých případech je povinná krevní zkouška. Pokud je naměřená hladina alkoholu 0,5 - 0,8 ‰ pokuta je 230 €; 0,8 - 1,0 ‰ pokuta je 320 €; 1,0 - 1,3 ‰ pokuta je 410 €; nad 1,3 ‰ hrozí vězení a pokuta dle rozhodnutí soudu.

Polsko - pokud je hladina alkoholu vyšší než 0,2 ‰, je považován za nezpůsobilého k řízení vozidla. Policie smí provádět dechové testy, které jsou povinné

pro řidiče, kteří se dopustili vážného dopravního přestupku nebo po dopravní nehodě. Pokud je naměřená hladina 0,2 - 0,5 ‰ hrozí řidiči právní řízení, pokuta do 5 000 PLN, odebrání řidičského průkazu na dobu od 6 měsíců do 3 let; pokud je naměřená hladina nad 0,5 ‰ - pokuta je stanovena tribunálem, vězení do 2 let, odebrání řidičského průkazu na dobu od 1 roku do 10 let.

Rakousko – pokud je hladina alkoholu 0,5 ‰ a vyšší, považuje se řidič za nezpůsobilého k řízení vozidla. Nesmí řídit motorové vozidlo. Řízení pod vlivem alkoholu má vážné zákonné následky s pokutou od 220 do 5 800 €. Řidičům může být zakázáno řízení v Rakousku. Řidiči, který odmítne podstoupit test na alkohol, je udělena stejná pokuta jako řidiči, kterému byla naměřena hladina alkoholu v krvi 1,6 ‰ nebo více. Alkohol 0,5 - 0,8 ‰ pokuta 218 - 3 633 €, odebrání řidičského průkazu až 3 týdny za přestupek; 0,8 - 1,19 ‰ pokuta 581 - 3 633 €, odebrání řidičského průkazu až 4 týdny min.; 1,6 ‰ a více pokuta 1 162 - 5 813 €, odebrání řidičského průkazu na min. 4 měsíce. Pokuty se odvíjí od množství alkoholu.

Řecko - řidiči pod vlivem alkoholu nebo toxických látek mají zakázáno řídit motorové vozidlo. Pokud je hladina 0,5 ‰ a více je posuzována jako kriminální čin a je udělována pokuta. U začátečníků, kteří mají řidičský průkaz kratší dobu než 2 roky, služebních řidičů a motocyklistů je limit max. 0,2 promile. Policie může při podezření požadovat po řidiči dechový test ke zjištění hladiny alkoholu v krvi. Na základě tohoto testu může policie uložit pokutu, odebrat řidičský průkaz, nebo řidiče uvěznit. Pokud je hladina 0,50 - 0,80 g/l pokuta 78 €; od 0,80 - 1,10 g/l pokuta 156 €, odebrání řidičského průkazu na 3 měsíce; větší množství alkoholu pokuta 624,5 €, až 2 měsíce vězení a odebrání řidičského průkazu na 6 měsíců.

Švýcarsko – pokud je hladina alkoholu vyšší než 0,5 ‰, považuje se řidič za nezpůsobilého k řízení vozidla. Při zjištění nepovoleného množství může být udělena pokuta, v krajním případě může dojít k uvěznění. Zahraničním řidičům bude na určitou dobu zakázán vjezd do Švýcarska.

Velká Británie – policie má právo vykonat dechovou zkoušku u každého řidiče. Pokud je překročena hladina alkoholu, tedy nad 0,8 ‰ je řidiči udělena pokuta až 5 000 GBP. Také může odebrat řidiči řidičský průkaz nebo dokonce k uvěznění až na 6 měsíců.

4142

⁴¹ <http://www.testster.cz/clanok/pozor-na-alkohol-limity-v-evropskych-zemich>.

⁴² <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/tolerance-alkoholu-ridicu-v-evrope/r~04ea0df06eb211e682470025900fea04/>.

6 Výzkumná část

6.1 Vymezení zkoumaného problému

Cílem bakalářské práce je zjistit:

1. zda mají respondenti osobní zkušenost s užitím alkoholu v silničním provozu
2. názor veřejnosti na toleranci alkoholu v silniční dopravě ve vybraných evropských zemích a její případné zavedení v České republice.

Pro splnění cílů bakalářské práce budou využity metody:

1. analýza statistických dat dostupných veřejnosti uveřejňovaných v ročenkách Policie České republiky vydávaných Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
2. dotazníkové zkoumání mezi respondenty

6.2 Formulace hypotéz

H1: více než polovina respondentů má osobní zkušenost s řízením dopravního prostředku pod vlivem alkoholu

H2: se zavedením tolerance alkoholu v silniční dopravě bude souhlasit méně než čtvrtina respondentů

H3: více než polovina respondentů bude souhlasit s výrazně vyšším postihem při překročení hranice 0,3 ‰

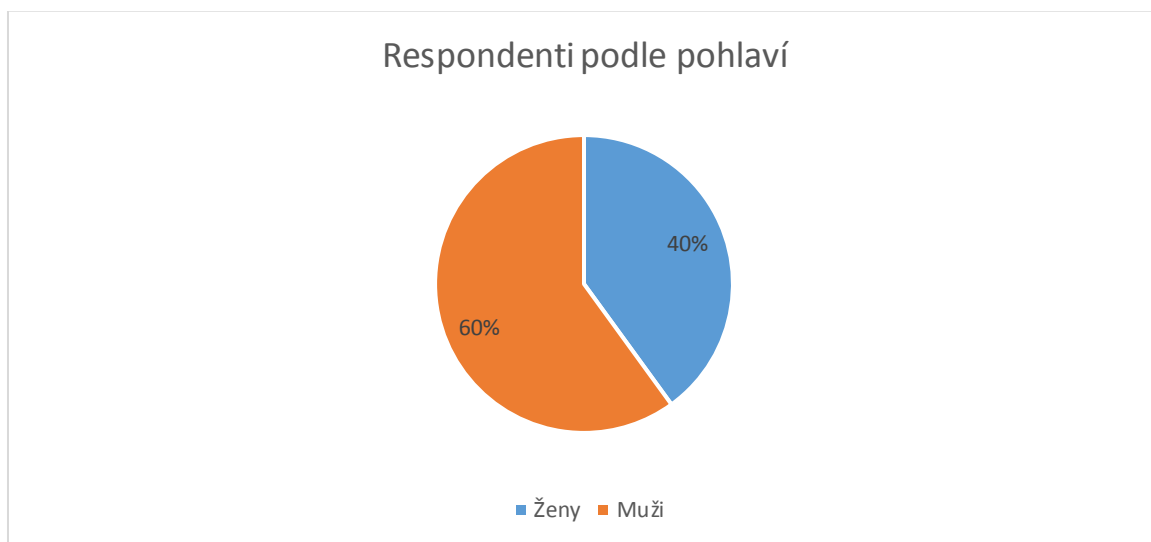
6.3 Sběr dat

Výzkum probíhal kvantitativní metodou. Celkem se výzkumu zúčastnilo 45 respondentů.

Byly vytvořeny dotazníky v papírové podobě a předány osobně respondentům, byl použit tzv. samovýběr respondentů. Sběr dat probíhal v průběhu prosince 2016.

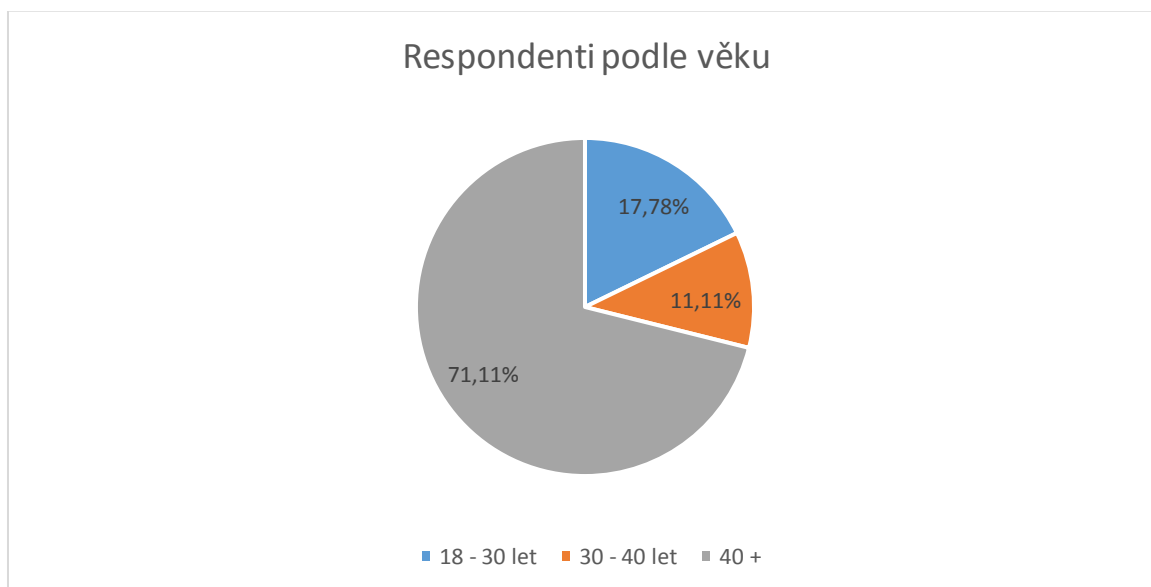
V grafu č. 9 jsou rozděleni respondenti podle pohlaví, průzkumu se zúčastnilo 60 % mužů a 40 % žen

Graf 9: Respondenti podle pohlaví⁴³



V grafu č. 10 je uvedeno rozdělení respondentů podle věku. Respondentů ve věku 18 – 30 let se zúčastnilo 17,78 %, ve věku 30 – 40 let 11,11 %, ve věku 40 + 71,11 %.

Graf 10: Respondenti podle věku⁴⁴



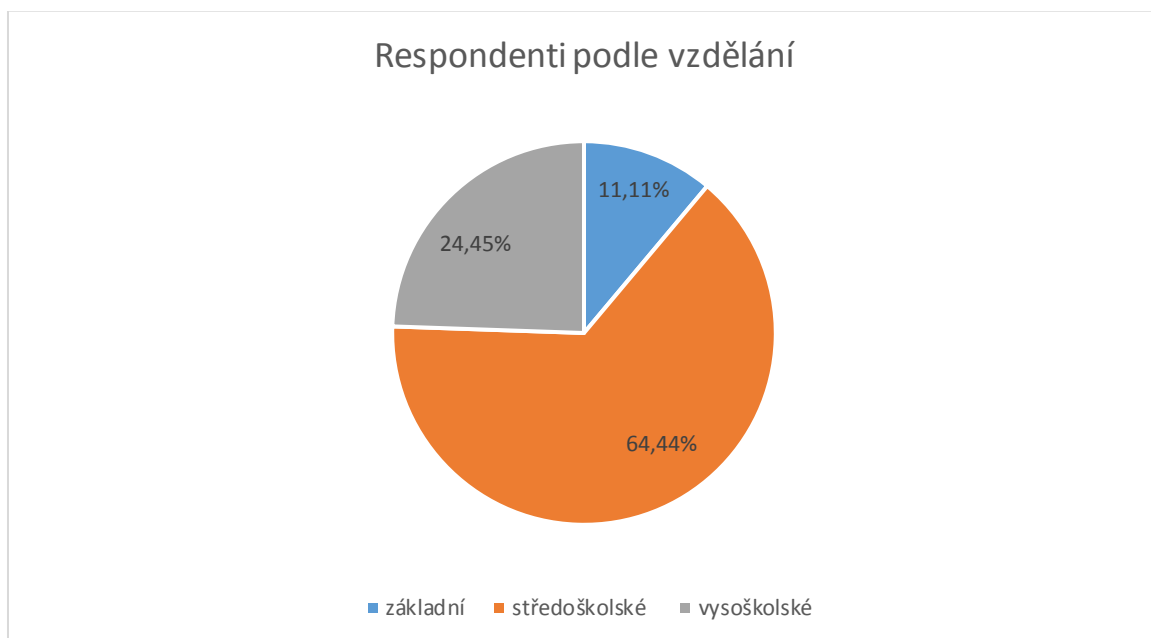
V grafu č. 11 je uvedeno rozdělení respondentů podle dosaženého vzdělání. Nejméně respondentů bylo se základním vzděláním 11,11 %, druhá nejpočetnější skupina byla

⁴³ Vlastní zdroj.

⁴⁴ Vlastní zdroj.

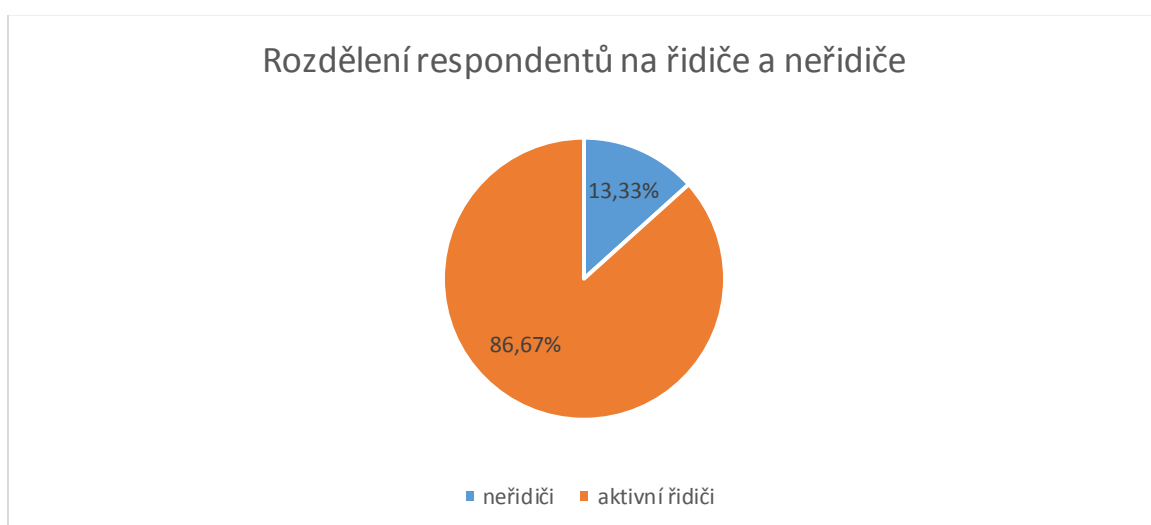
s vysokoškolským vzděláním 24,45 % a nejpočetnější skupina byli respondenti se středoškolským vzděláním 64,44 %

Graf 11: Respondenti podle dosaženého vzdělání⁴⁵



Graf č. 12 uvádí, kolik z dotázaných respondentů je aktivních řidičů a kolik neřídí vůbec. Většina dotázaných se účastní silničního provozu jako řidiči celkem 86,67 % respondentů; 13,33 % respondentů se neúčastní silničního provozu jako řidiči.

Graf 12: Respondenti řidiči a neřidiči⁴⁶

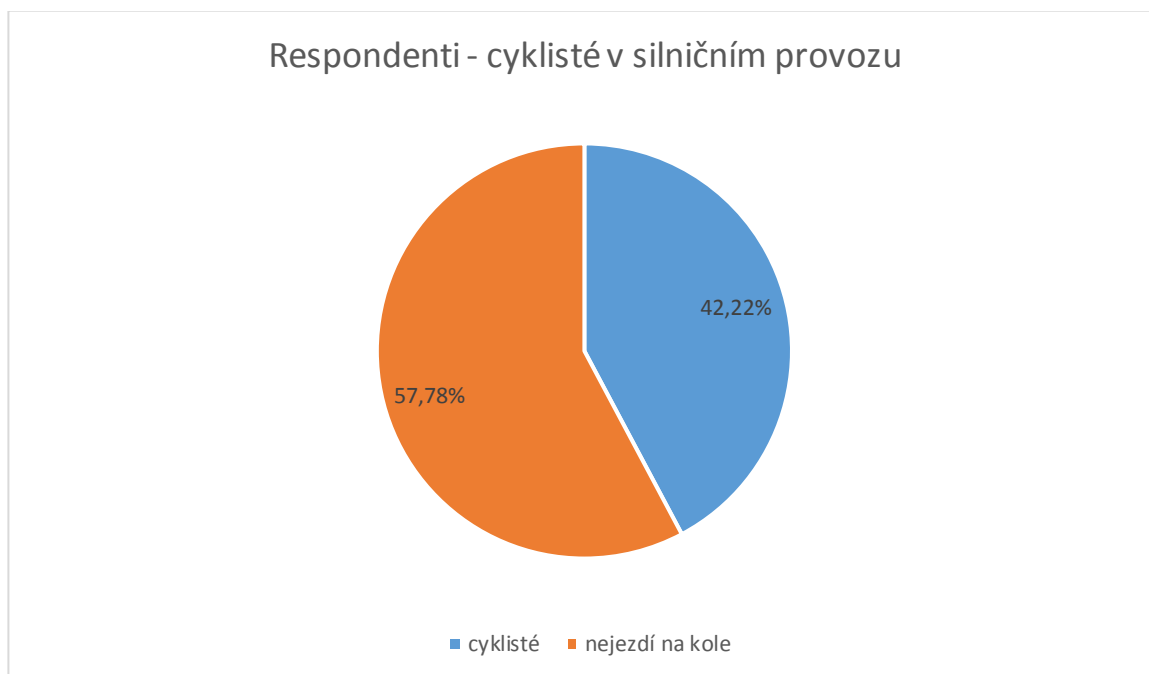


⁴⁵ Vlastní zdroj.

⁴⁶ Vlastní zdroj.

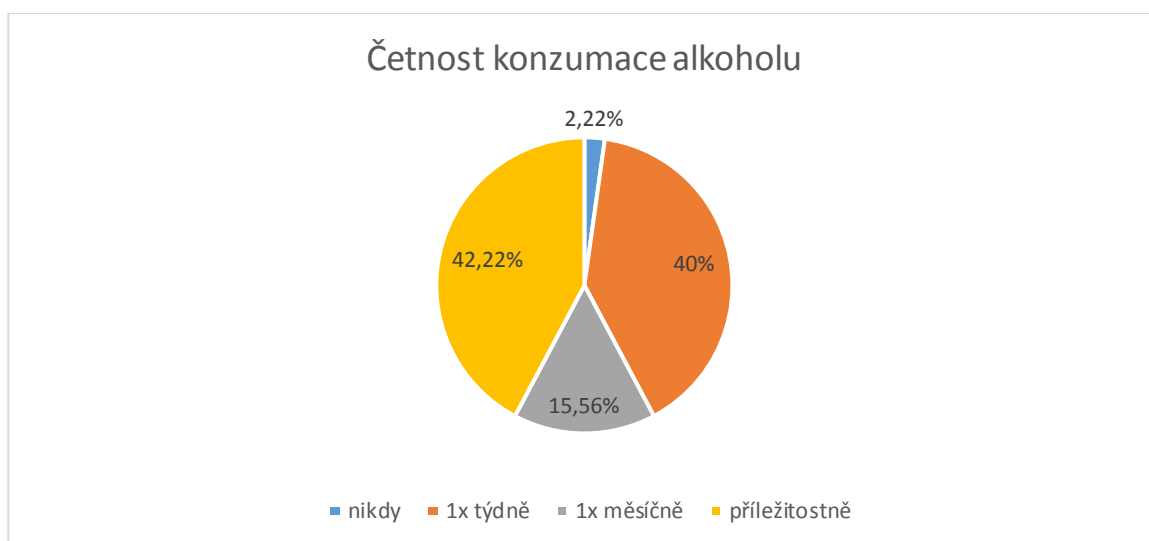
V grafu č. 13 je uvedeno kolik z dotázaných respondentů se účastní silničního provozu jako cyklisté. 42,22 % uvádí, že jezdí na kole; 57,78 % na kole nejezdí z toho 13 a 3 ženy.

Graf 13: Respondenti – cyklisté v silničním provozu⁴⁷



Graf č. 14 ukazuje, kolik z dotázaných konzumuje alkohol a v jaké míře. 2,22 % dotázaných nekonzumuje alkohol vůbec, nejpočetnější skupina 42,22 konzumuje alkohol příležitostně, 40 % respondentů konzumuje 1x týdně a 15,56 % respondentů konzumuje alkohol 1x měsíčně

Graf 14: Četnost konzumace alkoholu⁴⁸

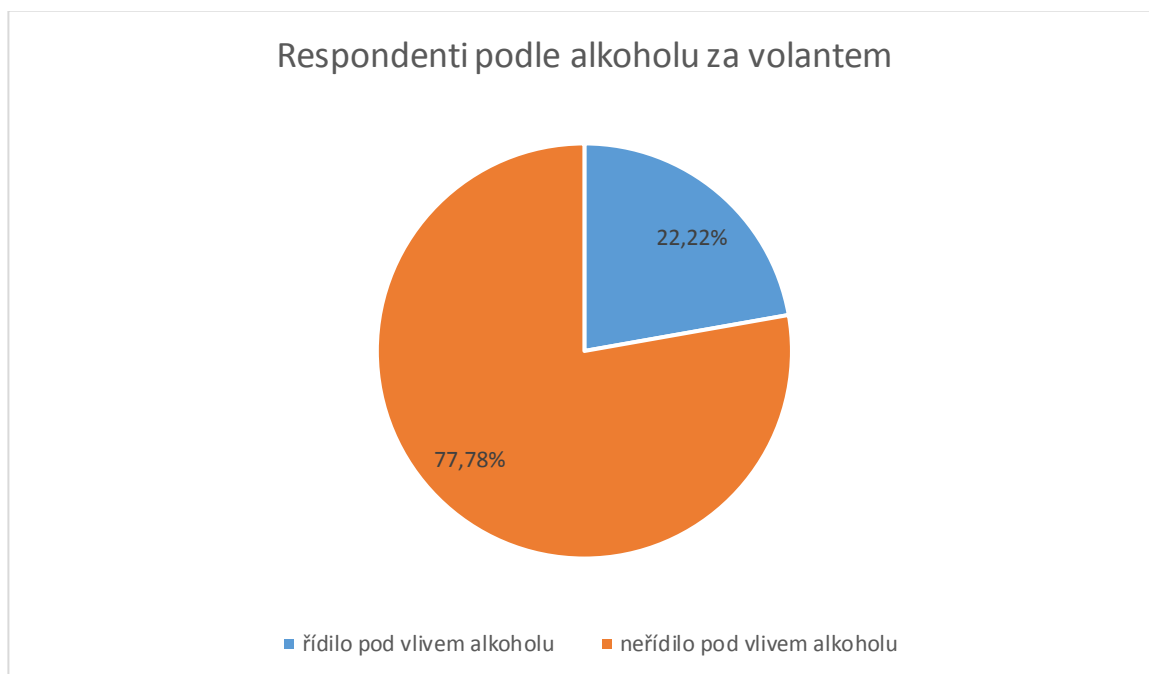


⁴⁷ Vlastní zdroj.

⁴⁸ Vlastní zdroj.

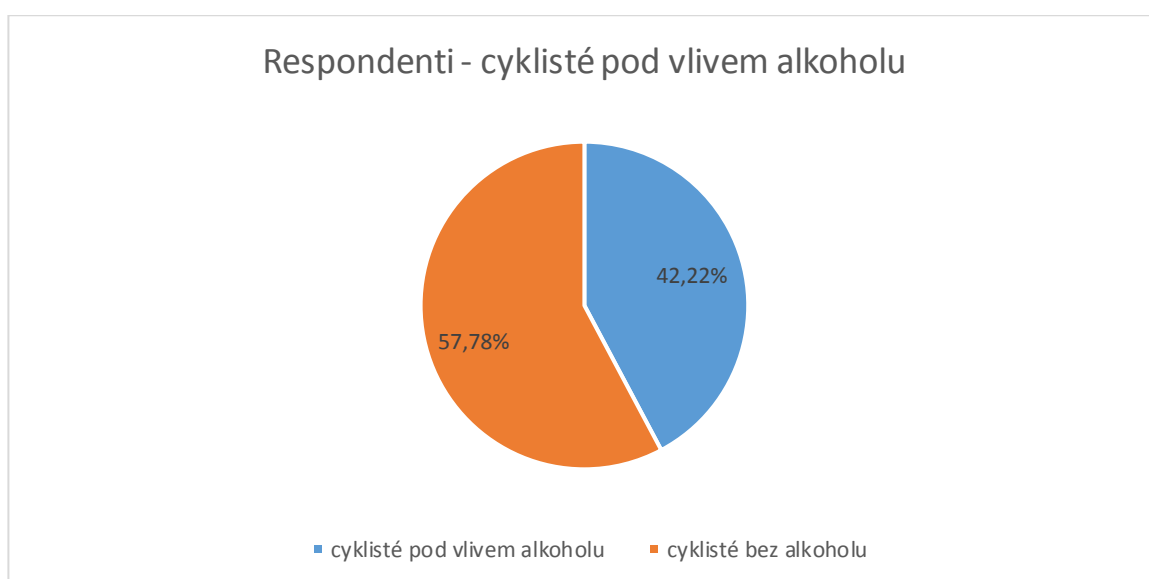
V grafu č. 15 uvedli respondenti, zda někdy řídili pod vlivem alkoholu. 22,22 % řídilo pod vlivem alkoholu, 77,78 % nikdy neřídilo pod vlivem alkoholu

Graf 15: Respondenti pod vlivem alkoholu za volantem⁴⁹



V grafu č. 16 odpovídali respondenti, zda jako cyklisté byli účastníky provozu pod vlivem alkoholu. Pod vlivem alkoholu jelo 42,22%, nejelo pod vlivem alkoholu 57,78%

Graf 16: Cyklisté pod vlivem alkoholu⁵⁰

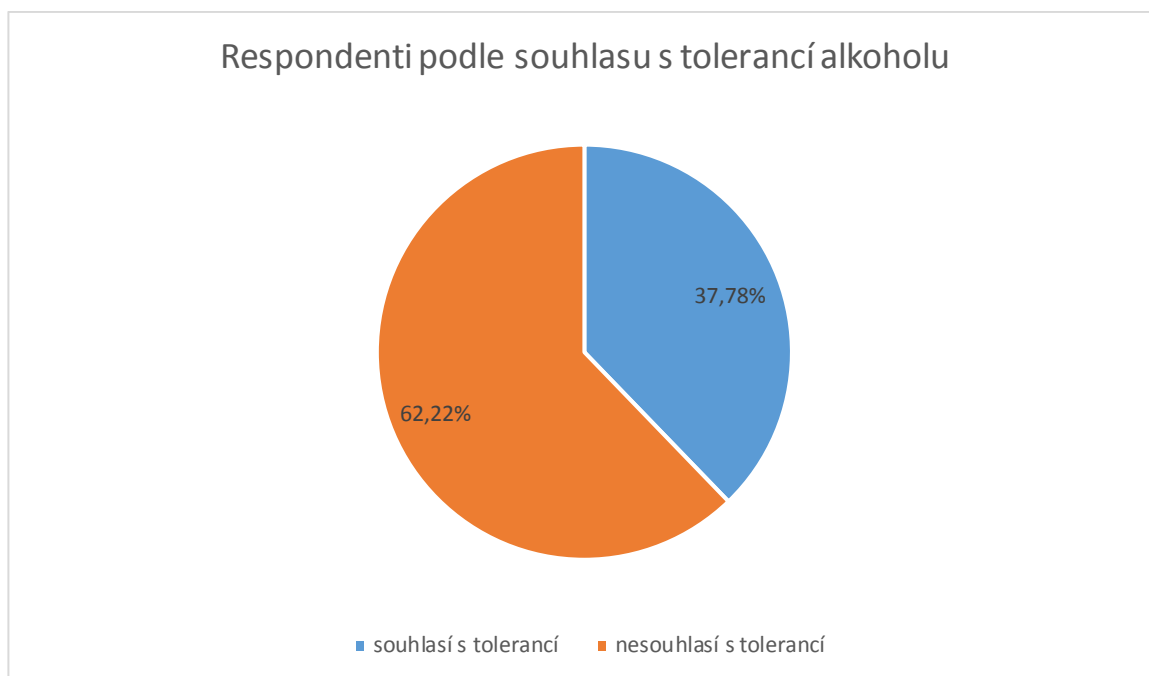


⁴⁹ Vlastní zdroj.

⁵⁰ Vlastní zdroj.

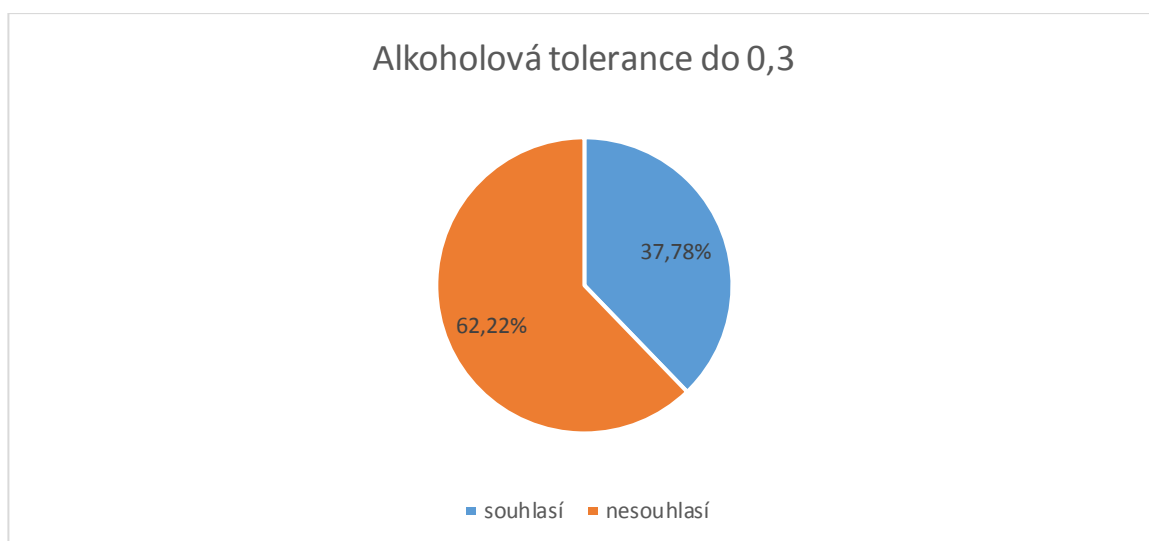
Graf č. 17 ukazuje, zda by respondenti souhlasili se zavedením alkoholové tolerance po vzoru vybraných evropských zemí. 37,78 % by souhlasilo se zavedením; 62,22 % by nesouhlasilo

Graf 17: Souhlas s tolerancí alkoholu za volantem⁵¹



V grafu č. 18 odpovídali respondenti, zda by souhlasili s výší alkoholové tolerance do 0,3 ‰. Výsledek je stejný jako u grafu č. 17, 37,78 % by souhlasilo; 62,22 % by nesouhlasilo

Graf 18: Alkoholová tolerance do 0,3 ‰⁵²

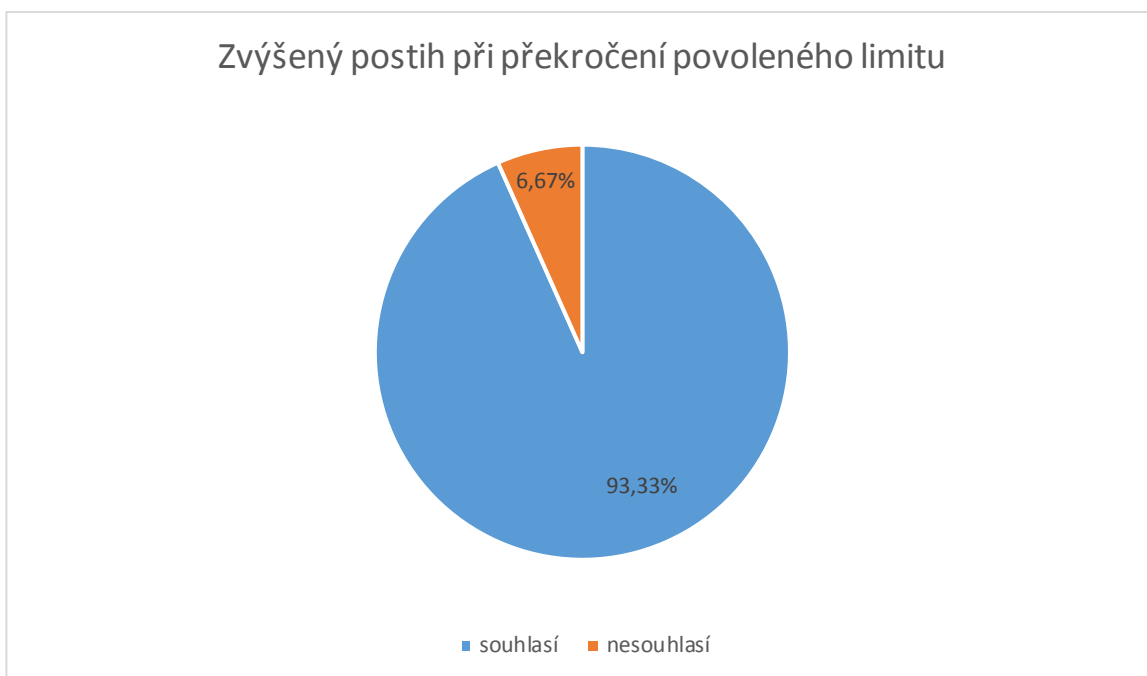


⁵¹ Vlastní zdroj.

⁵² Vlastní zdroj.

V posledním grafu č. 19 odpovídali respondenti, zda by souhlasili se zvýšeným postihem pro řidiče, kteří by překročili povolenou hranici 0,3 ‰. Pouze 6,67 % respondentů by nesouhlasilo se zvýšeným postihem

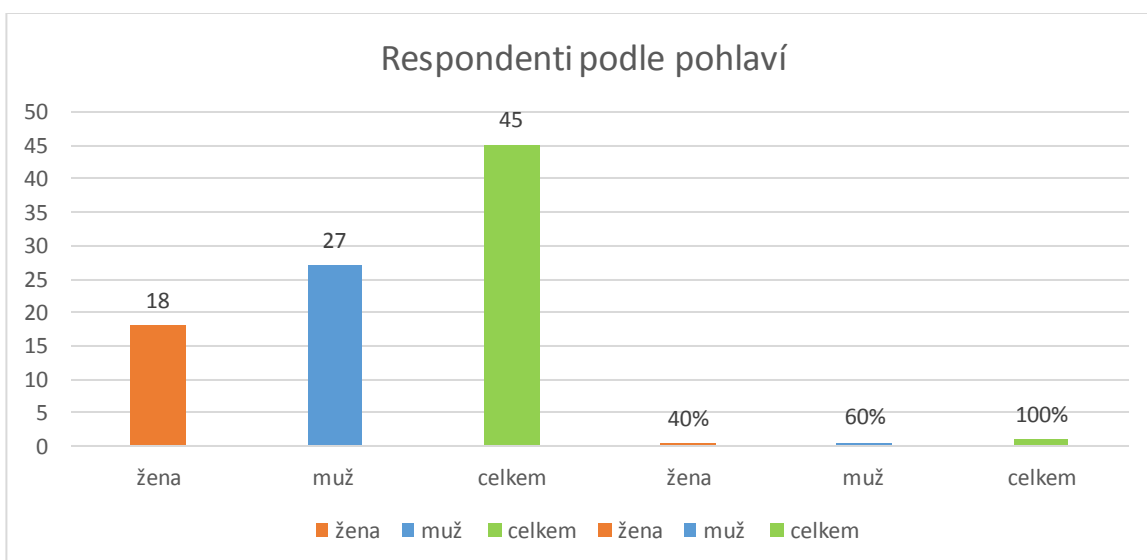
Graf 19: Zvýšený postih při překročení povoleného limitu⁵³



6.4 Popis výzkumného souboru respondentů

Respondentů, kterých se zúčastnilo, výzkumu bylo 45, z toho 18 žen a 27 mužů

Graf 20: Respondenti podle pohlaví⁵⁴

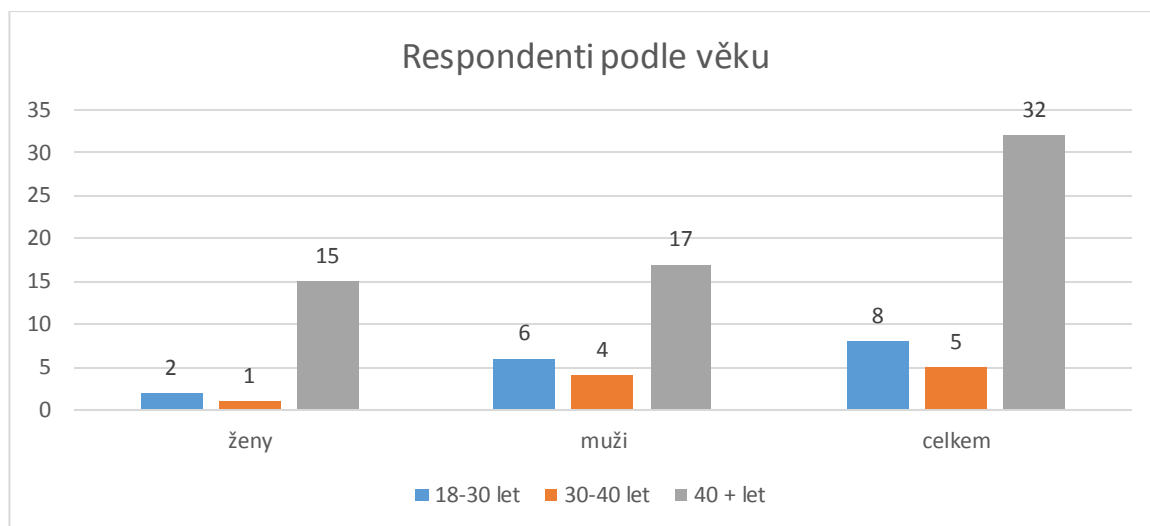


⁵³ Vlastní zdroj.

⁵⁴ Vlastní zdroj.

Rozdělení respondentů podle věku, z celkového počtu zúčastněných respondentů bylo ve věku 18 – 30 let celkem 8 respondentů, z toho 6 mužů a 2 ženy. Respondentů ve věku 30 – 40 let se zúčastnilo 5, z toho 4 muži a 1 žena. V nejpočetnější skupině ve věku 40 + se zúčastnilo 17 mužů a 15 žen.

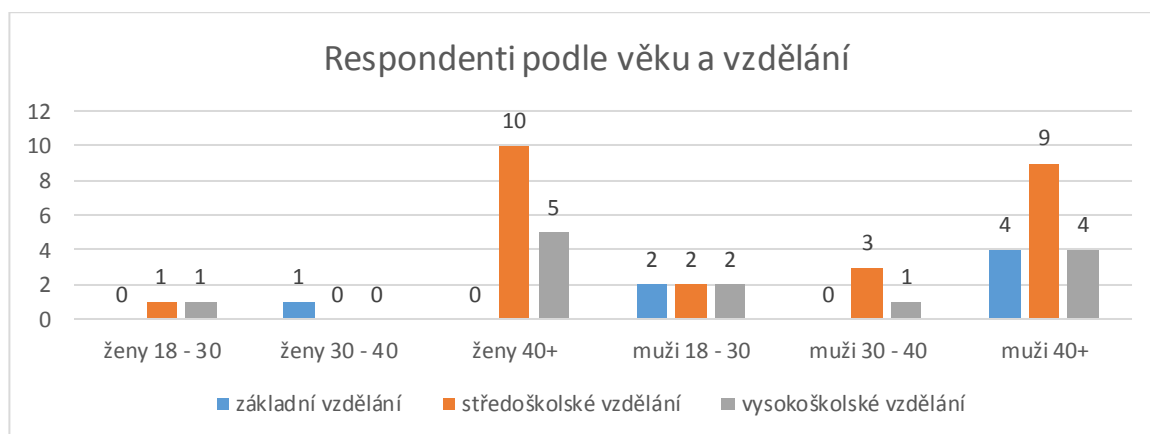
Graf 21: Respondenti podle věku⁵⁵



Ze zúčastněných respondentů mělo ukončené základní vzdělání 4 muži a jedna žena. Vysokoškolské vzdělání uvedl 6 mužů a 5 žen. V nejpočetnější skupině se středoškolským vzděláním bylo 17 mužů a 12 žen.

Výzkumu se zúčastnilo 45 respondentů v různém věku a s různým vzděláním. Nejpočetnější skupina byla ve věku 40 + a zároveň s ukončeným středoškolským vzděláním. Nejméně početná byla skupina se základním vzděláním.

Graf 22: Respondenti podle věku a vzdělání⁵⁶

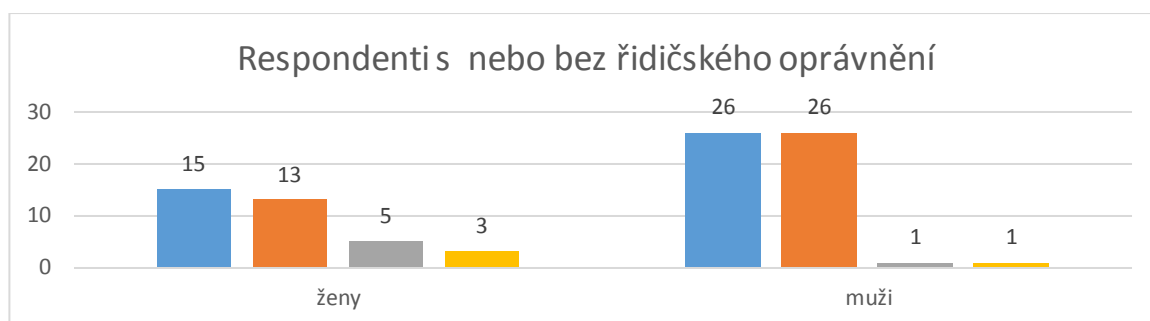


⁵⁵ Vlastní zdroj.

⁵⁶ Vlastní zdroj.

Výzkumu se zúčastnili respondenti, kteří vlastní řidičské oprávnění a také respondenti bez řidičského oprávnění. Zde je zajímavé uvést, že skutečnost, že člověk vlastní řidičské oprávnění neznamená, že je zároveň aktivním účastníkem silničního provozu. Za aktivního účastníka v tomto výzkumu je považován řidič, který skutečně řídí osobní automobil. Zároveň téměř všichni dotázaní denně, ať už jako řidiči automobilu nebo cyklisté, jsou aktivními účastníky silničního provozu. Všichni muži respondenti, kteří vlastní řidičské oprávnění jsou zároveň aktivními účastníky silničního provozu. Ženy respondentky v některých případech sice vlastní řidičské oprávnění, ale nejsou aktivními účastníky silničního provozu.

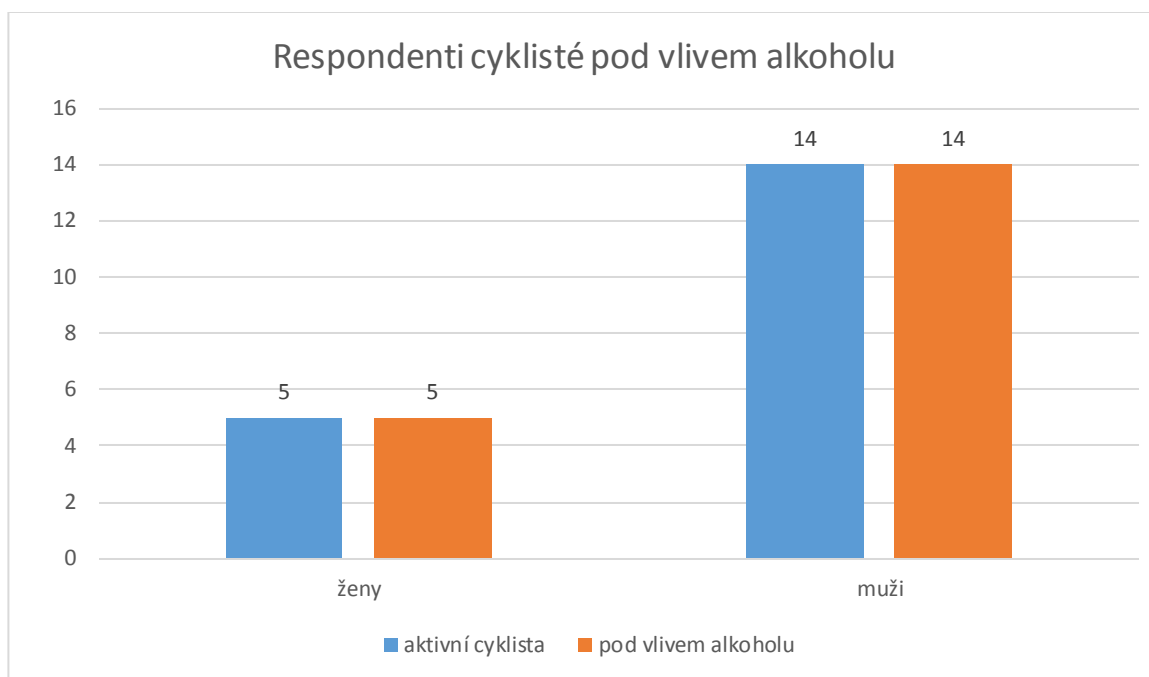
Graf 23: Respondenti s nebo bez řidičského oprávnění⁵⁷



Se stále vzrůstající popularitou cyklistického sportu se stále více cyklistů zapojuje aktivně do silničního provozu. Většinou se jedná o rekreační cyklistiku, která má výrazně vzestupnou tendenci a také z předchozích grafů dopravních nehod pod vlivem alkoholu je zřejmé, že mají cyklisté na těchto datech zcela zásadní podíl. Bohužel hlavně mezi cyklisty se objevuje užití alkoholu během jízdy nebo dokonce před jízdou. Obecně je známo, že cyklisté běžně na svých rekreačních jízdách navštěvují restaurace a alkohol konzumují během jízdy. Většina respondentů, kteří se zúčastnili výzkumu, mají zkušenosti s konzumací alkoholu během jízdy. Zároveň je patrné, že alkohol konzumuje při jízdě na kole více mužů než žen. Také z výzkumu vyplývá, že pokud se respondent účastní silničního provozu jako cyklista, zároveň přiznává konzumaci alkoholu při jízdě na kole, a to bez ohledu na to, zda se jedná o muže nebo o ženu.

⁵⁷ *Vlastní zdroj.*

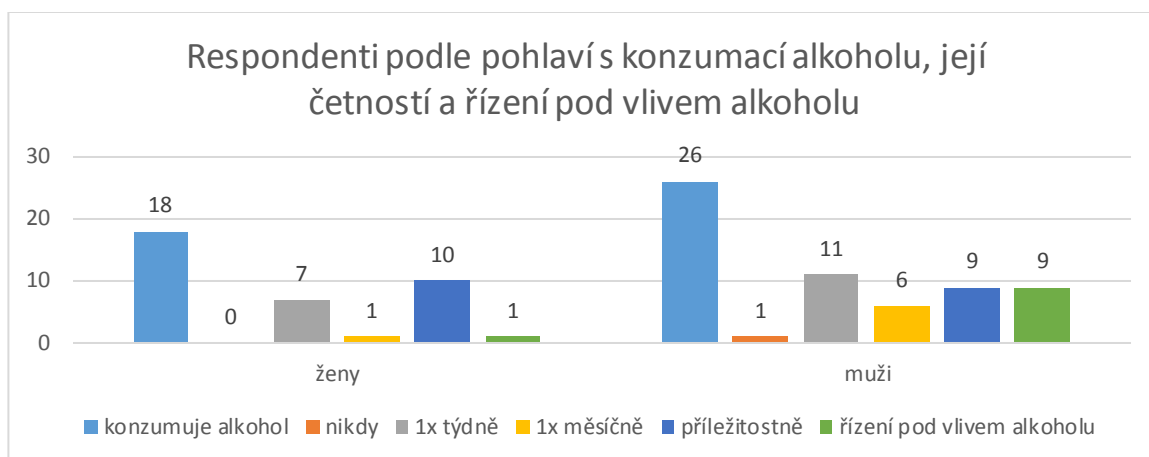
Graf 24: Respondenti cyklisté pod vlivem alkoholu⁵⁸



Bohužel není neobvyklou praxí, že i řidiči automobilů usedají za volant pod vlivem alkoholu. Přesto, že je v České republice nulová tolerance alkoholu a přes klesající počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu, řidiči buď konzumují alkohol před jízdou, nebo řídí se zbytkovým alkoholem v krvi. Respondenti odpovídali, zda vůbec konzumují alkohol, dále v jaké míře (četnosti) a také zda někdy sami usedli za volant pod vlivem alkoholu. Téměř všichni respondenti uvedli, že konzumují alkohol, nejvíce respondentů uvádí, že konzumuje alkohol příležitostně. Další skupinou jsou respondenti, kteří konzumují alkohol 1x týdně. Respondenti uvádějí, že řídili automobil pod vlivem alkoholu bez rozlišení, zda požili alkohol před jízdou nebo se jednalo o zbytkový alkohol. Ve všech případech si respondenti byli plně vědomi skutečnosti, že řídí pod vlivem alkoholu. Výrazně více mužů usedá za volant pod vlivem alkoholu než žen.

⁵⁸ Vlastní zdroj.

Graf 25: Respondenti podle pohlaví – konzumace alkoholu, četnost a řízení⁵⁹



Vzhledem ke skutečnosti, že ve vybraných evropských zemích, jak je uvedeno v grafech výše, je povolena jistá míra tolerance alkoholu, odpovídali respondenti, zda by souhlasili se zavedením tolerance také v České republice. Tolerance v evropských zemích se týká jak cyklistů, tak řidičů motorových vozidel. V některých zemích je tolerance stejná pro cyklisty i řidiče, v některých zemích je vyšší tolerance povolena pouze u cyklistů. O povolení tolerance alkoholu pro cyklisty podle rakouského vzoru ve výši 0,8 ‰ již projednával v České republice v roce 2016 Senát na základě návrhu senátora Škromacha. Vláda konkrétně Ministerstvo dopravy návrh nepodpoří a zároveň před schválením tohoto návrhu varují také odborníci. O toleranci alkoholu u řidičů motorových vozidel se nejedná. Respondenti byli dotazováni, zda by kromě souhlasu s alkoholovou tolerancí, souhlasil s tolerancí do 0,3 ‰ a zároveň, zda by při překročení limitu respondenti souhlasili s výrazně zvýšenými sankcemi vůči řidičům a cyklistům, kteří by limit překročili. Tolerance 0,3 ‰ odpovídá přibližně jednomu půllitru desetistupňového piva.

Z výsledků průzkumu je překvapující, že přestože respondenti přiznávají jízdu pod vlivem alkoholu, ve výrazné většině jsou naprosto zásadně proti zavedení alkoholové tolerance. Většinou se jedná o respondenty ve věku 40+. Ve výrazné většině případů se jedná o muže. Jako důvod pro nepovolení alkoholové tolerance uvedli téměř všichni respondenti, že pokud v České republice není povolena žádná alkoholová tolerance a přesto řidiči a cyklisté jezdí pod vlivem alkoholu, s jejím povolením by docházelo k významnému překročení povoleného limitu. Dále dalším důvodem byla u všech věkových kategorií respondentů obava o jejich rodinné příslušníky, samozřejmě hlavně se jednalo o děti. S povolenou tolerancí podle oslovených respondentů hrozí větší

⁵⁹ Vlastní zdroj.

nebezpečí nehod pod vlivem alkoholu s účastí dětí. V tomto případě nebyl podstatný věk respondentů ani věk dětí, o které projevovali respondenti obavy.

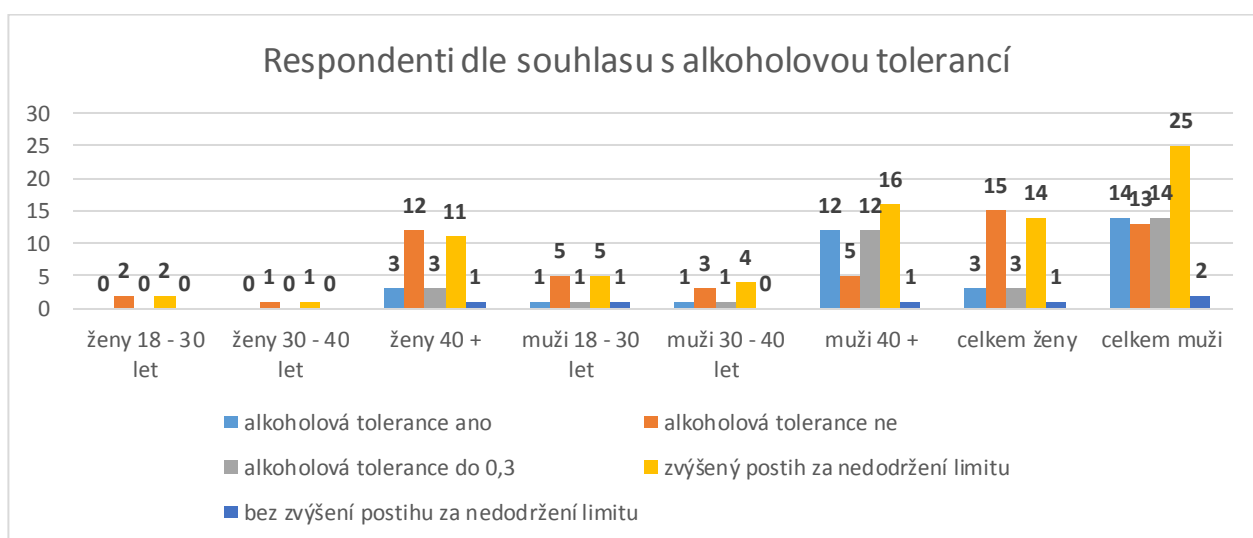
Naopak respondenti, kteří uvedli, že by souhlasili s alkoholovou tolerancí, poukazovali na skutečnost, že Česká republika má stále v porovnání s vybranými evropskými zeměmi nulovou toleranci. Navrhovaná tolerance 0,3 ‰ je nižší než ve vybraných evropských zemích a není tedy důvodem, aby si Česká republika připadala v tomto srovnání horší než ostatní země, kde alkoholová tolerance povolena je. Zároveň tyto respondenti většinou podmiňovali povolení alkoholové tolerance výrazně vyšším postihem v případě překročení tolerance. Tito respondenti byli zastoupeni ve všech věkových kategoriích.

Nejmenší skupinou respondentů byli respondenti, kteří souhlasili s povolením alkoholové tolerance a zároveň nepodmiňovali povolení tolerance výrazně vyšším postihem v případě jejího překročení. Zde byli zastoupeni respondenti pouze ve věku 18 – 30 let a 40+.

Zajímavou skutečností je také, že i když respondent nesouhlasil se zavedením alkoholové tolerance v jakékoli výši, souhlasil se zvýšeným postihem řidiče, který by měl vyšší než povolený limit.

Povolený limit alkoholu v jakékoli výši by výrazně více podpořili muži než ženy, přestože výsledkem výzkumu je odmítnutí respondentů zvýšit limit alkoholu nad nulovou hranici.

Graf 26: Respondenti podle souhlasu s alkoholovou tolerancí⁶⁰



⁶⁰ Vlastní zdroj.

6.5 Vyhodnocení hypotéz

H1: více než polovina respondentů má osobní zkušenost s řízením dopravního prostředku pod vlivem alkoholu

Na základě vyhodnocení otázek z výzkumu lze konstatovat, že ze 45 respondentů řídilo automobil pod vlivem alkoholu 9 respondentů, tedy 22,22 %. Z tohoto počtu byla 1 žena a 8 mužů. Na otázku, zda respondenti cyklisté jeli pod vlivem alkoholu, odpovědělo 19 respondentů, že ano. Z počtu 19 respondentů se jednalo o 5 žen a 14 mužů. To je tedy 42,22 % z celkového počtu respondentů. Z 19 respondentů cyklistů většina uvedla, že s jízdou na kole spojují právě návštěvy restaurací a požití alkoholických nápojů. **Hypotéza**, že více než polovina respondentů má zkušenost s řízením dopravního prostředku pod vlivem alkoholu **se tedy nepotvrdila**. Zkušenost s řízením dopravního prostředku pod vlivem alkoholu nemá více než polovina respondentů ani řidiči motorových vozidel ani cyklisté. Z průzkumu vyplynulo, že více mužů než žen řídí pod vlivem alkoholu. Tento výsledek ale nemá plnou vypovídací hodnotu pro celou českou populaci. Ukazuje pouze na skutečnost, že ve vybraném vzorku respondentů má osobní zkušenost s řízením dopravního prostředku méně než polovina z nich.

H2: se zavedením tolerance alkoholu v silniční dopravě bude souhlasit méně než čtvrtina respondentů

Kladně zodpovědělo otázku, zda by souhlasili se zavedením alkoholové tolerance v České republice 17 respondentů z celkového počtu 45. Tedy 37,78 % respondentů by souhlasilo se zavedením alkoholové tolerance v České republice. Ze 17 respondentů se jednalo o 14 mužů a 3 ženy. Zajímavou skutečností je, že radikálně odmítli zavedení alkoholové tolerance právě řidiči, kteří již osobní zkušenost s řízením pod vlivem alkoholu mají, ať už se jedná o řidiče vozidel nebo cyklisty. Ve všech případech se jednalo o respondenty, kteří sice řídili pod vlivem alkoholu, ovšem bez jakýchkoli následků. **Hypotéza**, že se zavedením tolerance alkoholu v silniční dopravě bude souhlasit méně než čtvrtina respondentů, se také **nepotvrdila**.

H3: více než polovina respondentů bude souhlasit s výrazně vyšším postihem při překročení hranice 0,3 ‰

Z výzkumu vyplývá, že většina respondentů by souhlasila se zvýšením sankcí za překročení povoleného limitu alkoholové tolerance ve výši 0,3 ‰. Zajímavé na této skutečnosti jistě je, že i respondenti, kteří by se zavedením alkoholové tolerance nesouhlasili by souhlasili se zvýšením sankcí za její nedodržení. Za zvýšenou sankci respondenti považují například zabavení vozidla na místě, odebrání řidičského oprávnění na místě, pokuta ve výši nejméně 50.000,- Kč, v krajním případě odnětí svobody. Takto radikální postoj uváděli respondenti z důvodu, že pokud by byla alkoholová tolerance povolena, česká populace by toleranci nedodržovala, naopak. Stejně jako v současné době nedodržuje česká populace nulovou toleranci alkoholu, tak v případě jejího povolení by situace byla ještě horší a více účastníků silničního provozu by jezdilo pod vlivem alkoholu nebo by jezdili s vyšší než povolenou tolerancí. Se zavedením výrazně vyššího postihu za překročení hranice 0,3 ‰ souhlasilo 93,33 % respondentů, nesouhlasilo 6,67 %. Z celkového počtu respondentů by 42 souhlasilo, z toho 25 mužů a 17 žen; 3 respondenti nesouhlasili s výrazně vyšším postihem, z toho 1 žena a 2 muži. Respondenti, kteří nesouhlasili s vyšším postihem, uváděli, že stávající postihy za jízdu pod vlivem alkoholu jsou dostatečné. **Hypotéza**, že více než polovina respondentů bude souhlasit s výrazně vyšším postihem při překročení hranice 0,3 ‰, se tedy **potvrdila**.

Závěr

Tato bakalářská práce se zabývala tolerancí alkoholu v silniční dopravě. Cílem bylo provést analýzu četnosti dopravních nehod páchaných pod vlivem alkoholu a pomocí dotazníkového šetření zjistit názor veřejnosti na toleranci alkoholu v silniční dopravě ve vybraných evropských zemích.

Pro dostatečné šetření bylo třeba popsat základní informace o vlivu alkoholu na lidský organismus, jeho konzumace a odbourání z lidského organismu. Dále bylo třeba popsat způsoby měření alkoholu v lidském organismu Policií České republiky a detailně popsat postihy za užití alkoholu před jízdou.

Analýza vycházela převážně z veřejně dostupných statistických dat, dále bylo provedeno dotazníkové šetření, ve kterém bylo zkoumán názor účastníků silničního provozu na tuto problematiku. Z provedené analýzy vyplynulo, že konzumace a řízení pod vlivem alkoholu je u české populace dost rozšířené a lze ho považovat za závažný problém. I když z analýzy vyplynulo, že počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu ve sledovaném období klesá. Počet dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu za sledované období klesl od roku 2010 do konce roku 2016 o 12,81 %. Z celkového počtu dopravních nehod bylo 5,59 % způsobeno pod vlivem alkoholu.

Dále z výsledků vyplývá, že největší podíl dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu je způsobeno řidiči, kterým je naměřeno více než 1 ‰ alkoholu.

Podrobně je také zpracována alkoholová tolerance ve vybraných evropských zemích, a to jak u cyklistů, tak u řidičů motorových vozidel. Dále byly zpracovány také postihy za překročení výše alkoholové tolerance ve vybraných evropských zemích. Z šetření vyplývá, že v evropských zemích je výše alkoholové tolerance různá pro cyklisty a pro řidiče motorových vozidel a také postihy za její překročení se liší ve vybraných evropských zemích.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že přestože respondenti mají osobní zkušenost s jízdou pod vlivem alkoholu, se zavedením alkoholové tolerance v České republice by nesouhlasili. A to ani pro řidiče motorových vozidel ani pro cyklisty. Dá se předpokládat, že respondenti, kteří nezpůsobili pod vlivem alkoholu dopravní nehodu

nebo přestupek a nebyli potrestáni, budou v tomto chování pokračovat a při zavedení alkoholové tolerance by zneužívali její výši.

Z šetření vyplývá, že česká populace není připravena na povolení alkoholové tolerance. Proti tomuto návrhu hovoří nejen statistické údaje, ale také přístup české populace k dosud stále platné nulové toleranci. Z dotázaných respondentů by pouze 37,78 % souhlasilo se zavedením alkoholové tolerance, ovšem zároveň se zvýšením sankcí za její nedodržení.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Při tvorbě této bakalářské práce byly použity tyto zdroje:

Tištěné dokumenty:

BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress, 2014. 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.

BERAN, T. *Dopravní nehody*. Praha : Computer Press, a.s., 2007. 172 s. ISBN 80-251-1791-X.

BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress ve společnosti Albatros Media a. s., 2014. 177 s. ISBN 978-80-264-0260-2.

CSÉMY, L., CHOMYNOVÁ, P. a SADÍLEK P. *Evropská školní studie o alkoholu a jiných drogách (ESPAD) : výsledky průzkumu v České republice v roce 2007*. 1. vyd. Praha: Úřad vlády České republiky, ©2009. 171 s. Výzkumná zpráva; no. 5. ISBN 978-80-87041-94-9.

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha : Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Praha : Nakladatelství Leges, s.r.o. 2011. 1248 s. ISBN 978-80-7502-049-9.

KONEČNÝ, J. ed. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. 1. vyd. Praha : Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, 2013. 207 s. ISBN 978-80-260-5466-5.

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha : Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

SOVINOVÁ, H. et al. *Alkohol a úrazy*. 1. vyd. Praha : Státní zdravotní ústav, 2002. 82 s. Národní program zdraví. Projekt podpory zdraví; č. 84/2001. ISBN 80-7071-206-6.

ŠAMÁNEK, M., URBANOVÁ, Z. *Víno na zdraví*. Praha : Agentura Lucie, 2010. 169 s. ISBN 978-80-87138-17-5.

Elektronické dokumenty:

ADNWEB s.r.o. *Chemie nebezpečného alkoholového opojení*. Přírodovědci.cz [online]. 2013 [citace 1. 2. 2017]. Dostupné z <https://www.prirodovedci.cz/chemik/c_lanky/chemie-nebezpecneho-alkoholoveho-opojeni>.

ADVIN. *Droga jménem alkohol*. Kontakt časopis pro ošetřovatelství a sociální vědy ve zdraví a nemoci. [online]. 2006 [citace 2. 2. 2017]. Dostupné z <<http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/kontakt/clanky/2~2006/387-droga-jmenem-alkohol>>.

AION CS, s.r.o. *Zákon č. 40/2009 Sb. zakony pro lidi.cz* [online]. 2010-2017 [citace 31. 1. 2017]. Dostupné z <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

AKTUALNE. *Grafika: Evropa a tolerance alkoholu. Kde můžete po skleničce sednout na kolo nebo za volant*. Aktualne.cz [online]. 2017 [citace 5. 3. 2017]. Dostupné z <<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/tolerance-alkoholu-ridicu-v-evrope/r~04ea0df06eb211e682470025900fea04/?redirected=1491260652>>.

ALTEST. *Alkoholtester tester Altest – detekční trubičky*. Altest.cz [online]. 2017 [citace 3. 2. 2017]. Dostupné z <<http://altest.cz/altest.html>>.

BESIP. *Alkohol za volant rozhodně nepatří*. ibesip.cz [online]. 2012 [citace 2. 2. 2017]. Dostupné z <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.

DOPRAVNÍ PRÁVO. *Alkohol za volantem* [online]. 2010-2017 [citace 31. 1. 2017]. Dostupné z <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY. *Přehled: V Rakousku mohou na kolo i s 0,8 ‰, na Slovensku netolerují alkoholu vůbec*. Zahranicni.ihned.cz [online]. 1996-2017 [citace 3. 3. 2017]. Dostupné z <<http://zahranicni.ihned.cz/evropa-slovensko/c1-65419000-prehled-v-rakousku-mohou-na-kolo-i-s-0-8-promile-na-slovensku-alkohol-netoleruji-vubec>>.

INTERNET info, s.r.o. *Odbourávání alkoholu nijak neurychlíte*. Měřili jsme, jak dlouho trvá. Vitalia.cz [online]. 2009-2017 [citace 2. 2. 2017]. Dostupné z <<http://www.vitalia.cz/clanky/odbouravani-alkoholu/>>.

PIJ S ROZUMEM. *Řidiči* [online]. 2016 [citace 1. 2. 2017]. Dostupné z <<http://pjsrozumem.cz/ridici/>>.

POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti*. Policie.cz [online]. 2017 [citace 2. 2. 2017]. Dostupné z <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

POLICIE ČR. *Alkohol*. Policie.cz [online]. 2017 [citace 2. 2. 2017]. Dostupné z <<http://www.policie.cz/clanek/caste-dota-zy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>>.

TESTER. *Pozor na alkohol – limity v evropských zemích*. Tester.cz [online]. 2009 [citace 3. 3. 2017]. Dostupné z <<http://www.tester.cz/clanok/pozor-na-alkohol-limity-v-evropskych-zemich>>.

WEDOS. *Alkohol za volantem a schopnosti řidiče – reakční rychlost a sebedůvěra.* Alkoholik.cz [online]. 2003-2017 [citace 1. 2. 2017]. Dostupné z <http://www.alkoholik.cz/zavislost/opily_ridic_tresty/alkohol_za_volantem_a_schopnosti_ridice_reakcni_rychlost_a_sebeduvera.html>.

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Tabulka č. 1: Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu

Tabulka č. 2: Přehled účinků alkoholu na řízení

Tabulka č. 3: Deset věcí, které zpomalují vylučování alkoholu

Tabulka č. 4: Doba odbourání alkoholu u mužů a žen

Obrázek č. 1: Alkoholtester- detekční trubičky Altest

Obrázek č. 2: Alkoholtester – Dräger Alkoholtester 7510

Graf č. 1: Dopravní nehody způsobené v období 2010 – 2016

Graf č. 2: Dopravní nehody pod vlivem alkoholu z celkového počtu způsobených nehod

Graf č. 3: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu – alkohol do 1 ‰

Graf č. 4: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu – nad 1 ‰

Graf č. 5: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu v kombinaci s drogami

Graf č. 6: Nehody pod vlivem alkoholu dle viníků

Graf č. 7: Výše tolerance alkoholu u cyklistů do výše až v ‰

Graf č. 8: Tolerance alkoholu v ‰

Graf č. 9: Respondenti dle pohlaví

Graf č. 10: Respondenti podle věku

Graf č. 11: Respondenti podle dosaženého vzdělání

Graf č. 12: Respondenti řidiči a neřidiči

Graf č. 13: Respondenti – cyklisté v silničním provozu

Graf č. 14: Četnost konzumace alkoholu

Graf č. 15: Respondenti pod vlivem alkoholu za volantem

Graf č. 16: Cyklisté pod vlivem alkoholu

Graf č. 17: Souhlas s tolerancí alkoholu za volantem

Graf č. 18: Alkoholová tolerance do 0,3 ‰

Graf č. 19: Zvýšený postih při překročení povoleného limitu

Graf č. 20: Respondenti podle pohlaví

Graf č. 21: Respondenti podle věku

Graf č. 22: Respondenti podle věku a vzdělání

Graf č. 23: Respondenti s nebo bez řidičského oprávnění

Graf č. 24: Respondenti cyklisté pod vlivem alkoholu

Graf č. 25: Respondenti podle pohlaví – konzumace alkoholu, četnost a řízení

Graf č. 26: Respondenti podle souhlasu s alkoholovou tolerancí

Prohlášení:

prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl a citoval všechny použité prameny a literaturu. Současně prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu. Souhlasím s trvalým uložením elektronické verze mé práce v databázi systému meziuniverzitního projektu Theses.cz za účelem soustavné kontroly podobnosti kvalifikačních prací.

V Příbrami, dne 10. 4. 2017

Podpis předkladatele práce