

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**VLIV ALKOHOLU NA VZNIK DOPRAVNÍCH NEHOD SE
ZAMĚŘENÍM NA TERITORIÁLNÍ ÚZEMÍ
PLZEŇSKÉHO KRAJE**

Autor práce: Simona Kastnerová DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2020

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú.
Žižkova 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Simona Kastnerová DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Vliv alkoholu na vznik dopravních nehod se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje.

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The influence of alcohol on the occurrence of traffic accidents in the territory of the Pilsen Region.




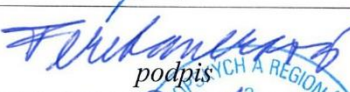

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

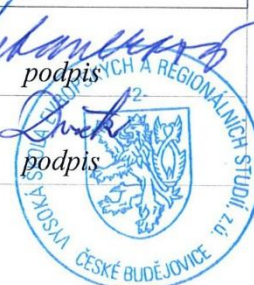
Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2019

CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE:

Hlavním cílem bakalářské práce (dále jen „práce“) bude teoreticko - praxeologickou formou objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tématické oblasti, vymezující problematiku dopravní nehodovosti. Práce je primárně zaměřena na řidiče motorových vozidel, kteří vlivem požitého alkoholu způsobí dopravní nehodu a na změnu jejich řídičských schopností ve stavu opojení. Vedlejší cíl práce bude komparativně demonstrovat dynamiku nehodovosti za rok 2019 se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje, kdy nehodovost pod vlivem alkoholu ve vybraném teritoriu bude komparována s uplynulými roky v rámci určujícího období let 2016, 2017 a 2018. Práce bude dále obohacena o kvalitativně užitou výzkumnou techniku, tj. řízené rozhovory směřované k řidičům, kteří v takovémto stavu dopravní nehodu zapříčinili.

Student: Simona Kastnerová	11.10.2019 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha	11.10.2019 datum	 podpis
Schvaluji zadání bakalářské práce:		
Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	18.11.2019 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	19.11.19 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	23.11.2019 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KASTNEROVÁ, S. *Vliv alkoholu na vznik dopravních nehod se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje*: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2019. 63 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha.

Klíčová slova: dopravní nehoda, alkohol, vliv alkoholu na řidiče, rizikové chování

Bakalářská práce (dále jen „práce“) v úvodní části teoreticko – praxeologickou formou objasňuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, vymezující problematiku dopravní nehodovosti a v obecné rovině popisuje návykovou látku – alkohol. Práce se primárně zaměřuje na řidiče motorových vozidel, kteří vlivem požitého alkoholu způsobí dopravní nehodu. Hlavním cílem práce je tedy poukázat na rizika spjatá s užíváním alkoholu ve spojitosti s řízením motorových vozidel, objasnit jaký vliv má alkohol na schopnosti řidiče a jakou měrou je řidič ovlivňován při konkrétních hladinách alkoholu v krvi. Vedlejší cíl práce je komparativně demonstrovat dynamiku nehodovosti za rok 2019 se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje. Autor práce porovnává, zda počet nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu v tomto kraji klesá či stoupá při porovnání let 2016 až 2019. Teoretická část práce je dále obohacena o část empirickou, která formou řízených rozhovorů směřovaných k osloveným respondentům, tj. účastníkům silničního provozu, v takovémto stavu dopravní nehodu zapříčinili. Tyto řízené rozhovory jsou začleněny do situačních případů. Smyslem této užití výzkumné techniky bylo z pohledu respondentů objasnit příčinu vzniku dopravní nehody, které předcházela jízda pod vlivem alkoholu, objasnit důvody, které je vedly k řízení vozidla v takovémto stavu či uvést jejich postoj k požívání alkoholických nápojů a objasnit dopady uložených sankcí na jejich osobu i na užší okruh rodiny i přátel.

ABSTRACT

KASTNEROVÁ, S. *The Influence of Alcohol on the Occurrence of Traffic Accidents in the Territory of the Pilsen Region*: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2019. 63 p. Supervisor: Mgr. Bc. Josef Kříha.

Key words: traffic accident, alcohol, influence of alcohol on drivers, risky behavior

The bachelor thesis (further on „thesis“) theoretical - practice form explains the basic terminology and starting points of the studied thematic area, defining the issue of traffic accidents and generally describes an addictive substance - alcohol. The work is primarily focused on drivers of motor vehicles, who due to alcohol ingest causes a traffic accident. The main aim of this work is to point out the risks related to alcohol use in connection with driving a motor vehicle, to clarify what influence alcohol has on the driver's abilities and to what extent the driver is influenced at specific blood alcohol levels. The secondary goal of the thesis is to compare the dynamics of the accident rate in 2019 with focus on the territory of the Pilsen Region. The author of the thesis compares whether the number of accidents caused by drivers under the influence of alcohol in this region decreases or increases when comparing the years 2016 to 2019. The theoretical part is further enriched by empirical part which in the form of controlled interviews directed to addressed respondents, in this condition they caused the traffic accident. These structured interviews are integrated into situational cases. From the point of view of respondents, the purpose of this applied research technique was to clarify the cause of traffic accidents that preceded driving under the influence of alcohol, to explain the reasons that led them to drive in such a state or to state their attitude to alcohol consumption and to to a closer circle of family and friends.

Obsah

ÚVOD	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	11
2 ZÁKLADNÍ POSTULÁTY A POJMOSLOVÍ ZKOUMANÉ OBLASTI REFLEKTUJÍCÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOST	13
2.1 DIVERZIFIKACE ZKOUMANÉ OBLASTI DOPRAVNÍCH NEHOD.....	13
2.1.1 Účastníci silničního provozu.....	14
2.1.2 Povinnosti účastníků dopravní nehody	15
2.2 VYŠETŘOVÁNÍ A IDENTIFIKACE PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD	16
2.3 LEGISLATIVNÍ POHLED NA ŘÍZENÍ V OPILOSTI A NÁSLEDNÉ ZPŮSOBENÍ DOPRAVNÍ NEHODY	18
2.3.1 Přestupkové jednání	18
2.3.2 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky	20
3 FENOMÉN ALKOHOLU A JEHO RÁMCOVÁ CHARAKTERISTIKA.....	22
3.1 VLIV POŽITÍ ALKOHOLICKÝCH NÁPOJŮ NA ŘIDIČE	22
3.1.1 Fáze vstřebávání alkoholu.....	23
3.2 RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ ŘIDIČE MOTOROVÉHO VOZIDLA PO POŽITÍ ALKOHOLU	24
3.2.1 Zkoumaná oblast dopravní nehodovosti v číslech	26
3.2.2 Absorpce a distribuce alkoholu v lidském těle	27
3.3 METODY ZJIŠŤUJÍCÍ MÍRU OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM U ŘIDIČE	29
3.3.1 Orientační dechová zkouška	30
3.3.2 Důkazní hodnota dechové zkoušky.....	31
3.3.3 Odborné lékařské vyšetření.....	31
4 STATISTIKA NEHODOVOSTI.....	33
4.1 CELKOVÁ STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD NA ÚZEMÍ ČR	34
4.2 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD POD VLIVEM ALKOHOLU V PLZEŇSKÉM KRAJI	35
4.3 CELKOVÁ STATISTIKA NEHODOVOSTI DLE KRAJŮ.....	36
4.4 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD V KOMPARACI S KRAJEM.....	37
4.5 ROZDĚLENÍ DLE HODNOTY ALKOHOLU V KRVI U VINÍKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD	38

5	SITUAČNÍ PŘÍPADY	39
5.1	SITUAČNÍ PŘÍPAD Č. 1	39
5.2	ŘÍZENÝ ROZHOVOR S MLADÝM ŘIDIČEM, KTERÝ ZPŮSOBIL HAVÁRII S VOZIDLEM POD VLIVEM ALKOHOLU.	41
5.3	SITUAČNÍ PŘÍKLAD Č. 2	44
5.4	ŘÍZENÝ ROZHOVOR S ŘIDIČKOU, KTERÁ ZAVINILA DOPRAVNÍ NEHODU POD VLIVEM ALKOHOLU.	46
5.5	SHRNUTÍ SITUAČNÍCH PŘÍPADŮ	50
	ZÁVĚR.....	52
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	54
	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	57
	SEZNAM ZKRATEK.....	58
	PŘÍLOHY	59

Úvod

Vliv alkoholu na vznik dopravních nehod – téma, které je v dnešní společnosti spojeno se strachem o vlastní bezpečnost. Denně jsou nám v médiích předkládány nejtragičtější události způsobené při dopravních nehodách. I přes skutečnost, že jsou tyto hrůzy součástí našeho každodenního života, usedá za volant pod vlivem alkoholu mnoho řidičů. Stávají se nebezpečnými nejen pro sebe, ale i pro své okolí a zvyšují tím riziko dopravní nehody.

Nehodovost je aktuálním problémem nejen v České republice, ale i v celé Evropě. Velký důraz je kladen na její snižování, zároveň i na minimalizování následků, ke kterým při dopravních nehodách dochází. V důsledku nedodržování stanovených pravidel silničního provozu je dopravní nehoda nejčastějším negativním jevem v procesu silniční dopravy. Důležitou roli při vzniku dopravních nehod hraje nárůst dopravních prostředků i spolupůsobení lidského faktoru. Chování účastníků silničního provozu ovlivňuje bezpečnost na pozemních komunikacích. Zejména tedy požití alkoholu účastníky provozu, může být příčinou vzniku riskantních situací v dopravě, a z toho plynoucích závažných dopravních nehod.

Alkohol je rozšířený a běžně konzumovaný širokou veřejností. Stejně jako je široká škála návykových látek, je i mnoho jejich rozličných konzumentů. V případě alkoholu se vesměs jedná o příležitostné konzumenty, bez zjevné závislosti (ačkoli lze toto tvrzení považovat za značně subjektivní), kteří byli přistiženi při řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu. Riziko dopravní nehody se tedy týká i lidí, kteří alkohol nezneužívají nebo na něm nejsou závislí. Pro bezpečnost na cestách je tedy klíčové osvětlit řidičům vliv alkoholu na jejich řídičské schopnosti a označit alkohol za jednoznačného původce mnohé újmy na zdraví, životech a majetku účastníků silničního provozu.

Inspirací pro téma bakalářské práce bylo pro zpracovatelku práce její aktuální služební zařazení, kdy od roku 2015 slouží u Policie České republiky v hodnosti praporčík se zařazením na Dopravním inspektorátu v Plzni – skupina dopravních nehod. Jako policistka se při šetření těchto dopravních nehod často na místě události setkává s lidmi, kteří si v dostatečné míře neuvědomují dopad alkoholu na jejich řídičské schopnosti. Někteří řidiči nepředpokládají, že dechová zkouška může být pozitivní i několik desítek hodin od poslední konzumaci alkoholu. Popřípadě si řidiči vůbec nepřipouští potencionální nárůst rizika způsobení dopravní nehody ve stavu opilosti.

Zpracovatelka práce se snažila shromáždit nejdůležitější pojmy a fakta související s tímto jevem, přiblížit společnosti toto téma jiným způsobem, než z odborné literatury a zejména přimět řidiče k bezpečnější jízdě bez alkoholu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Objektem zkoumání práce je teoreticko – praxeologickou formou objasnit vliv alkoholu na vznik dopravních nehod. Práce je zaměřena na území Plzeňského kraje, které je v této oblasti prioritou, a to z důvodu pracovní působnosti autorky práce v tomto kraji. Hlavním cílem práce je poukázat na rizika spjatá s užíváním alkoholických nápojů ve spojitosti s řízením dopravních prostředků, dále jaký vliv má alkohol na řídičské schopnosti a jakou měrou je řidič ovlivňován při konkrétních hladinách alkoholu v krvi.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části. První část je teoretická. Druhá část je empirická. V teoretické části jde o širší pojetí z hlediska zkoumané oblasti. Tato část je rozčleněna do tří kapitol. V první kapitole je popsán cíl a metodika bakalářské práce.

Kapitola druhá je zaměřena na objasnění základních pojmů týkajících se dopravní nehody, např. kdo je účastníkem silničního provozu a kdo je již přímo účastníkem dopravní nehody. Následuje rozdělení dopravních nehod dle kategorie nehodového děje i dle jednání účastníků, dále vytyčení trestně-právní odpovědnosti s vymezením sankcí pro řidiče ovlivněného alkoholem. To vše uvedené dle validní legislativy.

V následující kapitole je práce zaměřena na hlavní návykovou látku v silniční dopravě – alkohol. Je zde vymezen vliv alkoholu na lidský organismus. Definováno jednání řidiče pod vlivem alkoholu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Dále jsou vymezeny znaky rizikového chování takto ovlivněného řidiče, popsán mechanismus vstřebávání i odbourávání alkoholu a způsob měření hodnoty alkoholu v krvi.

V empirické části zpracovatelka práce uvede dynamiku nehodovosti za rok 2019 na českých silnicích a nehodovost v Plzeňském kraji v komparaci s předchozími lety, kdy se domnívá, že nehodovost v Plzeňském kraji každoročně stoupá. Cílem je tedy zjistit, zda je předpoklad pravdivý a o kolik se toto číslo zvyšuje od roku 2016.

V závěru práce představí zpracovatelka kvalitativně užitou výzkumnou technikou řízené rozhovory konkrétních řidičů, kteří pod vlivem alkoholu způsobili dopravní nehodu. Tyto řízené rozhovory začlením do situačních případů. Kvalitativní výzkum provedu na vzorku dvou řidičů – muže a ženy.

Cílem výzkumu je objasnění příčin vzniku dopravní nehody zaviněné řidičem pod vlivem alkoholu. Důvody, které vedly řidiče k řízení vozidla po požití alkoholu, uvést jejich postoj k užívání návykových látek a objasnit dopady uložených sankcí na jejich osobu i na užší okruh rodiny a přátel.

Zpracovatelka práce má ambici snížit kvantum řidičů, kteří usedají za volant v takovémto stavu, obeznámit tyto řidiče se zvýšeným rizikem vzniku dopravní nehody a zároveň zvýšit povědomí široké veřejnosti o daném tématu.

2 Základní postuláty a pojmosloví zkoumané oblasti reflektující dopravní nehodovost

Základním právním předpisem vymezujícím povinnosti i práva účastníků provozu je silniční zákon. Pokud některý z účastníků poruší jakoukoliv z těchto povinností, jedná se o protiprávní jednání bez ohledu na následek. Je-li následkem protiprávního chování účastníka věcná škoda, škoda na zdraví či usmrcení – jedná se o dopravní nehodu. Dopravní nehoda je definována zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). Tento zákon vymezuje základní pojmy v souvislosti s dopravou, upravuje povinnosti i práva všech účastníků na pozemní komunikaci, stanovuje řidičská oprávnění a vydávání řidičských průkazů. Dále vytyčuje pravidla silničního provozu a vymezuje působnost a pravomoc Policie České republiky (dále jen PČR) a orgánů státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích.¹ Konkrétně je pojem dopravní nehoda v tomto zákoně specifikován v ustanovení §47 odst. 1 jako:

„Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“²

2.1 Diverzifikace zkoumané oblasti dopravních nehod

Dopravní nehoda v zásadě obsahuje tři znaky. První znak je nepředvídanost, obvykle předvídatelné či očekávatelné události. Události, které je možné z teoretického hlediska reálně předvídat, např. řidič motorového vozidla v nepřehledné, ostré zatáčce na frekventovaném úseku rychlou, riskantní jízdou předjíždí. Vznik nehody je tedy vysoce pravděpodobný. Druhým znakem je nejméně započetí takovéto události na dopravní cestě. A jako třetí znak je nehodový následek, tedy způsobení škody na zdraví, životě nebo na majetku.³

¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, s. 331

² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, s. 331

³ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 297

Zjednodušeně se tedy jedná o událost v provozu na pozemní komunikaci, která vznikla na základě nerespektování uvedeného zákona. Průběh a vznik dopravní nehody závisí na jednání jejího účastníka, jeho konání nebo opomenutí. Jedná se o událost nepředvídatelnou a nezamýšlenou, avšak za určitých předpokladů jí lze očekávat.⁴

Dopravní nehody se v základní rovině rozdělují dle jednání a dle kategorií nehodového děje.

Dle jednání:

Subjektivní – např. při požití alkoholu nebo jiné návykové látky, neponechání dostatečné bezpečnostní vzdálenosti před vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti, nedání přednosti v jízdě, vyjíždění od okraje vozovky, jízda v protisměru, nevěnování se řízení,

Objektivní – např. nevyhovující stav pozemní komunikace, nepředvídatelná situace v dopravě, technická závada na vozidle.⁵

Dle kategorie:

Srážka – střet vozidla s pevnou překážkou či chodcem, srážka dvou a více účastníků silničního provozu.

Havárie – s účastí pouze jednoho vozidla např. motorové vozidlo převrácené v travnatém příkopu.

Jiné nehody – nehody, které nelze zařadit do žádné z výše uvedených kategorií, jedná se například o úrazy ve vozidle při prudkém brždění či vypadnutí z vozidla.

Co tedy nelze považovat za dopravní nehodu je např. zranění při pádu v tramvaji, z důvodu neakceptování přepravního řádu, stejně jako i pád osoby při stání bez držení v prostředku městské hromadné dopravy. Úrazy při nastupování či vystupování z dopravního prostředku či pád větve na zaparkované vozidlo. Za dopravní nehodu nelze označit ani jinou událost, která nezapočala na pozemní komunikaci.⁶

2.1.1 Účastníci silničního provozu

Každá osoba pohybující se po pozemní komunikaci je povinna řídit se pravidly silničního provozu. Řídit se světelnými i akustickými signály, dopravním značením a pokyny policisty. Každý účastník je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby

⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, s. 334

⁵ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 184

⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016, s. 334

svým jednáním neohrožoval zdraví, život nebo majetek jiných ani svůj vlastní. Tyto osoby jsou zodpovědné za své chování.⁷ Každý, kdo se přímo účastní provozu na pozemní komunikaci, je jejím účastníkem. Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou účastníci:

- Řidiči
- Chodci
- Běžci
- Cyklisté
- Průvodce vedených nebo hnaných zvířat
- Ostatní (např. cestující v hromadné dopravě)

Mezi účastníky silničního provozu tedy patří zejména řidiči, ať už motorových či nemotorových vozidel a také chodci. Řidičem se rozumí účastník silničního provozu, který řídí vozidlo nebo tramvaj. Taktéž je za řidiče považován jezdec na zvířeti. Není třeba upřesňovat, kdo je považován na komunikaci za chodce, stojí však za zmínku, že chodec je i osoba tlačící dětský kočárek, invalidní či ruční vozík nebo sánky. Rovněž osoba na lyžích a bruslích. Osoba pohybující se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vedoucí motocykl či jízdní kolo.⁸

2.1.2 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Povinností účastníků dopravní nehody v situaci jako je např. zranění, usmrcení osob či poškození veřejného zařízení je vždy přivolat na místo této události policii. Jsou také povinni setrvat na místě do jejího příjezdu, neprodleně se na toto místo vrátit po poskytnutí a přivolání první pomoci, či ohlášení dopravní nehody.⁹ Jako samozřejmost se může jevit i povinnost řidiče zdržet se požití alkoholu po dopravní nehodě. Zdržet se jeho konzumace musí po takovou dobu, než je možné určit, zda před nebo během jízdy alkohol požil.

Z praxe je však častý jev, kdy řidiči, ve snaze setřást šok ze vzniklé situace, alkohol poijí. Někteří řidiči vypijí alkoholický nápoj po dopravní nehodě ve snaze vyhnout se trestu za případný alkohol, který požili již před jízdou. Toto řešení pro ně však

⁷ MINÁŘ, V. *Autoškola 2018 moderní učebnice a testové otázky*. Praha: Grada 2018, s. 5

⁸ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 297

⁹ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014, s. 134

není vyviněním. Zpětným dopočtem z odebraného biologického materiálu (krve), lze určit hladinu alkoholu v době dopravní nehody. Provede se tedy orientační dechová zkouška, lékařské vyšetření a odběr krve v lékařském zařízení. Je nutné přibrání soudního znalce k následnému dopočtu hladiny alkoholu v krvi v době účasti na předmětné dopravní nehodě.¹⁰

2.2 Vyšetřování a identifikace příčin dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod můžou být rozličné. Nezřídká dochází k utajování dopravních nehod nebo naopak k jejich fingoání. Důvodů utajování či fingoání může být několik. Například požití alkoholického nápoje před nebo během jízdy, kdy si je řidič vědom svého podnapilého stavu a domluví se s blízkou osobou, která dopravní nehodu vezme na sebe či řidič pod vlivem alkoholu uteče po nehodě z místa činu a k řízení vozidla se nepřizná, účastníci uvedou klamně a zavádějící údaje nebo fingují technické závady na vozidlech. I proto je někdy žádoucí dopravní nehodu náležitě prošetřit, určit viníka, vyloučit požití alkoholu a získat jiné důležité informace, aby se dala celá záležitost náležitě uzavřít.

Výše je již vytyčeno, kdy mají účastníci povinnost věc dopravní nehody ohlásit a kdy takovou povinnost nemají.¹¹ Pokud tedy účastníkům nevzniká povinnost oznámit dopravní nehodu Policii ČR, mají povinnost sepsat si mezi sebou záznam o dopravní nehodě (tzv. euroformulář), který v nejbližší době předají pojišťovně.¹² Policisté na místě události v silničním provozu postupují dle daných metodik. Dopravní nehody vyšetřují konkrétně policisté se specializací na danou oblast, zařazení u skupiny dopravních nehod. Hlídky policie na místě silniční dopravní nehody získává potřebné informace o vzniku události a následcích tohoto děje. Ohledává místo události a provádí neodkladné a neopakovatelné úkony.

Neodkladné a neopakovatelné úkony

Součástí vyšetřování dopravní nehody jsou „neodkladné a neopakovatelné úkony“. Požadavkem pro všechny neodkladné a neopakovatelné úkony je odůvodnění neodkladnosti či neopakovatelnosti při provedení takového úkonu.

¹⁰ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014, s. 20

¹¹ KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 1. vydání. Praha, 1997. s. 124

¹² ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

Výčet některých neodkladných úkonů na místě dopravní nehody:

- Zadržení podezřelé osoby na místě činu (např. řidiče na útěku)
- Odnětí věci (např. vozidla)
- Zajištění osobních věcí (doklady totožnosti, cenné věci)
- Prohlídka těla zemřelého
- Zkouška na alkohol či omamné a psychotropní látky

Výčet některých neopakovatelných úkonů na místě dopravní nehody:

- Výslech svědka těsně po události
- Výslech umírající osoby
- Přibrání znalce na místo dopravní nehody

Dopravní policisté na místě dopravní nehody provádí orientační vyšetření ke zjištění, zda nejsou účastníci silniční dopravní nehody pod vlivem alkoholu. V případě, že účastník není schopen podrobit se orientačnímu vyšetření (např. zranění, usmrcení), provede odběr biologického materiálu lékař v nemocničním zařízení, a to na žádost policie.¹³ Nejzásadnější při vyšetřování dopravní nehody je momentální stav na místě události při příjezdu policejní hlídky. Prvotní situací jsou po dopravní nehodě předmětná vozidla v původním postavení po kolizi, a přítomnost všech účastníků, včetně svědků na místě nehody. Tento stav je pro následné vyšetřování ideální. Vyšetřující orgán zajistí a vyhledá nezbytné důkazy, stopy, vyslechne přítomné svědky. Vše zadokumentuje a obnoví plynulost silničního provozu. Situace na místě události se může zkomplikovat v momentě, kdy dojde ke změnám stavu – manipulace se zúčastněnými vozidly před příjezdem policistů, svědci nehody, kteří nesečkali na místě dopravní nehody, z místa odešli a nelze je dále kontaktovat, viník nehody ujel z místa činu, zraněné osoby byly odvezeny vozidlem zdravotnické záchranné služby k ošetření apod. Jedná se o změny, které znesnadňují celé vyšetřování a to tím, že mohou být znehodnoceny relevantní důkazy.¹⁴

¹³ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 259

¹⁴ STRAUS, J. *Kriminalistická metodika*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 212

2.3 Legislativní pohled na řízení v opilosti a následné způsobení dopravní nehody

Provoz na pozemních komunikacích vyžaduje od všech jeho účastníků ničím nerozptylovanou pozornost a zároveň velkou míru odpovědnosti. Největší podíl na vzniku dopravních nehod má jistě lidské pochybení. V málokteré činnosti, kterou člověk vykonává, se za omyly a chyby platí tak těžce, a vzniklé následky mohou být tak tragické, jako při dopravních nehodách. Řízení pod vlivem alkoholu je jednání, kterým lze spáchat jak přešůpek, tak i trestný čin. Hranici, kdy se jedná o přešůpek, a kdy o trestný čin, tvoří míra ovlivnění alkoholem neboli návykovou látkou. Český právní systém pracuje s dvěma hodnotami pro posouzení míry ovlivnění alkoholickými nápoji. První je více než 0,2 g/kg* alkoholu v krvi, kdy se jedná již o prokazatelnou hodnotu, a jde tedy o trestně – právní odpovědnost ve formě přešůpku. Druhá hodnota od 1,00 g/kg alkoholu v krvi, kdy tato hodnota je z lékařského hlediska považována za hranici, za kterou naprostá většina jedinců není schopna bezpečně řídit motorové vozidlo. Toto je také hranice, kterou obecné soudy považují za určující, zda byl spáchán trestný čin.¹⁵ (*Při odborném lékařském vyšetření se zjišťuje hodnota hladiny alkoholu v krvi. Tato hodnota se uvádí dle soustavy SI v g/kg, neboli v gramech 100% etanolu na 1 kilogram krve. Široká veřejnost zná zažitý název promile (‰), jehož číselná hodnota je zcela totožná s uváděným g/kg.¹⁶)

2.3.1 Přešůpkové jednání

V zákoně o provozu na pozemních komunikacích se v ustanovení § 5, odst. 2 písm. a) - b) uvádí následující:

„Řidič nesmí požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy.“¹⁷

„Řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství

¹⁵ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 32

¹⁶ HIRT, M. a kol. *Soudní lékařství díl II*. Praha: Grada Publishing a.s., 2016. s. 85,86

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem,“¹⁸

Při řízení vozidla pod vlivem alkoholu, způsobení dopravní nehody v takovémto stavu s ublížením na zdraví nebo při odmítnutí zkoušky, zda je či není řidič ovlivněn alkoholem, a to v rovině přestupku, hrozí takovému řidiči sankce ve formě finanční pokuty a zákazu činnosti. V obou případech je pro řidiče, jak u přestupku, tak u trestného činu, navíc zápis sedmy bodů v rámci bodového systému.¹⁹

Zákaz činnosti

Z výše uvedených důvodů, lze ze zákona udělit zákaz činnosti, konkrétně zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, a to na dobu od šesti měsíců do jednoho roku. Zákaz řízení motorových vozidel na dobu delší, a to na dobu od jednoho roku do dvou let se uloží řidiči, který řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost. Tento stav si přivodil požitím alkoholického nápoje, či užitím jiné návykové látky. Shodná doba od jednoho roku do dvou let zákazu řízení pro řidiče, který svým jednáním způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví, odmítne-li se podrobit vyšetření, zda byl při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti ovlivněn alkoholickým nápojem nebo jinou návykovou látkou. V případě jízdy na zvířeti nebo nemotorovém vozidle nelze řidiči uložit sankci zákaz řízení, uloží se pouze pokuta.²⁰

Výše finanční pokuty za přestupek

Finanční pokuta ve výši od 2.500 Kč do 20.000 Kč se ve správním řízení uloží řidiči řídícímu vozidlo, či jedoucímu na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky. Totožná výše finanční pokuty hrozí i při řízení vozidla v době, po kterou je stále řidič pod vlivem těchto látek.²¹ Finanční pokuta v rozmezí od 25.000 Kč do 50.000 Kč bude ve správním řízení uložena řidiči, který řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost. Taktéž řidiči, který svým

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

²⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

²¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>

jednání způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví nebo odmítne-li se podrobit vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou.²²

2.3.2 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky

V České republice platí pro řidiče nulová tolerance alkoholu v krvi. Přesto je nutné v některých případech zkoumat míru ovlivnění řidiče návykovou látkou, aby mohlo být konkrétně určeno, zda byly naplněny konkrétní znaky trestného činu. Pokud tedy řidič dosáhne hranice alkoholu v krvi 1,0 ‰, vystavuje se nebezpečí trestního stíhání.

Toto jednání je přesně vymezeno v Trestním zákoníku č. 40/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů a je specifikován v ustanovení § 274 odst. 1 jako:

„Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“²³

Výše uvedený pojem: „stav vylučující způsobilost“ nemá konkrétní právní definici. Důvodem je rozdílné působení různých návykových látek na člověka a na výkon různých činností. Ustálená judikatura (soudní rozhodnutí) vychází z poznatků lékařské vědy o vlivu alkoholu na lidský organismus. S přihlédnutím k těmto poznatkům považuje za tento stav řízení vozidla osobou, u které hladina alkoholu v krvi dosáhla nejméně 1‰. U osob, u nichž nedosáhla hladina alkoholu v krvi takové koncentrace, lze tento stav odvodit v závislosti na určitých okolnostech konkrétního případu. Musí být z okolností zcela jasné, že osoba nebyla schopna řídit vozidlo ani při nižší míře ovlivnění alkoholem, než je stanovená hranice 1‰.²⁴

Ze skutkové podstaty trestného činu uvedeného v Trestním zákoníku v ustanovení § 274 odst. 2 písm. a) – c) dále vyplývá, že řidiči při takové míře ovlivnění návykovou látkou hrozí odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti, spáchá-li havárii, dopravní nehodu nebo jinou nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví či způsobena větší škoda na majetku. Recidivistům v této problematice, kteří již byli v předcházejících dvou letech odsouzeni, hrozí taktéž odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.

²² *Vše o bodovém systému nejen pro vybudované řidiče* [online]. 2020 [cit. 06. 03. 2020]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

²³ Zákon č. 40 z 9. února 2009 trestní zákoník. Česká republika: Parlament České republiky. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/2009-40>

²⁴ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní právo procesní*. 3. vyd. Praha: Leges, 2013. s. 164

A trest ve stejné výši pro pachatele, pokud spáchá takovýto čin při výkonu zaměstnání, nebo při výkonu jiné činnosti, zejména řídí – li prostředek hromadné dopravy osob, kdy je vliv návykových látek zvláště nebezpečný.²⁵ Samotná podstata a hmotnost motorového vozidla i jeho motorická síla mohou přivodit vážné následky. V rukou opilého řidiče se motorové vozidlo stává „zbraní“. Proto k naplnění znaků skutkové podstaty trestného činu nebrání případná skutečnost, že řidič vozidlo řídil jinak nezávadně a ve shodě s pravidly silničního provozu. Není zde rozhodující ani způsob jízdy takového řidiče, okolnosti dopravní nehody, ani zda šlo o jízdu po frekventované vozovce, po vozovce s minimálním provozem, v osobním motorovém vozidle, nebo na malém motocyklu při malé rychlosti.²⁶

²⁵ DAŇKOVÁ, L. a kol. *Metodika práce s řidiči, kteří jsou ve výkonu trestu odnětí svobody za trestnou činnost v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015. s. 12

²⁶ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s.268

3 Fenomén alkoholu a jeho rámcová charakteristika

Alkohol jako takový není třeba dlouze představovat. Každý jedinec se s ním ve svém životě dříve či později setká. Jde o látku, která je společností tolerována i přes fakt, že její vliv na člověka není vždy příznivý a žádoucí. Je lidstvu znám od počátku jeho existence, mohl však na zemi vznikat již před samotným člověkem, kdy ke kvašení plodů a listů rostlin dochází v přírodě samovolně a již miliony let. Staré báje i pověsti ho označují za dar od bohů. Název je odvozen z arabského al-ka-hal, tento název označuje zvláštní, jemnou látku. Alkohol vzniká kvašením cukru působením kvasinek. Dá se vyrobit snad z čehokoli, výroba je levná. Obecně rozdělujeme alkohol dle výroby, a to na pivo, víno a lihovinu.²⁷ Obliba alkoholu nesporně souvisí s jeho schopností odbourávání zábran, také dodává pozitivní náladu. Alkohol je společností akceptován v takové míře, že se obecně považuje za méně nebezpečný než ostatní drogy. Prohibice nikdy a nikde nefungovala, krom muslimských zemí, a to pouze z náboženských důvodů. Pravidla, která se dlouhodobě vyvíjela, usnadňují jeho masové užívání ve společnosti.

V této části práce se zpracovatelka práce primárně zaměřuje na dopad alkoholu na lidský organismus a jeho vliv na řídičské schopnosti jedince. Dále na způsob zjišťování přítomnosti této látky u řidiče, a to jak v krvi, tak i v dechu.²⁸

3.1 Vliv požití alkoholických nápojů na řidiče

Alkohol má vliv nejen na řídicí i rozpoznávací schopnosti, ale také na duševní rozpoložení jedince. Řidič, který požil takovýto nápoj před, nebo během své jízdy, zásadním způsobem ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Jak bylo již zmíněno, v současnosti je v České republice uplatňována pro řidiče nulová tolerance požívání alkoholu. Za alkoholický nápoj se považuje každý nápoj, který s odkazem na ustanovení zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, obsahuje více než 0,5 % objemových etanolu.²⁹

Každý jedinec jednou dojde k okamžiku, kdy se setká tváří v tvář s alkoholem. Takové setkání končí buď následným okamžitým odmítnutím, nárazovým požíváním nebo se může u jedince vyvinout „kamarádský“ vztah mezi ním a alkoholem. Takovému

²⁷ SKÁLA, J. ...až na dno!?, 4. vyd. Praha: Avicenum, 1988. s. 58

²⁸ SKÁLA, J. ...až na dno!?, 4. vyd. Praha: Avicenum, 1988. s. 58

²⁹ ČESKO. Zákon č. 65 ze dne 19. ledna 2017 o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65>

vztahu se říká závislost. Jestli bude jedinec na alkoholu závislý, záleží na dvou faktorech. Genetický faktor – konzumace alkoholu přináší jedinci zvláštní příjemné pocity a nemá nepříjemné následky. Je tedy pravděpodobnější, že jedinec, kterému přináší alkohol pouze pro něj pozitivum, má větší sklon k závislosti. Faktor učení – tendence k užívání alkoholu může vzniknout důsledkem nápodoby rodičů či blízkého okolí.³⁰ V každém případě působí při jakékoliv konzumaci na naše tělo jako jed. Jed, který brzdí převod impulsů nervovými vlákny v oblasti mozkové kůry, z čehož vzniká stav, který se nazývá opilost, opojení či ebrieta. Po jeho požití per os. (ústí) se vstřebává z trávicího traktu do krve velmi rychle, proto opilost můžeme cítit již několik minut po požití. Nejvyšší koncentraci v krvi dosahuje alkohol okolo 30-90 minut po jeho požití.

Účinky na jednotlivce závisí nejen na množství vypité dávky, ale také na dalších faktorech, jako jsou dispozice jedince a vliv prostředí. Dá se však všeobecně konstatovat, že menší dávka působí na organismus člověka stimulačně, vyšší dávka tlumeně.³¹

3.1.1 Fáze vstřebávání alkoholu

Jedna ze dvou fází vstřebávání alkoholu je fáze stimulační. V této fázi vstřebávání alkoholu se postižení mozkové kůry projevuje jako euforie působící na psychiku člověka. Tím se zejména vyřadí kontrolní a rozumová funkce mozku. Současně s opojením se dostavuje subjektivní pocit větší psychické i fyzické síly. Dochází k přeceňování sebe sama a ke ztrátě sebekontroly. Stírá se gradace mezi možným, pravděpodobným i jistým. Touha jedince po sebeuplatnění a jeho charakter se po užití alkoholického nápoje zvýrazňují a tím dochází k oslabení etických a morálních zásad. Velmi záhy je postižena také tzv. vigilita – distributivní pozornost, což je schopnost obrátit pozornost jedince k novým a nečekaným vjemům.³²

Opakem fáze stimulační je fáze tlumící. Pokud etylalkohol vede k poruchám smyslových a motorických funkcí jedná se o fázi tlumící. Při zasažení smyslových vjemů dochází nejdříve ke zhoršení zraku. Následně ke zhoršení sluchu. U zraku je nejdříve postižena adaptace na světlo i tmu. Prodlužuje se doba potřebná pro příjem zrakových vjemů. Poruchy vnímání vzdálenosti od okolních předmětů. Porucha barvocitu, především při rozpoznávání červené a zelené barvy. Na řadě jsou poruchy motoriky. Nastává pokles schopnosti ovládat jemnější a zároveň složitější činnosti. Příkladem může

³⁰ VÁGNEROVÁ, M. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál, 1999. s. 290

³¹ KALINA, K. *Klinická adiktologie*, Příbram: GRADA Publishing 2015. s. 52

³² CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 31

být ovládnutí řadičím mechanismu, směrových světel (blinkrů) nebo zasunutí klíče do zapalování. Při vyšším stupni opilosti je již zasažena hrubá motorika. Dochází k poruše rovnováhy a k celkovému zpomalení reakcí jedince. Rozumová funkce mozku a její snížení se projevuje zhoršenou schopností zapamatovat si či naučit se novým úkolům. Je narušena rychlost myšlení a tím přibývá i hrubých chyb.³³

3.2 Rizikové chování řidiče motorového vozidla po požití alkoholu

Jak stoupá hladina alkoholu v krvi, značně roste pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. „Při hladině alkoholu v krvi 0,6 ‰ je riziko nehody 2krát a při 1,5 ‰ 25krát vyšší než u zcela střízlivých osob.“³⁴

Je potřeba si uvědomit, že alkohol tedy ovlivňuje schopnosti každého řidiče. Ovlivněný řidič ohrožuje bezpečnost dopravy, svůj život i životy druhých. Pro bezpečnou jízdu ve vozidle je důležité dobře vidět, být schopen správně posoudit, co a odkud slyšíme a mít krátké reakční doby. Jak už je uvedeno v předchozí části, alkohol má tlumící účinky na vše vyjmenované.

Rizikové chování řidiče za volantem, které vykazuje souvislost s požitím alkoholického nápoje, poznáte především tak, že řidič:

- Jede bezdůvodně pomalu či rychle.
- Náhle mění rychlost jízdy.
- Nerespektuje dopravní značení či signalizační zařízení.
- Jede po střední dělicí čáře.
- Kličkuje z jedné strany vozovky na druhou.
- Najíždí do zatáček velkými oblouky.
- Nebezpečně manévruje.
- Nedodržuje bezpečnostní vzdálenost za jiným vozidlem.
- Jede s vypnutými světlomety.
- Nepoužívá směrová světla (blinkr) při odbočování.
- Jede se staženými okny v chladném počasí.
- Při zpozorování vozidla PČR řidič snaží co nejdříve zastavit/zaparkovat.³⁵

³³ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 32, 33

³⁴ ŠTEFAN, J. a HLADÍK, J. *Soudní lékařství a zdravotnicko-právní otázky*. Praha: Karolinum, 1996. s. 100

³⁵ Bezpečnost práce. *Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*. [online]. 2018 [cit. 05. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-drog/>

Z praxe u police vytyčuje autorka práce nejmarkantnější chování. Jde o jízdu se staženými okny v brzkých ranních hodinách a noční jízda s vypnutými světlomety. Tímto na sebe opilý řidiči často sami upozorní.³⁶

Příznaky, pozorovány u většiny řidičů při daných hodnotách alkoholu v krvi:

➤ **0,2-0,5 ‰**

Efekt: Řidič více riskuje, překypuje neopodstatněnou sebedůvěrou, ztrátou úsudku, zvýšenou tělesnou teplotou.

Účinky na řízení: Projevuje se zhoršená schopnost řízení, nepřesný odhad vzdálenosti, zhoršená schopnost pozorovat dvě věci najednou, pokles vizuálních funkcí.

➤ **0,5-0,8 ‰**

Efekt: Ztráta kontroly menších svalů např. zaostření očí, snížená ostražitost a uvolnění celého těla.

Účinky na řízení: Projevují se výše uvedené příznaky společně se zhoršeným postřehem, přeceňování vlastních schopností. Rozeznávání barev je obtížnější, oči se hůře přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a nastává porucha rovnováhy.

➤ **0,8-1,2 ‰**

Efekt: Zhoršení řeči, zraku a paměti. Snížená schopnost sebeovládání, koordinace svalů a rovnováhy. Reakční doba se prodlužuje, myšlení se zpomaluje a snižuje se koncentrace. Roste bezohlednost a opět se prodlužuje reakční doba.

Účinky na řízení: Při této hodnotě se dále k výše uvedenému přidruží tunelové vidění, které znamená největší ohrožení pro chodce či cyklisty, pohybující se u krajnice vozovky. Zhoršuje se možnost plynulé regulace rychlosti a snižuje se schopnost vyhodnocení informací např. rozpoznání červeného signálu „STŮJ!“ na světelném signalizačním zařízení (semaforu). Neschopnost jízdy v jízdním pruhu či přejíždění z pruhu do pruhu. Snižuje se také schopnost a reakce brždění.

➤ **1,2 ‰ – 2 ‰**

Efekt: Opět se u řidiče rozvíjí zhoršená koordinace svalů. Může dojít také ke zvracení i výrazné ztrátě rovnováhy.

Účinky na řízení: Řidiči se zhoršují všechny příznaky a stává se pro sebe i své okolí nebezpečným. Hůře zpracovává sluchové i zrakové vjemy. I velmi zkušený řidič,

³⁶ Vlastní zdroj

se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb, jako je například sešlápnutí špatného pedálu.³⁷

➤ **3‰ - 4‰**

Efekt: Při této hodnotě se již jedná o těžkou opilost, kdy již osoba není schopna samostatné chůze. Projevují se poruchy chování, špatná srozumitelnost řeči či ztráta paměti. Účinky na řízení: Při takové hladině alkoholu je předpoklad řízení vozidla nulová.

➤ **5‰ a více**

Hladina alkoholu v krvi nad 5‰ a více představuje pro polovinu populace smrtelnou dávku, kdy může dojít i ke kómatu. Při takovém ovlivnění lze říci, že se jedná o absolutní ztrátu schopnosti řízení vozidla.³⁸

Ke všem výše uvedeným účinkům alkoholu se přidružují i faktory, které nejvíce spolupůsobí při vzniku dopravních nehod u alkoholem ovlivněných řidičů. Jsou to nepozornost, kdy spolupůsobení tohoto faktoru na vznik dopravní nehody je až 24 %, dále se jedná například o jízdu ve vysoké rychlosti, což činí 10 % a jako další je uvedena únava, mikrosnánek 3 % a nezkušenost řidiče vozidla 3 %.³⁹

3.2.1 Zkoumaná oblast dopravní nehodovosti v číslech

Jaký vliv má alkoholem ovlivněný řidič na dopravní nehodovost v číslech, je uvedeno ve studii o vlivu alkoholu na nehodovost. Studii vypracoval orgán BESIP koordinující činnost v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích spadající pod Ministerstvo dopravy České republiky

V této studii je uvedeno, o kolik se zvýší riziko vzniku dopravní nehody při konkrétní naměřené hladině alkoholu v krvi řidiče:

- při 0,5 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 2 x
- při 0,8 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 5 x
- při 1,0 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 7 x
- při 1,2 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 12 x
- při 1,4 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 19 x

³⁷ ŠTEFAN, J. a HLADÍK, J. *Soudní lékařství a zdravotnicko-právní otázky*. Praha: Karolinum, 1996. s. 100

³⁸ Bezpečnost práce. *Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*. [online]. 2018 [cit. 05. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-drog/>

³⁹ BESIP. *Alkohol a jiné návykové látky*. [online]. 2019 [cit. 10. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/bb723075-a52c-4c76-a933-de805bda3ecf/Alkohol-a-jine-navykovye-latky.pdf>

- při 1,6 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 25 x
- při 1,8 promile alkoholu v krvi řidiče se zvyšuje riziko dopravní nehody 30 x⁴⁰

Z výše uvedených hodnot je tedy zřejmý potencionální nárůst rizika vzniku dopravní nehody s narůstající hladinou alkoholu. Nejen míra ovlivnění alkoholem má však vliv na nehodovost.

Vliv na nehodovost má také rozličný věk řidičů. Riziko způsobení silniční nehody pod vlivem alkoholu u mladého řidiče ve věku do 25 let je až 3 x vyšší, než riziko že takovou dopravní nehodu způsobí starší řidič.

Mladí dospělí ve věku 20-29 let mají riziko zavinění smrtelné dopravní nehody pod vlivem alkoholu minimálně 5 x větší, než řidiči nad 30 let, kteří jsou taktéž pod vlivem alkoholu.

Řidič, ve věku do 25 let, s 0,3 ‰ alkoholu v krvi, který veze dva spolujezdce, má 34 x vyšší pravděpodobnost stát se účastníkem dopravní nehody, než střízlivý řidič nad 30 let vezoucí spolujezdce jednoho.

Příčinou, proč nehodu pod vlivem alkoholu způsobí častěji mladí řidiči, může být nedostatečná negativní zpětná vazba. Nedostatečné trestání a nedostatečná prevence v této problematice, posiluje přesvědčení mladých řidičů o minimální pravděpodobnosti jejich účasti na dopravní nehodě. Primárně si mladí řidiči vytváří subjektivní pocit větší šance vyhnout se dopravní nehodě než ostatní v závislosti na pocitu zlepšení řidičských dovedností v průběhu pár let po dosažení řidičského oprávnění. Nadhodnocují svoje řidičské umění. Nevnímají vliv alkoholu na jejich schopnosti a v důsledku nedostatečné zpětné vazby nevnímají ani možná rizika.⁴¹

3.2.2 Absorpce a distribuce alkoholu v lidském těle

Alkohol se vstřebává do našeho těla v nezměněném stavu. Rychleji se do organismu vstřebávají koncentrovanější alkoholické nápoje a takovéto nápoje vypité nalačno. Odbourání alkoholu je zcela individuální záležitostí každého jedince. Závisí na mnoha faktorech, například na pohlaví, věku, návyku na pití alkoholických nápojů, stravě, psychickém i fyzickém stavu. Silný stres či únava odbourání zpomalují.

⁴⁰ BESIP. *Alkohol a jiné návykové látky*. [online]. 2019 [cit. 10. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/bb723075-a52c-4c76-a933-de805bda3ecf/Alkohol-a-jine-navykovye-latky.pdf>

⁴¹ WHO. *Youth and road safety*. [online]. 2020 [cit. 02. 02. 2020]. Dostupné z <https://www.who.int/management/programme/ncd/Youth%20and%20Road%20Safety.pdf>

Ovšem jedním z nedůležitějších faktorů ovlivňující vylučování alkoholu z těla je tělesná hmotnost. Markantní je rozdíl u lidí se svalovou hmotou a lidí s obezitou. Obézní jedinci mají po vypití stejného množství alkoholického nápoje vyšší hladinu alkoholu v krvi, než lidé svalnatí se srovnatelnou hmotností. Způsobené je to tím, že tuková tkáň je vyřazena z rovnoměrného rozmístování alkoholu v těle. Z tohoto stejného důvodu se u žen (které mají ve většině případů větší podíl tukových zásob než muži) projevují větší příznaky opilosti a alkoholické nápoje mají v jejich těle o jednu šestinu až jednu třetinu vyšší koncentraci oproti mužům.⁴²

Pro názornost vstřebávání alkoholu lze uvést situaci, kdy muž, vážící 70 kilogramů vypije 100 ml třiceti osmi procentního destilátu. Malé množství se vstřebá v ústech, většina se vstřebává až v tenkém střevě. Cévní soustavou se alkohol roznese do celého těla. Dostane se do mozku, srdce, svalové tkáně a jiných tkání. Tělo však nedokáže alkohol ukládat. V těle se vytvoří koncentrace 0,6 promile etanolu. Etanol (alkohol) je z 90 %-98 % vylučován z těla oxidačními procesy a pouze 2 %-10 % je vyloučeno močí a dechem. V zanedbatelném množství se také etanol vylučuje potem, žlučí či slinami. Je tedy patrné, že k odbourání alkoholu z těla nestačí pouze pár hodin spánku, či „osvědčené babské rady“.⁴³

Faktory ovlivňující vylučování alkoholu z těla:

- Výška
- Tělesná hmotnost
- Pohlaví
- Rychlost přijímání alkoholického nápoje

Faktory, které vylučování alkoholu neovlivňují:

- Káva (kofein)
- Spánek
- Sport
- Tučná jídla⁴⁴

⁴² Bezpečnost práce. *Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*. [online]. 2018 [cit. 05. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/řízení-pod-vlivem-alkoholu-drog/>

⁴³ EHRMANN, Jiří. *Alkohol a játra*. Praha: Grada Publishing, 2006. s. 15

⁴⁴ Bezpečnost práce. *Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*. [online]. 2018 [cit. 05. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/řízení-pod-vlivem-alkoholu-drog/>

Tabulka č. 1 - orientační čas, jež potřebuje muž vážící 85 kg k odbourání určitého množství alkoholu:

pivo 10°	čas	pivo 12°	čas	víno 12,5 %	čas	lihoviny 40 %	čas
0,5 l	2:15 hod.	0,5 l	2:45 hod.	0,2 l	2:28 hod.	0,5 dcl	3:15 hod.
1,5 l	6:45 hod.	1,5 l	8:15 hod.	0,6 l	7:24 hod.	1,5 dcl	6:45 hod.
3 l	13:30 hod.	3 l	16:30 hod.	1,2 l	14:48 hod.	3 dcl	13:30 hod.

(Zdroj: Státní správa.cz, tabulka: vlastní)

Tabulka č. 2 - orientační čas, jež potřebuje žena vážící 60 kg k odbourání určitého množství alkoholu:

pivo 10°	čas	pivo 12°	čas	víno 12,5 %	čas	lihoviny 40 %	čas
0,5 l	3:42 hod.	0,5 l	4:31 hod.	0,2 l	4:04 hod.	0,5 dcl	3:42 hod.
1,5 l	11:07 hod.	1,5 l	13:33 hod.	0,6 l	12:13 hod.	1,5 dcl	11:07 hod.
3 l	22:15 hod.	3 l	27:06 hod.	1,2 l	24:26 hod.	3 dcl	22:13 hod.

(Zdroj: Státní správa.cz, tabulka: vlastní)

3.3 Metody zjišťující míru ovlivnění alkoholem u řidiče

Před uvedením metod určených ke zjištění hladiny alkoholu je důležité si uvědomit, pro jaký účel se provádí. Některé situace vyžadují rychlé a jednoduché provedení, např. silniční kontrola, kontrola na pracovišti a v nemocnici. Jinak je tomu

v případě, kdy je zapotřebí přesnost a jednoznačnost, např. při důkazních řízeních proti vyšetřované osobě, která způsobí dopravní nehodu.

V dnešní době se již při běžné dopravní kontrole ze strany Policie České republiky nevyhne orientační dechové zkoušce, ta je dle závazného pokynu policejního prezidenta její součástí. V rámci silniční dopravní nehody je tomu obdobně. Při dopravní nehodě zpravidla provede dechovou zkoušku u řidiče příslušník policie, pomocí ní zjišťuje, zda je osoba ovlivněna alkoholem či nikoli.⁴⁵ Hladinu alkoholu u řidiče zjišťujeme dvěma způsoby:

1. Orientační zkouška, která se provádí detektorem alkoholu v dechu.
2. Odborné lékařské vyšetření, které je prováděno lékařem v nemocničním zařízení metodami k tomu určenými.⁴⁶

3.3.1 Orientační dechová zkouška

Nejčastěji policisté v terénu používají orientační zkoušku, dříve prováděnou detekčními trubičkami, dnes již převážně dechovým analyzátozem dechu. Jedná se o přístroj na detekci alkoholu v dechu s názvem Dräger (příloha č. 5). Policie má k dispozici převážně přístroj s označením Dräger 7510, který je určený ke zjištění koncentrace alkoholu v krvi měřením koncentrace alkoholu v dechu. Je schválen jako stanovené měřidlo Českým metrologickým institutem, a to v souladu s platnou vyhláškou č. 345/2002 Sb., Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. V souladu s touto vyhláškou se provádí jednou ročně ověřování a kalibrace přesnosti měření. Pokud přístroj nemá platnou kalibraci, lze ho použít pouze jako orientační měřidlo, nikoli jako měřidlo stanovené.⁴⁷

Principem analýzy alkoholu v dechu je skutečnost, že v plicích dochází k přímému kontaktu vdechnutého vzduchu s krví. Do krve se váže kyslík a dochází k uvolňování oxidu uhličitého. Současně dochází k uvolňování i jiných plynů a par, jako jsou například alkoholové výpary.⁴⁸

⁴⁵ ZIKMUND, J. *Znalec v oborech zdravotníctví, toxikologie, chemie* [online]. 2001 [cit. 16. 01. 2020]. Dostupné z: <http://www.zikmund.org/>

⁴⁶ Road-fens. *Řidiči mají práva.* [online]. 2018 [cit. 16. 12. 2019]. Dostupné z: http://road-fens.cz/fsm110_alkohol

⁴⁷ *Kalibrace analyzátorů alkoholu v dechu* [online]. 2014 [cit. 15. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kalibrace-analyzatoru-alkoholu-v-dechu.aspx>

⁴⁸ Pokuty a bod. *Povinné ručení.* [online]. 2011 [cit. 16. 12. 2019]. Dostupné z: <http://www.pokutyabody.cz/category/povinne-ruzeni/>

3.3.2 Důkazní hodnota dechové zkoušky

„Spočívá-li orientační vyšetření na ovlivnění alkoholem v dechové zkoušce provedené analyzátořem alkoholu v dechu, který splňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem, odborné lékařské vyšetření se neprovede.“⁴⁹

Tento odstavec si do zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek v roce 2009, pod záminkou účinnějšího trestání podnapilých řidičů a účastníků silničního provozu, prosadila Policie České republiky. Přípouští provádění testů na ovlivnění alkoholem pouze orientační zkouškou. Podmínkou je, že přístroj na takovouto orientační zkoušku (přístroj Dräger) musí splňovat určité parametry. Musí tedy jít o stanovené měřidlo. Podléhající pravidelnému ověřování a kalibraci. Kalibrace je nutná zhruba po 500 měřeních. Životnost přístroje je asi 3000 měření. Vyšetření přístrojem, který splňuje takové parametry, je ze zákona přiznána důkazní hodnota.⁵⁰

3.3.3 Odborné lékařské vyšetření

Dle judikatury je tedy dechová zkouška postačujícím důkazem, jak pro správní, tak trestní řízení. V případě, kdy osobě, v našem případě účastníkovi silniční dopravní nehody, vznikne povinnost podrobit se dechové zkoušce, kterou odmítne, nebo takové vyšetření není možné provést či zdárně dokončit, provede se odborné lékařské vyšetření, kdy je řidiči odebrána krev. Když osoba odmítne lékařské vyšetření, hledí se na ni jako by byla pod vlivem.⁵¹

V závazném pokynu PČR na úseku služby dopravní policie je uvedeno, že policista zajistí provedení odborného lékařského vyšetření také v případě, kdy orientační vyšetření provedl přístrojem, který nesplňuje podmínky stanovené právním předpisem, nejde-li o stanovené měřidlo. Odborné lékařské vyšetření zajistí také tehdy, je-li podezření ze spáchání trestného činu, nebo to policista považuje za nezbytné vzhledem k okolnostem. Dále v případě, že sám řidič žádá o provedení tohoto vyšetření.⁵²

⁴⁹ ČESKO. Zákon č. 65 ze dne 19. ledna 2017 o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65>

⁵⁰ Road-fans. *Řidiči mají práva*. [online]. 2018 [cit. 16. 12. 2019]. Dostupné z: http://road-fans.cz/fsm110_alkohol

⁵¹ Dopravní právo. *Alkohol za volantem*. [online]. 2010 [cit. 03. 01. 2020]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem>

⁵² *Postup příslušníků PČR na úseku služby dopravní policie* [online]. 2015 [cit. 03. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/postup-prislusniku-policie-ceske-republiky-na-useku-sluzby-dopravni-policie.aspx>

Hladina alkoholu v krvi řidiče se zjišťuje pomocí specifické zkoušky s názvem plynová chromatografie. Je prováděna ve zdravotnickém zařízení analýzou odebraného biologického materiálu. Tato metoda dokáže jako jediná naprosto přesně separovat etylalkohol od ostatních redukujících látek vyskytujících se v krvi. Při chromatografické metodě jde tedy o oddělení látek ve zkoumané směsi (v krvi).⁵³ Odbornému lékařskému vyšetření předchází i orientační zkouška, kterou provádí lékař. Jde o takzvané klinické vyšetření, kdy lékař jako odborná osoba provádí různé vyšetření a testy, z nichž posuzuje zjevné příznaky opilosti, verbální i nonverbální projevy, nekoordinovanost pohybů, stav oděvu např. jeho znečištění. Toto vyšetření je ovlivněno sebevědomím testovaného člověk, jeho tělesnou konstitucí, věkem, pohlavím a zejména množstvím a složením potravy před, po a během konzumace alkoholického nápoje. Lékař na závěr uvede, zda testovaná osoba jeví nebo nejeví známky opilosti.⁵⁴

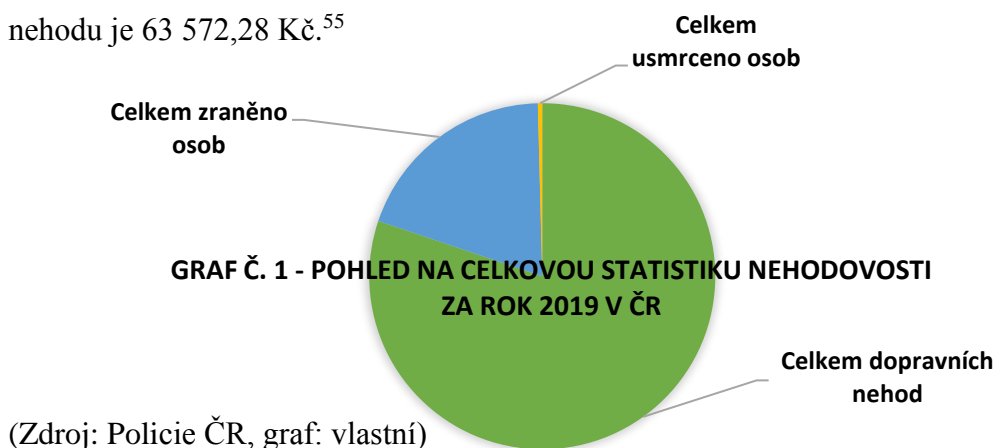
⁵³ HIRT, M. a kol. *Soudní lékařství díl II*. Praha: Grada Publishing a.s., 2016. s. 85,86

⁵⁴ HIRT, M. a kol. *Soudní lékařství díl II*. Praha: Grada Publishing a.s., 2016. s. 85,86

4 Statistika nehodovosti

V této části práce bude uvedena statistika nehodovosti na českých silnicích, kterou vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Statistika dopravní nehodovosti za vybrané kalendářní roky byla zpracovatelkou práce získána z veřejně dostupných zdrojů na internetové stránce www.policie.cz, sekce informační zdroje. Údaje byly zpracovány do grafů. Konkrétně je poté dynamika nehodovosti zaměřena na teritoriální území Plzeňského kraje s komparací s uplynulými roky v rámci určujícího období let 2016–2019. Uvedené kalendářní roky jsou zvoleny z důvodu demonstrace klesání či vzestupu nehodovosti.

Dle údajů ze statistik nehodovosti bylo za uplynulý rok 2019 šetřeno policií celkem 107 572 dopravních nehod na celém území České republiky. Každý den tedy policie šetřila průměrně 294 dopravních nehod, z toho zhruba 12 dopravních nehod za den způsobili řidiči pod vlivem alkoholu. Za stejnou dobu bylo 71 osob zraněno a každý druhý den došlo k usmrcení tří osob. Co se týče odhadu hmotné škody průměrně je na našich silnicích každý den způsobena hmotná škoda ve výši 18 735 882 Kč. Z uvedeného lze dále interpretovat, že policie šetřila dopravní nehodu zhruba každých 5 minut a každých 16 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby či byl zhruba každých 20 minut zraněn účastník silničního provozu. Hmotná škoda způsobená za jednu hodinu na silnicích je dle statistik 780 661,77 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 63 572,28 Kč.⁵⁵



⁵⁵ Policie ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: file:///C:/Users/PC/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2019.pdf

4.1 Celková statistika dopravních nehod na území ČR

Z celkového počtu 107 572 dopravních nehod bylo 4 627 událostí, kdy bylo u viníka zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 53 osob. Přítomnost drogy byla zjištěna u 269 řidičů motorových vozidel při šetření dopravní nehody. V 59 případech byl řidič ovlivněn jak alkoholem, tak drogou současně.

Graf č. 2 – Celkový počet dopravních nehod, z tohoto celkem dopravních nehod pod vlivem alkoholu, drog, celkový počet usmrcených osob za rok 2019 a počet usmrcených osob při událostech, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu.

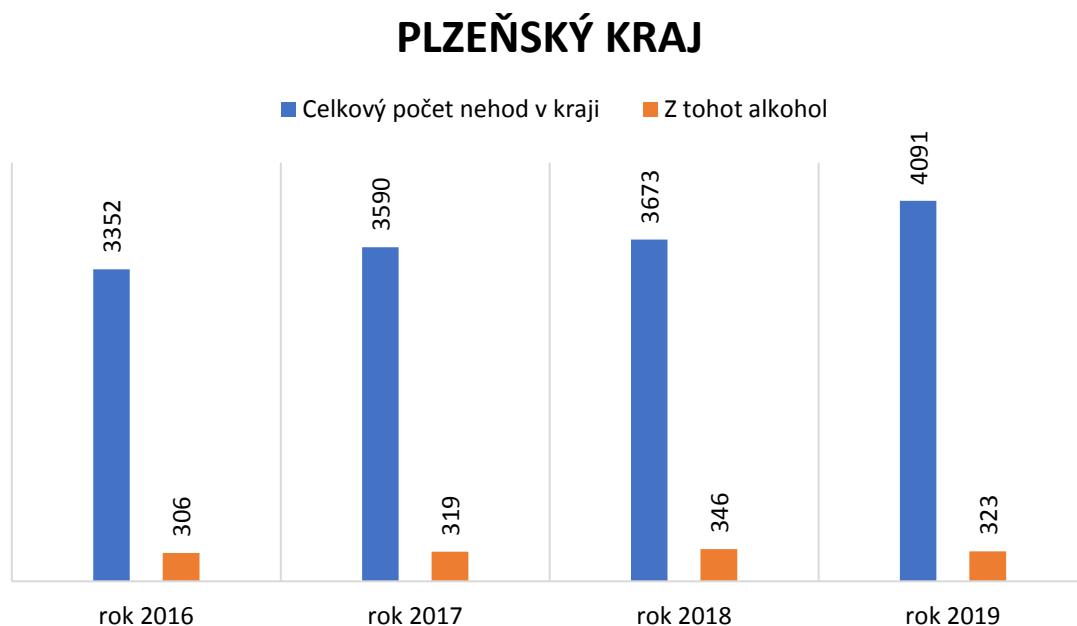


(Zdroj: Policie ČR, graf: vlastní)

4.2 Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Plzeňském kraji

V následujícím grafu č. 3 je vyobrazeno celkové množství dopravních nehod na území Plzeňského kraje, a to v porovnání s dopravními nehodami zaviněnými řidiči pod vlivem alkoholu.

Graf č. 3 – Dopravní nehody v Plzeňském kraji



(Zdroj: Policie ČR, graf: vlastní)

Z těchto dat je patrné, že se každý rok celkový počet dopravních nehod na území Plzeňského kraje oproti roku 2016 zvyšuje, a souběžně s tím roste i množství nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu. Komparace dat z uvedených let pak ukazuje na nejmenší počet dopravních nehod v roce 2016 na území Plzeňského kraje. Celkem bylo šetřeno 3 352 nehod a současně tím poukazuje i na nejmenší počet dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu, s počtem 306 událostí. V roce 2017 bylo dle statistik v Plzeňském kraji celkem šetřeno 3 590 dopravních nehod, z toho 319 událostí bylo způsobeno řidiči pod vlivem alkoholu. Což oproti roku 2016 činí nárůst dopravních nehod pod vlivem alkoholu o více než 4 %. V roce 2018 bylo v Plzeňském kraji způsobeno celkem již 3 673 dopravních nehod, kdy 346 z nich bylo zaviněno řidiči pod vlivem alkoholu. To by znamenalo již nárůst o více než 13 % oproti roku 2016. V roce 2018 byl tak nárůst počtu těchto dopravních nehod nejvýraznější. V roce 2019 bylo dle statistik v Plzeňském kraji způsobeno celkem 4 091 dopravních nehod. Z toho bylo 323 dopravních nehod zaviněno řidiči pod vlivem alkoholu. Pouze tedy v roce 2019 se počet

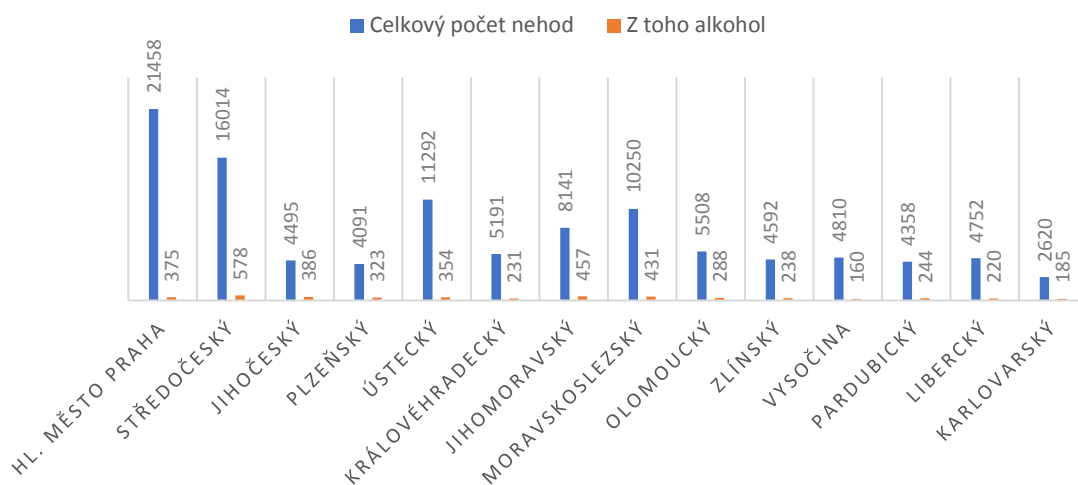
dopravních nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu oproti roku 2018 snížil o 23 událostí, avšak oproti roku 2016 byl opět nárůst o více než 5 %.

4.3 Celková statistika nehodovosti dle krajů

Pro porovnání je v grafu č. 4 zaznamenán celkový počet dopravních nehod ve všech krajích ČR v komparaci s dopravními nehodami pod vlivem alkoholu, a to v určujícím období roku 2019. Z tohoto grafu vyplývá, že největší podíl celkových nehod v poměru s dopravními nehodami pod vlivem alkoholu má v Karlovarský kraj (tj. 5,73 %) a Jihočeský kraj (tj. 4,82 %). V Plzeňském kraji je tento podíl 3,45 % způsobených dopravních nehod pod vlivem alkoholu z celkového počtu šetřených dopravních nehod v tomto kraji.

Graf č. 4 – Dopravní nehody na území ČR

STATISTICKÉ ÚDAJE PODLE KRAJŮ ZA ROK 2019

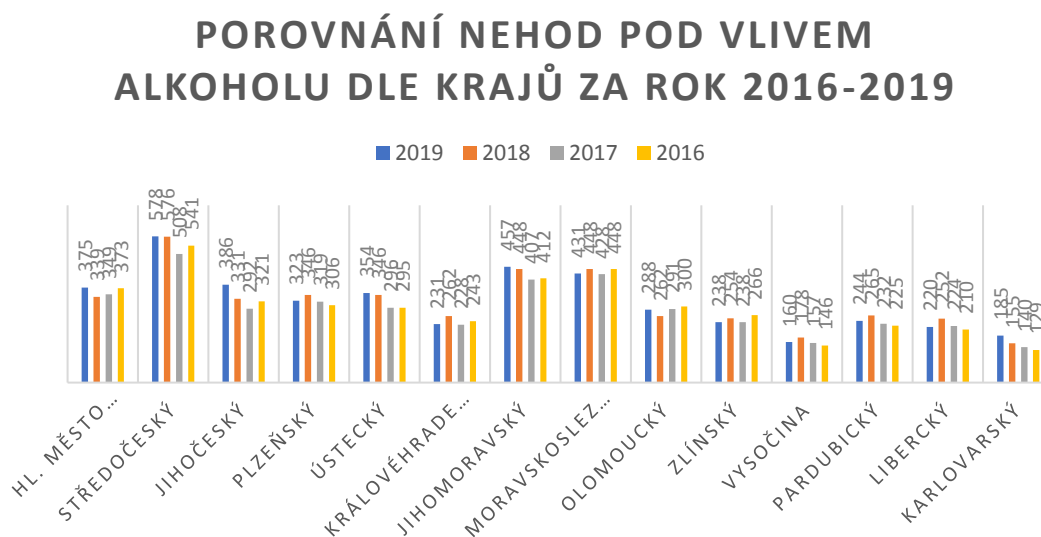


(Zdroj: Policie ČR, graf: vlastní)

4.4 Statistika dopravních nehod v komparaci s kraji

Z následného grafického zobrazení vyplývá, že počet dopravních nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu se v průběhu určujících let zásadně neproměňuje. Největší nárůst za vybraná období byl v Karlovarském kraji. Zde bylo v roce 2016 šetřeno celkem 129 dopravních nehod spáchaných řidiči pod vlivem alkoholu. V roce 2017 bylo těchto nehod již 140. V roce 2018 spáchali řidiči ovlivnění alkoholem na tomtéž území celkem 155 dopravních nehod. Největší nárůst od roku 2016 bylo v roce 2019, kdy bylo Policií ČR celkem šetřeno 185 dopravních nehod, při kterých byl viníkem řidič pod vlivem alkoholu. Jde tedy celkem o 56 těchto událostí více než v roce 2016.

Graf č. 5 – Statistika nehod pod vlivem alkoholu, komparace krajů v letech 2016-2019

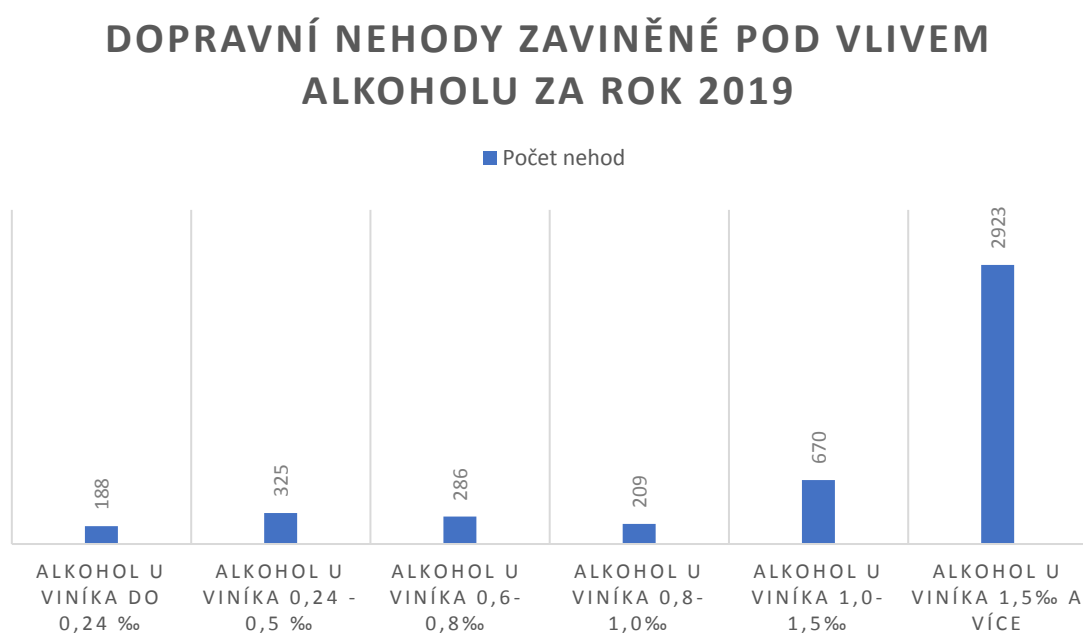


(Zdroj: Policie ČR, graf: vlastní)

4.5 Rozdělení dle hodnoty alkoholu v krvi u viníků dopravních nehod

V grafu č. 6 je graficky znázorněn počet dopravních nehod, které způsobili řidiči pod vlivem alkoholického nápoje na celém území České republiky. Tabulka je rozdělena na kategorie dle zjištění hladiny alkoholu v krvi řidiče, a to na hodnoty 0,24 ‰, 0,24-0,5 ‰, 0,6-0,8 ‰, 0,8-1,0 ‰, 1,0-1,5 ‰ a 1,5 ‰ a více. Z grafu vyplývá, že z celkového počtu 4 627 dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu na celém našem území, bylo v roce 2019 celkem 2 923 dopravních nehod zaviněno řidiči s hladinou alkoholu v krvi nad 1,5 promile.

Graf č. 6 – Rozdělení dle hladiny alkoholu u viníků dopravních nehod



(Zdroj: Policie ČR, graf: vlastní)

5 Situační případy

V rámci vyhodnocení aplikační praxe u Policie České republiky chce zpracovatelka práce v této empirické části přiblížit postup hlídky z oddělení dopravních nehod na místě dopravní nehody, a to vytvořením situačních případů. K situačním případům jsou přiřazeny výzkumnou technikou zhotovené řízené rozhovory se zaměřením na konkrétní řidiče. Na muže a ženu, kteří pod vlivem alkoholu způsobili dopravní nehodu. Etická stránka bude dodržena tím, že v rozhovorech i v situačních případech budou použity neúplné osobní údaje a pozměněná místa dopravních nehod. To vše se souhlasem zúčastněných osob.

V případě šetření dopravní nehody, při které je účastníkem řidič pod vlivem alkoholu, používá skupina dopravních nehod na území města Plzně následující postupy přiblížené situačními případy. Tento postup dopravních policistů na místě dopravní nehody je upravován Závazným pokynem policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

5.1 Situační případ č. 1

V prvním situačním případě je popsán případ mladého muže, který si dostatečně neuvědomil, že i po konzumaci pár piv může mít pozitivní dechovou zkoušku na alkohol.

Prvotní úkony na místě dopravní nehody z pohledu hlídky z oddělení dopravních nehod

V pátek 15. 11. 2019 ve 22:45 hodin v okrese Plzeň-město, dvaadvacetiletý řidič Alex H. nezvládne řízení vlivem vědomě požitého alkoholu a narazí s osobním motorovým vozidlem tovární značky Volkswagen Golf do zdi hřbitova. Při nehodě nedojde k jeho zranění. Tímto jednáním porušil řidič ustanovení § 5 odst. 2 písm. b, a ustanovení § 4 písm. a, zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Na místě nehody se nachází svědek Petr K., který v době nárazu vozidla do zdi stojí na protějším chodníku. Svědek Petr K. dopravní nehodu oznámí na tísňovou linku policie, kde je poučen, aby vyčkal na místě události do příjezdu hlídky PČR. Na místo události je vyslána dvoučlenná hlídka policistů z oddělení dopravních nehod. Po příjezdu hlídky na místo dopravní nehody jim svědek Petr K. uvádí, že viděl průběh nehody i

vystupovat řidiče z vozidla. Byl tedy na místě nehody ztotožněn, předal hlídce svůj telefonní kontakt a následně z místa nehody svědek Petr K. odchází.

Řidič Alex H. je povinen porobit se na výzvu policisty vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem (dle aplikace ustanovení § 20 odst. 1, zákona č.65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek). Při provedení dechové zkoušky bylo zjištěno, že řidič Alex H. je pod vlivem alkoholu. První dechová zkouška s hodnotou 0,72 promile alkoholu v dechu, po pěti minutách následována druhou dechovou zkouškou s hodnotou 0,70 promile. Vzhledem k hodnotě naměřené dechovým analyzátozem Dräger, může řidič sám požádat o lékařské vyšetření a odběr biologického materiálu (krve) na vlastní náklady. O této možnosti policista řidiče řádně poučí dle zákona. Alex H. však na místě nehody odběr biologického materiálu (krve) nepožaduje. S výsledky dechových zkoušek souhlasí. Vytisknuté dechové zkoušky policista společně s řidičem podepíše (vzor výtisků dechových zkoušek – příloha č. 4). Policista se řidiče dotazuje, v jakém časovém rozmezí požil alkoholické nápoje, v jakém množství a o jaký druh alkoholu se jednalo. Alex H. uvádí, že jede z oslavy narozenin, kde si dal v rozmezí od 19:00 hodin do 22:30 hodin tři velká desetistupňová piva.

Ohledání místa dopravní nehody

Při ohledávání místa dopravní nehody si policista označí číslem všechny stopy vzniklé v její souvislosti, a to střet vozidla se zdí hřbitova (jako stopa č. 1), polohu vozidla po nehodě (jako stopa č. 2), smykové stopy od pravých a levých kol vozidla na vozovce (jako stopa č. 3 a 4) a pole střepů a plastů odpadlých z uvedeného vozidla (jako stopa č. 5). Stopy zakreslí tužkou do náčrtku (náčrtek místa nehody uveden v příloze č. 1) Pořídí také fotodokumentaci tohoto místa.

Vzhledem ke skutečnosti, že je řidič Alex H. pod vlivem alkoholu nelze tuto dopravní nehodu vyřešit příkazem na místě (dříve bloková pokuta). Hlídka si od řidiče vyžádá doklad totožnosti, řidičský průkaz a doklady od vozidla (osvědčení o registraci vozidla a doklad o pojištění vozidla). Řidič uvádí, že u sebe nemá řidičský průkaz. Z tohoto důvodu nelze řidiči doklad zadržet na místě dopravní nehody, až magistrát jej vyzve k jeho odevzdání.

Policista vyhotoví na místě kromě běžných dokumentů také dokumenty související s dopravní nehodou spáchanou řidičem pod vlivem alkoholu. Policista řidiči zakazuje další jízdu (dle aplikace ustanovení § 118a odst. 1 písm. d, zákona č.361/2000

Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů) a předá řidiči předvolání s datem dostavení na dopravní inspektorát k výslechu.

Po předání a podepsání všech potřebných dokumentů o účasti na dopravní nehodě, řidič Alex H. může z místa nehody odejít. Nabourané vozidlo Volkswagen Golf je nepojízdné (má vyvrácené levé přední kolo), stojí částečně na komunikaci a brání provozu. Alex H. po telefonické domluvě s majitelem vozidla vyjedná jeho odtah.

Zpracování a následné procesní oznamování přestupku věcně a místně příslušnému správnímu orgánu

Policisté do zákonné lhůty zpracují kompletní spisový materiál. Nejdůležitější, co spisový materiál obsahuje je kopie výtisku podepsaných dechových zkoušek, oznámení přestupku, kalibrační a ověřovací list přístroje Dräger. Dále osahuje úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů a jiných návykových látek, úřední záznam o dopravní nehodě, fotodokumentaci, náčrtek a plánec místa dopravní nehody. Zpracovaný spisový materiál je následně oznamován dle aplikace ustanovení § 74 odst. 1 písm. f, zákona č.250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů věcně a místně příslušnému správnímu orgánu Magistrátu města Plzně.⁵⁶

5.2 Řízený rozhovor s mladým řidičem, který způsobil havárii s vozidlem pod vlivem alkoholu.⁵⁷

Tento řízený rozhovor se týká výše uvedeného situačního případu. Jde o rozhovor s řidičem Alexem H., který s vozidlem havaroval pod vlivem alkoholu. Jedná se o muže ve věku 22 let. Cizinec, původem z Moldavska. Jeho současné pracovní zařazení je dělník ve fabrice. Bydlí u přátel v rodinném domku na okraji města, v domě žije s dalšími sedmi lidmi. Na začátku rozhovoru autor práce uvede otázky navazující kontakt s řidičem Alexem H. a dále je rozhovor zaměřen na otázky, které jsou klíčové pro výzkum.

Jak dlouho bydlíte v České republice a proč jste se rozhodl odstěhovat z rodné země?

Přistěhoval jsem se před třemi lety. Odešel jsem do České republiky spolu s kamarádem, který zde žije již deset let a do Moldavska jezdí za rodinou. Při poslední

⁵⁶ Vlastní zdroj: *Situační případ č.1*[06-01-2020]

⁵⁷ Vlastní zdroj: *Řízený rozhovor s mladým řidičem pod vlivem alkoholu.* [06-01-2020]

návštěvě v roce 2016 jsem odjel s ním. Odešel jsem za lepší práci a lepší životní úroveň. U nás v Moldavsku je velká chudoba a v mém věku se všichni stěhují do Evropy nebo do Ruska.

Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

Řidičský průkaz vlastním jen půl roku, trvalo mi dlouho zařídit všechny potřebné dokumenty od úřadů. Řídit ale umím od 16-ti let. Předtím jsem řídil bez řidičáku. Nikdy mě ale policie nezastavila.

Můžete stručně popsat den, ve kterém jste měl dopravní nehodu, při které u vás byl policií zjištěn alkohol.

Toho dne jsem byl ráno v práci. Na dvanáctihodinové směně od 6 do 18 hodin. Po práci jsem byl domluvený s kamarádem, že za ním přijedu na jedno pivko do hospody. Hospodu mám po cestě z práce. Občas si tam rád zajdu.

Víte kdy, kde a jaký alkohol jste pil před nehodou?

V té hospodě, kam jsem přijel, jsem si dal tři velké desítky. Myslím, že to mohlo být tak každou hodinu jedno. Víc jsem jich určitě neměl. To už bych musel nechat auto před hospodou. Do této hospody chodíme tak jednou týdně, většinou si dám dvě tři piva. Nikdy né víc.

Jak se obvykle po takovém množství alkoholu cítíte?

Cítím se uvolněný, nemyslím si, že bych byl po třech pivech opilý. Mám jen lepší náladu a zmírním tím stres z práce. Po větším množství alkoholu bývám unavený.

Jakým způsobem došlo k dopravní nehodě, a co jí předcházelo?

Když jsem jel z hospody, už jsem byl unavený po celém dni v práci. Domů to mám z hospody autem tak 15 minut, takže jsem předpokládal, že v pohodě dojedu. Únavou jsem nedával takový pozor a při vjíždění do zatáčky mé auto dostalo smyk a už jsem ho neovládal. Narazil jsem do zdi hřbitova. V tu ránu jsem se probral z ospalosti a byl jsem hrozně naštvaný, že jsem naboural. Vylezl jsem z auta, nic mi nebylo. Jen auto bylo nepojízdné, prorazil jsem kolo.

Byl na místě nehody někdo, kdo by vám šel pomoci?

Ano. Na druhé straně ulice stál muž, který venčil psa. Přišel ke mně a ptal se, jestli jsem v pořádku. Řekl jsem, že mi nic není. Poté pooděšel na druhý chodník a někde telefonoval. Šel jsem se ho zeptat, kam telefonoval. Sdělil mi, že oznámil nehodu na policii. Byl jsem naštvaný, proč to řeší za mě. Také jsem dostal strach, že pokud přijede policie, dá mi pokutu za nehodu a že bych možná mohl i něco málo nadýchat.

Jak jste vnímal přítomnost policie na místě nehody?

Když přijela na místo policie, šel za mnou jeden z policistů. Nejdřív se mě ptal, jestli nepotřebuji sanitku, pak proč jsem naboural. Nakonec řekl, že se musím podrobit dechové zkoušce na alkohol.

Jaký byl váš pocit, když vám policie provedla pozitivní zkoušku na alkohol?

Pocitů jsem měl více. Nejdřív panika, kterou vystřídala zlost nad celou situací.

Kolik vám naměřili alkoholu?

Myslím, že obě zkoušky byly kolem 0,7 promile.

Proč jste nevyužil možnost odběru krve?

Chtěl jsem jít co nejdříve domů a neměl jsem pocit, že by mi to v něčem mohlo pomoci.

Dokážete říct, proč k nehodě podle vás došlo a zda za ní mohl alkohol?

Domnívám se, že příčinou byla únava z práce a ty piva tomu také moc nepomohla. Nemyslím si, že bych byl tak opilý, abych nemohl řídit. Myslím, že kdybych nebyl unavený, tak na sobě ty tři piva vůbec nepoznám.

Jak často pijete alkohol před jízdou?

No, pokud počítáte i jedno-dvě piva, tak párkrát do měsíce asi ano.

Proč tedy nezvolíte jiný druh dopravy, když jdete do hospody?

Hospoda je od nás daleko, mám jí při cestě domů z práce. Takže úspora času a lenost.

Jaký byl trest od úřadu za jízdu pod vlivem alkoholu?

Dostal jsem 10 tisíc korun pokutu a zákaz řízení na půl roku.

Jaký postoj mělo vaše okolí k této události?

Okolí to nijak zvlášť nekomentovalo. Smáli se mi. Nejhorší reakci měl majitel vozidla, můj kamarád z práce. Pojišťovna mu nezaplatila žádnou škodu na vozidle a tak splácím vozidlo já. Takže to je vlastně další trest. Musel jsem zaplatit opravu auta v servisu, což bylo kolem dvaceti tisíc korun.

Byla pro vás tato událost poučením?

Myslím, že ano. Hlavně teď vím, že i po třech pivech nadýchám. Když si dám dvě piva v hospodě, snažím se vypít i nějaké nealko a třeba se i najíst. Určitě se ze mě ale nestane abstinent a jinou hospodu, kam bych chodil pěšky, v blízkosti bydliště nemám.

5.3 Situační příklad č. 2

Dne 21. 08. 2019 ve 21:25 hodin v okrese Plzeň-město jela řidička s osobním motorovým vozidlem tovární značky Opel Astra. Vyjízďela z ulice Americká na křižovatku ulic Americká x Klatovská tř. x Tylova. Řidička vlivem nevěnování se řízení, silného rozrušení a také vlivem vědomě požitého alkoholu nedala přednost vozidlu tovární značky BMW X5 jedoucímu po vozovce ulice Klatovská tř. na zelený signál „Volno“ svítící na světelném signalizačním zařízení.

Dopravní nehodu oznámila řidička vozidla BMW, kdy již při oznamování nehody na Integrované operační středisko Policie ČR uvedla, že druhá řidička se chová divně a jeví známky opilosti.

Prvotní úkony na místě dopravní nehody z pohledu hlídky z oddělení dopravních nehod

Ihned tedy na místo vyjela hlídka dopravních nehod složená ze dvou členů. Při příjezdu na místo ohlášené dopravní nehody si hlídka všimla ženy sedící na obrubníku. Tato žena seděla na zemi pouze v lehkém saténovém županu, na nohou měla obuté domácí pantofle a usedavě vzlykala. Policisté se s ženou snažili navázat kontakt a provést s ní prvotní úkony důležité k šetření dopravní nehody. Snažili se zjistit, zda je zraněná, zda jela ve voze sama a následně ji vyzvali ke zkoušce na alkohol. Žena se chovala hystericky, ale s policisty spolupracovala.

Řidičku na místě policista podrobil dechové zkoušce ke zjištění alkoholu v dechu s pozitivním výsledkem (dle aplikace ustanovení § 20 odst. 1, zákona č.65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek). Přístroj naměřil 1,21 promile alkoholu v dechu a po opakované zkoušce byl výsledek 1,20 promile alkoholu. Vzhledem k hodnotě naměřené dechovým analyzátozem Dräger, byla řidička vyzvána k podrobení se lékařskému vyšetření spojenému s dvojitým odběrem krve (taktéž dle aplikace ustanovení § 20 odst. 1, zákona č.65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek).

Policista se podezřelé řidičky dotazuje, kdy požila alkohol, v jakém množství a o jaký druh se jednalo. Dále zjišťuje, jak vlastně došlo k dopravní nehodě. Řidička uvádí, že nechtěla pít, ale kvůli neshodám s manželem se opila. Vypila flašku vína a v záchvatu vzteku odjela z domova. Při jízdě nedávala pozor a nad jízdou nepřemýšlela. Probrala jí až rána do přední části jejího vozidla.

V co nejkratším čase je řidička pod vlivem alkoholu z místa události odvezena jinou hlídkou PČR na lékařské vyšetření a odběr žilní krve, kdy je poté opět odvezena zpět na místo dopravní nehody.

Poškozená řidička

Řidička vozidla BMW vjela do křižovatky na zelený signál „Volno“ svítící na světelném signalizačním zařízení V prostoru křižovatky jí do jízdni dráhy z její pravé strany vjelo vozidlo Opel Astra a narazilo do pravého boku jejího vozidla.

Řidička při nehodě zraněna nebyla. Na místě dopravní nehody jí byla provedena dechová zkouška přístrojem Dräger s negativním výsledkem a následně byla policisty poučena, aby setrvala na místě události. Po ohledání místa dopravní nehody a zadání všech informací do počítače bylo policistou předáno řidičce potvrzení o účasti na dopravní nehodě. Dále byla poučena, že se bude muset dostavit k podání vysvětlení (výslech) a poté mohla místo dopravní nehody opustit.

Ohledání místa dopravní nehody

Při ohledávání místa dopravní nehody si policista označí číslem všechny stopy vzniklé v její souvislosti. Jako stopa číslo 1 je označen střet obou zúčastněných vozidel. Místo střetu určí policista dle střepů či dřecích stop na vozovce vzniklých při střetu vozidel. Vozidla po dopravní nehodě obě řidičky odstavily na nejbližší parkovací místa, aby neblokovaly provoz městské hromadné dopravy. Vozidla se tedy neoznačují jako stopa a nezaměřuje se jejich poloha. Jako stopy číslo 2 a 3 byly určeny smykové stopy.

Tyto stopy vznikly bržděním kol vozidla BMW před střetem s vozidlem Opel Astra. Dále policista na místě změřil pole střeplů, plastů a vyteklých kapalin z obou vozidel a označil číslem 4. Jiné stopy se na místě dopravní nehody nenacházely. Stopy zakreslí na místě dopravní nehody policista tužkou do náčrtku (náčrtek místa nehody uveden v příloze č. 2). Pořídí také fotodokumentaci tohoto místa. Ve služebním vozidle policista sepíše potvrzení o zadržení řidičského průkazu (příloha č. 3). Jedna kopie pro řidičku další pro příslušný úřad a pro policii do spisu. Tento dokument podezřelá řidička po příjezdu zpět na místo nehody podepíše a má možnost se do potvrzení vyjádřit. Policista opilé řidičce zakáže další jízdu a předá jí předvolání s datem dostavení se na dopravní inspektorát k výslechu. Nabourané vozidlo Opel Astra nechala řidička odstavené na parkovišti. Po předání a podepsání všech potřebných dokumentů o účasti na dopravní nehodě, může z místa nehody řidička odejít.

Zpracování a následné procesní oznamování spisového materiálu

Dopravní nehodu, kterou policisté na místě šetřili spolu se všemi náležitostmi zpracují jako spisový materiál, který i s výsledkem podezřelé řidičky a s výsledkem rozboru krve zasílá Policie ČR do 30 dnů na Okresní státní zastupitelství Plzeň-město, ten věc přezkoumá a následně předá k soudu.

Právní kvalifikace případu

Řidička vozidla Opel Astra byla na základě uvedeného jednání podezřelá z přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, za který jí hrozí maximální trest odnětí svobody ve výši 3 roky. Řidička svým jednáním porušila ustanovení § 274 odst. 2 písm. a, zákona číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník a ustanovení § 70 odst. 2 písm. a, zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.⁵⁸

5.4 Řízený rozhovor s řidičkou, která zavinila dopravní nehodu pod vlivem alkoholu.⁵⁹

Tento řízený rozhovor je směřován na řidičku, která způsobila dopravní nehodu pod vlivem alkoholu ve stavu silného rozrušení, tak jak je tomu uvedeno v situačním případě č. 2. Řidička, se kterou je rozhovor veden, nebude z důvodu ochrany osobních

⁵⁸ Vlastní zdroj: *Situační případ č.2*[18-01-2020]

⁵⁹ Vlastní zdroj: *Řízený rozhovor s řidičkou, která zavinila DN pod vlivem alkoholu.* [18-01-2020]

údajů jmenována a nepřeje si ani uvádět svůj věk. Řidička pracuje jako učitelka na základní škole. Více ke své osobě neuvádí. V rozhovoru se tedy autor práce přímo zaměřuje na otázky, které jsou klíčové pro výzkum.

Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

Řidičský průkaz vlastním 20 let.

Jak často pijete alkohol?

Příležitostně.

Řídila jste již v minulosti motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo šlo o ojedinělou situaci?

Nikdy předtím jsem si nesedla za volant ani po malém pivu. Jsem hodně zásadová a neakceptuji pití alkoholu před jízdou ani u ostatních.

Jaký jste měla důvod k tomu, že jste tedy řídila pod vlivem alkoholu?

Manžel mě odvezl na domluvenou sklenku vína s kamarádkou. Než kamarádka přišla, objednala jsem nám láhev vína. Až po příchodu mi kamarádka řekla, že přijela autem a musí za půl hodiny odejít. Vypila jsem tedy láhev sama a po odchodu kamarádky jsem se vydala pěšky domů. Bohužel jsem přišla domů o dost dřív, než manžel čekal. Při příchodu jsem usoudila, že manžel už spí, a proto jsem se v tichosti převlékla do noční košile a šla do ložnice. Otevřela jsem dveře a v posteli jsem našla manžela v choulostivé situaci s o dost mladší dívkou. Začala hádka, mladou slečnu manžel vyprovodil v naprostém klidu z domu a já ve vzteku vypila další láhev vína skoro na ex.

Proč jste tedy nakonec sedla do vozidla a odjela z domu?

Při hádce mi manžel řekl, že onu slečnu miluje a už má připravené podklady pro rozvod. Chápete tu bezmoc, když vám to řekne muž po 19 letech manželství?! Neunesla jsem to a alkohol mi zcela zakalil úsudek. Jediná moje myšlenka byla utéct co nejdál. Cítila jsem se hrozně ponížená.

Jaké jste měla pocity při jízdě?

Pamatuji si, že jsem se musela hodně soustředit, abych viděla na cestu. V uších mi zaléhalo, po tvářích tekly slzy, ale i přesto jsem chtěla odjet co nejdál, jako bych chtěla ujet celé té situaci.

Pomyslela jste v tu dobu na to, že řídit pod vlivem alkoholu je zakázané?

Vůbec mě taková myšlenka nenapadla.

Jakým způsobem došlo k dopravní nehodě, a co jí předcházelo?

Vůbec jsem nepřemýšlela nad jízdou. Myslím, že jsem se ani nepodívala na semafor a prostě jsem jela. Nejela jsem moc rychle. Pak přišla rána. Narazila jsem přední částí svého vozidla do boku vozidla BMW. Bylo to větší vozidlo a vystoupila z něj mladá žena, která se mě ptala, jestli jsem v pořádku. Začala jsem brečet a nadávat si co jsme to provedla. Vystoupila jsem z auta a posadila se na chodník. Uvědomila jsem si, že mám na sobě jen bačkory a župan a musím vypadat jako blázen.

Kdy jste si uvědomila, že jste způsobila nehodu pod vlivem alkoholu?

Pohled na nabourané vozidlo druhé řidičky mě vrátilo do reality. Bylo to jako bych si v tu chvíli uvědomila, že jsem mohla někoho zabít a že za své jednání budu pykat do konce života.

Jak jste se v tu chvíli cítila?

První, co mě napadá je zahanbená. Přišlo mi jako by se v ten moment zastavil čas. Sedla jsem si a myslela jsem na to, jak jsem hloupá a nechala jsem se ovládnout vztekem. Ptala jsem se v duchu sama sebe, proč se to muselo stát zrovna mě. Byla jsem na sebe strašně naštvaná, a ještě víc na manžela, kvůli kterému došlo k této události. Nemohla jsem přestat plakat a byla jsem naprosto zoufalá.

Druhá řidička oznamovala nehodu na linku 158, víte proč?

Ptala se mě, jestli jsem zraněná a já jen opakovala, jak moc jsem hloupá a brečela jsem. Myslím, že poznala, že jsem opilá nebo si možná myslela, že jsem utekla z blázince. Měla jsem na sobě jen tu noční košili.

Jak jste vnímala přítomnost policie na místě nehody?

Při jejich příjezdu jsem stále seděla na chodníku. Ptali se na spoustu otázek, hlavně co se stalo a jestli jsem zraněná. Mezi nádechy při vzlykání jsem řekla, že jsem nedávala pozor a zraněná nejsem. Na místě nehody byl policista a policistka. Mluvila jsme převážně s policistkou. Zeptala se mě rovnou, jestli jsem pila. Popravdě jsem

odpověděla ano. Ptala se, proč jsem tedy řídila. Řekla jsem, co se stalo a ona byla hrozně hodná a ještě mě utěšovala.

Jakou hodnotu jste měl při dechové zkoušce na místě dopravní nehody?

Nadýchala jsem asi 1,2 promile.

A jaká hodnota alkoholu vám vyšla z rozboru krve?

V krvi jsem měla hodnotu 1,3 promile.

Poučila vás hlídka policistů o dalším postupu v případě takové hodnoty alkoholu v dechu?

Rozuměla jsem jen tomu, že musím na odběr krve do nemocnice a že jsem svým jednáním způsobila trestný čin.

Jak probíhal odběr krve v nemocnici?

Do nemocnice mě odvezli jiní policisté. Šli jsme rovnou do ordinace. Lékař mě nechal projít tam a zpět, ptal se mě na různé otázky a pak mi dvakrát odebrali krev. Přišla jsem si v tu chvíli jak největší zločinec a neuvěřitelně jsem se za své chování styděla.

Mohl za vaši dopravní nehodu alkohol?

Ano. Jinak jsem nikdy žádnou nehodu nezavinila, jezdím podle předpisů.

Po odběru krve vás odvezli zpět na místo nehody. Co následovalo?

Podepsala jsem nějaké papíry, vrátili mi doklady až na řidičský průkaz a mohla jsem odejít.

Šla jste domů?

Ne, šla jsem k sestře.

Jak na nehodu reagovala vaše rodina?

Děti mě podpořily, neodsuzovali mě. Dnes už se tomu smějí a říkají, že mají mámu zločince. Manžel se cítil odpovědný za celou situaci, omluvil se, ale na rozvodu trval. Momentálně žijeme odděleně.

Pracujete ve školství, měla nehoda dopad i na vaši práci?

Sama jsem to vedení školy oznámila. Informace se poměrně rychle rozšířila a některé bývalé kolegyně si na mě dodnes ukazují na ulici a myslí si, že jsem alkoholička. Bylo mi doporučeno podat žádost o ukončení pracovního poměru.

Proč jste musela dát výpověď?

V naší profesi musíte být bezúhonný, být pro žáky morálním vzorem. Nedokázala bych si stoupnout před žáky s pocitem, že ví, čeho jsem se dopustila.

Jaký trest jste dostala od soudu?

Zákaz řízení na dva roky a také musím zaplatit na účet pro oběti trestných činů 25 tisíc korun.

Byla tato událost pro vás poučením?

Od té doby jsem se nedotkla alkoholu. Přišla jsem o práci, kterou jsem dělal celý život, kvůli chlapovi, který utekl za mladší. Přehodnotila jsem celý svůj život, našla si novou práci a doufám, že se již nikdy nedostanu do takovéto situace. Děkuji bohu, že se alespoň nikomu nic nestalo, s tím bych asi žít nemohla.

5.5 Shrnutí situačních případů

Respondent č. 1

Respondent č. 1 Alex H. uvedl, že způsobil havárii vozidla ve stavu, kdy si nepřišel ovlivněn alkoholickými nápoji. Tyto nápoje však vypil v rozpětí několika hodin před událostí. Vzhledem k jeho uvedené váze, a to 83 kg, by se měl po požití tří velkých desetistupňových piv zdržet řízení vozidla zhruba na 6 hodin a 45 minut. Jistě by bylo dobré poučit řidiče Alexe H. o orientačním čase, který jeho organismus potřebuje na zpracování určitého množství alkoholu.

Po požití takového množství alkoholu, jaké řidič uvedl, byla jeho dechová zkouška 0,72 promile alkoholu v dechu, následně po pěti minutách hodnota 0,70 promile alkoholu v dechu. Na otázku, jak se obvykle cítí po požití takového množství alkoholických nápojů, odpověděl, že se cítí uvolněný. Stejně tak si nemyslí, že by byly jeho řídičské schopnosti tímto množstvím ovlivněny. Reakce jeho blízkých přátel nebyla dehonestace, ale spíše pobavení celou situací. Pouze majitel předmětného vozidla po řidiči požadoval zaplacení vzniklé škody na vozidle při dopravní nehodě. Poučením z celé

události pro jmenovaného řidiče je vědomí, že není zapotřebí požití velkého množství alkoholu, aby měl pozitivní zkoušku na alkohol. Řešení však vidí v konzumaci jídla a nealkoholických nápojů v kombinaci s alkoholem.

Doporučené řešení od autora práce, v podobě alternativní cesty do restauračního zařízení, nepovažuje respondent za proveditelné.

Respondent č. 2

Respondentka č. 2 si nepřála uvádět jakoukoliv osobní informaci z důvodu obavy o vlastní pověst. Autor práce mohl pouze uvést respondentky pracovní zařazení, kdy před předmětnou dopravní nehodou pracovala jako učitelka na základní škole. Tato řidička způsobila dopravní nehodu pod vlivem alkoholu a ve stavu silného rozrušení. Sama respondentka uvedla, že požívala alkohol vždy spíše příležitostně. Nejedná se z její strany tedy o závislost na alkoholu. Řidička pod tíhou osobních problémů vypila větší množství alkoholu a bez rozmyslu usedla za volant motorového vozidla. Svě jednání, jak uvádí v řízeném rozhovoru, si uvědomila až ve chvíli, kdy při jízdě vjela do křižovatky a nedala přednost jinému vozidlu. Respondentka se autorovy práce jeví jako inteligentní a zodpovědná žena, které však rodinné problémy spolu s alkoholem nedovolily racionálně přemýšlet, a tím došlo k výše uvedené události.

Trest, který řidičce za její přečin ohrožení pod vlivem návykové látky uložil soud, byl zákaz řízení motorových vozidel na dva roky a pokutu ve výši 25 tisíc korun. Největším trestem však bylo pro řidičku bezesporu ztráta zaměstnání, kdy již vzhledem k výše uvedenému nemohla dále své zaměstnání vykonávat. Ze svého jednání se poučila a dnes již alkohol nepije vůbec.

Závěr

Věcná část „práce“ se zabývá celospolečensky stále aktuálním tématem vlivu alkoholu na vznik dopravních nehod se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje a uceleným způsobem poskytuje rámcový pohled na vybranou oblast. Autorka práce poukazuje na významnou nebezpečnost situací, jak účastník řízení, tj. řidič pod vlivem alkoholu může ovlivnit bezpečný provoz na silnicích a zároveň svým jednáním zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod.

Práce je členěna do několika kapitol, kdy kapitola první je úvodem do uvedené problematiky. Kapitola druhá je zaměřena na základní postuláty a pojmosloví zkoumané oblasti. Konkrétně co se skrývá pod pojmem dopravní nehoda, kdo je účastníkem silničního provozu a kdo je již přímo účastníkem dopravní nehody. Dále rozdělení dopravních nehod dle kategorie nehodového děje i dle jednání účastníků a vytyčení trestně-právní odpovědnosti s vymezením sankcí pro řidiče ovlivněného alkoholem. Vše uvedené dle validní legislativy.

Kapitola třetí se věnuje rizikovému chování u opilých řidičů. V této kapitole se autorka práce ztotožňuje ze své praxe u policie se vzorkem chování u takto ovlivněných řidičů, zejména vzor chování, kterým je jízda se staženými okny v brzkých ranních hodinách a jízda s vypnutými světlomety. Tímto chováním na sebe opilí řidiči sami často upozorní obyčejnými přestupky v dopravě. Jediný vzorec chování, který ve výčtu rizikového chování z uvedeného zdroje autorce práce chybí, je újezd takto ovlivněného řidiče od dopravní nehody.

Třetí kapitola, která prezentuje dopad alkoholu na lidský organismus, má veřejnosti objasnit, jakým způsobem se alkohol do těla vstřebává, a jak se alkohol z těla odbourává. Jaký dopad má primárně alkohol na jejich motoriku, a že velkou měrou zpomaluje reakční dobu jedince či vyvolává euforický stav, ve kterém řidiči nedokáží reálně posoudit své řidičské schopnosti. Jako další jsou v této kapitole uvedeny metody zjišťování měření hladiny alkoholu v dechu i v krvi řidiče. Metody na zjišťování hladiny alkoholu byly zařazeny do práce z důvodu, že při dopravní nehodě se řidič dechové zkoušce nevyhne.

Za vedlejší cíl práce bylo uvést bilanci nehodovosti na území České republiky, konkrétně se zaměřením na teritoriální území Plzeňského kraje. Autorka zjišťovala, zda počet dopravních nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu v tomto kraji klesá či stoupá při porovnání let 2016 až 2019.

Prioritní byla pro autorku práce nehodovost v Plzeňském kraji. Ze statistik nehodovosti v letech 2016, 2017, 2018 a 2019 v Plzeňském kraji tedy porovnávala celkový počet dopravních nehod vůči počtu dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu a jejich vzájemné srovnání mezi jednotlivými roky.

Komparace dat z uvedených let pak ukazuje na nejmenší počet dopravních nehod v roce 2016 na tomto území, celkem 3 352 nehod a současně tím poukazuje i na nejmenší počet dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu, s počtem 306 událostí. Například pak v roce 2018 bylo v Plzeňském kraji způsobeno celkem 3 673 dopravních nehod, kdy 346 z nich bylo zaviněno řidiči pod vlivem alkoholu. To znamenalo nárůst o více než 13 % oproti roku 2016.

Vzhledem k výsledkům statistiky nehodovosti na území celé České republiky je překvapující, že z celkového počtu dopravních nehod 107 572 se jedná pouze o malé procento dopravních nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu, tedy 4,3 % z celkového počtu šetřených událostí.

V Plzeňském kraji se dle výsledků statistik za rok 2019 jedná také o malé procento těchto událostí a to 7,9 %. Z celkového počtu 4 091 dopravních nehod na vybraném území autorka práce, ze svého subjektivního pohledu, shledává číslo 323 dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu na území tohoto kraje za rok 2019 jako vysoké. Tento subjektivní pocit v autorce vyvolává převážně medializace všech těchto událostí a také přímý kontakt s účastníky těchto dopravních nehod, kdy se jako policistka vyšetřující dopravní nehody s těmito událostmi setkává osobně.

Závěrečná část práce vymezuje kvalitativně užitou výzkumnou technikou řízené rozhovory s konkrétními řidiči a vyhodnocované situační příklady. Z řízených rozhovorů je jasná skutečnost, že ani jeden z oslovených respondentů není na alkoholu závislý a nežije nezřízeným životem. Respondent číslo jedna zavinil havárii pod vlivem alkoholu z nevědomosti o míře ovlivnění i menším množstvím vypitých alkoholických nápojů. Respondent číslo dva je žena, která vlivem silného emočního rozrušení požila větší množství alkoholu, usedla za volant svého vozu a způsobila dopravní nehodu

Autorka práce měla ambici poskytnout odborný vhled na vývoj dopravní nehodovosti na interesovaném území od určujícího období roku 2016, kdy potvrdila, že z pohledu fenomenologického je dynamika stavu dopravní nehodovosti stoupající.

Práce shromáždila nejdůležitější pojmy související s tematikou vlivu alkoholu na vznik dopravních nehod a přiblížila společnosti toto téma jiným způsobem než z odborné literatury. Ze všech uvedených skutečností, které jsou v práci předloženy, je patrné, že alkohol do silničního provozu nepatří.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Computer Press, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
2. DAŇKOVÁ, Lenka a kol. *Metodika práce s řidiči, kteří jsou ve výkonu trestu odnětí svobody za trestnou činnost v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015. ISBN 978-80-8807-415-1.
3. EHRMANN, Jiří. *Alkohol a játra*. Praha: Grada Publishing, 2006. ISBN 80-247-1048-X.
4. HIRT, Miroslav a kol. *Soudní lékařství díl II*. Praha: Grada Publishing a.s., 2016. ISBN 978-80-271-0268-6.
5. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
6. JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. vyd. Praha: Leges, 2013. ISBN 978-80-87576-44-1.
7. KALINA, Kamil. *Klinická adiktologie*, Příbram: GRADA Publishing 2015. ISBN 978-80-247-4331-8.
8. KONRÁD, Zdeněk a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 1. vydání. Praha, 1997. ISBN 80-85981-39-4.
9. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2016. ISBN 970-80-7502-292-9.
10. MINÁŘ, Václav. *Autoškola 2018 moderní učebnice a testové otázky*. Praha: Grada 2018. ISBN-978-80-271-0886-2.
11. SKÁLA, Jaroslav....*až na dno!?*, 4. vyd. Praha: Avicenum, 1988. ISBN 08-045-88
12. STRAUS, Jiří, *Kriminalistická metodika*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-124-3.
13. ŠTEFAN, Jiří a HLADÍK, Jiří. *Soudní lékařství a zdravotnicko-právní otázky*. Praha: Karolinum, 1996. s. 100. ISBN 80-7184-283-4.
14. VÁGNEROVÁ, Marie. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál, 1999. s. 290. ISBN 80-7178-214-9.

Elektronické zdroje

1. BESIP. *Alkohol a jiné návykové látky*. [online]. 2019 [cit. 10. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/bb723075-a52c-4c76-a933-de805bda3ecf/Alkohol-a-jine-navykovye-latky.pdf>
2. Bezpečnost práce. *Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*. [online]. 2018 [cit. 05. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-drog/>
3. Dopravní právo. *Alkohol za volantem*. [online]. 2010 [cit. 03. 01. 2020]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem>
4. Pokuty a bod. *Povinné ručení*. [online]. 2011 [cit. 16. 12. 2019]. Dostupné z: <http://www.pokutyabody.cz/category/povinne-ruceni/>
5. *Postup příslušníků PČR na úseku služby dopravní policie* [online]. 2015 [cit. 03. 01. 2020]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/postup-prislusniku-policie-ceske-republiky-na-useku-sluzby-dopravni-policie.aspx>
6. WHO. *Youth and road safety*. [online]. 2020 [cit. 02. 02. 2020]. Dostupné z <https://www.who.int/management/programme/ncd/Youth%20and%20Road%20Safety.pdf>
7. Policie ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: file:///C:/Users/PC/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2019.pdf
8. *Kalibrace analyzátorů alkoholu v dechu* [online]. 2014 [cit. 15. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kalibrace-analyzatoru-alkoholu-v-dechu.aspx>
9. ZIKMUND, J. *Znalec v oborech zdravotnictví, toxikologie, chemie* [online]. 2001 [cit. 16. 01. 2020]. Dostupné z: <http://www.zikmund.org/>
10. Road-fans. *Řidiči mají práva*. [online]. 2018 [cit. 16. 12. 2019]. Dostupné z: http://road-fens.cz/fsm110_alkohol
11. *Vše o bodovém systému nejen pro vyhodované řidiče* [online]. 2020 [cit. 06. 03. 2020]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2000-361>
2. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 9. února 2009 trestní zákoník. In: <https://www.zakonyprolidi.cz/2009-40>
3. ČESKO. Zákon č. 65 ze dne 19. ledna 2017 o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65>

Ostatní zdroje

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

- Statistika dopravní nehodovosti Police ČR
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- Zákon č.250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č.65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1 - orientační čas, jež potřebuje muž vážící 85 kg k odbourání určitého množství alkoholu

Tabulka č. 2 - orientační čas, jež potřebuje žena vážící 60 kg k odbourání určitého množství alkoholu

Graf č. 1 – Pohled na celkovou statistiku nehodovosti za rok 2019

Graf č. 2 – Celkový počet dopravních nehod, z tohoto celkem dopravních nehod pod vlivem alkoholu, drog, celkový počet usmrcených osob za rok 2019 a počet usmrcených osob při událostech, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu

Graf č. 3 – Dopravní nehody v Plzeňském kraji

Graf č. 4 – Dopravní nehody na území ČR

Graf č. 5 – Statistika nehod pod vlivem alkoholu, komparace krajů v letech 2016-2019

Graf č. 6 – Rozdělení dle hladiny alkoholu u viníků dopravních nehod

Seznam zkratk

BESIP – bezpečnost silničního provozu

ČR – Česká republika

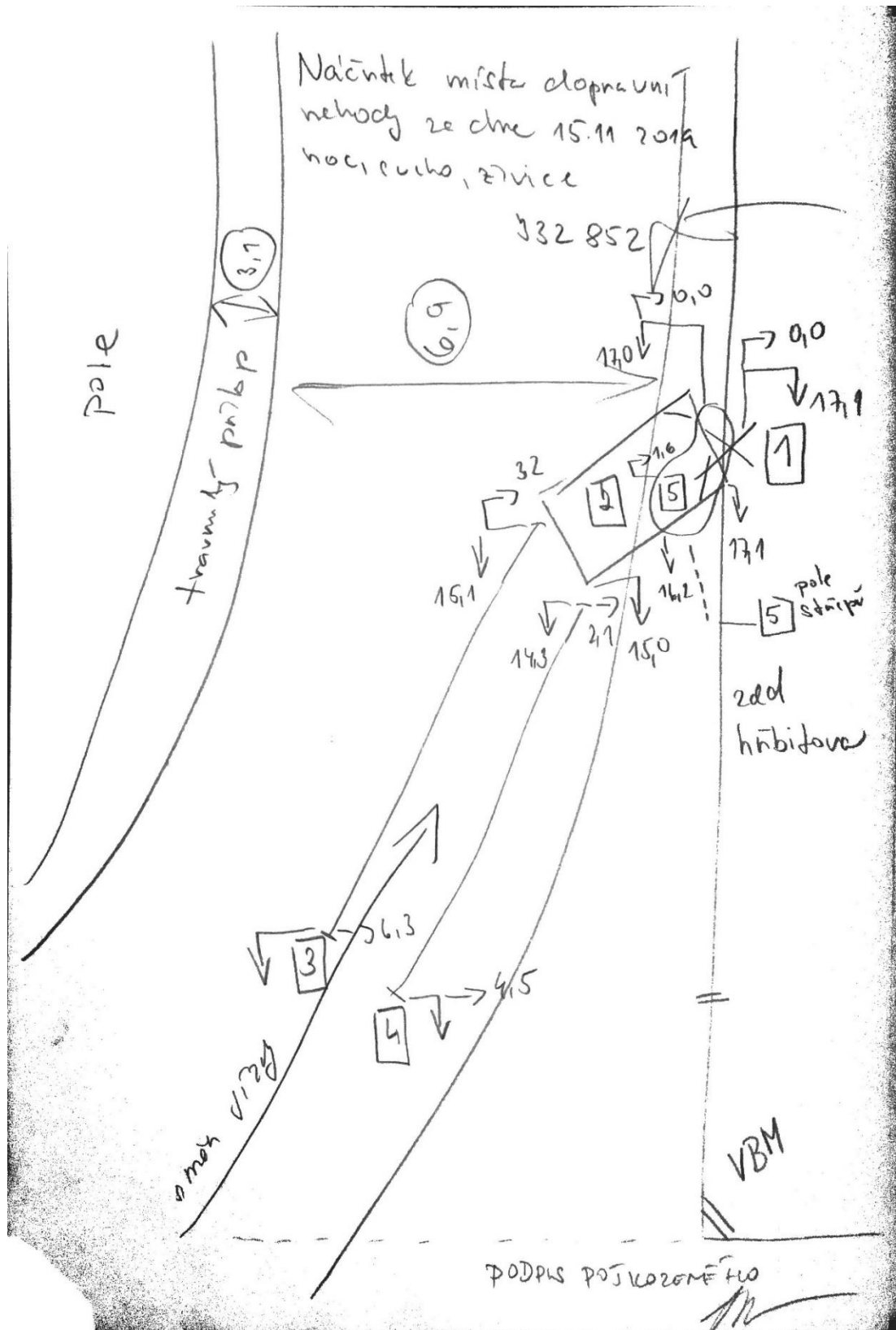
DN – dopravní nehoda

PČR – Policie České republiky

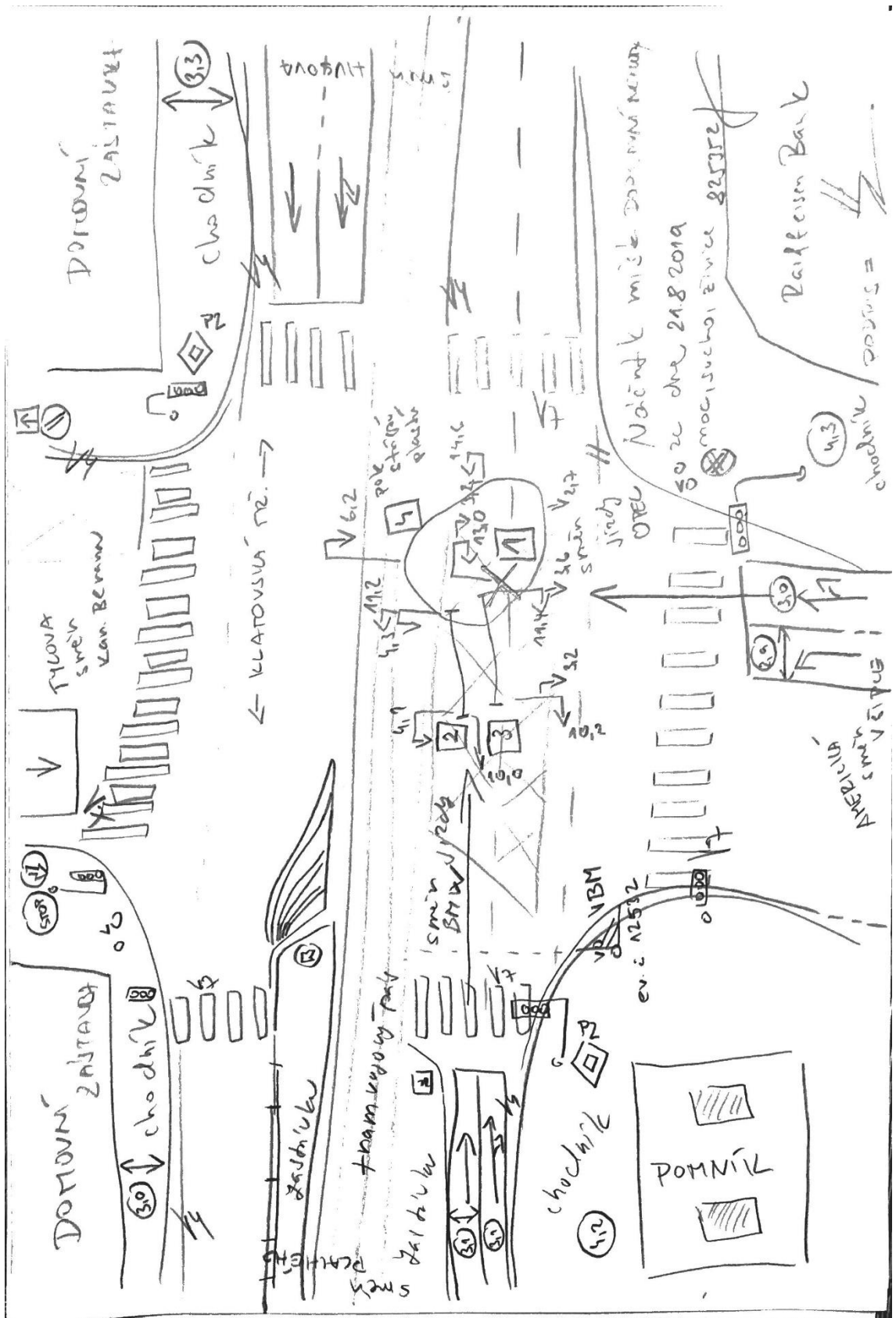
WHO - World Health Organization (Světové zdravotnické organizace)

Přílohy

Příloha č. 1 - Náčrtek místa havárie zaviněné řidičem pod vlivem alkoholu, vytvořený autorem práce dle situačního případu č. 1.



Příloha č. 2 - Náčrtek místa dopravní nehody zaviněné řidičkou pod vlivem alkoholu, vytvořený autorem práce dle situačního případu č. 2.



označení útvaru Policie České republiky		
POTVRZENÍ o zadržení řidičského průkazu		
Jméno:	Příjmení:	
Adresa pobytu:		
Datum narození:	Rodné číslo:	/
Jmenovanému byl zadržen		
řidičský průkaz číslo:	vydaný dne:	vydaný kým:
Důvod zadržení řidičského průkazu, včetně stručného popisu skutku, na jehož základě došlo k zadržení řidičského průkazu, s označením místa a času spáchání tohoto skutku:		
Poučení o důsledku zadržení řidičského průkazu podle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů: „Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.“		
Vyjádření držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Podpis držitele zadrženého řidičského průkazu:		
Datum a podpis policisty:		

Příloha č. 4 – Vzor výtisků dechových zkoušek z přístroje Dräger dle situačního případu č. 1.

1.



Dräger Mobile Printer
.....
Alcotest 7510
Přístroj č. ARZM-0176
Č. zkoušky: 5689
Datum kalibrace
15.05.2018
.....
Jméno:
.....
Příjmení:
.....
Datum narození:
.....
Číslo dokladu:
.....
30.12.2018 02:29:36 SEČ
Dech. zk. 1 2.02 %
.....
Podpis policisty
.....
OEČ
.....
Místo:
.....
Podpis testované osoby
.....

2.



Dräger Mobile Printer
.....
Alcotest 7510
Přístroj č. ARZM-0176
Č. zkoušky: 5687
Datum kalibrace
15.05.2018
.....
Jméno:
.....
Příjmení:
.....
Datum narození:
.....
Číslo dokladu:
.....
29.12.2018 04:31:25 SEČ
Dech. zk. 1 0.00 %
.....
Podpis policisty
.....
OEČ
.....
Místo:
.....
Podpis testované osoby
.....

Příloha č. 5 - Přístroj Dräger 7510 s tiskárnou. Uložen v plastovém kufru.

