

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ
POD VLIVEM NÁVYKOVÝCH LÁTEK**

Autor práce: Lenka Dohnálková, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Lenka Dohnálková, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Píbram

Název bakalářské práce: Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Offenses in Road Traffic under the Influence of Addictive Substances

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

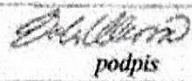
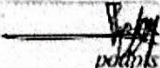
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulu): JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2022

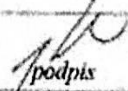
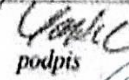
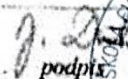
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je objasnit a demonstrovat aktuální problém silniční dopravy v oblasti řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek.

Vedlejším cílem bakalářské práce bude detekovat míru informovanosti žáků autoškol v problematice přestupků v silniční dopravě a s tím souvisejícími trestními sankcemi a na základě toho zvýšit jejich povědomí o této problematice v rané fázi jejich výuky před získáním řidičského oprávnění.

Student: Lenka Dohnálková, DiS.	4. 11. 2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	10. 11. 2022 datum	 podpis

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	5. 1. 2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	16. 1. 2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	27. 2. 2023 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 JUDr. Jozefu Banžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce a také Anně Vitáskové, která mi poskytla řadu přínosných informací k dané problematice.

ABSTRAKT

DOHNÁLKOVÁ, Lenka. *Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2023. 64 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: kontrola, návykové látky, policie, přestupky, silniční doprava

Bakalářská práce se zabývá přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Je rozdělena na dvě části, z nichž jedna je teoretická a druhá empirická. Teoretická část je zaměřena na přiblížení základních pojmů souvisejících se silniční dopravou, přestupky a návykovými látkami. Obsahuje rovněž seznámení s trestními činy v dopravě, které úzce souvisí s návykovými látky a uvádí také okolnosti vylučující protiprávnost. Dále řeší toleranci návykových látek v ČR a i v jiných zemích. Závěrem uvádí postup při kontrole řidiče Policií ČR.

Empirická část je zpracována pomocí kvantitativního sběru dat metodou dotazníkového šetření. Anonymní dotazníkové šetření bylo zaměřeno na žáky autoškol do 25 let a bylo provedeno ve vybraných autoškolách v rámci teoretických hodin žáků a současně i online formou. Dotazníky byly vyhodnocovány v Google formuláři a následně byly zpracovány do přehledných grafů prostřednictvím počítačového programu Excel a Word.

ABSTRACT

DOHNÁLKOVÁ, Lenka. *Offenses in Road Traffic under the Influence of Addictive Substances: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, z. ú., 2023, 64 pp. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: control, addictive substances, police, offenses, road traffic

The bachelor thesis deals with offenses in road traffic under the influence of addictive substances. It is divided into two parts, one theoretical and the other practical. The theoretical part focuses on introducing basic concepts related to road traffic, offenses and addictive substances. It also includes an overview of criminal offenses in transport that are closely related to addictive substances and outlines circumstances that exclude unlawfulness. It further addresses the tolerance of addictive substances in the Czech Republic and in other countries, and concludes with outlining the procedure for driver checks by the Police of the Czech Republic.

The empirical part is conducted through quantitative data collection using a questionnaire survey method. The anonymous survey was aimed at students of driving schools up to 25 years old and was conducted in selected driving schools during theoretical lessons and also in an online form. The questionnaires were evaluated in Google Forms and subsequently processed into clear graphs using the computer programs Excel and Word.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Vymezení základních pojmů.....	11
2.1 Přestupek	11
2.1.1 Dopravní přestupek	13
2.1.2 Konkrétní přestupky související s návykovými látkami v dopravě	15
2.1.3 Stav vylučující způsobilost	16
2.2 Trestný čin	18
2.2.1 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	18
2.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky	19
2.2.3 Ostatní trestné činy související s dopravou	20
2.3 Okolnosti vylučující protiprávnost.....	20
2.3.1 Nutná obrana	21
2.3.2 Krajní nouze	21
2.4 Silniční doprava.....	23
3 Charakteristika vybraných návykových látek	25
3.1 Alkohol a jeho účinky na lidský organismus	25
3.1.1 Kocovina	27
3.2 Drogy.....	29
3.2.1 Vliv drog na řidiče	29
4 Tolerance návykových látek při řízení vozidla	32
4.1 Tolerance návykových látek v jiných zemích	33
5 Postup při kontrole řidiče Policií České republiky	34
5.1 Dechová zkouška.....	34
5.2 Odchytky při měření.....	36
5.3 Odmítnutí dechové zkoušky	36

6	Empirická část.....	37
6.1	Cíl dotazníkového šetření.....	37
6.2	Metodika dotazníku.....	38
6.3	Zvolený vzorek respondentů.....	39
6.4	Výsledky dotazníkového šetření.....	40
7	Shrnutí průzkumu.....	51
	Závěr.....	52
	Seznam použitých zdrojů.....	54
	Seznam tabulek.....	59
	Seznam grafů.....	59
	Seznam příloh.....	59
	Přílohy.....	60

Úvod

Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek jsou aktuálním a vážným problémem pro společnost, jelikož tyto přestupky mohou způsobit mnoho dopravních nehod, zranění či dokonce úmrtí osob na pozemních komunikacích, což vede k velkým lidským a ekonomickým ztrátám. Hustota silničního provozu se neustále zvyšuje, stejně jako počet dopravních prostředků, počet řidičů a tak i konfliktů a porušování právních předpisů v silniční dopravě.

Téma bakalářské práce „Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek“ jsem si zvolila, jelikož jsem názoru, že toto téma je málo diskutované vzhledem k tomu, že se silniční doprava stala nedílnou součástí každodenního života většiny osob. Ve statistice nehodovosti za rok 2022 je uvedeno, že Policie České republiky šetřila dopravní nehodu každých 5,34 minuty, každých 19,30 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 21,73 minut byl zraněn účastník silničního provozu.¹ Současně i návykové látky jsou rok od roku čím dál větší hrozbou pro lidstvo. Téměř denně se setkáváme v médiích se zprávami, které se týkají návykových látek, ať už jde o případy tragických nehod způsobených návykovými látkami v lidském těle, pěstování či předávkování se návykovou látkou. Neustále se vyvíjejí nové technologie pro výrobu a distribuci návykových látek, kdy do oběhu nastupují stále modernější, vylepšené látky ovlivňující lidské vnímání spolu s jeho reakcemi a intenzivnějším prožíváním.

Empirická část této bakalářské práce je zaměřena na žáky autoškol do 25 let jakožto mladé začínající řidiče. Jsem názoru, že na řidiče by mělo být působeno již v rané fázi jejich výuky, ideálně ještě před získáním řidičského oprávnění, jelikož v této fázi si osvojují prvotní řidičské návyky. Začínající řidiči jsou budoucností silničního provozu. Pokud jsou už v autoškole učeni, že řízení pod vlivem návykových látek není akceptovatelné, mohou toto poučení aplikovat i v budoucnosti a zvýšit tím bezpečnost na pozemních komunikacích.

¹ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. © 2023 [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bakalářská práce se zabývá problematikou přestupků v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Hlavním cílem této bakalářské práce je objasnit a demonstrovat aktuální problém silniční dopravy v oblasti řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Vedlejším cílem bude detekovat míru informovanosti žáků autoškol o problematice přestupků v silniční dopravě a s tím souvisejícími trestními sankcemi a na základě toho zvýšit jejich povědomí o této problematice v rané fázi jejich výuky před získáním řidičského oprávnění.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, z nichž jedna je teoretická a druhá empirická. V rámci teoretické části bude formou prvotního širšího analytickosyntetizujícího vhledu primárně realizována rešerše dostupných knižních a internetových zdrojů. Tento způsob povede k hlubšímu shromáždění poznatkové základny zkoumané tematické oblasti i „de lege lata“ nosných účinných legislativních předpisů spojených s přestupky v silniční dopravě, které též souvisí s návykovými látkami, což vyústí v získání relevantních informací o této problematice. Teoretická část bakalářské práce vymezuje základní pojmy, mezi které patří: přestupek, trestný čin, okolnosti vylučující protiprávnost a silniční doprava. Dále charakterizuje vybrané návykové látky, především alkohol a jeho účinky na lidský organismus, představuje toleranci návykových látek při řízení motorového vozidla v České republice a i v jiných zemích a v závěru popisuje postup Policie České republiky při kontrole řidiče.

Empirická část je zpracována pomocí kvantitativního sběru dat metodou dotazníkového šetření. Anonymní dotazníkové šetření bylo zaměřeno na žáky autoškol do 25 let a bylo provedeno ve vybraných autoškolách v rámci teoretických hodin žáků a současně i online formou. Hlavním cílem dotazníkového šetření bylo zvýšit povědomí žáků autoškol o trestních sankcích za přestupky související s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Vedlejším cílem byla detekce znalostí žáků autoškol, jakožto začínajících mladých řidičů, o trestech souvisejících s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Zjistit, zda by zavedli v ČR toleranci alkoholu při řízení motorového vozidla, co by je nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek a jak celkově hodnotí tresty za tyto přestupky.

Následně po realizaci dotazníkového šetření přímo v autoškolách, proběhla krátká diskuze, kde mimo jiné zazněly výše trestů, které může řidič oddržet, pokud by řídil pod vlivem návykových látek, vycházející přímo ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, čímž se žákům autoškol zvýšilo povědomí o této problematice. Dotazníky byly vyhodnocovány v Google formuláři a následně byly zpracovány do přehledných grafů prostřednictvím počítačového programu Excel a Word.

Pro dosažení stanovených cílů byly uplatněny následující metody zkoumání:

- studium právnické a jiné odborné literatury, právních předpisů, internetových zdrojů a judikatury
- deskriptivní metoda
- komparační metoda
- teoretická analýza

2 Vymezení základních pojmů

V této kapitole budou vymezeny základní pojmy jako: přestupek, trestný čin, okolnosti vylučující protiprávnost a silniční doprava.

2.1 Přestupek

Dne 1. 7. 2017 vstoupil v účinnost zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“). Tento zákon velmi zjednodušil, upřesnil a sjednotil problematiku správní odpovědnosti (odpovědnosti za přestupek jako jeden z druhů správních deliktů) a poskytl komplexní obecnou právní úpravu správní odpovědnosti, která až do vydání tohoto zákona zcela chyběla.

Charakteristikou takové odpovědnosti za přestupky je, že je uplatňována na úrovni správních orgánů a to tehdy, jestliže dojde či opakovaně dochází k porušování správně právních předpisů.²

Přestupkový zákon nahrazuje zákon České národní rady č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který byl účinný od 1. 7. 1990 a zrušený k 1. 7. 2017. Přestupkový zákon je doplněn zákonem č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Tento doplňující zákon upravuje některé konkrétní přestupky, které se vyskytují na určitých úsecích veřejné správy. Rovněž uvádí druhy a přesné výše správních trestů, které lze za spáchání konkrétního přestupku uložit. Mezi tyto přestupky, které jsou v tomto zákoně specifikovány, patří například: přestupky proti majetku, přestupky proti veřejnému pořádku a další.

Důležitým přínosem nového přestupkového zákona je mimo jiné sjednocení přestupků, správních deliktů podnikajících fyzických osob a správních deliktů právnických osob, které jsou nově zahrnuty pod jednotný pojem přestupek.³

Přestupkový zákon definuje přestupek jako: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“⁴

² HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. doplněné vydání, Praha: Eurounion, 2008. s. 310 ISBN 978-80-7317-069-1.

³ DOLEČEK, M., *Řízení o přestupcích a sankce za přestupky ukládané podle přestupkového zákona* [online] Praha: CzechTrade, 2021, [cit. 2022-11-08].

⁴ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98.

Přestupky se od jiných správních deliktů odlišují svými zákonnými znaky a od trestných činů se odlišují stupněm společenské škodlivosti. U přestupků rozlišujeme formální i materiální znaky. Formálními znaky rozumíme jak obecné zákonné znaky, tak znaky skutkové podstaty neboli typové znaky. Obecné znaky jsou pro všechny přestupky společné, řadíme mezi ně věk, přičetnost a zavinění. Typové znaky rozlišujeme na objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku. Tyto typové znaky pomáhají charakterizovat a individualizovat jednotlivé přestupky a odlišit je od ostatních přestupků. Obě skupiny těchto znaků se navzájem prolínají a je potřeba, aby byly dány současně. Je také nutné připomenout, že dané jednání musí být označeno jako přestupek buď přestupkovým zákonem, případně obdobným zákonem. Aby se jednalo o přestupek, musí být splněn i materiální znak přestupku, který spočívá ve společenské škodlivosti. Jde o: „jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti“. To, jestli se skutečně jedná o porušení společenské škodlivosti a jaké míry dosáhla, závisí na posouzení všech okolností konkrétního případu. Je nutné každý případ řešit individuálně s přihlédnutím na skutkové okolnosti.⁵

Pachatelem se stane fyzická osoba, pokud svým zaviněným jednáním naplnila znaky přestupku nebo znaky pokusu, v případě, že je uvedeno, že je pokus trestný. K odpovědnosti za přestupek stačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.⁶ V případě, kdy definujeme přestupky fyzických osob, je nutné uvést i pojem zavinění, jelikož k odpovědnosti za přestupek se tento pojem vyžaduje. Zavinění lze definovat jako: „vnitřní psychický vztah pachatele přestupku k protiprávnímu jednání a jeho následku.“⁷

Z hlediska silniční dopravy bývá pachatelem některý z účastníků provozu na pozemních komunikacích, mezi které řadíme každého, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Tím bývá především osoba řídící motorové nebo nemotorové vozidlo či tramvaj, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce zvířat, provozovatel vozidla nebo i spolujezdec.⁸

⁵ MATES, P., a kol. *Základy správního práva trestního*. 6. vydání. Praha: C.H.Beck, 2015. s. 64 ISBN 978-80-7400-567-1.

⁶ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98.

⁷ JEMELKA, L. *Správní řád: komentář*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, s. 5. ISBN 978-80-7400-401-8.

⁸ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: Tisk Sprint, 2017. 476 s. ISBN 978-80-906024-1-0.

2.1.1 Dopravní přestupek

V našem platném právním řádu pojem „dopravní přestupek“ není zcela přesně definován. Tento pojem se často používá v literatuře, případně v hromadných sdělovacích prostředcích. Pojem „dopravní přestupek“ je užíván zejména v souvislosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, tedy přestupky, které jsou uvedeny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále se tento pojem užívá například pro přestupky, které jsou uvedeny v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Pro tyto „dopravní přestupky“ jsou společným objektem bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, z čehož vyplývá zájem na ochraně života, zdraví a majetku.⁹

Za „dopravní přestupek“ lze považovat každé porušení pravidel silničního provozu, kterého se dopustí řidič a které může zakládat odpovědnost za přestupek. Například přestupek proti občanskému soužití podle ustanovení § 7 odst. 1 písm. b) zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, jehož se dopustí ten, kdo jinému ublíží na zdraví, pokud byl spáchán porušením právního předpisu o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tyto „dopravní přestupky“ jsou řešeny nejen v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich ale také i v zákoně č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Konkrétněji jsou řešeny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 125c, pod názvem Přestupky fyzických osob. Tuto oblast dále řeší zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a také i správní řád – zákon č. 500/2004 Sb. Dříve se postupovalo podle zákona č. 56/1950 o provozu na veřejných silnicích, který byl zrušený k 1. 7. 1953.¹⁰

Legislativní vývoj a s tím související právní úprava přestupků na úseku dopravy, prošla značným vývojem, zejména se jedná přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Postih za jednání, které souvisí s požíváním alkoholu a drog v silničním provozu, včetně případného bránění zjištění takových látek v těle řidiče, do 30. června 2006 upravoval zákon č. 200/1990 Sb. České národní rady o přestupcích, v ustanovení § 30, které obsahovalo přestupky na úseku ochrany před alkoholismem

⁹ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2006. s.32 ISBN 978-80-7201-613- 6.

¹⁰ PAVLÍČEK, K. a KOMÁREK, J.. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*, Praha: Prime Safety, 2015, s. 57 ISBN 978-80-903906-5-2.

a jinými toxikomaniemi. S účinností od 1. srpna 2011, novelou provedenou zákonem č. 133/2011 Sb., byly přímo do zákona zapracovány skutkové podstaty dříve nazývané „přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“, do tohoto data (od 1. července 2006 do - 31. července 2011) upravené v ustanovení § 22 odstavce 1 až odstavce 3 zákona č. 200/1990 Sb. České národní rady o přestupcích.¹¹

Nejběžnější sankcí v řízení o přestupku bylo ukládání pokut. Nejvyšší pokuty mohly být uloženy za přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi. Tomu, kdo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholických nápojů nebo užitím jiné návykové látky, vykonával činnost, při níž by mohl ohrozit život, zdraví lidí nebo poškodit majetek, se dalo uložit pokutu až do výše 15 000 Kč. Rovněž pokutu do 15 000 Kč mohl dostat i ten, kdo se při výkonu takové činnosti odmítnul podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, zda byl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, přestože to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.¹²

Další sankcí za přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi bylo uložení na dobu 2 let zákaz řízení motorových vozidel. Uložené zákazy činnosti byly evidovány za účelem další kontroly jeho dodržování. Pokud by osoba porušila tento zákaz, následoval by další sankční postih.¹³

Od ledna 2021 byl zřízen registr řidičů, kde se evidují údaje vztahující se k účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Registr řidičů obsahuje mimo jiné evidenci spáchaných přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, za které byla uložena pokuta vyšší než 2 000 Kč, a to po dobu 3 let od jejich spáchání, údaje o zákazech činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel uložených soudem za spáchané trestné činy nebo správním orgánem za spáchané přestupky, záznamy o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a jejich navrácení, podmínění a omezení řidičských oprávnění, pozastavení řidičských oprávnění, popřípadě jejich vrácení.¹⁴

¹¹ KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 695 ISBN 978-80-7502-292-9.

¹² KUČEROVÁ, H., *Dopravní přestupky v praxi aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002, s. 76, 80-81 ISBN 8072013211.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ Tamtéž.

2.1.2 Konkrétní přestupky související s návykovými látkami v dopravě

Tím, že řidič řídí vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek se dopustí jednání, kterým je možné spáchat nejen přestupek, ale i trestný čin. V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“) v § 125c jsou uvedené přestupky fyzických osob.

V § 125c odst. 1. písm. b) je uvedeno: *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích: řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“*.¹⁵

Za tento přestupek bude osobě uložena pokuta od 2 500 Kč do 20 000 Kč, zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku a při hladině nad 0,3 ‰ i 7 trestných bodů.¹⁶

Řidiči nesmí podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu *„řídít vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.“* Tímto prováděcím právním předpisem je nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.¹⁷ Řidiči je dále podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu zakázáno *„požít alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy“*.¹⁸

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000, částka 98.*

¹⁶ Tamtéž.

¹⁷ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P., POTĚŠIL, L., *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. s. 220 ISBN 978-80-7400-409-4

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000, částka 98.*

V § 125c odst. 1. písm. c) je uvedeno, že se fyzická osoba dopustí přestupku, pokud v provozu na pozemních komunikacích: „řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky“. Pokud orgány činné v trestním řízení usoudí, že se nejedná o trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 274 trestního zákoníku a je znalecky tento stav řidiče prokázán, tak se za tento přestupek uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč, zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let a 7 trestných bodů. Pachatelem tohoto přestupku může být pouze řidič nebo jezdec na zvířeti. Aby se mohlo jednat o trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky, je z hlediska subjektivní stránky vyžadován úmysl a to alespoň v nepřímé formě. V opačném případě by se jednalo o přestupek, u něhož podle zákona o přestupcích postačuje zavinění z nedbalosti. Podmínkou naplnění skutkové podstaty tohoto přestupku je skutečnost, že pachatel vykonává uvedenou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost.

2.1.3 Stav vylučující způsobilost

Zákon o silničním provozu pojem „stav vylučující způsobilost“ přímo nedefinuje. Opravdu záleží na jednotlivých okolnostech konkrétního případu, na druhu a množství požitých alkoholických nápojů nebo užitých jiných návykových látek a také na míře ovlivnění osoby a její způsobilost řídit vozidlo nebo jet na zvířeti. Dle soudní judikatury (např. NSS 20 A 6/201760, NS 5 Tdo 874/2007,) je „stav vylučující způsobilost“ spatřován zpravidla nejméně jedno promile (1 ‰) alkoholu v krvi.¹⁹

Znamená to, že ne u každého řidiče a ne vždy bude způsobilost vyloučena při dosažení hladiny 1 ‰ alkoholu v krvi. Některý státní zástupce může usoudit, že u daného řidiče byla vyloučena způsobilost řídit vozidlo při dosažení hladiny například 0,9‰ alkoholu v krvi a u jiného řidiče třeba až při dosažení hladiny 1,1‰ alkoholu v krvi. V případě, kdy má řidič hladinu nižší než 1‰, musí být vyloučení způsobilosti prokázáno i svědeckými výpověďmi.²⁰ Potrestaný by byl samozřejmě i řidič nemotorového vozidla, například cyklista, který by řídil pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ale jednalo by se zpravidla o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁹ JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P., POTĚŠIL, L., *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. s. 230 ISBN 978-80-7400-409-4

²⁰ DOPRAVNÍ PRÁVO, *Alkohol za volantem* [online] Praha: Dopravní-právo, 2018, [cit. 2022-11-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

V zákoně o silničním provozu je v § 125c odst. 1. písm. d) uvedeno, že se fyzická osoba dopustí přestupku, pokud se v provozu na pozemních komunikacích: „odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,“.

Za tento přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč, zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let a 7 trestných bodů.

V § 5 je uvedeno, že řidič je povinen podrobit se vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem a to policistou, vojenským policistou, zaměstnavatelem, ošetřujícím lékařem nebo strážníkem obecní policie.²¹

Tabulka č. 1 - Přehled správních trestů za přestupky související s alkoholem

Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích		Správní trest		Body
		Pokuta	Zákaz činnosti	
§ 125c odst. 1 písm. b)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po požití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	2 500 Kč až 20 000 Kč	6 měsíců až 1 rok	7
§ 125c odst. 1 písm. c)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,	25 000 Kč až 50 000 Kč	od 1 až 2 let	7
§ 125c odst. 1 písm. d)	v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,	25 000 Kč až 50 000 Kč	od 1 až 2 let	7

Vlastní zpracování. Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

V této tabulce jsou uvedené paragrafy, jejich doslovné znění dle zákona, dále je zde uvedeno v jakém rozmezí může řidič obdržet peněžitou pokutu, na jak dlouho mu hrozí zákaz činnosti a kolik trestných bodů za svůj čin obdrží.

²¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000, částka 98.*

2.2 Trestný čin

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“) definuje trestný čin jako: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“ Zde je také uvedeno, že k trestní odpovědnosti za trestný čin je potřeba úmyslného zavinění, pokud trestní zákon nestanoví výslovně, že stačí zavinění z nedbalosti. Což je přesně naopak než u přestupku. U přestupku postačí zavinění z nedbalosti, pokud zákon výslovně nestanoví, že je třeba úmyslného zavinění.²² Přestože v trestním zákoně není vyčleněna žádná speciální část pro trestné činy v dopravě, nemají speciální název hlavy ani oddílu, přesto se dají tato protiprávní jednání způsobená v silničním provozu zařadit k některým konkrétním trestným činům, které jsou uvedené ve zvláštní části trestního zákona.

2.2.1 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Trestní zákoník v § 151 uvádí trestný čin Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, který zní: „*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na niž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.*“²³ Jako jeden z mála trestných činů má tento trestný čin přímo ve svém názvu řidiče dopravního prostředku a který se soustředí na oblast dopravy.

Z hlediska skutkové podstaty trestného činu je objektem ochrana lidského života a zdraví. Objektivní stránkou je neposkytnutí pomoci osobě, která jeví známky poruchy zdraví, vážného onemocnění nebo je v nebezpečí smrti, a to v případě, že by řidič pomocí nevystavil sebe ani jiného nebezpečí. Subjekt je speciální a může jím být pouze řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě. Subjektivní stránka je ve formě úmyslného jednání, protože řidič úmyslně ujede dopravním prostředkem a neposkytne potřebnou pomoc. Povinnost poskytnout pomoc by odpadla, pokud by tímto poskytnutím potřebné pomoci vyvolal řidič nebezpečí buď pro sebe, nebo pro jiného. Jedná se například o situaci, kdy by vozidlo hořelo a bylo by nebezpečné do něj lézt. Ale i tak má řidič stále povinnost přivolat pomoc například přes telefon.²⁴

²² ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2009, částka 11.*

²³ Tamtéž.

²⁴ KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné zvláštní část (Vybrané skutkové podstaty trestných činů a souvisejících přestupků)*, Praha: Armex Publishing s. r. o., 2012, s. 21, ISBN 978-80-87451-12-0.

2.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Trestní zákoník v § 157 uvádí trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky. Tohoto trestného činu se dopustí ten, 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*“.

Pachatel bude za tento trestný čin potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Pokud osoba tímto činem způsobí dopravní nehodu, ublíží jinému na zdraví, způsobí větší škodu na cizím majetku, způsobí jiný závažný následek, řídí pod vlivem návykové látky při výkonu zaměstnání (zejména pokud řídí hromadný dopravní prostředek) nebo byla za takový čin v posledních dvou letech odsouzena, bude potrestána odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.²⁵

Z hlediska skutkové podstaty bude objektem zájem na ochraně lidského života a zdraví a majetku před ohrožením plynoucím z výkonu určitých činností pod vlivem návykových látek. V těchto případech se jedná o vzdálené nebezpečí, jde tedy o takzvaný abstraktně ohrožovací trestný čin. Objektivní stránka představuje pachatele, který 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. Značná škoda představuje škodu nejméně 1 000 000 Kč. Subjektem může být kdokoli, kdo vykonává specifickou činnost - zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Z hlediska silniční dopravy může být subjektem řidič vozidla, který při řízení pod vlivem návykových látek jednoznačně vykonává činnost, při níž může dojít k ohrožení života nebo zdraví nebo způsobení škody. Z hlediska zaměstnání může jít o profesionálního řidiče. Dále to mohou být i další osoby, které mohou mít na situaci v provozu zásadní vliv. Jedná se například o policistu, který řídí silniční dopravu nebo pracovník, který na pozemní komunikaci manipuluje s technikou. Jde tedy o subjekt konkrétní. Subjektivní stránka představuje úmyslné zavinění, jelikož pachatel se musí do stavu vylučujícího způsobilost návykovou látkou dostat úmyslně sám.²⁶

²⁵ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2009, částka 11.

²⁶ CHMELÍK, J. a kol. *Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady*, Praha: Linde, 2010, s. 218 ISBN 978-80-7201-820-8.

2.2.3 Ostatní trestné činy související s dopravou

V trestním zákoně je uvedeno více trestných činů, které souvisí s dopravou, přestože nemají v názvu přímo uvedenou oblast dopravy. Jedná se například o:

- § 143 Usmrcení z nedbalosti (např. řidič z nedbalosti přejede chodce)
- § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (např. řidič srážkou zmrzačí chodce)
- § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti, (např. řidič srážkou zlomí chodci nohu)
- § 207 Neoprávněné užívání cizí věci (např. osoba neoprávněně užívá cizí vozidlo)
- § 205 Krádež (např. osoba ukradne vozidlo, nemá v plánu ho vrátit)
- § 210 Pojistný podvod
- § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti,
- § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti
- § 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.²⁷

2.3 Okolnosti vylučující protiprávnost

Okolnosti vylučující protiprávnost jsou uvedené jak v trestním zákoníku, tak i v přestupkovém zákoně. Znamená to, že osoba není trestně odpovědná za své jednání, které by jinak bylo trestné, pokud nastala určitá situace za splnění určitých podmínek. Jde o to, že pachatelův čin, který se podobá trestnému činu, není trestným činem, protože mu chybí důležitý znak, kterým je protiprávnost. Totéž platí i u přestupku.

Mezi nejznámější okolnosti vylučující protiprávnost patří:

- nutná obrana
- krajní nouze
- svolení poškozeného, přípustné riziko a oprávněné použití zbraně
- další²⁸

²⁷ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2009, částka 11.

²⁸ KRUPKA, V. Trestní právo hmotné – obecná část, 2. Vydání, Praha Armex Publishing s. r. o., 2012, s. 67 ISBN 978-80-87451-14-4

2.3.1 Nutná obrana

V přestupkovém zákoně v §25 je nutná obrana definována jako:

„Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací přímo hrozící nebo trvajících útok na zájem chráněný zákonem.“²⁹

Toto jednání není trestné z důvodu absence protiprávnosti. Obrana však nesmí být zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku, který vznikl.³⁰

Krajní nouze se od nutné obrany liší v tom, že se jedná o nebezpečí, zatímco u nutné obrany se jedná o útok. Při nutné obraně je obranné jednání vždy už od začátku zaměřené proti tomu, kdo útočí, tedy útočníkovi, a tomuto útočníkovi je obráncem také způsobena škoda. Při krajní nouzi zpravidla směřuje jednání proti někomu jinému, respektive třetí osobě, která se na vzniku nebezpečí nebo útoku nijak nepodílí, ani nenese na něm žádnou vinu, častokrát nebývá na místě činu ani přítomna.³¹

2.3.2 Krajní nouze

V přestupkovém zákoně v §24 je krajní nouze definována jako:

„Čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem.“³²

V přestupkovém zákoně je také uvedeno, že o krajní nouzi se nejedná v případě, kdy bylo možné toto nebezpečí za daných okolností jinak odvrátit nebo způsobený následek je tímto odvrácením zřejmě stejně závažné nebo dokonce ještě závažnější než ten, který původně hrozil. A také situace, kdy osoba, které nebezpečí hrozila, byla povinna toto nebezpečí snášet.³³

²⁹ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98.

³⁰ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*, Brno: CPress, 2014, s. 14-15 ISBN 978-80-264-0260-2

³¹ KUČHTA, J. *Nutná obrana*. Brno: Masarykova Univerzita, Acta Universitatis Brunensis Iuridica, 1999, s. 179 ISBN 80-210-2198-5

³² ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98.

³³ Tamtéž.

Například může nastat situace, kdy žena začne rodit, její muž je pod vlivem alkoholu, nemají nikoho jiného, kdo by ženu mohl odvézt do nemocnice, zavolají sanitku, aby pro ženu přijela, jenže se sanitkou zrovna nikdo nemůže přijet, protože je u hromadné dopravní nehody a tak tedy muž odveze ženu do porodnice sám, přestože si je vědom toho, že je pod vlivem alkoholu.

To, jestli se opravdu jedná o okolnosti vylučující protiprávnost, je nutné důkladně prověřit, jelikož málokdy bývají okolnosti natolik nepříznivé, že řidiči nezbude nic jiného, než řídit pod vlivem alkoholu. V předchozím příkladu, kdy muž vezl ženu do porodnice a přitom byl pod vlivem alkoholu, jednal v krajní nouzi, tak mohl vyřešit úplně jinak. Muž mohl například požádat sousedy, aby odvezli rodící ženu do porodnice, mohl by zavolat přátelům, případně přivolat taxislužbu. V dnešní době, kdy má skoro každý telefon a jiná chytrá zařízení, je téměř nemožné dostat se do situace, která by se v tomto ohledu dala považovat za krajní nouzi.³⁴

Judikatura uvádí řadu příkladů jednání v krajní nouzi, například R 19/1968-III – „*Jede-li řidič motorového vozidla v podnapilém stavu vozidlem jenom proto, aby po dopravní nehodě zajistil lékařskou pomoc pro zraněného účastníka nehody, přichází v úvahu posouzení tohoto jednání z hlediska trestního zákoníku o krajní nouzi.*“³⁵

Roman Budský (2021), dopravní expert z oblasti silniční bezpečnosti, řekl:

„Velký rozdíl je v bezohledné a agresivní jízdě opilého řidiče a kluka po dvou pivech, který převáží vážně zraněnou kamarádku.“

³⁴ ROUBÍČEK, P., *Když jde o život, můžeš řídit pod vlivem alkoholu. Tvrzení, které může skončit tragédií* [online] České Budějovice: Hradecká drbna, 2021, [cit. 2022-11-19]. Dostupné z WWW: <<https://hradecka.drbna.cz/zpravy/10157-kdyz-jde-o-zivot-muzes-ridit-pod-vlivem-alkoholu-tvrzeni-kttere-muze-skocit-tragedii.html>>.

³⁵ ŠÁMAL, P.; PÚRY, F.; RIZMAN, S. *Trestní zákon: Komentář. I. díl.* 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. s. 135 ISBN 978-80-7179-547-6.

2.4 Silniční doprava

V zákoně č.111/1994 Sb., o silniční dopravě je v §2 uvedená definice: „*Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věci vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“³⁶

Z historie je zřejmé, že silniční doprava a s tím související výstavba veřejných komunikačních sítí je přibližně stejně stará jako historie stavby měst, jelikož ulice, náměstí a veřejné prostory sloužily už odedávna k dopravě osob a nákladů. Silniční doprava, která využívá dopravní prostředky jako například automobily, patří k nejmladším odvětvím dopravy. Zároveň patří i mezi nejrychleji se rozvíjející odvětví dopravy. Mezi její přednosti patří mimo jiné rychlost a operativnost. Skvěle konkuruje některým starším odvětvím dopravy, mezi které patří například železniční doprava.³⁷

Mezi negativa motorových prostředků patří především hluchost a produkce emisí, čímž dochází ke znečišťování životního prostředí.³⁸ Mezi další negativa patří i fakt, že doprava motorovými prostředky patří mezi nejméně bezpečné, jelikož zde dochází k častým dopravním nehodám. Tyto dopravní nehody mívají mnohdy za následek i těžké ublížení na zdraví nebo smrt některého z účastníků silničního provozu. Pokud srovnáme i ostatní druhy dopravy, tak doprava motorovými prostředky je finančně nákladná, přesto je vyhledávána pro svou flexibilitu, dostupnost a rychlost využívanou především na krátké vzdálenosti. S postupným rozvojem dopravy se zvýšil i počet dopravních prostředků. Tyto dopravní prostředky jsou z inovativního hlediska rychlejší a provoz na pozemních komunikacích je rok co rok intenzivnější. Proto je nutné upravovat provoz na pozemních komunikacích zákony. Za porušení stanovených zákonů hrozí účastníkům silničního provozu sankce a postihy, nejen jako trest za spáchaný přestupek nebo trestný čin, ale i proto, aby se účastník provozu ponaučil a v budoucnu i odradil od myšlenek směřujících k protiprávnímu jednání.³⁹

³⁶ ČESKO. Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 1994, částka 37.

³⁷ KŘIVDA, V.; RICHTÁŘ, M.; OLIVKOVÁ, I., 2. *Silniční doprava*, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2007, s. 7 ISBN 978-80-248-1521-3.

³⁸ LISÁ, Z., *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, Právní monografie s. 18 ISBN 978-80- 7357-615-8.

³⁹ FRIČ, J., *Silniční doprava* [online]. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, s. 5 [cit. 2023-01-30]. ISBN 978-80-7204-728-4. Dostupné z: <<http://krameriusndk.nkp.cz/search/handle/uuid:5a0891c0-b00b-11e8-a2d0-005056827e52>>.

Dopravou je označován proces, který se koná v určitém čase a na určitém prostoru. Abychom zachovali bezpečnost, je nutno dodržovat podmínky, pravidla a právní předpisy související se silniční dopravou.⁴⁰

Silniční doprava se dělí podle předmětu přemístění na nákladní a osobní dopravu. Také se dělí podle území, na němž je provozována a to na vnitrostátní a mezinárodní dopravu. Silniční doprava se dělí i podle toho, pro koho se provozuje, zda pro potřeby cizí či vlastní.⁴¹

Mezi základní právní normy v silniční dopravě patří zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., který upravuje podmínky pro bezpečné provozování silniční dopravy prostřednictvím motorovými vozidly. Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na komunikacích upravuje registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru, splnění technických požadavků na provoz vozidel a následně také schvalování technické způsobilosti k bezpečnému provozu těchto motorových vozidel na pozemních komunikacích, povinnosti i práva vlastníků a provozovatelů vozidel, stanice technické kontroly a také stanice měření emisí. Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. upravuje práva a povinnosti účastníků, délka pravidla provozu na pozemních komunikacích, řidičské průkazy a řidičská oprávnění.⁴²

Dopravní nehoda

V zákoně o silničním provozu je v § 47 definována dopravní nehoda 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*“.⁴³

Dopravní nehoda se dá též charakterizovat jako nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.⁴⁴

⁴⁰ EISLER, J., KUNST, J., ORAVA, F., 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, s. 14 Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.

⁴¹ KŘIVDA, V.; RICHTÁŘ, M.; OLIVKOVÁ, I., 2. *Silniční doprava*, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2007, s. 111 ISBN 978-80-248-1521-3.

⁴² KŘIVDA, V.; RICHTÁŘ, M.; OLIVKOVÁ, I., 2. *Silniční doprava*, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2007, s. 118 ISBN 978-80-248-1521-3.

⁴³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000*, částka 98.

⁴⁴ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

3 Charakteristika vybraných návykových látek

Mezi návykové látky, které ovlivňují chování řidiče, patří alkohol, který bývá u řidičů zjištěn nejčastěji a také drogy, případně kombinace alkoholu a drog či několika různých drog současně. Tato kapitola bude zaměřena především na vliv alkoholu a poté i drog na chování osob, zejména na chování řidiče.

3.1 Alkohol a jeho účinky na lidský organismus

Alkohol, respektive etylalkohol, chemicky ethanol (C_2H_5OH) je malá molekula, která vzniká chemickým procesem kvašení ze sacharidů. Jedná se o cukry, které jsou přítomny v ovoci, nejčastěji v plodech vinné révy, nebo se může jednat o polysacharidy, které jsou obsaženy například v bramborách. Je to bezbarvá, specificky vonící, hořlavá kapalina, která se používá k výrobě chemikálií a alkoholických nápojů, používá se i jako palivo nebo dezinfekční prostředek. Alkohol patří mezi látky, které ovlivňují nervový systém, proto ho řadíme do skupiny psychotropních látek.⁴⁵

V zákoně č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek je v ustanovení § 2 písmena f) uvedeno, že: „*alkoholickým nápojem nápoj obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu.*“⁴⁶

Alkohol je látka, která je rozpustná ve vodě a která snadno a rychle proniká ke tkáním. Nejčastěji se dostává do organismu přes trávicí trubici. Nejvíce se vstřebává v tenkém střevě. První se vstřebává už v dutině ústní a to do 15 minut po požití alkoholického nápoje. Jedna z věcí, která ovlivňuje vstřebávání, je typ alkoholického nápoje. Například rychleji se budou vstřebávat alkoholické nápoje, které jsou teplé a ty, které obsahují oxid uhličitý. Alkohol se dostává do krve, proto nejvíce ovlivňuje orgány, které jsou dobře prokrveny. Mezi tyto orgány patří například mozek, játra, ledviny a plíce. Alkohol odchází z plic a ledvin v nezměněné formě. V játrech dochází k metabolizaci alkoholu – jedná se o reakci, která se nazývá oxidace.

V nižších dávkách alkohol zlepšuje náladu a působí povzbudivě – navozuje příjemné pocity, euforie, dobrou náladu, uvolnění, zvýšené sebevědomí a ztrátu zábran. Ve větších dávkách je alkohol tlumivý. Může utlumit i nervové centrum řídící dýchání

⁴⁵ KALINA, K., a kol. *Drogy a drogové závislosti 1, mezioborový přístup*. Vyd. 1. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003. s. 151 ISBN 80-86734-05-6.

⁴⁶ ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2017, částka 21.

a může i dokonce způsobit smrt zástavou dechu. Se zvyšující se dávkou alkoholu se prodlužuje reakční doba. Člověk reaguje pomaleji, než by běžně reagoval, kdyby nebyl pod vlivem alkoholu. Dostávají se poruchy koncentrace, koordinace pohybů, soustředění, úsudku a rozhodování. Člověk je celkově pomalejší – ať už v myšlení, uvažování, tak v jeho pohybech a vnímáním reality. Může se stát, že přestane vnímat čas, rychlost a vzdálenost. U opilých řidičů může nastat tunelové vidění a s tím související ztráta periferního vidění. Oči si hůře navykají na přechod ze tmy do světla, horší se vnímání barev a tím pádem řidič může lehce přehlédnout dopravní značení, zhoršuje se také schopnost se soustředit. Opilí řidiči mohou mít zhoršený odhad vzdálenosti – mohou tedy narazit do auta jedoucí před nimi, případně srazit cyklistu při předjíždění. Řidiči ovlivnění alkoholem mají mnohdy tendenci riskovat, přeceňovat své síly a schopnosti, podceňovat rizika a nekriticky hodnotit situaci. Hrozí také nebezpečí, že opilý řidič při řízení vozidla usne. Tito řidiči mnohdy ignorují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Je tedy velmi nebezpečné, aby osoba pod vlivem alkoholu s omezenými schopnostmi řídila vozidlo.⁴⁷

Opilého řidiče můžeme poznat například podle toho, že při řízení motorového vozidla kličkuje s vozidlem po pozemní komunikaci, jede po střední dělicí čáře, řídí motorové vozidlo podezřele pomalu nebo nepřiměřeně rychle, vozidlo má malý odstup od dalších účastníků silničního provozu, vozidlo má stažené okénko i za jízdy v zimě, řidič nereaguje na znamení, ignoruje dopravní značení, nedává znamení o změně směru jízdy, případně vozidlo jede bez rozsvícených světel.⁴⁸

Na každou osobu působí alkohol jinak, ať už fyzicky, tak psychicky. Vliv alkoholu na lidský organismus je závislý nejen na pohlaví, váze a množství vypitého alkoholu, ale také na aktuální kondici, psychické pohodě a stravě. Záleží také na zvyku. Pokud někdo například pije pivo a nikdy nepije destiláty, může ho malé množství destilátů opít mnohem dříve a více, než někoho, kdo častěji pije destiláty a ne pivo.⁴⁹

⁴⁷ KLINIKA ADIKTOLOGIE. *Alkohol* [online] Praha: Lékařská fakulta Univerzity Karlovy a Všeobecná fakultní nemocnice v Praze, © 2023, [cit. 2023-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://poradna.adiktologie.cz/article/alkohol/>>.

⁴⁸ BESIP, *Alkohol a drogy* [online] © 2022, [cit. 2023-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.

⁴⁹ BEZPEČNÉ CESTY, *Vliv alkoholu na člověka* [online] © 2022, [cit. 2023-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/alkohol-kalkulacka/vliv-alkoholu-na-cloveka>>.

3.1.1 Kocovina

Řízení vozidla nemusí být ovlivněno pouze přítomností alkoholu v krvi. Řízení vozidla je obvykle ovlivněno i následující den po nadměrném užití alkoholu, při tzv. kocovině. Řidič je unavený, je mu nevolno, trápí jej bolesti hlavy a to vše společně s duševními obtížemi může odvádět řidičovu pozornost. V důsledku zastavení glukoneogeneze při metabolismu alkoholu, může dojít, v kombinaci s absencí potravy, k hypoglykémii (pokles hladiny cukru v krvi) a tím pádem může řidič upadnout do bezvědomí a způsobit tím dopravní nehodu.⁵⁰

Skutečnost, že jedinec bude mít alkoholovou kocovinu, se zvyšuje, pokud konzumuje větší množství alkoholu, než které konzumuje obvykle. Avšak vyšší konzumace alkoholu není podmínkou. Kocovina se může dostavit i po vypití obvyklého, nebo i menšího množství alkoholu. Důvodem může být nedostatečný metabolismus etanolu nebo acetaldehydu v játrech. Důležitým determinantem závažnosti kocoviny je zřejmě i rychlost metabolismu alkoholu. Alkoholová kocovina se nevyskytuje vždy po pití alkoholických nápojů, zhruba 10–20 % konzumentů alkoholu nezažívají kocovinu ani po požití velkého množství alkoholických nápojů.⁵¹

Kocovina je spojená s tím, že osoba má v sobě ještě zbytkový alkohol v krvi. Zbytkový alkohol může řidiči omezit periferní vidění a tím pádem může přehlédnout věci, které by jinak strážlivý viděl. Pokud si řidič není zcela jistý, zda v sobě má ještě zbytkový alkohol, tak by určitě neměl řídit.

Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) mají řidiči ve věku do 25 let minimálně 3 x vyšší pravděpodobnost, že zavíní dopravní nehodu pod vlivem alkoholu než řidiči nad 25 let věku. Řidič ve věku do 25 let, který řídí s 0,3 promile alkoholu a veze dva spolucestující, vystavuje sebe i své spolujezdce 34 x většímu riziku dopravní nehody než řidič ve věku více než 30 let bez alkoholu v krvi a vezoucí jednoho spolujezdce. U osob ve věku 20 až 24 let je četnost úmrtí při dopravní nehodě 12 x vyšší oproti úmrtí v důsledku požití nelegálních drog.⁵²

⁵⁰ MACKUS, M. a kol., *The role of alcohol metabolism in the pathology of alcohol hangover*. Journal of Clinical Medicine [online]. 2020, 9(11), [cit. 2023-01-31]. DOI: 10.3390/jcm9113421. ISSN 2077-0383. Dostupné z: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7692803/>>.

⁵¹ Tamtéž.

⁵² BESIP, *Alkohol a drogy* [online] © 2022, [cit. 2023-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.

Tabulka č. 2 - Účinky koncentrace alkoholu v krvi

Koncentrace alkoholu v krvi	Efekt	Účinky na řízení
0,2 ‰	Ztráta úsudku, relaxace, změna nálady, zvýšená teplota těla.	Pokles vizuálních funkcí (rychlé sledování pohybujícího se cíle), snížená schopnost provádět dvě věci najednou (rozdělená pozornost).
0,5 ‰	Ztráta kontroly malých svalů (zaostřování očí), zhoršený úsudek, obvykle dobrý pocit, snížená ostražitost, uvolnění inhibice – snížení aktivity.	Snížená koordinace, snížená schopnost sledovat pohyblivé předměty, potíže s řízením, snížená odezva na situace nouzového řízení.
0,8 ‰	Špatná koordinace svalů (rovnováha, řeč, vidění, doba reakce a sluch), je těžké odhalit nebezpečí; zhoršené rozhodování, sebeovládání,	Zhoršená koncentrace, ztráta krátkodobé paměti, regulace rychlosti, snížená schopnost zpracování informací (detekce signálu, vizuální vyhledávání),
1 ‰	Jasně zhoršení reakční doby a kontroly, neuspokojivá řeč, špatná koordinace a zpomalené myšlení	Snížená schopnost udržovat správnou pozici v jízdním pruhu, snížená schopnost brždění.
1,5 ‰	Daleko méně svalové kontroly, může dojít ke zvracení (pokud tato hladina není dosažena pomalu nebo pokud osoba má toleranci na alkohol), významná ztráta	Podstatně zhoršené schopnosti řízení vozidla, včetně pozornosti a zpracování vizuálních a sluchových informací.
3 ‰	Zde už mluvíme o těžké opilosti. Neschopnost samostatné chůze, velmi špatně srozumitelná řeč, poruchy chování, zvýšené riziko agrese	Nemožné řídit. Absolutní ztráta jakýchkoliv předpokladů řízení motorového vozidla.
5 ‰	Tato hodnota už představuje vážnou intoxikaci. Projevuje se mimo předchozí příznaky také pomalým dýcháním. Pro zhruba 50 % lidí je to smrtelná dávka. Velmi často dochází k komatóznímu stavu	Nemožné řídit. Absolutní ztráta jakýchkoliv předpokladů řízení motorového vozidla.

Zdroj: <https://www.bezpecnostprace.info/doprava/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-drog/>

3.2 Drogy

Návykové látky můžeme rozdělit podle původu syntetické a přírodní; podle legislativy dané země na legální a nelegální; a podle jednotlivých účinků na lidskou psychiku na látky tlumivé, stimulační a halucinogenní. Syntetické nebo přírodní drogy mění myšlení, cítění, jednání a prožívání okolní reality, a to včetně vnímání sebe sama. Droga, je látka, která já známá tím, že dokáže vyvolat změny v psychických i fyziologických funkcích organismu. Jsou schopné vyvolat závislost a způsobit selhání tělesných orgánů, případně je trvale poškodit. Mezi legální drogy, které běžně nalezneme v obchodech, patří alkohol, tabákové výrobky, léky, nátěrové barvy a ředidla. Mezi nelegální drogy patří např. marihuana, heroin, hašiš, pervitin, kokain. Tyto drogy jsou společností netolerované a jejich uchováváním, předáváním, prodejem a výrobou lidé jednají v rozporu se zákonem.⁵³

3.2.1 Vliv drog na řidiče

Požítí drog a drogová závislost může výrazně ovlivnit řidičské schopnosti a způsobit, že řidič není schopen bezpečně ovládat vozidlo. Různé typy drog mohou působit na řidiče různými způsoby, ale všeobecně mohou způsobit tyto problémy:

- Snížená pozornost a reakce: Drogový efekt může způsobit, že řidič bude méně schopen vnímat své okolí a reagovat na něj. Užití marihuany má spíše zklidňující účinky, ale u tvrdých drog jako je kokain, extáze a další, je to opačné.
- Ztráta koordinace a rovnováhy: Některé drogy mohou způsobit, že řidič bude mít potíže s koordinací a rovnováhou, což může ovlivnit jeho schopnost řídit vozidlo.
- Zhoršené vidění a sluch: Některé drogy mohou způsobit, že řidič bude mít problémy s viděním a slyšením, což může vést ke špatnému rozhodování a nesprávným reakcím.
- Změny nálady a chování: Některé drogy mohou způsobit změny nálady a chování, jako je agresivita, podrážděnost a zmatenost, což může vést ke špatným rozhodnutím během řízení vozidla.⁵⁴

Je důležité si uvědomit, že i malé množství drog může mít významný vliv na řidičské schopnosti a způsobit nebezpečnou situaci na silnici. Proto je důležité neřídit vozidlo, pokud jste ovlivněni drogami nebo alkoholem.

⁵³ STÁTNI ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, *Návykové látky (drogy)* [online]. Národní zdravotnický informační portál © 2023 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.nzip.cz/clanek/323-navykovye-latky-drogy>>.

⁵⁴ KALINA, K., a kol. *Drogy a drogové závislosti 1, mezioborový přístup*. Vyd. 1. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003. ISBN 80-86734-05-6.

Při silniční kontrole mohou policisté kromě dechové zkoušky na přítomnost alkoholu provést i orientační vyšetření na přítomnost jiných návykových látek. Princip screeningového testování je reakce papírových proužků nebo destiček napuštěných sloučeninou s určitou drogou. Výhoda těchto testů je v okamžitém zjištění zneužívání drog přímo v místě kontroly s dostupností do několika minut. Screeningové testy jsou za nižší cenu, jejich uváděná přesnost je 95 % až 98 % a pro své potřeby je využívá Policie ČR ze slin a z potu detekční sadou typu DrugWipe. U slinných drogových testů je výhodou velmi obtížné falšování nebo podvedení a snadné odebrání vzorku.⁵⁵

Řidič má samozřejmě právo odmítnout podstoupit orientační test a tím pádem se na něj hledí jako kdyby byl pod vlivem návykové látky. V případě že odmítne, tak mu hrozí v rámci správního řízení pokuta ve výši od 25 000 do 50 000 Kč, 7 trestných bodů a zákaz činnosti na 1 až 2 roky.⁵⁶

Tabulka č. 3 - Přehled limitních hodnot

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylekgonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Vlastní zpracování. Zdroj: Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

V této tabulce jsou uvedené návykové látky a jejich limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou a tím pádem se dopouští přestupku, pokud v tomto stavu řídí vozidlo.

⁵⁵ BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.

⁵⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000, částka 98*.

Účinky konkrétních kategorií drog na řidiče

Kanabionidy - Konopné látky jsou po alkoholu druhou nejčastěji nalezenou návykovou látkou u řidičů. Vysoké dávky, chronické užívání či například kombinace s alkoholem, mohou mít na řízení závažný vliv. Požití marihuany se na řidiči projevuje celkovým útlumem. Řidič působí ospalým dojem, má zpomalené reakce, nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu a přehlíží dopravní značení. Řidič není schopen vozidlem udržet správný směr jízdy a tím pádem „kličkuje“ po silnici, zejména v zatáčkách, křižovatkách a při parkování.

Halucinogeny - způsobují poruchu vnímání barev a tvarů, případně poruchy orientace, ztrátu pozornosti, poruchy koordinace a mohou nastat zrakové a sluchové halucinace, což má velký vliv na řízení. Může docházet k problémům na křižovatkách a ke změně směru jízdy. Uživatelé těchto drog často nejsou schopni rozlišovat realitu od svých představ. Naštěstí halucinogenní drogy nebývají u řidičů příliš časté.

Stimulační drogy - do této kategorie se řadí například pervitin, kokain a extáze. Mezi uživateli pervitinu jsou zejména osoby mladšího věku, jezdících velmi agresivně a na křižovatkách prudce akcelerujících. Může vést k tzv. vlnkovité jízdě, při které řidič nedodrhuje střední čáru a přejíždí z pruhu do pruhu či dokonce vyjede ze silnice. Často jezdí příliš rychle, agresivně a riskuje. Řidič je méně soustředěný. Může ujíždět před domnělým pronásledovatelem, ale může i kvůli vyčerpání jet nepřiměřeně pomalu. Vyčerpání rovněž způsobuje únavu či deprese, což také ovlivňuje schopnost soustředit se na řízení vozidla. Kvůli rozšířeným zornicím hrozí i vyšší riziko oslnění. Řidič pod vlivem kokainu má často potřebu zvyšovat výkon, jet rychle, agresivně. Zároveň se snižuje jeho pozornost a přečnuje své schopnosti.

Opioidy - zpomalují reflexy a prodlužují reakční čas. Nejčastěji zneužívaným opioidem v České republice je heroin. Řidič pod vlivem heroínu má zpomalenou motoriku, je apatický, dochází u něj k extrémnímu zúžení zornic a následně k zhoršenému vidění za šera. Dochází k útlumu bolesti, k prodloužení reakčního času, ospalosti až ke ztrátě vědomí. Tím, že řidič bude pomaleji vnímat situaci, tak může i některé situace podcenit a způsobit tak dopravní nehodu.⁵⁷

⁵⁷ ZÁMEK, D., BLAŽEJOVSKÝ, M., Drogy v silniční dopravě [online] Fakulta bezpečnostně právní, Policejní akademie ČR v Praze, b.r. [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: < https://bezpecnostni-sborny.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm#_ftn9>.

4 Tolerance návykových látek při řízení vozidla

Česká republika má jako jedna z mála zemí Evropské Unie zaveden režim nulové tolerance alkoholu a dalších návykových látek při řízení motorového vozidla, což znamená, že řidič nesmí řídit, pokud je ovlivněný jakýmkoli množstvím alkoholu nebo drog. Totéž platí i o pro řidiče nemotorového vozidla (například pro cyklisty).⁵⁸

Sněmovna 4. března 2020 odmítla návrh Senátu, který by umožnil cyklistům jezdit s nejvýše 0,5 ‰ alkoholu v krvi na cyklostezkách, místních a účelových komunikacích. Pro tento návrh hlasovalo 55 přítomných poslanců, ale zapotřebí jich bylo alespoň 72, tím pádem i nadále zůstává cyklistům nulová tolerance alkoholu.⁵⁹

Od 1. ledna 2022 lidé nesmí na takzvaných pivních kolech (beerbike) požívat ani jezdit pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Mají také povinnost podrobit se na výzvu policisty vyšetření, zda nejsou pod vlivem návykových látek.⁶⁰

Vláda v roce 2021 podpořila návrh na toleranci alkoholu při řízení elektromobilu. Jedná se o toleranci 0,5 ‰ alkoholu v krvi, kterou by mohli mít řidiči nízko emisních vozidel se zvláštní poznávací značkou EL. Tento návrh padl s cílem zvýšit poptávku po elektromobilech. Tento návrh prozatím nebyl schválený.⁶¹

Dne 9. září 2022 se projednávalo, že by vodáci mohli plout po vybraných úsecích tuzemských řek až s 0,5 ‰ alkoholu v krvi bez hrozby pokuty. Sněmovna to schválila, přesto tento návrh musí ještě posoudit Senát. Návrh počítá s tolerancí 0,5 ‰ alkoholu pro vůdce malých plavidel, pouze pro vymezené úseky vodních cest, kde nehrozí velký provoz a zároveň se bude vztahovat pouze na vůdce malých plavidel bez motoru.⁶²

⁵⁸ DOPRAVNÍ PRÁVO, *Alkohol za volantem* [online] Praha: Dopravní-právo, 2018, [cit. 2022-11-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

⁵⁹ ČTK, *Sněmovna opět zachovala nulovou toleranci k alkoholu u cyklistů* [online] Praha: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.fulsoft.cz/33/poslanecka-snemovna-2-10-brezna-2020-uniqueidgOke4NvrWuMkmaNigtjQuuRBBa8i31vHpLpGVMylprA/?query=nulov%E1%20tolerance%20alkoholu&serp=1>>.

⁶⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY, *Přehled změn a novinek v dopravě v roce 2022*, [online] Praha: 2022 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehled-zmen-a-novinek-v-doprave-v-roce-2022>>.

⁶¹ FREI, M., PŘIBYL, M., *Vláda podpoří toleranci alkoholu v elektromobilech* [online]. 2021 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: WWW: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/vlada-podpori-toleranci-alkoholu-v-elektromobilech-bude-ucin/r~d80414ba922f11eb9cafaca1f6b220ee8/>

⁶² ČTK, *Vodáci budou moci plout s půl promile alkoholu, schválila Sněmovna* [online] Praha: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.fulsoft.cz/33/poslanecka-snemovna-5-12-zari-2022>>.

4.1 Tolerance návykových látek v jiných zemích

V České republice platí nulová tolerance alkoholu v krvi, ale není to tak ve všech zemích na světě, ne všude je nulová tolerance při řízení, jak motorového i nemotorového vozidla. Nejčastější hranice tolerance je 0,5 ‰ alkoholu v krvi, která je povolena v Islandu, Francii, Belgii, Německu, Bosně a Hercegovině, Bulharsku, Finsku, Černé Hoře, San Marinu, Dánsku, Itálii, Lotyšsku, Rakousku, Holandsku, Makedonii, Maltě, Portugalsku, Monaku, Srbsku, Turecku, Slovinsku, Španělsku a Švýcarsku. Nižší kladná hranice tolerance je 0,2 ‰, a to v Norsku, Švédsku a Polsku. V Litvě je tolerance 0,4 ‰ alkoholu v krvi. Tolerance 0,8 ‰ alkoholu v krvi je v Lucembursku, Velké Británii, Lichtenštejnsku a v Irsku. V Evropě je v 11 zemích nulová tolerance alkoholu při řízení vozidla. Mezi tyto země patří: Česká republika, Slovensko, Rumunsko, Ukrajina, Maďarsko, Albánie, Rusko, Bělorusko, Moldávie, Chorvatsko a Estonsko. Tresty za řízení vozidla pod vlivem alkoholu se v každé zemi liší. Například ve Švédsku a Finsku hrozí za řízení pod vlivem alkoholu dokonce i vězení. Když řidič ve Švédsku, Islandu nebo v Polsku hrubě poruší zákon, může mu hrozit i doživotní zákaz řízení motorových vozidel.⁶³

uniqueidgOke4NvrWuMkmaNigtjQukwI53riERZJ9mbKTrAPMMA/?query=nulov%E1%20tolerance%20alkoholu&serp=1>.

⁶³ PORTÁL ŘIDIČE, *Tolerance alkoholu za volantem v Česku i Evropě* [online]. 2021 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: WWW: < <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-za-volantem-v-cesku-i-evrope>>.

5 Postup při kontrole řidiče Policií České republiky

Policista ČR je obecně oprávněný v souvislosti s odhalováním a šetřením přestupku podle § 67 zákona o Policii ČR vyžadovat při podezření na ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou provedení orientačního vyšetření pomocí dechové zkoušky nebo odběrem slin, případně potu. Také může vyžadovat odborné lékařské vyšetření ke zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky, včetně odběru krve, moči, případně potu.⁶⁴

5.1 Dechová zkouška

Podle pokynu policejního prezidenta číslo 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je policista oprávněn při dohledu na silniční provoz vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu vyšetření ke zjištění, jestli není pod vlivem alkoholu. Orientační vyšetření je formou dechové zkoušky. Policista provádí dechovou zkoušku pomocí měřidel, které jsou určené ke stanovení hmotnostní koncentrace etanolu ve vydechovaném vzduchu, který vzniká v plicních alveolách (analyzátor) nebo využívá jiné jednorázové detekční pomůcky. Pokud bude zkouškou naměřena pozitivní hodnota, tak poté bude provedeno odborné měření. Odborné měření znamená, že se provede dechová zkouška analyzátozem, který splňuje podmínky, které jsou stanovené vyhláškou o měřidlech k povinnému ověřování. Policista vizuálně prohlédne a zkontroluje technický stav analyzátoru. Dále zkontroluje, jestli je analyzátor opatřený úřední značkou prokazující ověření měřidla, která nesmí být porušena. Také zkontroluje, jestli má analyzátor nastavený datum a čas odpovídající skutečnosti a jestli přístroj nevykazuje chybová hlášení při zapnutí. V ČR se většinou využívá přístroj Dräger. U tohoto přístroje lze jeho výstup použít jako důkaz ve správním nebo trestním řízení. Kalibraci tohoto přístroje je nutné provádět alespoň jednou ročně a poté musí být provedeno ověření Českým metrologickým institutem. Policista poučí řidiče o tom, že má právo dechovou zkoušku odmítnout a pokud ji odmítne, tak se tím dopustí přestupku. Před tím, než policista zahájí odborné měření, tak se zeptá řidiče, jestli požil alkohol. Poté ho vyzve k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem.⁶⁵

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2008, částka 91.

⁶⁵ Interní akty řízení – Pokyn policejního prezidenta č.300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu [cit. 2023-02-13].

Pokud se při prvním měření zjistí pozitivní výsledek, tak se po 5 minutách se měření opakuje, aby se vyloučila chyba přístroje nebo jeho ovlivnění. Typickým příkladem ovlivnění je použití ústní vody, která obsahuje alkohol. Při měření nesmí být vzájemný rozdíl výsledků u hodnot nad 0,24 ‰ větší než 10 ‰. Pokud tato situace nastane, je nutné měření po 5 minutách zase opakovat. Pokud i následné měření vykazuje 10% rozdíl, je řidič vyzván, aby se podrobil lékařskému vyšetření, které je spojené s odběrem biologického materiálu - zpravidla krve.⁶⁶ Dechovou zkoušku je možné podle Metodiky Českého metrologického institutu provést po uplynutí 15 minut od posledního požití alkoholu. Pokud řidič kouřil, tak je možné dechovou zkoušku provést po uplynutí nejméně 3 minut od skončení kouření a to z důvodu, že cigaretovým kouřem může dojít k poškození měřidla a ke vzniku nepřesnosti v měření. Během toho, kdy je prováděna dechová zkouška, tak řidič nesmí kouřit, jíst a ani pít tekutiny.⁶⁷

Tato situace byla řešena například v Rozsudku 6 Tdo 21/2020-176, kdy byl obviněný uznán vinným přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Řidič byl kontrolován hlídkou Městské policie a následně se podrobil dechové zkoušce, kdy u něj bylo zjištěno 1,21 promile alkoholu v dechu, následně dechovou zkoušku provedla i Policie ČR a to s výsledkem 1,25 promile alkoholu v dechu, po opakování dechové zkoušky byl výsledek 1,30 promile alkoholu v dechu. Obviněný nesouhlasil s tím, že byl ve stavu vylučující protiprávnost a uváděl, že při provádění dechové zkoušky provedené městskými strážníky nebyl dodržen časový interval 15 minut a proto není možné výsledek měření použít jako věrohodný důkaz. Obviněný uvedl, že těsně předtím, než usedl do svého vozidla, konzumoval pivo. Výsledek dechové zkoušky tak mohl být ovlivněn zbytky piva v dutině ústní, a z tohoto důvodu není možné tento výsledek dechové zkoušky použít jako důkaz k prokázání stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorových vozidel. Dále uvedl, že obdobným způsobem byly ovlivněny také výsledky dechové zkoušky provedené Policií ČR, jelikož obviněný před příjezdem Police ČR přeparkoval své vozidlo na parkoviště a v zaparkovaném vozidle se napil dalšího piva, které měl ve vozidle.⁶⁸

⁶⁶ ŽÁRSKÁ, L., *Problematika služby dopravní policie* [online] Policie ČR, © 2023 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/problematika-sluzby-dopravni-policie.aspx>>.

⁶⁷ Příloha k metodice měření AAD - č. 114-MP-C008-08 [online] b.r. Dostupné z: <<https://www.osbid.cz/wp-content/uploads/metodika3.pdf>>.

⁶⁸ Rozsudek 6 Tdo 21/2020-176 [online] Brno: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<http://kraken.slv.cz/6Tdo21/2020>>.

5.2 Odchytky při měření

V případě, kdy je naměřená hodnota do 0,24 ‰ alkoholu, nemusí to hned znamenat, že řidič požil alkohol. Z medicíny vyplývá, že člověk může mít nepatrnou fyziologickou hladinu alkoholu v krvi i bez toho, že by předtím požil alkohol. Proto se při laboratorním vyšetření vzorku krve do 0,22 ‰ hledí jako na fyziologickou hladinu, která může být přirozená a ty zbylé 2 setiny (přesněji 0,018 ‰) jsou takzvanou kalibrační odchylkou měřicích přístrojů, kterou uvádí výrobce přístroje. Pokud se jiným způsobem nezjistí, že řidič konzumoval alkohol před řízením vozidla nebo se řidič sám nepřizná k požití alkoholu, nelze tuto hladinu přičítat ke konzumaci alkoholu.⁶⁹

Rozsudek Nejvyššího správního soudu 9 As 135/2012 – 27 řeší případ, kdy byla řidiči první dechovou zkouškou naměřena hodnota 0,26 ‰ alkoholu a při druhé dechové zkoušce byla řidiči naměřena hodnota 0,18 ‰ alkoholu. Městský soud zde odkazuje na metodiku Ministerstva dopravy, nazvanou „Pracovní postup č. 114-MP-C 008-8 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátoři alkoholu v dechu“, která odkazuje na odchylku stanovenou Českým metrologickým institutem, která činí 0,24 promile. Po provedení druhé dechové zkoušky (0,18 ‰) a po následném odečtení toleranční hodnoty, dopadla dechová zkouška ve smyslu této metodiky jako negativní.⁷⁰

5.3 Odmítnutí dechové zkoušky

V zákoně č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek je uvedeno v § 20 odst. 2, že pokud se osoba odmítne podrobit orientačnímu vyšetření nebo takové vyšetření nelze provést nebo úspěšně dokončit, provede se odborné lékařské vyšetření. Pokud daná osoba odmítne i odborné lékařské vyšetření, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.⁷¹ Za tento přestupek bude osobě uložena pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč, 7 trestných bodů a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let.⁷²

⁶⁹ JÍLEK, J., *Určení hranice mezi přestupkem a trestným činem v dopravě při požití alkoholu* [online] Praha: epravo, 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/urceni-hranice-meziprestupkem-a-trestnym-cinem-v-doprave-pri-poziti-alkoholu-110783.html#_ftn6>.

⁷⁰ Rozsudek 9 As 135/2012 – 27 [online] Praha: 2012 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nsscr/9-as-135-2012-27>>.

⁷¹ ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2017, částka 21.

⁷² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000, částka 98.

6 Empirická část

Empirická část práce je věnována analýze dotazníkového šetření na téma Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Dotazníkový průzkum se uskutečnil v únoru a v březnu 2023. Mezi respondenty byli žáci autoškol ve věku do 25 let. Dotazníkové šetření bylo realizováno v autoškolách v rámci teoretických hodin žáků a současně i v elektronické podobě formou odkazu na samotný dotazník z důvodu širšího spektra respondentů. Podmínka, že respondentem může být pouze žák autoškoly do 25 let, byla zachována i v online dotazníku. K vytvoření elektronického dotazníku byla použita online služba pro tvorbu dotazníků Google formulář. Elektronická verze dotazníku byla zveřejněna na neoficiální facebookové stránce města Prostějov, Olomouc, Jihlava, Jeseník, Brno, Ostrava, dále na facebookových stránkách zaměřující se na autoškoly a také na autorovu facebookovém profilu. Odkaz na dotazník mohl kdokoli šířit dál. Dotazníkové šetření, které bylo realizováno osobně autorem, proběhlo ve vybraných autoškolách v Prostějově, kde autor v současnosti bydlí. Z důvodu zachování anonymity nebudou konkrétní autoškoly jmenovány. Vyplněných dotazníků bylo celkem 174. K jejich vyhodnocení a tvorbě grafů byla využita aplikace Microsoft Office Word a Excel. Celé znění dotazníku, včetně odkazu na online verzi dotazníku, je obsaženo v příloze (viz Příloha 1).

6.1 Cíl dotazníkového šetření

Hlavním cílem tohoto dotazníkového šetření je zvýšit povědomí žáků autoškol do 25 let o trestních sankcích za přestupky související s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek a to ještě před získáním řidičského oprávnění.

Vedlejším cílem je detekce znalostí žáků autoškol, jakožto začínajících mladých řidičů, o trestech souvisejících s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Zjistit, zda by zavedli v ČR toleranci alkoholu při řízení motorového vozidla, co by respondenta nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek a jak celkově hodnotí tresty.

Následně po realizaci dotazníkového šetření přímo v autoškolách, proběhla krátká diskuze, kde mimo jiné zazněly výše trestů, které může řidič obdržet, pokud by řídil pod vlivem návykových látek, vycházející přímo ze silničního zákona, čímž se žákům autoškol zvýšilo povědomí o této problematice.

6.2 Metodika dotazníku

Dotazník se skládal z 10 otázek, z čehož měl respondent vybrat vždy jednu odpověď, případně v otázce číslo 9 mohl zapsat jinou odpověď, než již zmíněné možnosti. První otázka zjišťovala, zda je respondent opravdu žákem autoškoly a zda je ve věku do 25 let. Za první otázkou je poznámka, že pokud respondent odpověděl možnost „ne“ – není žákem autoškoly do 25 let – tak se bohužel nemůže zúčastnit tohoto dotazníkového šetření, jelikož je zaměřené pouze na vybranou skupinu. Druhá otázka je na pohlaví respondenta – zde je muž nebo žena. Třetí otázka se dotazuje, zda respondent už někdy jel v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Čtvrtá otázka se týká tolerance alkoholu v České republice při řízení motorového vozidla. Ptá se respondentů, zda by zavedli v České republice toleranci alkoholu, pokud ano, tak kolik promile alkoholu v krvi. Pátá až sedmá otázka zjišťuje povědomost respondentů o trestních sankcích v souvislosti s přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Odpovědi na otázky vycházejí ze zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Osmá otázka se zabývá statistikou nehodovosti za rok 2022. Ptá se, u kolika dopravních nehod byla zjištěna, podle respondenta, u viníka - řidiče motorového vozidla přítomnost drogy. Poté následuje otázka, kde mají respondenti uvést, co by je nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek. V poslední otázce mají respondenti zhodnotit, jestli jim tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem m alkoholu nebo jiné návykové látky přijde jako nízké, odpovídající nebo vysoké.

6.3 Zvolený vzorek respondentů

Mezi respondenty jsou pouze žáci autoškol a to ve věku do 25 let. Podle Světové zdravotnické organizace mají řidiči ve věku do 25 let minimálně 3 x vyšší pravděpodobnost, že zavíní dopravní nehodu pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky než řidiči nad 25 let věku⁷³, proto bylo dotazníkové šetření zaměřeno právě na tuto věkovou kategorii. Současně je zaměřeno pouze na žáky autoškol.

Je důležité působit na začínající mladé řidiče, aby neřídili pod vlivem návykových látek již v autoškole a to z několika důvodů, mezi které patří například:

- **Zodpovědnost za své jednání:** Řízení pod vlivem návykových látek je nejen nebezpečné, ale také trestné. Začínající řidiči musí být obeznámeni s tím, že řízení pod vlivem návykových látek má závažné důsledky, jako jsou vysoké pokuty, zákaz řízení, trestné body a že svým jednáním můžou způsobit zranění lidí nebo dokonce smrt některého z účastníků silničního provozu.
- **Posilování zdravých návyků:** Autoškola může být pro začínající řidiče důležitým místem, kde se učí zdravým návykům a rozhodnutím. Řidiči se učí, jak efektivně řešit problémy na pozemní komunikaci a vyhnout se rizikovým situacím. Zároveň se učí, že řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky není akceptovatelné a že mají být zodpovědní za své jednání.
- **Příklad pro budoucnost:** Začínající řidiči jsou budoucností silničního provozu. Pokud jsou už v autoškole učeni, že řízení pod vlivem návykových látek není akceptovatelné, mohou toto poučení aplikovat i v budoucnosti a posilovat bezpečnost na silnicích.

Celkově lze tedy říci, že působení na začínající řidiče, aby neřídili pod vlivem návykových látek, již v autoškole, je důležité pro zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích a posilování zdravých návyků u mladých řidičů.

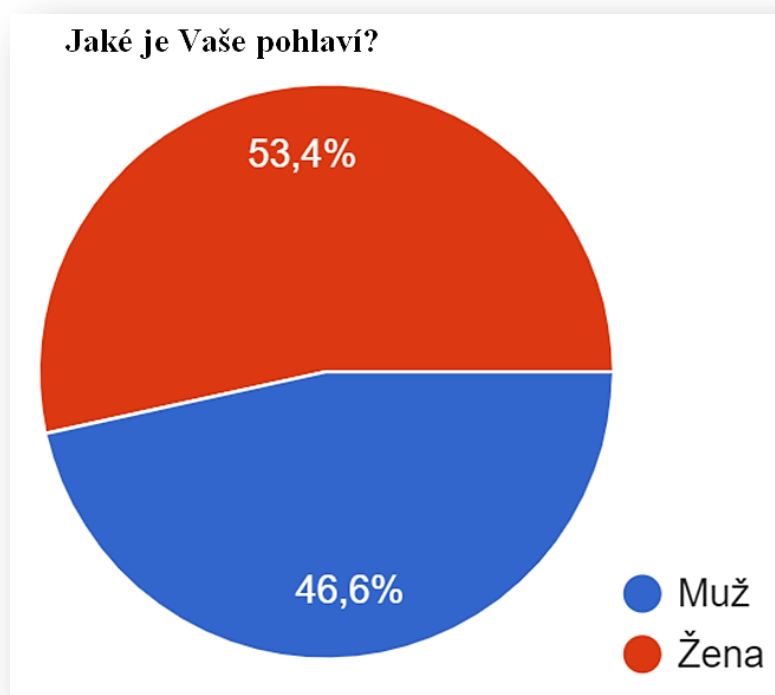
⁷³ BESIP, *Alkohol a drogy* [online] © 2022, [cit. 2023-03-10]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.

6.4 Výsledky dotazníkového šetření

Otázka č. 1 – „*Splňujete podmínku, že jste v současné době žákem autoškoly a jste ve věku do 25 let?*“ ano ne

Pokud na tuto otázku respondent odpověděl „ne“ – tak jeho dotazování skončilo. Na tuto otázku odpovědělo 174 respondentů (100 %) možnost „ano“ a tím pádem se mohli účastnit tohoto dotazníkového šetření.

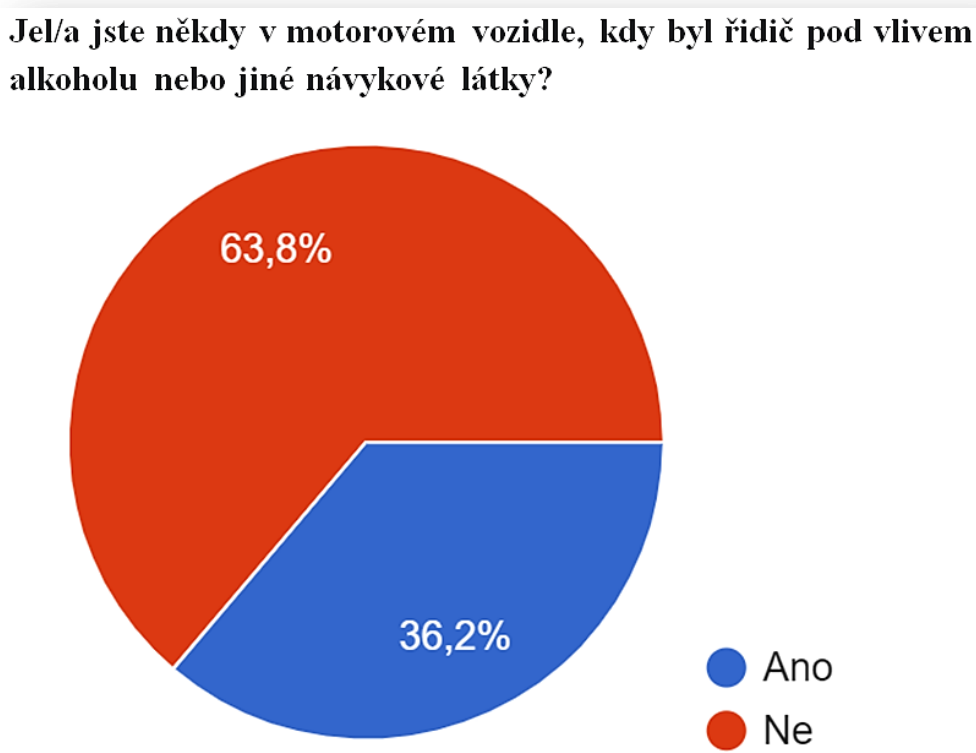
Obrázek č. 1 - Pohlaví respondenta



Zdroj: vlastní výzkum

Obrázek č. 1 se vztahuje k otázce č. 2, která zněla: „*Jaké je Vaše pohlaví?*“ Z celkového počtu respondentů 174 (100 %) jsou ve zkoumaném souboru nejvíce zastoupeny ženy s počtem 93 respondentů (53,4 %), dále pak muži s počtem 81 respondentů (46,6 %).

Obrázek č. 2 - Spolujezdec řidiče pod vlivem



Zdroj: vlastní výzkum

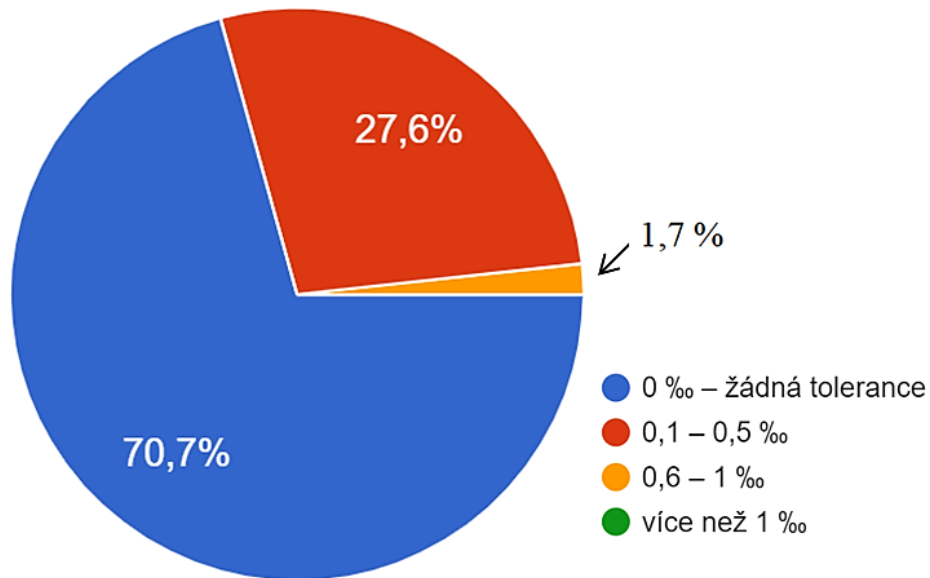
Obrázek č. 2 se vztahuje k otázce č. 3, která zněla: „*Jel/a jste někdy v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?*“

Cílem této otázky bylo zjistit, zda respondenti mají zkušenost s tím, že by už někdy jeli v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Z celkového počtu respondentů 174 (100 %) uvedlo 111 respondentů (63,8 %), že nikdy nejeli v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a 63 respondentů (36,2 %) uvedlo, že už někdy jeli v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Obrázek č. 3 - Tolerance alkoholu

V České republice je při řízení motorového vozidla nulová tolerance alkoholu. Zavedl/a byste v České republice toleranci alkoholu při řízení? Pokud ano, kolik promile (‰) alkoholu v krvi?



Zdroj: vlastní výzkum

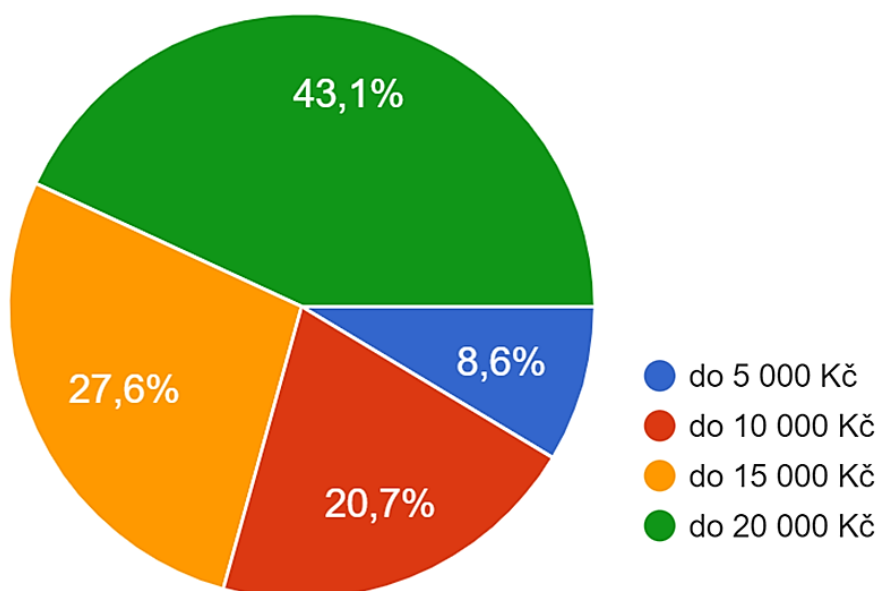
Obrázek č. 3 se vztahuje k otázce č. 4, která zněla: „*V České republice je při řízení motorového vozidla nulová tolerance alkoholu. Zavedl/a byste v České republice toleranci alkoholu při řízení? Pokud ano, kolik promile (‰) alkoholu v krvi?*“

Cílem této otázky bylo zvýšit povědomí respondentů o tom, že v České republice je nulová tolerance alkoholu při řízení motorového vozidla. Současně bylo cílem i zjištění subjektivního názoru respondentů na problematiku alkoholu při řízení motorového vozidla, konkrétně pak, jakou toleranci alkoholu při řízení by zavedli.

Na tuto otázku odpovědělo 174 (100 %) respondentů. Dle zjištěných výsledků jednoznačně vyplývá, že většina respondentů souhlasí se současným systémem nulové tolerance alkoholu, a to s výsledkem 123 respondentů (70,7 %). Pro toleranci 0,1- 0,5‰ alkoholu by bylo 48 respondentů (27,6 %) a 3 respondenti (1,7 %) by byli dokonce pro toleranci 0,6 - 1 ‰ alkoholu. Variantu tolerance více než 1 ‰ alkoholu nikdo nevedl.

Obrázek č. 4 - Peněžítý trest

Minimální peněžítý trest za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je 2 500 Kč. Víte jaký je nejvyšší možný peněžítý trest, pokud se řidič dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?



Zdroj: vlastní výzkum

Obrázek č. 4 se vztahuje k otázce č. 5, která zněla: „*Minimální peněžítý trest za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je 2 500 Kč. Víte jaký je nejvyšší možný peněžítý trest, pokud se řidič dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?*“

Cílem této otázky bylo zvýšit povědomí respondentů o tom, že minimální peněžítý trest za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je 2 500 Kč. Současně bylo cílem i zjištění, zda respondenti znají nejvyšší možný peněžítý trest za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Odpověď na tuto otázku vychází ze zákona o silničním provozu, kde je v § 125c uvedeno, že se za tento přestupek uloží pokuta od 2 500 Kč do 20 000 Kč.⁷⁴

⁷⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika, 2000, částka 98.*

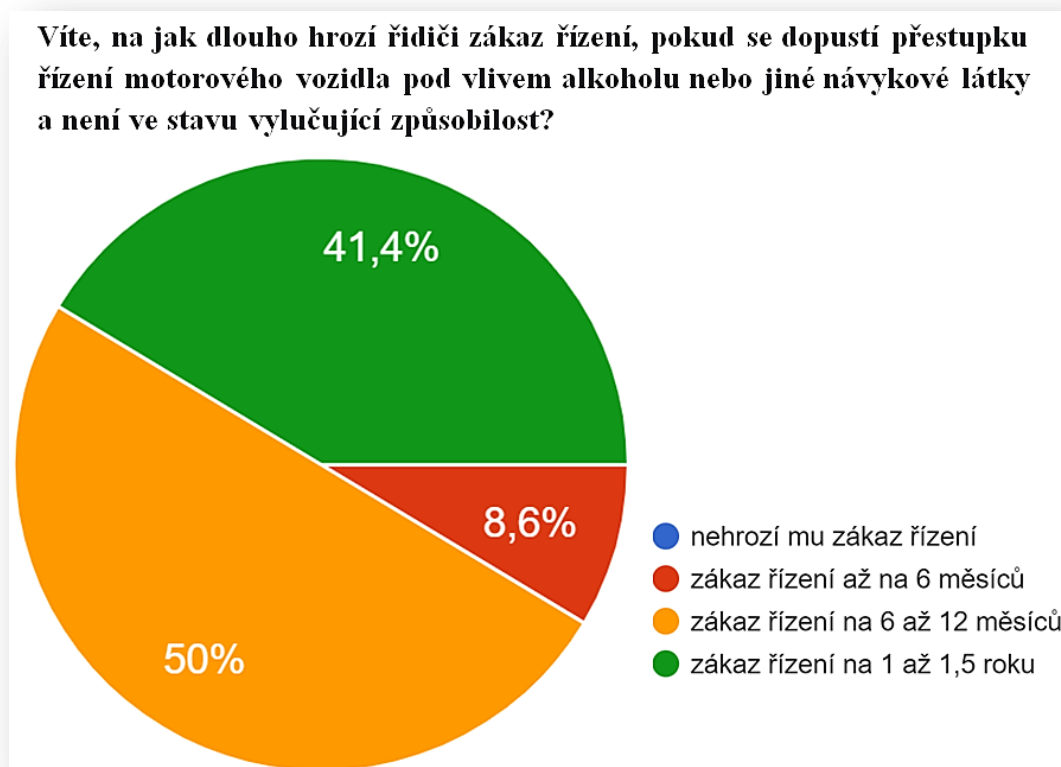
Na otázku č. 5 týkající se maximální výše peněžitého trestu za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky odpovědělo celkem 174 respondentů (100 %). Z odpovědí vyplývá, že největší množství respondentů s počtem 75 (43,1 %) si myslí, že nejvyšší možný peněžité trest za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je do 20 000 Kč. Dále si 48 respondentů (27,6 %) myslí, že nejvyšší možný peněžité trest za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu jiné návykové látky je do 15 000 Kč. 36 respondentů (20,7 %) si myslí, že nejvyšší možný peněžité trest za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu jiné návykové látky je do 10 000 Kč. A také 15 respondentů (8,6 %) si myslí, že nejvyšší možný peněžité trest za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu jiné návykové látky je do 5 000 Kč.

Ze zjištěných výsledků tedy vyplývá, že více než polovina respondentů nezná nejvyšší možný peněžité trest za přešupek řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Řidiči by měli znát nejvyšší možný peněžité trest za řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky z několika důvodů, například:

- **Prevence:** Vědomí nejvyšší možné peněžité pokuty může sloužit jako prevence proti řízení pod vlivem návykových látek. Pokud řidiči vědí, že mohou být pokutováni vysokou částkou, mohou se více zamyslet nad svým rozhodnutím usednout za volant a řídit motorové vozidlo po konzumaci návykových látek.
- **Deterrence:** Vědomí nejvyšší možné peněžité pokuty může také sloužit jako odstrašení pro ty, kteří by jinak mohli být ochotni řídit pod vlivem návykových látek. Pokud řidiči vědí, že riskují velkou finanční zátěží, pokud by byli chyceni, je méně pravděpodobné, že budou riskovat.
- **Respekt k zákonům:** Vědomí nejvyšší možné peněžité pokuty také může posílit respekt řidičů k zákonům. Když si uvědomí, že porušení pravidel může mít vážné finanční následky, mohou být více motivováni k dodržování pravidel a zákonů.

Obrázek č. 5 - Zákaz řízení



Zdroj: vlastní výzkum

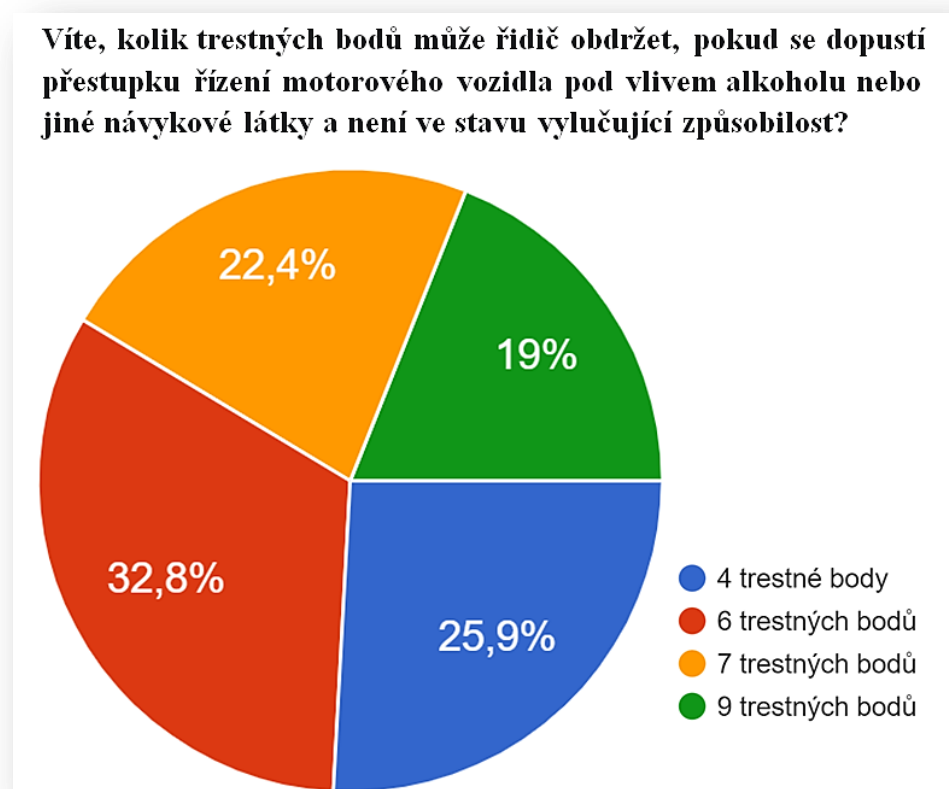
Obrázek č. 5 se vztahuje k otázce č. 6, která zněla: „*Víte, na jak dlouho hrozí řidiči zákaz řízení, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?*“

Cílem této otázky bylo zjištění, zda má respondent povědomí o tom, na jak dlouho hrozí řidiči zákaz řízení, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Z celkového počtu 174 respondentů (100 %) ví 87 respondentů (50 %), že řidiči hrozí zákaz řízení na 6 až 12 měsíců. Velké množství respondentů, celkem 72 (41,4 %), si nesprávně myslí, že řidič hrozí zákaz řízení na 1 až 1,5 roku. A také 15 respondentů (8,6 %) si myslí, že řidiči hrozí zákaz řízení pouze do 6 měsíců. Nikdo z respondentů neuvedl, že by řidiči za tento přestupek nehrozil zákaz řízení.

Odpověď na tuto otázku vychází ze zákona o silničním provozu § 125c, který uvádí, že za tento přestupek hrozí zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.

Obrázek č. 6 - Trestné body



Zdroj: vlastní výzkum

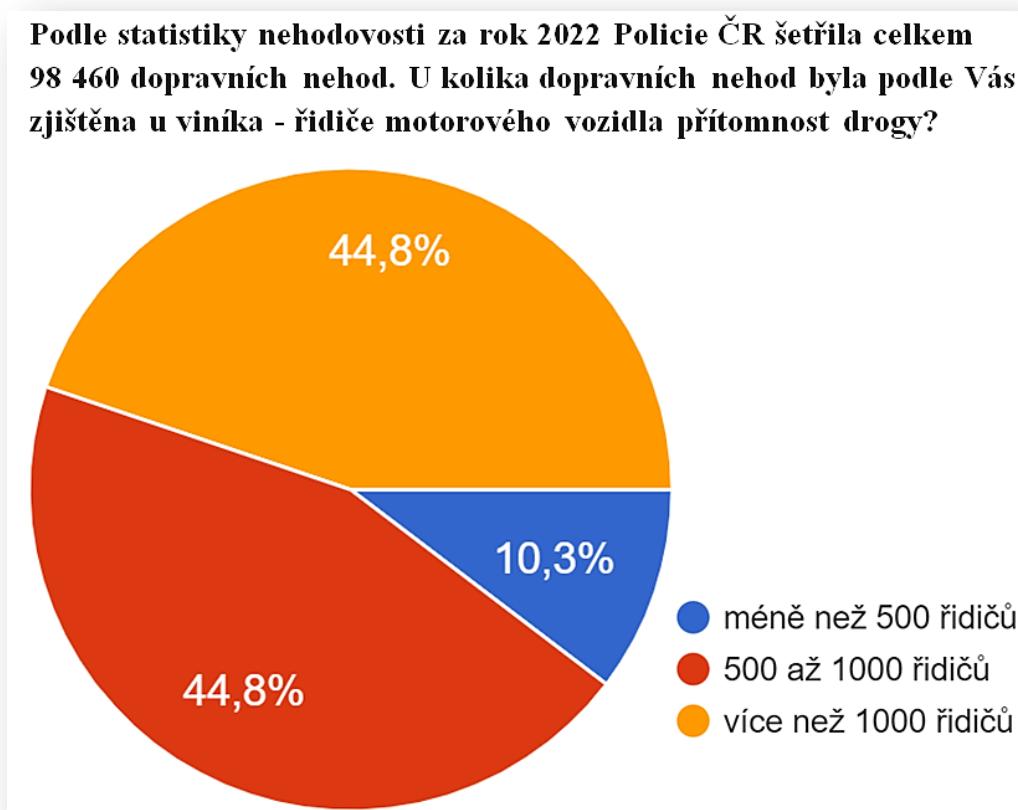
Obrázek č. 6 se vztahuje k otázce č. 7, která zněla: „*Víte, kolik trestných bodů může řidič obdržet, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?*“

Cílem této otázky bylo zjištění, zda má respondent povědomí o tom, kolik trestných bodů může řidič obdržet, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Z celkového počtu 174 respondentů (100 %) si největší část, tedy 57 respondentů (32,8 %), mylně myslí, že za přestupek řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky může obdržet 6 trestných bodů. Dále si 45 respondentů (25,9 %) myslí, že za tento přestupek může řidič obdržet pouze 4 trestné body. 7 trestných bodů správně odpovědělo pouze 39 respondentů (22,4 %). A 33 respondentů (19 %) je názoru, že za tento přestupek může řidič obdržet až 9 trestných bodů.

Odpověď na tuto otázku vychází ze zákona o silničním provozu § 125c.

Obrázek č. 7 - Statistika nehodovosti - drogy



Zdroj: vlastní výzkum

Obrázek č. 7 se vztahuje k otázce č. 8, která zněla: „*Podle statistiky nehodovosti za rok 2022 Policie ČR šetřila celkem 98 460 dopravních nehod. U kolika dopravních nehod byla podle Vás zjištěna u viníka - řidiče motorového vozidla přítomnost drogy?*“

Cílem této otázky bylo zjistit, kolik si respondenti přibližně myslí, že bylo v roce 2022 zjištěno dopravních nehod, při níž byla u viníka - řidiče motorového vozidla, zjištěna přítomnost drogy. Tato otázka současně informovala respondenty o počtu dopravních nehod, které Policie ČR šetřila v roce 2022.

Z celkového počtu 174 respondentů (100 %) si 78 respondentů (44,8 %) myslí, že drogy byly zjištěny u více než 1000 řidičů a také 78 respondentů (44,8 %) si myslí, že drogy byly zjištěny u 500 až 1000 řidičů. Což není pravda. Pouze 18 respondentů (10,3 %) odhadlo správně, že v roce 2022 byla u méně než 500 řidičů - viníků dopravních nehod – zjištěna přítomnost drogy. Konkrétně u 277 řidičů - viníků.

Na oficiálních webových stránkách Policie ČR, jsou pravidelně zveřejňovány statistiky nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR. Hned v úvodu statistiky nehodovosti za rok 2022 je uvedeno, že Policie ČR šetřila v roce 2022 celkem 98 460 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 454 osob usmrceno, 1 734 osob zraněno těžce a 22 452 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 7 542 milionů Kč. Tato statistika dále porovnává základní ukazatele s rokem 2021. Uvádí pokles a nárůst. Obsahuje spoustu přehledných grafů. Znázorňuje například časové rozložení dopravních nehod podle dne v týdnu, rozdělení usmrcených osob při dopravních nehodách (např. řidič, spolujezdec, chodec), dopravní nehody dle zavinění, příčiny dopravních nehod, dopravní nehody podle druhu, dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog, dopravní nehody dle místa a další.⁷⁵

Tabulka č. 4 - Statistika nehodovosti

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2021	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2021
Alkohol u viníka do 0,24‰	150	-34	2	-1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	331	43	1	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	328	80	2	1
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	221	14	1	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	690	11	5	-2
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 964	202	28	4
Alkohol a drogy	70	-14	7	4
Alkohol celkem	4 754	302	46	5
Drogy celkem	277	-42	5	-3

Zdroj: Statistika nehodovosti v ČR, 2022

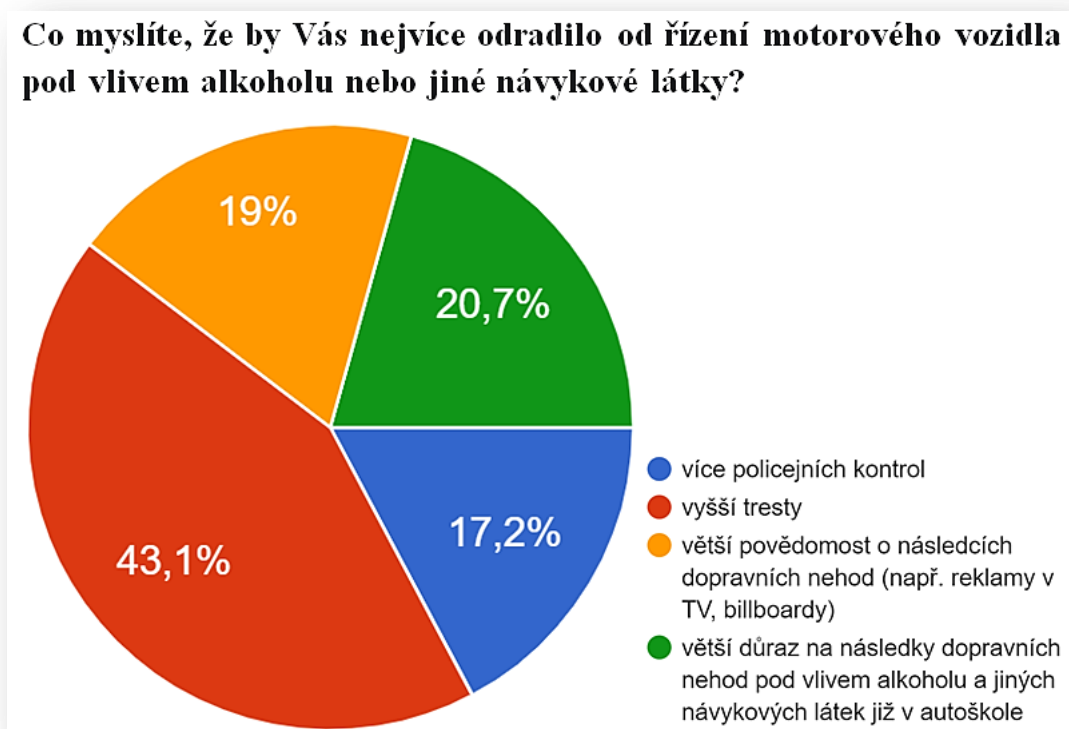
V roce 2022 bylo u 4 754 viníků dopravní nehody zjištěno požití alkoholu, což je o 302 více, než v roce 2021. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 46 osob. Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 277 dopravních nehod. V 70 případech byla u řidiče - viníka dopravní nehody zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu se v roce 2022 stalo ve Středočeském a Jihomoravském kraji. Drogy se u viníka dopravní nehody – řidiče motorového vozidla prokázaly především v Praze, Středočeském a Ústeckém kraji.⁷⁶

⁷⁵ POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. © 2023 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

⁷⁶ Tamtéž.

Obrázek č. 8 - Odradilo od řízení



Zdroj: vlastní výzkum

Obrázek č. 8 se vztahuje k otázce č. 9, která zněla: „*Co myslíte, že by Vás nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?*“

Cílem této otázky bylo zjistit, co by respondenty nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Odpovědělo celkem 174 respondentů (100 %). Z odpovědí vyplývá, že respondenty by nejvíce odradily vyšší tresty. Tuto možnost zvolilo 75 respondentů (43,1 %). Dále by 36 respondentů (20,7 %) odradilo, kdyby byl kladen větší důraz na následky dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek již v autoškole. 33 respondentů (19 %) uvedlo možnost, že by je nejvíce odradilo, kdyby bylo větší povědomí o následcích dopravních nehod (např. v reklamách, v televizi, případně na billboardech). A 30 respondentů (17,2 %) zvolilo možnost, že by je nejvíce odradilo, kdyby bylo více policejních kontrol. Zde byla možnost i vlastní odpovědi (vypsát jiné:), což nikdo z respondentů nevyužil a vybral si vždy jednu z nabízených možností.

Obrázek č. 9 - Zhodnocení trestů



Zdroj: vlastní výzkum

Obrázek č. 9 se vztahuje k otázce č. 10, která zněla: „*Jak celkově hodnotíte tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?*“

Cílem této poslední otázky bylo zjištění subjektivního názoru respondentů na tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Polovině, 87 respondentům (50 %), se zdá, že tresty jsou odpovídající. Menší polovině, 81 respondentů (46,6 %), se domnívá, že tresty jsou příliš nízké a je zapotřebí je zpřísnit. A 6 respondentů (3,4 %) má pocit, že tresty jsou vysoké.

Tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky jsou důležité pro prevenci dopravních nehod, zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu a výchovu řidičů k zodpovědnému chování na pozemních komunikacích. Tresty by neměly být nepřiměřeně vysoké a současně by neměly být ani příliš nízké, aby splnily svůj účel.

7 Shrnutí průzkumu

Dotazník vyplnilo celkem 174 respondentů. Z dotazníkového šetření byla zjištěna mimo jiné jejich informovanost, povědomí a celková znalost hrozících trestních sankcí za přestupky v silniční dopravě související s návykovými látkami. Bylo zjištěno, že více než polovina dotazovaných respondentů nikdy nejela v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem návykových látek. Dotazník dále obsahoval otázku zaměřenou na toleranci alkoholu v České republice. Drtivá většina dotazovaných respondentů, přesněji 70,7 %, odpovědělo, že souhlasí se současnou nulovou tolerancí alkoholu při řízení motorového vozidla. Bylo zjištěno, že méně než polovina dotazovaných respondentů nezná nejvyšší možný peněžité trest za řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Přesně polovina dotazovaných respondentů správně odpovědělo na otázku, zda ví, na jak dlouho hrozí řidiči zákaz řízení motorového vozidla, pokud by řidič řídil pod vlivem návykové látky a nebyl by ve stavu vylučující protiprávnost. Pouze malý vzorek respondentů, celkem 22,4 %, správně odpovědělo na otázku, zda ví, kolik trestných bodů může řidič obdržet, pokud by se dopustil přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Bylo tedy zjištěno, že většina dotazovaných respondentů nemá přehled o těchto trestech, které vychází ze zákona o silničním provozu. Otázka č. 7 byla zaměřená na statistiku nehodovosti z roku 2022. Tato otázka jednak informovala respondenty o tom, kolik bylo v roce 2022 celkem šetřeno dopravních nehod Policií ČR a následně se ptala, kolik si respondenti myslí, že bylo v roce 2022 dopravních nehod, při níž byl viník – řidič motorového vozidla – pod vlivem drogy. Drtivá většina respondentů (89,6 %) uvedlo, že si myslí, že u více než 500 řidičů – viníků dopravní nehody – byla zjištěna přítomnost drogy. Což bylo špatně. Správně byla možnost do 500 řidičů, jelikož podle statistiky nehodovosti bylo v roce 2022 pouze u 277 řidičů – viníků dopravní nehody – zjištěna přítomnost drogy. Poté následovala otázka, která zjišťovala, co by dotazované respondenty nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Bylo zjištěno, že nejvíce respondentů by odradilo, kdyby byly vyšší tresty. Dále by velkou část respondentů odradilo, kdyby byl větší důraz na následky dopravních nehod pod vlivem návykových látek již v autoškole. V poslední otázce měli dotazovaní respondenti zhodnotit tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Polovina respondentů uvedla, že jim tresty přijdou odpovídající. Menší polovina respondentů uvedla, že jim tresty přijdou nízké. Minimální množství uvedlo, že jim tresty přijdou vysoké.

Závěr

Bakalářská práce se zabývala problematikou přestupků v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Hlavním cílem této bakalářské práce bylo objasnit a demonstrovat aktuální problém silniční dopravy v oblasti řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Vedlejším cílem bylo detekovat míru informovanosti žáků autoškol ve věku do 25 let o problematice přestupků v silniční dopravě a s tím souvisejícími trestními sankcemi a na základě toho zvýšit jejich povědomí o této problematice v rané fázi jejich výuky před získáním řidičského oprávnění.

V teoretické části bakalářské práce byly vymezeny základní pojmy, jako například: přestupek, trestný čin, okolnosti vylučující protiprávnost a silniční doprava. Bakalářská práce charakterizovala vybrané návykové látky, představila toleranci návykových látek při řízení motorového vozidla v České republice a i v jiných zemích a v závěru popsala postup Policie České republiky při kontrole řidiče.

Empirická část byla zpracována pomocí kvantitativního sběru dat metodou dotazníkového šetření. Hlavním cílem dotazníkového šetření bylo zvýšit povědomí žáků autoškol do 25 let o trestních sankcích za přestupky související s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Vedlejším cílem byla detekce znalostí žáků autoškol, jakožto začínajících mladých řidičů, o trestech souvisejících s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek. Zjistit, zda by zavedli v ČR toleranci alkoholu při řízení motorového vozidla, co by je nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek a jak celkově hodnotí tresty za tyto přestupky. Empirická část byla popsána a vyhodnocena do přehledných grafů.

Z dotazníkového šetření vyšlo najevo, že dotazovaní žáci autoškol do 25 let mají velmi nízké povědomí o trestních sankcích za řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek, které vychází ze zákona o silničním provozu. Myslím si, že kdyby se v autoškolách více zdůrazňovaly trestní sankce, tak by o nich měli žáci větší povědomí a působilo by to na ně preventivně. Věřím, že diskuzí, která proběhla po odevzdání dotazníku v autoškolách, bylo dosaženo jednoho z cílů bakalářské práce a to zvýšení povědomí žáků autoškol o této problematice. Pokud mé dotazníkové šetření a následná diskuze pozitivně a preventivně ovlivnila alespoň jednoho žáka autoškoly, jakožto začínajícího řidiče, tak to mělo smysl.

Dále z dotazníkového šetření vyšlo najevo, že drtivá většina dotazovaných respondentů, souhlasí se současnou nulovou tolerancí alkoholu při řízení motorového vozidla. Nulová tolerance je důležitá, jelikož i malé množství alkoholu může ovlivnit reakční dobu řidiče, snížit jeho pozornost a řidičské schopnosti. Může negativně působit na jeho psychiku, uvažování a koordinaci. To zvyšuje riziko dopravní nehody a s tím související následky. Pokud by bylo tolerováno i jen malé množství alkoholu, které by bylo přesně vymezeno, mohlo by to vést k nedorozumění a zmatkům. Řidiči by museli vědět, jaké množství alkoholu mohou konzumovat, aby nebyli příliš opilí na řízení motorového vozidla. Museli by se sami více hlídat. Zavedení nulové tolerance alkoholu zjednodušuje a zlepšuje vynucování předpisů. Pokud řidiči vědí, že nemohou pít žádný alkohol, nemusí se obávat toho, že by překročili povolenou hranici. To umožňuje snazší vynucování předpisů a snižuje riziko nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Z dotazníkového šetření dále vyšlo najevo, že respondenty by nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, kdyby byly vyšší tresty. Také velká část respondentů uvedla, že by je nejvíce odradilo, kdyby byl větší důraz na následky dopravních nehod pod vlivem návykových látek již v autoškole.

Myslím si, že kdyby měli řidiči stále na paměti, že za toto porušení zákona mohou dostat opravdu vysokou peněžitou pokutu, trestné body a dokonce i zákaz řízení, tak by si rozmysleli, jestli budou řídit pod vlivem návykových látek. Věřím, že by se snížil počet přestupků spojených s řízením motorového vozidla pod vlivem návykových látek, kdyby se zvýšily trestní sankce. Jsem tedy pro zpřísnění aktuální legislativy. Dále si myslím, že je potřeba, aby měli lidé větší povědomí o následcích dopravních nehod pod vlivem návykových látek. Mohlo by to na ně působit preventivně

Tato bakalářská práce by mohla být využita jako:

- Studijní materiál pro:
 - školy se zaměřením na bezpečnostně právní činnost
 - TRIVIS SŠV A VOŠ bezpečnosti silniční dopravy Jihlava, s.r.o.
 - autoškoly
- Podklad např. pro BESIP k efektivnějšímu vytváření preventivních programů.
- Inspirace pro novelizaci zákona o silničním provozu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*, Brno: CPress, 2014, 184 s. ISBN 978-80-264-0260-2.
2. BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.
3. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: Tisk Sprint, 2017. 476 s. ISBN 978-80-906024-1-0.
4. EISLER, J., KUNST, J., ORAVA, F., 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.
5. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
6. CHMELÍK, J. a kol. *Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady*, Praha: Linde, 2010, 367 s. ISBN 978-80-7201-820-8.
7. JEMELKA, L. *Správní řád: komentář*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, 716 s. ISBN 978-80-7400-401-8.
8. JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P., POTĚŠIL, L., *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck, 2016. 840 s. ISBN 978-80-7400-409-4
9. KALINA, K., a kol. *Drogy a drogové závislosti 1, mezioborový přístup*. Vyd. 1. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003. 319 s. ISBN 80-86734-05-6.
10. KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné – obecná část*, 2. vydání, Praha: Armex Publishing s. r. o., 2012, 168 s. ISBN 978-80-87451-14-4.
11. KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné zvláštní část (Vybrané skutkové podstaty trestných činů a souvisejících přestupků)*, Praha: Armex Publishing s. r. o., 2012, 161 s. ISBN 978-80-87451-12-0.
12. KŘIVDA, V.; RICHTÁŘ, M.; OLIVKOVÁ, I., 2. *Silniční doprava*, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2007, 170 s. ISBN 978-80-248-1521-3.
13. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1. 7. 2006*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2006. 431 s. ISBN 978-80-7201-613-6.
14. KUČEROVÁ, H., *Dopravní přestupky v praxi aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002, 384 s. ISBN 8072013211.

15. KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vyd. Praha: Leges, 2018, 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
16. KUČTA, J. *Nutná obrana*. Brno: Masarykova Univerzita, Acta Universitatis Brunensis Iuridica, 1999. 218 s. ISBN 80-210-2198-5.
17. LISÁ, Z., *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, Právní monografie, 144 s. ISBN 978-80-7357-615-8.
18. MATES, P., a kol. *Základy správního práva trestního*. 6. vydání. Praha: C.H.Beck, 2015. 204 s. ISBN 978-80-7400-567-1.
19. PAVLÍČEK, K. a KOMÁREK, J. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*, Praha: Prime Safety, 2015, 108 s. ISBN 978-80-903906-5-2
20. ŠÁMAL, P.; PÚRY, F.; RIZMAN, S. *Trestní zákon: Komentář. I. díl*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. 1980 s. ISBN 978-80-7179-547-6.

Elektronické zdroje

1. BESIP, *Alkohol a drogy* [online] © 2022, [cit. 2023-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>>.
2. BEZPEČNÉ CESTY, *Vliv alkoholu na člověka* [online] © 2022, [cit. 2023-01-18]. Dostupné z WWW:< <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/alkohol-kalkulacka/vliv-alkoholu-na-cloveka>>.
3. ČTK, *Sněmovna opět zachovala nulovou toleranci k alkoholu u cyklistů* [online] Praha: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.fulsoft.cz/33/poslanecka-snemovna-2-10-brezna-2020-uniqueidgOKE4NvrWuMkmaNigtjQuuRBBa8i31vHpLpGVMy1prA/?query=nulov%20tolerance%20alkoholu&serp=1>>.
4. ČTK, *Vodáci budou moci plout s půl promile alkoholu, schválila Sněmovna* [online] Praha: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.fulsoft.cz/33/poslanecka-snemovna-5-12-zari-2022-uniqueidgOKE4NvrWuMkmaNigtjQukwI53riERZJ9mbKTrAPMMA/?query=nulov%20tolerance%20alkoholu&serp=1>>.
5. DOLEČEK, M., *Řízení o přestupcích a sankce za přestupky ukládané podle přestupkového zákona* [online] Praha: CzechTrade, 2021, [cit. 2022-11-08].

- Dostupné z WWW: <<https://www.businessinfo.cz/navody/rizeni-o-prestupcich-sankce-ppbi/>>
6. DOPRAVNÍ PRÁVO, *Alkohol za volantem* [online] Praha: Doprávní-právo, 2018, [cit. 2022-11-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.
 7. FREI, M., PŘIBYL, M., *Vláda podpoří toleranci alkoholu v elektromobilech* [online]. 2021 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: WWW: <<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/vlada-podpori-toleranci-alkoholu-v-elektromobilech-bude-ucin/r~d80414ba922f11eb9caf1f6b220ee8/>>.
 8. FRIČ, J., *Silniční doprava* [online]. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010 [cit. 2023-01-30]. ISBN 978-80-7204-728-4. Dostupné z: <<http://krameriusndk.nkp.cz/search/handle/uuid:5a0891c0-b00b-11e8-a2d0-005056827e52>>.
 9. JÍLEK, J., *Určení hranice mezi přestupkem a trestným činem v dopravě při požití alkoholu* [online] Praha: epravo, 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/urceni-hranice-mezi-prestupkem-a-trestnym-cinem-v-doprave-pri-poziti-alkoholu-110783.html#_ftn6>.
 10. KLINIKA ADIKTOLOGIE, *Alkohol* [online] Praha: Lékařská fakulta Univerzity Karlovy a Všeobecná fakultní nemocnice v Praze, © 2023, [cit. 2023-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://poradna.adiktologie.cz/article/alkohol/>>.
 11. MACKUS, M. a kol., *The role of alcohol metabolism in the pathology of alcohol hangover*. Journal of Clinical Medicine [online]. 2020, 9(11), [cit. 2023-01-31]. DOI: 10.3390/jcm9113421. ISSN 2077-0383. Dostupné z: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7692803/>>.
 12. MINISTERSTVO DOPRAVY, *Přehled změn a novinek v dopravě v roce 2022*, [online] Praha: 2022 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehled-zmen-a-novinek-v-doprave-v-roce-2022>>.
 13. POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. © 2023 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.
 14. PORTÁL ŘIDIČE, *Tolerance alkoholu za volantem v Česku i Evropě* [online]. 2021 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z: WWW: <<https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-za-volantem-v-cesku-i-evrope>>.
 15. ROUBÍČEK, P., *Když jde o život, můžeš řídit pod vlivem alkoholu. Tvrzení, které může skončit tragédií* [online] České Budějovice: Hradecká drbna, 2021, [cit. 2022-

- 11-19]. Dostupné z WWW: < <https://hradecka.drba.cz/zpravy/10157-kdyz-jde-o-zivot-muzes-ridit-pod-vlivem-alkoholu-tvrzeni-ktere-muze-skocit-tragedii.html>>
16. STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, *Návykové látky (drogy)* [online]. Národní zdravotnický informační portál © 2023 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.nzip.cz/clanek/323-navykove-latky-drogy>>.
17. ZÁMEK, D., BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v silniční dopravě* [online] Fakulta bezpečnostně právní, Policejní akademie ČR v Praze, b.r. [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: < https://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm#_ftn9>.
18. ŽÁRSKÁ, L., *Problematika služby dopravní policie* [online] Policie ČR, © 2023 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/problematika-sluzby-dopravni-policie.aspx>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2014, částka 17. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-41>>.
2. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2016, částka 98. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>>
3. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2008, částka 91. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>>.
4. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000, částka 98. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.
5. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2009, částka 11. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

6. ČESKO. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2017, částka 21. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65>>.
7. ČESKO. Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 1994, částka 37. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>>.

Ostatní zdroje

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

- Interní akty řízení – Pokyn policejního prezidenta č.300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, [cit. 2023-02-13]. Způsob přístupu ke zdroji: <<https://www.policie.cz/clanek/interni-akty-rizeni-938231.aspx>>.
- Rozsudek 6 Tdo 21/2020-176 [online] Brno: 2020 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<http://kraken.slv.cz/6Tdo21/2020>>.
- Rozsudek 9 As 135/2012 – 27 [online] Praha: 2012 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nsscr/9-as-135-2012-27>>.
- Příloha k metodice měření AAD - č. 114-MP-C008-08 [online] b.r. Dostupné z: <<https://www.osbid.cz/wp-content/uploads/metodika3.pdf>>.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Přehled správních trestů za přestupky související s alkoholem	17
Tabulka č. 2 - Účinky koncentrace alkoholu v krvi	28
Tabulka č. 3 - Přehled limitních hodnot.....	30
Tabulka č. 4 - Statistika nehodovosti	48

Seznam grafů

Obrázek č. 1 - Pohlaví respondenta	40
Obrázek č. 2 - Spolujezdec řidiče pod vlivem	41
Obrázek č. 3 - Tolerance alkoholu	42
Obrázek č. 4 - Peněžitý trest	43
Obrázek č. 5 - Zákaz řízení	45
Obrázek č. 6 - Trestné body	46
Obrázek č. 7 - Statistika nehodovosti - drogy	47
Obrázek č. 8 - Odradilo od řízení.....	49
Obrázek č. 9 - Zhodnocení trestů	50

Seznam příloh

Příloha č. 1	Dotazník
Příloha č. 2	Znění emailové žádosti

Přílohy

Příloha č. 1

Dotazník

Vážený respondente, Vážená respondentko,

ráda bych Vás požádala o vyplnění krátkého dotazníku, který poslouží jako podklad pro mou bakalářskou práci na téma: **„Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek“**. Toto dotazníkové šetření je realizováno pouze mezi žáky autoškol a to ve věku do 25 let. Zjištěné údaje budou využity pouze pro účely mé bakalářské práce a nebudou nijak spojovány s Vaší osobou, ani autoškolou. Vyznačte prosím křížkem vždy jednu odpověď. Účast je zcela anonymní. Předem děkuji za Váš čas a ochotu při vyplňování tohoto dotazníku.

Lenka Dohnálková, DiS.

studentka 3. ročníku Vysoké školy evropských a regionálních studií, z. ú.

1. Splňujete podmínku, že jste v současné době žákem autoškoly a jste ve věku do 25 let?

ano ne

V případě, že jste na 1. otázku odpověděli možností „ne“, tak se bohužel nemůžete zúčastnit tohoto dotazníkového šetření, jelikož je zaměřené pouze na vybranou skupinu.

2. Jaké je Vaše pohlaví?

muž žena

3. Jel/a jste někdy v motorovém vozidle, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?

ano ne

4. V České republice je při řízení motorového vozidla nulová tolerance alkoholu. Zavedl/a byste v České republice toleranci alkoholu při řízení? Pokud ano, kolik promile (‰) alkoholu v krvi?

0 ‰ – žádná tolerance

0,1 – 0,5 ‰

0,6 – 1 ‰

více než 1 ‰

5. Minimální peněžitý trest za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je 2 500 Kč. Víte jaký je nejvyšší možný peněžitý trest, pokud se řidič dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?

do 5 000 Kč

do 10 000 Kč

do 15 000 Kč

do 20 000 Kč

6. Víte, na jak dlouho hrozí řidiči zákaz řízení, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?

nehrozí mu zákaz řízení

zákaz řízení až na 6 měsíců

zákaz řízení na 6 až 12 měsíců

zákaz řízení na 1 až 1,5 roku

7. Víte, kolik trestných bodů může řidič obdržet, pokud se dopustí přestupku řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a není ve stavu vylučující způsobilost?

4 trestné body

6 trestných bodů

7 trestných bodů

9 trestných bodů

8. Podle statistiky nehodovosti za rok 2022 Policie ČR šetřila celkem 98 460 dopravních nehod. U kolika dopravních nehod byla podle Vás zjištěna u viníka - řidiče motorového vozidla přítomnost drogy?

méně než 500 řidičů

500 až 1000 řidičů

více než 1000 řidičů

9. Co myslíte, že by Vás nejvíce odradilo od řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? (vyberte pouze jednu odpověď)

více policejních kontrol

vyšší tresty

větší povědomost o následcích dopravních nehod (např. reklamy v TV, billboardy)

větší důraz na následky dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek již v autoškole

jiné: (vypište prosím)

.....

10. Jak celkově hodnotíte tresty za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?

nízké

odpovídající

vysoké

Elektronický dotazník je dostupný na webových stránkách:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe6ZiaeOL18qjngLGqE8ihooI1oeYhH61-y1CdjC3DQ4gDE4w/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>

Příloha č.2

Vybrané autoškoly byly osloveny prostřednictvím emailu, který zněl:

Dobrý den,

jsem studentka závěrečného ročníku Vysoké školy evropských a regionálních studií, z. ú. a v současné chvíli píšu bakalářskou práci na téma Přestupky v silniční dopravě pod vlivem návykových látek. Součástí této bakalářské práce je i dotazníkové šetření, které provádím mezi žáky autoškol ve věku do 25 let. Obracím se na Vás s prosbou, jestli by bylo možné realizovat dotazníkové šetření i ve Vaší autoškole v rámci teoretických hodin žáků. Toto dotazníkové šetření by zabralo maximálně 10-15 minut, abych Vám nijak nenarušovala hodinu. Žákům bych rozdala jednoduchý dotazník, který je zcela anonymní. Na závěr by proběhla krátká diskuze. Toto dotazníkové šetření by nijak nebylo spojováno s Vaší autoškolou, byla by zachována naprostá anonymita. Cílem tohoto dotazníkového šetření je zvýšit povědomí žáků autoškol (začínajících řidičů) o problematice přestupků v silniční dopravě, které souvisejí s návykovými látkami. Budu moc ráda, když se mi ozvete na tento email, případně mi zavoláte na telefon 777 538 244, abychom se domluvili, kdy bych se mohla zastavit ve Vaší autoškole, abych provedla toto dotazníkové šetření.

Předem děkuji za odpověď.

S pozdravem

Lenka Dohnálková, DiS.