

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Řízení motorových vozidel pod vlivem návykových  
látek a následná recidiva**

**Autor práce: Miroslav Benda**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2025**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Miroslav Benda

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

**Název bakalářské práce: Řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek a následná recidiva**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Driving Motor Vehicles under the Influence of Addictive Substances and Subsequent Relapse**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulu): JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

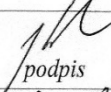
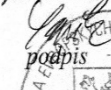
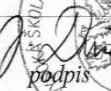
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2024

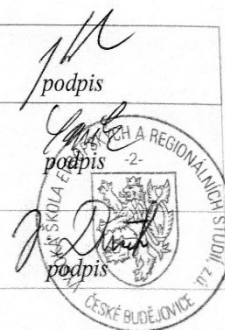
Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek, se zaměřením na opakování protiprávního jednání (recidivu), identifikovat hlavní faktory, které vedou k opakovanému porušování zákona v této oblasti, a navrhnout opatření pro efektivnější prevenci recidivy u řidičů.

Vedlejším cílem bakalářské práce je porovnat přístupy a legislativní opatření týkající se řízení pod vlivem návykových látek v České republice a na Slovensku a vyhodnotit jejich účinnost prostřednictvím analýzy statistických dat.

|                                                 |              |                                                                                                 |
|-------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Student:<br>Miroslav Benda                      | 30. 11. 2024 | <br>podpis |
| Vedoucí práce:<br>JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M. | 30. 11. 2024 | <br>podpis |

Schvaluji zadání bakalářské práce:

|                                                                                  |              |                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vedoucí katedry:<br>doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.                               | 2. 12. 2024  | <br>podpis |
| Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti:<br>doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D. | 9. 12. 2024  | <br>podpis |
| Rektor:<br>doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.                                           | 10. 12. 2024 | <br>podpis |



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 vedoucího 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. Milan Kocík, MBA, LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

*BENDA, M. Řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek a následná recidiva: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. ? s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.

**Klíčová slova:** Alkohol, řízení pod vlivem, návykové látky, recidiva, dopravní bezpečnost, Česká republika, Slovensko, legislativa, prevence, veřejné zdraví.

.Problematika „řízení motorových vozidel“ pod vlivem „psychoaktivních látek“, zejména „alkoholu“, se stala závažným problémem v oblasti veřejné bezpečnosti. Tato bakalářská práce si klade za cíl zhodnotit účinky alkoholu a dalších návykových látek na chování řidičů, se zaměřením na faktory vedoucí k „recidivě“ mezi pachateli. Studie si uvědomuje, že i když je konzumace alkoholu ve mnoha kulturách sociálně přijímána, představuje významná zdravotní rizika a zvyšuje pravděpodobnost „dopravních nehod“.

Výzkum využívá komplexní metodologii, která zahrnuje literární rešerši pro vytvoření teoretického základu, doplněnou kvantitativní analýzou statistických dat o dopravních nehodách souvisejících s užíváním návykových látek v „České republice“. Dále je provedena komparativní analýza s vybranou zemí, „Slovenskem“, s cílem posoudit efektivitu různých „legislativních“ přístupů a preventivních opatření v boji proti řízení pod vlivem.

Klíčovými cíli studie je identifikace psychosociálních a environmentálních faktorů přispívajících k opakovanému páchání trestných činů, hodnocení dopadů současné legislativy a návrh doporučení pro efektivnější „preventivní“ strategie. Tato práce se snaží přispět do probíhající diskuse o „bezpečnosti silničního provozu“ a „veřejném zdraví“ tím, že nabízí poznatky a praktická řešení zaměřená na snížení počtu řízení pod vlivem návykových látek, a tím ke zvýšení celkové bezpečnosti na silnicích.

Zjištění zdůrazňují naléhavou potřebu cílených intervencí a robustních vzdělávacích programů ke zmírnění rizik spojených s řízením pod vlivem a řešení všudypřítomné problematiky zneužívání návykových látek mezi řidiči.

## ABSTRACT

*BENDA, M. Driving motor vehicles under the influence of addictive substances and subsequent relapse: bachelor thesis. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2025. ? p. Supervisor: JUDr. Milan Kocík, MBA, LL.M.*

**Key words:** alcohol, impaired driving, addictive substances, recidivism, traffic safety, Czech Republic, Slovakia, legislation, prevention, public health. The issue of „*driving motor vehicles*“ under the influence of „*psychoactive substances*“, particularly „*alcohol*“, has become a serious concern in the field of public safety. This bachelor’s thesis aims to assess the effects of alcohol and other addictive substances on driver behavior, with a focus on factors leading to „*recidivism*“ among offenders. The study recognizes that while alcohol consumption is socially accepted in many cultures, it poses significant health risks and increases the likelihood „*of traffic accidents*“.

The research employs a comprehensive methodology, combining a literature review to establish a theoretical framework with a quantitative analysis of statistical data on traffic accidents related to substance use in the „*Czech Republic*“. Furthermore, a comparative analysis is conducted with a selected country, „*Slovakia*“, in order to evaluate the effectiveness of different „*legislative*“ approaches and preventive measures against impaired driving.

The key objectives of the study include evaluating the impact of current legislation and proposing recommendations for more effective „*preventive strategies*“. This work aims to contribute to the ongoing discussion on „*road safety*“ and „*public health*“ by offering insights and practical solutions focused on reducing the incidence of driving under the influence of addictive substances, thereby improving overall road safety.

The findings emphasize the urgent need for targeted interventions and robust educational programs to mitigate the risks associated with impaired driving and address the pervasive issue of substance abuse among drivers.

## Obsah

|                                                        |           |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| Úvod.....                                              | 9         |
| <b>1. Metodika a cíle práce .....</b>                  | <b>11</b> |
| <b>2. Definice a klasifikace návykových látek.....</b> | <b>13</b> |
| 2.1 Alkohol.....                                       | 13        |
| 2.2 Nelegální drogy .....                              | 15        |
| 2.2.1 Marihuana.....                                   | 16        |
| 2.2.2 Kokain .....                                     | 17        |
| 2.2.3 Amfetamin (extáze).....                          | 18        |
| 2.2.4 Heroin.....                                      | 18        |
| 2.2.5 LSD .....                                        | 19        |
| 2.2.6 Pervitin .....                                   | 19        |
| 2.3 Léky.....                                          | 20        |
| <b>3. Zákonné rámce a sankce.....</b>                  | <b>22</b> |
| 3.1 Přestupková oblast.....                            | 22        |
| 3.1.1 Protiprávnost přestupku.....                     | 23        |
| 3.1.2 Znaky skutkové podstaty přestupku .....          | 23        |
| 3.1.3 Vybrané přestupky v silniční dopravě.....        | 24        |
| 3.2 Trestně právní oblast .....                        | 28        |
| 3.2.1 Protiprávnost trestného činu.....                | 29        |
| 3.2.2 Znaky skutkové podstaty trestného činu .....     | 29        |
| 3.2.3 Vybrané trestné činy v silniční dopravě.....     | 32        |
| 3.3 Sankce a jejich evidence .....                     | 38        |
| 3.3.1 Ukládání sankcí .....                            | 38        |
| 3.3.2 Rejstřík trestů .....                            | 39        |
| 3.3.3 Centrální registr řidičů .....                   | 39        |

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.3.4 Bodový systém .....                                                 | 39        |
| 3.3.5 Novela zákona o silničním provozu z roku 2024 .....                 | 40        |
| 3.4 Rozdíl mezi přestupkem a trestným činem .....                         | 42        |
| <b>4. Recidiva v dopravě.....</b>                                         | <b>45</b> |
| 4.1 Problematika recidivy .....                                           | 45        |
| 4.2 Rehabilitační programy pro řidiče.....                                | 46        |
| 4.3 Psychologické a kriminologické aspekty .....                          | 48        |
| 4.4 Teoretické koncepty recidivy u dopravních deliktů.....                | 49        |
| <b>5. Statistická analýza řízení pod vlivem v ČR (2014–2024).....</b>     | <b>51</b> |
| 5.1 Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog .....         | 51        |
| 5.2 Statistické údaje dle druhu kriminality .....                         | 53        |
| 5.3 Dopady nehod pod vlivem návykových látek na zdraví a životy osob..... | 54        |
| 5.4 Výsledky policejních kontrol a podíl pozitivních testů.....           | 58        |
| 5.5 Shrnutí hlavních zjištění.....                                        | 60        |
| <b>6. Komparace se Slovenskou republikou.....</b>                         | <b>62</b> |
| 6.1 Legislativní rámec a sankce .....                                     | 62        |
| 6.2 Statistické ukazatele ve slovensku .....                              | 65        |
| 6.3 Srovnání přístupů a shrnutí rozdílů .....                             | 67        |
| <b>Závěr .....</b>                                                        | <b>69</b> |
| <b>Seznam použitých zdrojů .....</b>                                      | <b>71</b> |
| Literární zdroje .....                                                    | 71        |
| Elektronické zdroje .....                                                 | 72        |
| Legislativní dokumenty .....                                              | 76        |
| <b>Články .....</b>                                                       | <b>79</b> |
| <b>Seznam obrázků .....</b>                                               | <b>79</b> |
| <b>Seznam tabulek a grafů .....</b>                                       | <b>79</b> |

## Úvod

V posledních desetiletích se otázka řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek stala jedním z nejvýznamnějších problémů v oblasti veřejné bezpečnosti a zdraví. Alkohol, nelegální drogy a některé léky mohou zásadně ovlivnit schopnost jedince řídit vozidlo, což má vážné důsledky nejen pro samotné řidiče, ale také pro ostatní účastníky silničního provozu. Statistické údaje ukazují, že vysoký počet nehod a úmrtí na silnicích je přímo spojen s užíváním návykových látek, což podtrhuje urgentnost problému a potřebu efektivních preventivních opatření.

Alkohol, jako jedna z nejčastěji konzumovaných psychoaktivních látek, hraje v této problematice ústřední roli. Jeho konzumace je v mnoha kulturách běžně akceptována a sociálně privilegovaná. Přesto se ukazuje, že i nízké množství alkoholu může podstatně ovlivnit motorické dovednosti a kognitivní funkce, což zvyšuje riziko nehod. Nelegální drogy, jako marihuana, kokain a amfetaminy, představují další vážný faktor, který narušuje zdravé a bezpečné řízení. Tyto látky mohou ovlivnit pozornost, rozhodování a reakční čas řidiče, což vede k nebezpečným situacím na silnicích.

Problematika řízení pod vlivem návykových látek se stává stále více naléhavou, a to nejen kvůli statistikám nehodovosti, ale také díky sociálním a ekonomickým důsledkům, které s ní souvisejí. Tento jev má vliv na zdravotnictví, právní systém, pojišťovnictví a celkovou kvalitu života v komunitách. Zároveň se objevují stále nové výzvy, které souvisejí s rozvojem technologií a změnami v legislativě. Je nezbytné analyzovat aktuální stav, porozumět faktorům, které vedou k rozhodování o řízení pod vlivem návykových látek, a hledat efektivní způsoby řešení této problematiky.

S tímto záměrem je tato bakalářská práce zaměřena na komplexní analýzu problematiky řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek, s důrazem na faktory ovlivňující recidivu v této oblasti. Je důležité porozumět nejen individuálním

faktorům, které mohou vést k opakovanému porušování zákona, ale také širšímu legislativnímu kontextu, které tyto behaviorální vzorce formují.

## 1. Metodika a cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zhodnotit problematiku řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek, s důrazem na opakované protiprávní jednání, známé jako recidiva. Práce se zaměří na identifikaci klíčových faktorů, které vedou k opakovanému porušování právních předpisů v oblasti řízení pod vlivem alkoholu a drog. Dále se bude zkoumat, jaké legislativní aspekty ovlivňují rozhodování jednotlivců, a jaká preventivní opatření by mohla být účinná v prevenci recidivy mezi řidiči.

Vedlejším cílem bakalářské práce je provést komparativní analýzu přístupů a legislativních opatření, která se týkají řízení pod vlivem návykových látek v České republice a na Slovensku. Tím se práce snaží vyhodnotit účinnost jednotlivých legislativních rámců a jejich dopad na recidivu, přičemž jednotlivé výsledky z obou zemí poskytnou cenné podklady pro další úvahy o optimálních strategiích prevence.

V první fázi práce bude provedena systematická rešerše odborné literatury, která se zabývá problematikou řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek. Tato část se zaměří na studium již existujících výzkumů, článků a knih, které se dotýkají tématu návykových látek, jejich vlivu na kognitivní a motorické funkce řidičů, a legislativních rámců v oblasti preventivních opatření a sankcí. Cílem je vytvořit teoretický základ, který poslouží jako rámec pro další analýzu.

V praktické části práce se zaměříme na shromáždění a analýzu relevantních statistických dat o nehodovosti a recidivě řízení pod vlivem alkoholu a drog v České republice. Tato data budou získána z oficiálních zdrojů, jako jsou statistiky Ministerstva dopravy, Policie ČR a Úřadu veřejného zdraví. Analýza těchto dat umožní zhodnotit míru výskytu recidivy a identifikovat trendy v chování řidičů.

Na základě shromážděných dat bude provedena komparativní analýza s vybranou zemí, konkrétně se Slovenskem. Tato analýza se zaměří na porovnání legislativních přístupů, sankcí a preventivních opatření v obou zemích. Cílem této komparace je vyhodnotit účinnost různých legislativních rámců a identifikovat osvědčené praktiky, které by mohly být implementovány v českém kontextu.

Na základě získaných dat a výsledků analýz bude práce zaměřena na formulaci doporučení pro efektivnější preventivní opatření, která by mohla snížit míru recidivy v řízení pod vlivem návykových látek. Tato doporučení by mohla zahrnovat zlepšení vzdělávacích programů, legislativních změn a programů zaměřených na léčbu a rehabilitaci osob s návykovými problémy.

Díky kombinaci těchto metodologických přístupů práce usiluje o komplexní a víceúrovňové zhodnocení problematiky řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek, které přispěje k obohacení diskuse o veřejné bezpečnosti a prevenci v této oblasti.

## 2. Definice a klasifikace návykových látek

*„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobící nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“<sup>1</sup>*

Každý rok v České republice při dopravních nehodách, které jsou důsledkem řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, zemře více než 50 lidí, uvádí Centrum dopravního výzkumu v tiskové zprávě z roku 2018 (CDV).<sup>2</sup> Konzumace alkoholu je v Česku poměrně vysoká a řízení v opilosti má každoročně za následek ztráty na životech i vážná zranění. Přesto je podíl nehod způsobených alkoholem či drogami v ČR ve srovnání s některými západními státy relativně nízký. Tento stav může být ovlivněn přísnou politikou nulové tolerance k alkoholu za volantem, kterou Česká republika uplatňuje jako jedna z mála zemí.<sup>3</sup> Návykové látky lze rozdělit podle jejich původu na přírodní a syntetické (uměle vyrobené). Z právního hlediska mohou být v závislosti na legislativě dané země legální nebo nelegální. Dále se dělí podle jejich účinků na lidskou psychiku na látky tlumivé, stimulační a halucinogenní. Ať už jsou přírodního či syntetického původu, drogy ovlivňují myšlení, emoce, chování i vnímání okolní reality a sebe sama. Mohou vést k rozvoji závislosti, způsobit selhání některých tělesných orgánů nebo je trvale poškodit.<sup>4</sup>

### 2.1 Alkohol

Alkohol (etanol, ethylalkohol) je chemická látka, která nejčastěji vzniká kvašením cukrů s obsahem lihu, což je i běžný způsob jeho výroby. V průmyslové výrobě se získává také chemickou cestou, konkrétně hydratací ethenu. Pro technické a jiné než potravinářské účely bývá denaturován, aby nebyl vhodný ke konzumaci. Jedná se o čirou kapalinu, která při požití ovlivňuje lidskou psychiku, a v případě konzumace

---

<sup>1</sup> ČESKO § 130 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb. trestní zákoník - znění od 11.02.2025

<sup>2</sup> Výzkum v dopravě. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [online]. Copyright ©Whg [cit. 27.01.2025]. Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/file/navykove-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu/>

<sup>3</sup> Výzkum v dopravě. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [online]. Copyright ©Whg [cit. 27.01.2025]. Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/file/navykove-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu/>

<sup>4</sup> Návykové látky (drogy). NZIP – Národní zdravotnický informační portál [online]. [cit. 27.01.2025]. Dostupné z WWW: <https://www.nzip.cz/clanek/323-navykove-latky-drogy>

denaturovaného alkoholu může vážně poškodit zdraví. Alkohol patří mezi návykové látky a jeho právní posouzení závisí na tom, zda byl obsažen v dané látce (která nemusí být alkoholickým nápojem) a zda ovlivnil psychický stav konkrétní osoby, její schopnost se ovládat, rozpoznávat následky svého jednání nebo její sociální chování.<sup>5</sup> Závislost lze chápat jako souhrn fyzických, psychických a behaviorálních změn, při nichž člověk postupně upřednostňuje užívání návykové látky před činnostmi a zájmy, které pro něj dříve byly běžnou součástí života. Mezi typické projevy patří intenzivní a obtížně ovladatelná potřeba znovu a opakovaně užít danou psychoaktivní látku.<sup>6</sup>

Obecně známé účinky alkoholu na lidský organismus se projevují snížením schopnosti vnímání a sebeovládání. Tyto dopady jsou obzvlášť nebezpečné v silničním provozu, protože řízení motorového vozidla vyžaduje maximální pozornost, soustředění a rychlé i správné reakce na nečekané situace. Alkohol navozuje falešný pocit jistoty, odbourává přirozené zábrany, snižuje pozornost a koncentraci, prodlužuje dobu potřebnou k reakci, narušuje naučené motorické návyky a může způsobit ospalost, slabost, poruchy vědomí či dokonce usnutí. Řidič, který je již v počáteční fázi podnapilosti, často přeceňuje své schopnosti a volí nepřiměřenou rychlost. Vlivem alkoholu ztrácí zábrany, a pokud dojde ke krizové situaci, většinou není schopen správně a včas zareagovat – a právě to může mít fatální následky nejen pro něj samotného, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> ŠÁMAL, P. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1380.

<sup>6</sup> NEŠPOR, K. *Návykové chování a závislost: současné poznatky a perspektivy léčby*. 5. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Portál, 2018. s.24.

<sup>7</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 33.

Tabulka 1 Vliv na organismus dle koncentrace alkoholu<sup>8</sup>

| Účinky různé koncentrace alkoholu na lidský organismus |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Koncentrace                                            | Účinek                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| nad 0,2 ‰                                              | <b>Narušení</b> zrakového vnímání, koncentrace, optického postřehu, zorného pole a zorného úhlu, zrakové paměti, emoční hladiny, prostorového vnímání, hloubkového a nočního vidění, sebekontroly a rozpoznávání zelené a červené barvy. Změna intenzity, rozdělení a výběrovost pozornosti.                  |
| do 0,5 ‰                                               | <b>Lehká podnapilost</b> – člověk obvykle nejeví známky požití alkoholu, přesto hladina alkoholu v krvi působí na psychické procesy, klesá koncentrace pozornosti a výkonnost.                                                                                                                                |
| 0,6 – 1,5 ‰                                            | <b>Lehká až střední opilost</b> – člověk se stává subjektivně živějším, pohotovějším, odvážnějším, optimističtější, bez známek úzkosti a opatrnosti. Optický postřeh je otupen, pozornost omezena, vnímání zkresleno. Ztrácí pocit odpovědnosti a vzrůstají pohnutky k riskování, agresivitě a bezohlednosti. |
| 1,6 – 2,3 ‰                                            | <b>Střední opilost</b> – nekoordinované pohyby, přerývaná mluva, impulzivní reakce, hlučnost, sklon k násilnému chování.                                                                                                                                                                                      |
| nad 2,3 ‰                                              | <b>Těžká opilost</b> – člověk neudrží stabilitu, vrávorá, usíná, někdy se nachází v komatózním stavu.                                                                                                                                                                                                         |

## 2.2 Nelegální drogy

Závažnost řízení pod vlivem drog spočívá zejména v nepředvídatelných účincích omamných a psychotropních látek na lidskou psychiku i fyzické schopnosti. Na rozdíl od alkoholu, jehož účinky jsou relativně standardizované a měřitelné, vykazují jednotlivé drogy výrazně odlišné působení na centrální nervový systém. Například stimulanty, jako je metamfetamin nebo kokain, mohou u řidiče vyvolat přehnané sebevědomí, agresivitu a sklony k rizikovému chování, zatímco látky tlumící – zejména opiáty či benzodiazepiny – zpomalují reakční čas a snižují vnímání okolního prostředí. Komplikací při právním postihu těchto deliktů je rovněž omezená schopnost objektivně posoudit aktuální míru ovlivnění. Na rozdíl od alkoholu totiž pro většinu drog neexistuje právně závazný limit, který by jednoznačně určoval hranici postižitelnosti, a zjištěná přítomnost látky v organismu ne vždy znamená aktuální intoxikaci. To klade vysoké nároky na policii i soudní orgány, které musí pečlivě hodnotit celkový stav řidiče, okolnosti jízdy a výsledky odborného lékařského vyšetření, aby bylo možné důvodně usoudit na ovlivnění řízením.

<sup>8</sup> Zdroj: Besip, vlastní zpracování

Tento problém ukazuje na složitost a nutnost důkladné úpravy právních předpisů i metodiky zjišťování ovlivnění drogami v dopravním provozu.

### 2.2.1 Marihuana

Hlavní složkou marihuany jsou sušené květy rostliny konopí. Tato látka má hypnotické účinky a její působení se v některých aspektech podobá tvrdým drogám. Pokud bychom měli uvést místo, kde je konopí nejvíce tolerováno, snadno dostupné a proslulé, byl by to jednoznačně Amsterdam. V tomto městě je legální vlastnit a prodávat až 28 gramů konopí, aniž by to bylo považováno za trestný čin. Marihuana obsahuje jako hlavní psychoaktivní složku delta-9-tetrahydrokanabinol (THC). Běžně se užívá kouřením, přičemž cigareta naplněná marihuanou se slangově nazývá „joint“. Kouření zajišťuje rychlejší nástup účinků oproti jiným způsobům konzumace, například při požití. Nicméně tato forma užívání je zároveň nejvíce škodlivá, protože při inhalaci se do plic dostávají toxické látky. Někteří lidé dávají přednost konzumaci marihuany v potravinách – například v Amsterdamu ji lze najít v cukrovinkách, pečivu nebo různých doplňcích stravy. Pravidelné užívání marihuany může vést k návyku a následně i k závislosti. U méně častých uživatelů se po jejím požití dostavují pocity euforie, uvolnění a pohody, ale také lehká intoxikace. THC může vyvolat zvýšený pocit hladu a sucho v ústech. Pokud je marihuana užívána často, může mít závažné zdravotní důsledky. Studie potvrzují, že může přispět k srdečním onemocněním, problémům s dýchacími cestami a u mužů dokonce k neplodnosti. Na rozdíl od některých jiných drog zůstává marihuana v těle konzumenta po delší dobu – může být detekována i několik týdnů po užití.<sup>9</sup>

Uživatele marihuany lze rozdělit na pravidelné a příležitostné konzumenty. Obě skupiny často spoléhají na to, že Policie ČR se při silničních kontrolách zaměřuje primárně na alkohol. Po menší dávce marihuany dochází ke zvýšení tepové frekvence a krevního tlaku. Naopak vyšší dávky mohou vyvolat stav euforie. Jakmile účinky odezní, uživatelé často pociťují ospalost a únavu. Jedním z typických znaků užití marihuany jsou rozšířené zornice, což může vést k citlivosti na světlo a zvýšenému riziku oslnění

---

<sup>9</sup> MAHDALÍČKOVÁ, J. *Víme o drogách všechno?*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 45-49. ISBN 978-80-7478-589-4

protijedoucím vozidlem. Řidič, který usedne za volant pod vlivem této látky, reaguje pomaleji, hůře se soustředí a může přehlédnout dopravní značky nebo chodce.<sup>10</sup>

### 2.2.2 Kokain

Kokain, odborně známý jako benzoylmethylekgonin a lidově označovaný jako koks, kokos, kokeš, bělouš, sníh nebo koka, patří mezi stimulační látky, které povzbuzují činnost mozku a nervového systému. Jedná se o přírodní alkaloid získávaný z jihoamerického keře koka pravá (*Erythroxylon coca*).

Pěstování koky probíhá nejčastěji na vykácených lesních plochách zvaných *cocales*. Mladé rostlinky, které se nejprve pěstují ze semen nebo řízků ve školkách, se přesazují do plantáží, jakmile dosáhnou výšky 30 až 50 centimetrů. Pokud jsou dobře ošetřovány, mohou za zhruba rok a půl přinést první úrodu listů. Po dosažení věku tří let se sklizeň opakuje třikrát až čtyřikrát ročně a plantáže mají životnost kolem 20 let. V medicíně se kokain využívá ve formě bílých, lesklých, šupinkovitých krystalů, které jsou bez zápachu a mají hořkou chuť. Používá se především k místnímu znecitlivění, například jazyka, dásní či horního patra. Kokainové účinky v lékařství poprvé prozkoumal a popsal vídeňský psychiatr a psychoterapeut Sigmund Freud.<sup>11</sup>

Řidiči ovlivnění kokainem se chováním podobají těm, kteří užili pervitin. Jejich sebevědomí výrazně roste, což vede k riskantnímu řízení. Často překračují povolenou rychlost, podceňují nebezpečí na silnici a ignorují možná rizika – ať už ta, která by mohla nastat, nebo ta, která sami způsobují. Mají tendenci přeceňovat své schopnosti, což vede k podcenění situací v provozu. Věří, že zvládnou jakoukoli situaci bez problémů, a necítí reálné ohrožení. Mezi typické fyzické projevy užívání kokainu patří nadměrné pocení, rozšířené zorničky a poškozená nosní přepážka, která může způsobovat výtok z nosu.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 38. ISBN 978-80-7478-903-8.

<sup>11</sup> Kokain [online]. [cit. 13. 1. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.extc.cz/kokain.html>

<sup>12</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 41. ISBN 978-80-7478-903-8.

### 2.2.3 Amfetamin (extáze)

Extáze, slangově označovaná jako speed, ice nebo led, má povzbuzující účinky a často vyvolává pocity euforie, příval energie a ztrátu zábran. Obvykle se jedná o tablety obsahující látku MDMA (3,4-methylenedioxyamfetamin) nebo některý z jejích derivátů. Na území České republiky se extáze nevyrábí a podle dostupných informací tomu tak nebylo ani v posledních pěti letech. Droga je do Česka převážně dovážena, a to zejména z Nizozemska, Polska a Slovenska (kam se však často dostává právě z Polska nebo Nizozemska). Dovoz a distribuce probíhají nejčastěji individuálně – pašeráci využívají hromadnou dopravu, jako jsou vlaky, autobusy či letadla, a do Česka přivážejí desítky až stovky tablet, které pak dále prodávají, nejčastěji na hudebních akcích a večírcích. Poměrně časté jsou případy, kdy je extáze nahrazena padělkem – tablety neobsahují žádné účinné látky jako MDMA, ale jsou vyrobeny z běžně dostupných látek a léčiv, jako je paracetamol, diazepam, kofein nebo ibuprofen. Tyto falešné tablety mohou být vyrobeny přímo v zahraničí a následně prodávány v Česku, často i bez vědomí samotného prodejce, že nejde o skutečnou extázi.<sup>13</sup>

### 2.2.4 Heroin

Heroin byl poprvé syntetizován v roce 1874, a od roku 1898 ho začala německá farmaceutická společnost Bayer uvádět na trh pod názvem Heroisch, což v překladu znamená „silný“. Po určitou dobu byl považován za efektivní prostředek při léčbě závislosti na morfinu. Z dnešního pohledu je až paradoxní, že byl heroin tehdy prezentován jako látka bez rizika vzniku závislosti.<sup>14</sup>

Uživatel heroinu je ochoten utratit veškeré své finance, aby si tuto drogu opatřil. Většinou nevlastní vlastní automobil, a pokud přesto usedne za volant, často řídí vozidlo ve špatném technickém stavu, které není způsobilé k provozu na silnici. Kvůli tomu na sebe okamžitě upoutává pozornost. Dlouhodobý uživatel heroinu může působit klidně a

---

<sup>13</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 45. ISBN 978-80-7478-903-8.

<sup>14</sup> Heroin [online]. [cit. 13. 1. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.drogovaporadna.cz/opiaty/heroin.html>

nenápadně, dokud se u něj neprojeví abstinenci příznaky. V takovém stavu ztrácí kontrolu a je zřejmé, že není schopen bezpečně řídit.<sup>15</sup>

### 2.2.5 LSD

LSD, plným názvem diethylamid kyseliny lysergové, je nejznámější halucinogenní látkou a bývá spojováno především s kulturou hippies. Obvykle se vyskytuje ve formě tzv. tripů – malých čtverečků papíru s různými potisky symbolů – nebo jako krystaly. Ve slangu se označuje například jako trip, papír, čtverec či acid. Typický způsob užití spočívá v umístění látky do úst, kde se nechá rozpustit. První účinky se objevují zpravidla během několika minut až jedné hodiny, přičemž jejich síla a rychlost nástupu závisí na dávce, čistotě látky a individuální citlivosti uživatele. Nástup bývá provázen mírným třesem, nekoordinovanými pohyby, závratěmi či lehkou nevolností. Silnější nevolnost nebo nutkání ke zvracení se objevují jen výjimečně a obvykle rychle odezní. Délka účinku LSD se pohybuje přibližně mezi 4 až 8 hodinami, ve výjimečných případech může trvat i déle.<sup>16</sup>

LSD je halucinogenní droga, která může způsobit poruchy vědomí a zkreslené vnímání reality. Pod jejím vlivem jedinec nemusí správně rozeznávat předměty ani tvary. Protože tato látka narušuje schopnost odlišit iluzi od skutečnosti, člověk pod jejím vlivem není schopen bezpečně řídit. Řidič by měl značné potíže s koordinací a orientací, takže by nebyl schopný ujet ani krátkou vzdálenost, aniž by na sebe výrazně neupozornil.<sup>17</sup>

### 2.2.6 Pervitin

Pervitin je historický název pro drogu, jejíž účinnou látkou je metamfetamin hydrochlorid. Poprvé byl syntetizován v Japonsku v roce 1919. Výraznějšího rozšíření se dočkal během druhé světové války, kdy ho vojska na obou stranách konfliktu využívala k udržení bdělosti a zvýšení výkonnosti svých vojáků. Japonským pilotům kamikadze byly podávány vysoké dávky této látky před jejich sebevražednými misemi. Po skončení

---

<sup>15</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 43-44. ISBN 978-80-7478-903-8.

<sup>16</sup> Trip (LSD) [online]. [cit. 7. 2. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.extc.cz/trip--lsd-.html>

<sup>17</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 38. ISBN 978-80-7478-903-8.

války se pervitin začal masivně zneužívat, zejména injekčně, když se civilní obyvatelstvo dostalo k zásobám určeným původně pro armádu. V 50. letech byl pervitin běžně předepisován jako podpůrný prostředek při redukčních dietách a také jako antidepresivum. Díky své snadné dostupnosti se rychle rozšířil mezi studenty vysokých škol, řidiče nákladních vozidel i sportovce, kteří ho užívali jako stimulant bez nutnosti lékařského předpisu, což ještě více přispělo k jeho rozšíření.<sup>18</sup>

Pervitin zvyšuje hladinu dopaminu v mozku, což má za následek euforii, zvýšenou energii a sebedůvěru. U řidičů tyto účinky vedou k přeceňování vlastních schopností, agresivnímu chování a zvýšené ochotě riskovat. Řidič pod vlivem pervitinu může jezdit nepřiměřeně rychle, nedodržovat dopravní předpisy a neadekvátně reagovat na situace v provozu. Po odeznění euforických účinků nastává fáze vyčerpání, podrážděnosti, dezorientace a nespavosti. Dlouhodobé užívání může vést k paranoidní psychóze, halucinacím a výraznému snížení kognitivních funkcí, což zcela vylučuje způsobilost k bezpečnému řízení motorového vozidla. Vzhledem k těmto účinkům představuje řízení pod vlivem pervitinu extrémní riziko pro řidiče samotného i pro ostatní účastníky silničního provozu.<sup>19</sup>

## 2.3 Léky

Léky obecně snižují pozornost řidiče, což může vést k ospalému dojmu z jeho chování. Pokud je však na konkrétní lék a jeho dávkování zvyklý, nemusí být snížení jeho řidičských schopností na první pohled patrné. Například benzodiazepiny mohou negativně ovlivnit prostorové vidění a schopnost soustředění. V České republice platí právní předpisy, které zakazují řízení pod vlivem léků, jež by mohly omezit schopnost bezpečně ovládat vozidlo.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Historie pervitinu [online]. [cit. 4.1.2025]. Dostupné z WWW: <http://www.drogy.cz/pervitin/kap-historiepervitinu.html>

<sup>19</sup> Vliv pervitinu [online]. [cit. 4.1.2025]. Dostupné z WWW: [https://www.drogy-info.cz/data/obj\\_files/32861/823/metamfetamin-publikaceNMS\\_web.pdf?utm\\_source=](https://www.drogy-info.cz/data/obj_files/32861/823/metamfetamin-publikaceNMS_web.pdf?utm_source=)

<sup>20</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy V Dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 52. ISBN 978-80-7478-903-8.

## Opioidy

Opium je jednou z nejstarších známých psychoaktivních látek. Na rozdíl od mnoha jiných drog se v historii jeho užívání nepojí s náboženskými obřady, ale bylo vždy využíváno buď jako léčivo, nebo jako omamná látka – narkotikum. První známé recepty na léky obsahující opium pocházejí z historických záznamů starověkého Egypta a Číny. Opiem se zmiňuje i Homér ve svém eposu *Odysea*, a to už v 9. století před naším letopočtem.<sup>21</sup>

Prvním signálem otravy opiem bývá zvracení a potíže s dýcháním, které mohou vést až k selhání organismu. Opium potlačuje bolest, vyvolává pocity euforie a celkově zpomaluje činnost těla. Typickým projevem užívání této látky jsou nejprve zúžené zorničky, které se v pozdější fázi rozšiřují. Dochází také k zesílení reflexů. Řidiči pod vlivem opia bývají podráždění, unavení, trpí poruchami koncentrace, depresivními stavy a mají zhoršenou schopnost mluvit. Pokud někdo užívá tuto látku pravidelně, nemusí na první pohled vykazovat jasné známky, že není způsobilý k řízení.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Opium [online]. [cit. 13-1-2025]. Dostupné z WWW: <https://www.drogovaporadna.cz/opiaty/opium.html>

<sup>22</sup> KALINA, K. *Drogy a drogové závislosti*. 1. vyd. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003, s. 160. ISBN 80-86734-05-6.

### 3. Zákonné rámce a sankce

Problematika řízení pod vlivem návykových látek je v České republice upravena v několika právních předpisech, které definují jak přestupkové, tak trestněprávní následky. Tato kapitola se zaměřuje na přehled legislativních opatření a sankčních mechanismů, které mají za cíl odrazovat od řízení pod vlivem alkoholu či drog.

#### 3.1 Přestupková oblast

Z hlediska systematiky právního řádu spadá přestupkové právo do oblasti veřejného práva, konkrétně se jedná o jedno z pododvětví správního práva. Charakteristickým rysem přestupkového práva je nerovné postavení mezi subjektem, který se dopustil protiprávního jednání, a orgánem veřejné moci, který o přestupku rozhoduje. Tato nerovnost je však vyvážena právními zárukami, zejména zásadou zákonnosti. Přestupkové právo, jako klíčová součást správního trestního práva, slouží k ochraně významných společenských vztahů – buď před jednáním, které je ohrožuje, nebo k postihu případů, kdy již došlo k porušení zákonem chráněných hodnot. K dosažení tohoto cíle slouží vymezení odpovědnosti za přestupky, tedy určení, jaké jednání je považováno za přestupek, a jaké sankce nebo ochranná opatření mohou být za jeho spáchání uloženy.<sup>23</sup>

Aby bylo možné určité jednání označit za přestupek, musí splňovat několik základních podmínek. Jednou z nich je protiprávnost daného chování, tedy skutečnost, že porušuje právní předpisy. Přestupek se dále vymezuje kombinací materiálního znaku, tedy tím, že jde o společensky škodlivé jednání, a formálních znaků, což znamená, že daný čin je v zákoně výslovně označen jako přestupek a odpovídá zákonem stanoveným kritériím. Dále se rozlišuje pozitivní vymezení (čin splňuje podmínky přestupku) a negativní vymezení (nejde o trestný čin).<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> FIALA, Z., K. FRUMAROVÁ, E. HORZINKOVÁ a M. ŠKUREK ET AL. *Správní právo trestní*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s. 59.

<sup>24</sup> KOPECKÝ, M. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. s. 255

### 3.1.1 Protiprávnost přestupku

Protiprávnost přestupku je jednání v rozporu s právní normou v rámci právního řádu. Takové chování porušuje právní řád a představuje základní podmínku pro to, aby mohlo být kvalifikováno jako trestné a aby za něj mohl být uložen postih. Pokud však chybí znak protiprávnosti, nelze pachatele za daný čin postihnout. V právní teorii se pro tyto případy používá pojem „okolnosti vylučující protiprávnost“. Těmi se rozumí situace, kdy sice jednání navenek vykazuje znaky přestupku, ale vzhledem k okolnostem nepředstavuje společenskou škodu. Mezi tyto situace patří například nutná obrana, krajní nouze, zákonné použití zbraně, přiměřené riziko nebo souhlas poškozeného.<sup>25</sup>

### 3.1.2 Znaky skutkové podstaty přestupku

Znaky skutkové podstaty přestupku tvoří čtyři základní prvky: objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

**Objekt přestupku** – představuje hodnotu nebo zájem chráněný právem, který byl spácháním přestupku narušen nebo ohrožen.

**Objektivní stránka** – zahrnuje samotné jednání pachatele, jeho důsledky a příčinný vztah mezi jednáním a těmito následky. Popisuje způsob, jakým byl přestupek spáchán, a jaký výsledek toto jednání vyvolalo. Jednání je projevem lidské vůle navenek, může jít jak o aktivní konání, tak i o neplnění povinností, tedy opomenutí. Důsledkem může být například způsobení škody nebo újmy na zdraví. Aby bylo možné přestupek přičíst konkrétní osobě, musí být prokázáno, že právě její jednání vedlo k tomuto následku – tedy že existuje příčinná souvislost.

**Subjekt přestupku** – je pachatel, tedy konkrétní osoba, která přestupek spáchala. U fyzických osob je podmínkou dosažení věku 15 let a přičetnost v době činu. Za přestupek ale může nést odpovědnost i právnická osoba, pokud to zákon umožňuje.

**Subjektivní stránka** – se týká viny, tedy psychického vztahu pachatele k činu. U fyzické osoby je přestupek postaven na tom, že jednala úmyslně nebo z nedbalosti. U

---

<sup>25</sup> KUČEROVÁ, H. a E. HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s.71

právnických a podnikajících fyzických osob zákon předpokládá tzv. objektivní odpovědnost, ale tyto osoby mají možnost se této odpovědnosti zprostit (tzv. liberace), pokud prokážou, že vynaložily veškeré úsilí, aby přestupku zabránily.<sup>26</sup>

### 3.1.3 Vybrané přestupky v silniční dopravě

S ohledem na možný rozsah práce je tato kapitola zaměřena na přestupky s nejbližší spojitostí s řízením pod vlivem návykových látek a které shledávám nejdůležitější zmínit vzhledem k tématu práce.

#### Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost

Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu se dopustí fyzická osoba, která 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*“<sup>27</sup> Za obecně uznávanou hranici, kdy se u řidiče předpokládá stav vylučující způsobilost, se považuje hladina alkoholu v krvi vyšší než 1 ‰. Nicméně tento stav může být prokázán i při nižších hodnotách – konkrétně mezi 0,8 a 1 ‰ – pokud jsou k dispozici další důkazy, jako například svědecké výpovědi. U jiných návykových látek než alkoholu, které jsou vyjmenovány v nařízení vlády č. 41/2014 Sb., jsou stanoveny konkrétní hodnoty, jejichž překročení znamená, že daná osoba není schopna vykonávat určité zaměstnání nebo činnost. Uvedený přestupek koresponduje s přečinem Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů.

---

<sup>26</sup> KUČEROVÁ, H. a E. HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s.71 – 74.

<sup>27</sup> ČESKO. § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-c>

## **Odmítnutí se podrobit orientačnímu vyšetření**

Fyzická osoba se dopustí přestupku podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, tím že se „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.“<sup>28</sup> Odmítne se tedy podrobit uvedenému vyšetření podle zákona č. 65/2017 Sb., zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. „v případě, že povinná osoba podle odstavce 1 orientační vyšetření odmítne nebo takové vyšetření nelze provést nebo úspěšně dokončit, provede se odborné lékařské vyšetření. Pokud odborné lékařské vyšetření osoba odmítne, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“<sup>29</sup>

Zákon o ochraně veřejného zdraví v § 2 vymezuje klíčové pojmy, jako jsou návyková látka, orientační vyšetření a odborné lékařské vyšetření. Pokud bylo provedeno měření alkoholu v dechu pomocí analyzátoru, není nutné následné lékařské vyšetření – a to ani v rámci trestního řízení. Smyslem výzvy k lékařskému vyšetření je zjištění, zda vyzývaná osoba byla či nebyla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky při řízení vozidla v situaci, kdy nebylo orientační vyšetření provedeno, popřípadě provedeno bylo, ale pro závěr ohledně ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou nepostačuje výsledek orientačního vyšetření.

## **Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění**

V ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, nalezneme celkem 6 bodů, tedy šest různých skutkových podstat přestupku souvisejících se způsobilostí k řízení motorového vozidla. Nejzávažnější přestupek<sup>30</sup> je spáchán porušením ustanovení § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy smí řídit motorové vozidlo pouze osoba, která je držitelem

---

<sup>28</sup> ČESKO. § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-d>

<sup>29</sup> ČESKO. § 20 odst. 2 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek - znění od 1. 1. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65#p20-2>

<sup>30</sup>Přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, nebo osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.<sup>31</sup> K tomuto přestupku může dojít ve dvou odlišných situacích. První nastává tehdy, když vozidlo řídí osoba, která nikdy nezískala řidičské oprávnění. Druhý případ se týká situace, kdy řidič sice v minulosti řidičské oprávnění měl, ale pozbyl ho. Například v důsledku dosažení 12 trestných bodů a následnému nepožádání o jeho navrácení. Toto jednání lze kvalifikovat jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku. Údaje o tom, zda osoba vlastní řidičské oprávnění, zda jí byl řidičský průkaz odebrán, zda je odborně způsobilá, jaký má stav bodového hodnocení nebo zda jí bylo řidičské oprávnění pozastaveno, jsou uvedeny v její evidenční kartě řidiče.

### **Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky**

Přestupku se dopustí fyzická osoba která, v provozu na pozemních komunikacích podle § 5 odst. 2 písm. b) tohoto zákona „*řídí vozidlo nebo jede 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.*“<sup>32</sup>

Přítomnost alkoholu u řidiče lze ověřit dvěma způsoby – lékařským vyšetřením nebo orientačním vyšetřením dechu. Lékařské vyšetření spočívá v odběru biologického materiálu, přičemž za prokázání ovlivnění alkoholem se považuje zjištění koncentrace alkoholu vyšší než 0,20 ‰ metodou plynové chromatografie. Podle **§ 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o**

---

<sup>31</sup> ČESKO. § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p3-3>

<sup>32</sup> ČESKO. § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-b>

**silničním provozu“)** je řidič na výzvu policisty, strážníka obecní policie, vojáků nebo ošetřujícího lékaře povinen podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Policista postupuje podle **interního Pokynu služební činnosti**: nejprve provádí orientační dechovou zkoušku analyzátozem (např. Dräger.) „*Zákon o silničním provozu*“ nespecifikuje způsob odběru přesně, proto se opírá o **zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních proti škodám způsobeným alkoholickými nápoji**, kde **§ 16 odst. 2** stanovuje, za jakých podmínek a jak se odběry provádějí. V případě, že řidič podstoupí dvě orientační dechové zkoušky provedené v časovém odstupu nejméně pěti minut a rozdíl mezi výsledky nepřesáhne 10 %, není třeba provádět lékařské vyšetření. Tento postup upravuje „*zákon o silničním provozu*“, konkrétně v **§ 5 odst. 4**. Pro další právní posouzení se vychází z výsledku první dechové zkoušky, která je nejbližší době řízení vozidla, přičemž od naměřené hodnoty se odečítá korekční faktor ve výši 0,24 ‰. Pokud rozdíl mezi výsledky dechových zkoušek přesáhne stanovených 10 %, je nezbytné provést lékařské vyšetření. To samé platí pokud existuje **důvodná pochybnost** o platnosti nebo výsledku orientační dechové zkoušky a také v případě, že řidič dechovou zkoušku odmítne. Jestliže řidič po provedení orientačního vyšetření požádá o lékařské vyšetření, je policejní orgán povinen mu toto vyšetření umožnit a poskytnout mu nezbytnou součinnost.<sup>33</sup>

Podle **§ 5 odst. 1 písm. g)** „*zákona o silničním provozu*“ je řidič povinen **podrobit se na výzvu policisty orientačnímu vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou**. K tomuto účelu se nejčastěji využívá testovací souprava typu **Drugwipe**, která detekuje přítomnost látek v biologickém materiálu, obvykle ze slin. V případě pozitivního výsledku orientačního testu nebo pokud test není možné provést, je policista oprávněn vyzvat řidiče k odbornému lékařskému vyšetření, které probíhá v autorizovaném zdravotnickém zařízení a zahrnuje odběr biologického materiálu – nejčastěji krve, případně moči. Výsledky lékařského vyšetření jsou následně posouzeny znalcem z oboru toxikologie nebo soudního lékařství. Teprve na základě znaleckého posudku lze rozhodnout, zda byl řidič v době řízení pod vlivem návykové látky. Nařízení

---

<sup>33</sup> ČESKO. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#f2084051>

vlády č. 41/2014 Sb. stanoví seznam jiných návykových látek a jejich limitní hodnoty, jejichž dosažením v krevním vzorku je řidič považován za osobu ovlivněnou danou návykovou látkou (viz obrázek č. 1).

Obrázek č. 1 - Názvy jiných návykových látek a jejich stanovené hodnoty<sup>34</sup>

| 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                                                      |
| Benzylekgonin                                               | 25                                                      |
| Kokain                                                      | 25                                                      |
| Morfin                                                      | 10                                                      |

### 3.2 Trestně právní oblast

Dopravní trestné činy patří mezi velmi časté formy kriminality. Mají však svá specifika, která je odlišují od jiných typů trestné činnosti. Jedním z hlavních rysů je, že pachatelé dopravních trestných činů nebývají typickými pachateli trestné činnosti – často jde o běžné občany, kteří porušili zákon z nedbalosti. Přesto jsou důsledky těchto činů mnohdy velmi vážné, neboť mohou vést k úmrtí nebo těžkému zranění osob. Tato skutečnost úzce souvisí s rozšířením dopravy, zejména automobilové, kdy řidičem může být téměř každý, kdo splní zákonné požadavky. Na rozdíl od řidičů, cyklisté a chodci se mohou pohybovat po silnicích bez jakýchkoliv oprávnění či předchozí přípravy.<sup>35</sup>

Dopravní trestné činy nejsou v trestním zákoníku soustředěny do jedné konkrétní hlavy či oddílu zvláštní části, ale jsou rozptýleny napříč několika různými částmi zákona. Je proto důležité určit, které skutkové podstaty lze za dopravní trestné činy skutečně považovat. Společným jmenovatelem těchto činů, s výjimkami, bývá vedlejší chráněný

<sup>34</sup> Zdroj : Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

<sup>35</sup> VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z. a BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. s. 627.

zájem – tedy bezpečnost silničního provozu. Hlavním určujícím znakem ale zůstává samotná souvislost trestné činnosti s dopravou. V této kapitole budou pro potřeby zpracování zvoleny konkrétní skutkové podstaty trestných činů spáchaných v rámci silniční dopravy – konkrétně usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky. Výběr těchto trestných činů byl proveden zejména s ohledem na rozsah práce, který je omezený.

### **3.2.1 Protiprávnost trestného činu**

Z hlediska veřejného práva představuje trestný čin nejzávažnější formu deliktního jednání. Jedná se o protiprávní chování, které naplňuje zákonem stanovené znaky a je současně natolik společensky škodlivé, že vyžaduje zásah prostřednictvím trestního práva. Podmínkou trestnosti je, aby byly znaky trestného činu výslovně upraveny zákonem, který splňuje požadavky legality – tj. je platný, psaný, určitý a striktní. . Pakliže dojde ke splnění podmínky, kdy je zákonem (platného, psaného, dostatečně určitého a striktního) a přesto dojde k porušení zákonem stanovené povinnosti, přičemž toto porušení zákon charakterizuje jako trestný čin, je pachatele takového jednání možno donutit působením státní moci, aby se podrobil sankční, či jiné trestněprávní reakci.<sup>36</sup>

### **3.2.2 Znaky skutkové podstaty trestného činu**

**Subjekt** - Terminologicky lze za subjekt trestného činu dosadit osobu pachatele. Náležitost subjektu trestného činu je obligatorním znakem pro to, aby bylo možno hovořit o trestném činu jako takovém a o uplatnění trestní odpovědnosti. . Subjektem trestného činu mohlo být až do roku 2012 toliko osoba fyzická, která musela splňovat další konkrétní náležitosti, ať již jsou to náležitosti věku (kdy ve smyslu ustanovení § 25 trestního zákoníku je trestně odpovědnou toliko osoba, která v době spáchání trestného činu dovršila patnáctého roku svého věku), její duševní stav v době, kdy došlo ke spáchání protiprávního jednání (neboť z důvodu nepřičetnosti, která je způsobena duševní poruchou, na jejímž základě nemohl pachatel rozpoznat protiprávnost svého jednání, není taková osoba trestně odpovědná za takové jednání). Co se týče trestněprávní

---

<sup>36</sup> GERLLOCH, A., *Teorie práva*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2017, s. 180 – 186.

odpovědnosti právnických osob, byla tato do českého právního řádu zakomponována od 01.01.2012, přičemž aby bylo možno vyvozovat trestní odpovědnost právnické osoby, jakožto osoby uměle vytvořené, které se přiznává právní osobnost, jež vznikne ze zákona nebo na základě zákona, např. evidencí u příslušného rejstříku za splnění stanovených podmínek.<sup>37</sup>

**Subjektivní stránka** - Subjektivní stránku skutkové podstaty trestného činu lze definovat jako *“soubor znaků, které charakterizují psychiku pachatele ve vztahu k trestnému činu.”*<sup>38</sup> Tak jako u ostatních znaků skutkové podstaty trestného činu, i v rámci subjektivní stránky rozlišujeme znaky obligatorní a fakultativní. Základním, tedy obligatorním znakem subjektivní stránky, je zavinění. To představuje nezbytný předpoklad pro to, aby bylo možné přičíst pachateli trestní odpovědnost – jinými slovy, bez zavinění nelze dospět k závěru o vině obviněné osoby. Fakultativním znakem je pak úmysl. Zavinění je tvořeno dvěma složkami, a to složkou intelektuální a složkou volní. Podle kombinací aspektů obou těchto složek rozlišujeme zavinění na formu úmyslnou a nedbalostní. Teorie dělí úmysl na přímý (kdy je jak intelektuální, tak volní složka v souladu), tedy kdy pachatel trestného činu věděl, že svým jednáním poruší zákonem chráněný zájem a tento zájem rovněž porušit chtěl. Oproti tomu v případě úmyslu nepřímého (kde vystupuje opět jak vědomostní, tak volní složka a tyto zaujímají stejný postoj) si je pachatel vědom toho, že svým jednáním může porušit zákonem chráněný zájem a tím se dopustit protiprávního jednání a pro případ tohoto porušení byl s tímto svým následkem srozuměn. Jak vyplývá z právě uvedeného, lze považovat přímý úmysl za závažnější, resp. vyšší stupeň zavinění.<sup>39</sup>

**Objekt** - Objektem trestného činu jsou právní statky, hodnoty či zájmy, které právní řád považuje za natolik významné, že si zasluhují nejvyšší stupeň ochrany prostřednictvím trestního práva. Tyto statky jsou vyjádřeny v zákonných ustanoveních a jejich narušení je kvalifikováno jako trestný čin, jenž je sankcionován prostředky trestní

---

<sup>37</sup> GERLLOCH, A., *Teorie práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2017, s. 123 – 124.

<sup>38</sup> JELÍNEK, J. a kol., *Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část*. Praha: Leges, 2019, s. 229.

<sup>39</sup> JELÍNEK, J. a kol., *Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část*. Praha: Leges, 2019, s. 241.

represe.<sup>40</sup> Objekt trestného činu je úzce spjat s konkrétními ustanoveními zvláštní části trestního zákoníku a odvíjí se od typu právního statku, který má být chráněn v rámci dané právní oblasti. V závislosti na povaze chráněného zájmu se tak liší i jednotlivé objekty trestných činů. Například u trestného činu vraždy podle § 140 trestního zákoníku představuje chráněný objekt lidský život, zatímco u krádeže podle § 205 jde o ochranu majetku. U trestného činu poškozování spotřebitele ve smyslu § 253 je objektem právní ochrany jak zájem na férovém fungování trhu, tak majetková práva spotřebitele.<sup>41</sup>

**Objektivní stránka trestného činu** - Posledním obligatorním znakem skutkové podstaty trestného činu je objektivní stránka, která vyjadřuje způsob spáchání činu a jeho následky. Aby bylo možné určit konkrétní jednání jako trestné, je nezbytné, aby byly naplněny základní prvky objektivní stránky – tedy samotné jednání pachatele, vzniklý následek a příčinný vztah mezi nimi. Vedle těchto základních (obligatorních) znaků může skutková podstata trestného činu obsahovat také znaky fakultativní, které upřesňují okolnosti činu. Nejčastěji se jedná o určení místa a času spáchání trestného činu, použitý prostředek či zvláštní účinek jednání. Samotné jednání lze dále rozlišovat podle jeho formy – na jednání aktivní (komisivní) a pasivní (omisivní), tedy opomenutí povinného konání. Jak uvádí Jelínek, pro posouzení trestní odpovědnosti je třeba spojit vnitřní složku, tedy vůli pachatele, s jejím vnějším projevem navenek – konkrétním jednáním, které zasáhne do chráněných právních statků.<sup>42</sup> Dalším nezbytným prvkem objektivní stránky trestného činu je následek, který dané jednání vyvolá. Tím se rozumí buď přímé porušení, nebo pouhé ohrožení právních statků a hodnot chráněných trestním zákoníkem, jež tvoří objekt konkrétní skutkové podstaty. Bez vzniku takového následku – nebo alespoň reálného ohrožení chráněného zájmu – by nebylo možné posoudit jednání jako trestný čin, jelikož by chyběla společensky škodlivá újma, která je základním východiskem pro uplatnění trestní odpovědnosti.<sup>43</sup> Konečně pak poslední obligatorní náležitostí objektivní stránky trestného činu je příčinný vztah mezi jednáním pachatele a

---

<sup>40</sup> CHMELÍK, J. a kol., *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha : Linde, 2009, s. 76.

<sup>41</sup> ŠÁMAL, P. a kol., *Trestní zákoník*. Praha : C. H. Beck, 2012, s. 2572 - 2580.

<sup>42</sup> JELÍNEK, J. a kol., *Trestní právo hmotné, obecná část, zvláštní část*. Praha : Leges, 2019, s.

<sup>43</sup> CHMELÍK, J. a kol., *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha : Linde, 2009, s. 90 - 91.

následkem, který ohrožuje či porušuje právem chráněný zájem. Takové jednání musí být příčinou vzniku daného následku, jinak nelze hovořit o trestném činu.

### 3.2.3 Vybrané trestné činy v silniční dopravě

**Ohrožení pod vlivem návykové látky** - trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je jedním z nejčastěji projednávaných deliktů v oblasti dopravní kriminality. Typicky se týká případů řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek

Jedním z nejrozšířenějších trestných činů, které projednávají okresní soudy v České republice, je přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.<sup>44</sup> Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky spadá do kategorie obecně nebezpečných trestných činů, které jsou upraveny v hlavě sedmé trestního zákoníku. Tato skupina se dále člení na trestné činy obecně ohrožující a trestné činy ohrožující letecký dopravní prostředek, civilní loď nebo pevnou plošinu. Trestné činy obecně nebezpečné charakterizuje zájem na ochraně života jako takového, zdraví lidí a majetku.<sup>45</sup>

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je definován v ustanovení § 274, kdy současné znění základní skutkové podstaty je následující:

*„Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“<sup>46</sup>*

Kvalifikovaná skutková podstata je obsažena v odstavci 2, kdy při jejím naplnění hrozí užití vyšší trestní sazby:

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

---

<sup>44</sup> ŘEPKOVÁ, D. Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. Trestněprávní revue. 2018, č. 3, s. 57.

<sup>45</sup> JELÍNEK, J. a kol. Trestní právo hmotné. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 727.

<sup>46</sup> ČESKO. § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025.

a) „způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,“

b) „spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo“

c) „byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn“<sup>47</sup>

Podle Policejní statistiky kriminality za rok 2024 bylo zaznamenáno 36 případů trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky vyšetřovaných policií – což jej řadí mezi nejčtenější trestné činy v dopravní oblasti.<sup>48</sup>

**Usmrcení z nedbalosti** - Předmětem ochrany u tohoto trestného činu je lidský život. Jedná se o tzv. poruchový trestný čin, což znamená, že ke skutkové podstatě je nezbytné, aby skutečně došlo k úmrtí jiné osoby – pouhé ohrožení života z nedbalosti, i když by mohlo vést ke smrti, nestačí k naplnění této skutkové podstaty. Objektivní stránka spočívá v jednání pachatele, kterým dojde k usmrcení jiného člověka. Tento trestný čin se z hlediska následku odlišuje od trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku, a to právě tím, že výsledkem je smrt, což s sebou nese i přísnější trestní sazby. Pachatel může tento následek způsobit jak svým jednáním, tak i opomenutím povinnosti konat.<sup>49</sup>

Trestný čin usmrcení z nedbalosti je definován v ustanovení § 143 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.:

*(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*

---

<sup>47</sup> ČESKO. § 274 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025.

<sup>48</sup> *Statistiky nehodovosti PČR* [online]. [cit. 13-5-2025]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>49</sup> ŠÁMAL, P. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1916.

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

*(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.*

*(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.<sup>50</sup>*

Za rok 2024 byla na území České republiky evidována **443 úmrtí při dopravních nehodách**, což je nejnižší počet od roku 1961 (pokles o 11 osob oproti 2023).<sup>51</sup>

Specifická data pro § 143 (usmrcení z nedbalosti) nejsou v otevřených statistikách na úrovni PČR dostupná jako samostatná položka. Například Český statistický úřad a prezentované výstupy PČR ukazují pouze obecné kategorie, jako jsou počty vražd („murder“) nebo „grievous bodily harm“ – tedy celkové násilné trestné činnosti. Konkrétní přečin „usmrcení z nedbalosti“ v těchto statistikách **není samostatně vyznačen**.

**Ublížení na zdraví z nedbalosti** - objektem trestného činu je zájem na ochraně lidského zdraví, tedy na zachování normálních funkcí lidského těla a správné činnosti všech jeho orgánů nezbytných pro řádné fungování. Předmětem útoku je živý člověk; lidský plod není v tomto smyslu považován za předmět útoku. Napadený člověk přitom nemusí být zcela zdravý – může být již před činem pachatele nemocný nebo zraněný.<sup>52</sup> Odpovědnost za přečin ublížení na zdraví z nedbalosti nastává tehdy, pokud pachatel v důsledku porušení důležité povinnosti, která mu vyplývá ze zaměstnání, povolání,

---

<sup>50</sup> ČESKO. § 143 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025.

<sup>51</sup> *Úmrtí při nehodách 2024* [online]. [cit. 10-6-2025]. Dostupné z WWW: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pri-dopravnich-nehodach-letos-zatim-zemrelo-443-lidi-je-o-11-mene-nez-loni-a\\_2412311144\\_har?utm\\_source=](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pri-dopravnich-nehodach-letos-zatim-zemrelo-443-lidi-je-o-11-mene-nez-loni-a_2412311144_har?utm_source=)

<sup>52</sup> ŠÁMAL, P. § 146 [Ublížení na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1970.

postavení, funkce nebo byla uložena zákonem, způsobí jiné osobě z nedbalosti ublížení na zdraví.

Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti je definován v ustanovení § 148 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.:

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

*(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvěma osobám proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí, o bezpečnosti práce, dopravy nebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři roky.<sup>53</sup>*

Na rozdíl od přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku, kde je porušení důležité povinnosti zvlášť přitěžující okolností ve smyslu odstavce 2, je u přečinu podle § 148 tento znak součástí základní skutkové podstaty (odstavec 1). Tento přečin lze spáchat jak aktivním jednáním, tak i opomenutím povinnosti ve smyslu § 112 trestního zákoníku. Mezi jednáním pachatele a vzniklým následkem na zdraví poškozeného musí existovat příčinná souvislost. Jedná se o trestný čin poruchový, což znamená, že musí skutečně dojít k ublížení na zdraví – samotné ohrožení zdraví, i pokud by hrozilo ublížení, k naplnění skutkové podstaty nestačí.<sup>54</sup> Z pohledu subjektivní stránky se u tohoto přečinu vyžaduje zavinění z nedbalosti ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) a b) trestního zákoníku. Zavinění pachatele je třeba prokázat nejen ve vztahu k jeho jednání, nýbrž i k následku činu a příčinnému vztahu mezi jednáním a následkem. Skutečnost, že na vzniku následku se mohly spolupodílet i jiné osoby, včetně poškozeného, nevylučuje odpovědnost pachatele za zavinění z nedbalosti.<sup>55</sup>

Podle statistik trestné činnosti Policie ČR za rok 2024 bylo evidováno 4 253 případů úmyslného ublížení na zdraví, což z něj činí jeden z nejčtetnějších násilných

---

<sup>53</sup> ČESKO. zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025

<sup>54</sup> ŠÁMAL, P. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2012.

<sup>55</sup> ŠÁMAL, P. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2012.

trestných činů v České republice.<sup>56</sup> Statistické výstupy ovšem nespecifikují zvlášť případy ublížení na zdraví z nedbalosti, tedy skutkovou podstatu podle § 148 trestního zákoníku. Tato skutková podstata je v policejní evidenci typicky zařazena do širší kategorie „násilná kriminalita“, v níž však nejsou jednotlivé paragrafy rozlišeny podle úmyslného či nedbalostního zavinění. Veřejné statistiky tudíž neumožňují přesně určit, kolik případů ročně připadá právě na § 148.

**Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti** - Tento přečin představuje vážnější formu ublížení na zdraví z nedbalosti. Ochrana právního zájmu na lidském zdraví zůstává stejná, avšak dochází ke skutečně **těžké újmě**, kterou je nutné posuzovat z lékařského stanoviska.

Trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti je definován v ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.:

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

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

*(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.<sup>57</sup>*

Odpovědnost za přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti vzniká tehdy, pokud pachatel svým nedbalostním jednáním způsobí jiné osobě těžkou újmu na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 trestního zákoníku. Na rozdíl od přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku není k naplnění základní skutkové

---

<sup>56</sup> *Kriminalita 2024* [online]. [cit. 10-6-2025]. Dostupné z WWW: Vývoj registrované kriminality v roce 2024 - Policie České republiky

<sup>57</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025

podstaty potřeba, aby pachatel porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo povinnosti uložené zákonem — porušení takové povinnosti je zde považováno za zvlášť přitěžující okolnost podle § 147 odst. 2. Přechin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 lze spáchat jak konáním, tak i opomenutím ve smyslu § 112 trestního zákoníku. Mezi pachatelovým jednáním a následkem na zdraví poškozeného musí být dána příčinná souvislost.<sup>58</sup> Pachatelem trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti může být jakákoli fyzická osoba (obecný subjekt podle § 22, § 25 a § 26 trestního zákoníku. Co se týče subjektivní stránky, je vyžadována nedbalost podle § 16 odst. 1 písm. a) a b) trestního zákoníku, tedy pachatel musí vznik těžké újmy na zdraví zavinit z nedbalosti. Zavinění musí být prokázáno nejen ve vztahu k jednání pachatele, ale také k následku činu a příčinné souvislosti mezi jednáním a následkem. Rozhodující je, zda pachatel věděl, nebo vzhledem ke svým znalostem a okolnostem vědět měl a mohl, že porušením určitého předpisu bude jednat způsobem, který může vyvolat následek uvedený ve zvláštní části trestního zákoníku. Samotné porušení předpisu nestačí k prokázání nedbalosti, pokud mohl pachatel na základě nových poznatků nebo svých odborných znalostí důvodně předpokládat, že zvoleným postupem k následku nedojde. Pokud pachatel věděl nebo měl a mohl vědět, že jeho jednáním může dojít k ublížení na zdraví jiné osoby, ale nevěděl ani nemohl vědět, že by mohlo dojít k těžké újmě na zdraví, jeho jednání bude posouzeno jako přechin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku, nikoli jako přechin těžkého ublížení na zdraví podle § 147. Tento závěr je obzvláště relevantní v situacích, kdy ke vzniku těžké újmy přispěla fyzická abnormalita nebo vrozená vada poškozeného, která nebyla zjevná a kterou pachatel nemohl předpokládat.<sup>59</sup>

Stejně jako v případě trestného činu podle § 148, ani u § 147 nejsou ve veřejně dostupných statistikách Policie ČR evidována samostatná data. Tento přechin je zahrnut do širší kategorie „násilná kriminalita“, a proto nelze přesně určit jeho četnost na základě oficiálních výkazů.

---

<sup>58</sup> ŠÁMAL, P. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1990.

<sup>59</sup> ŠÁMAL, P. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1991.

### 3.3 Sankce a jejich evidence

#### 3.3.1 Ukládání sankcí

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“) upravuje trestní sankce v hlavě páté, konkrétně v ustanoveních § 36 až § 104. Správní tresty jsou zakotveny v § 35 zákona o odpovědnosti za přestupky. Podrobný výčet těchto trestů však není pro účely této práce relevantní.

Sankce lze chápat jako formu újmy, kterou musí osoba podstoupit za porušení právní povinnosti, například spácháním trestného činu nebo přestupku. Zákon sice přesně nevymezuje účel sankcí, ale jejich hlavním cílem je ochrana společnosti – a to jak před dalším protiprávním jednáním konkrétního pachatele, tak prostřednictvím odstrašujícího účinku vůči ostatním. Sankce mají také motivovat pachatele k nápravě a řádnému životu. Současná teorie i praxe v oblasti trestání se přiklání k principu depenalizace, tedy k preferenci alternativních trestů a opatření místo trestu odnětí svobody.<sup>60</sup> Vedle základních zásad trestání stanoví trestní zákoník v § 39 také konkrétní okolnosti a podmínky, které musí soud zohlednit při rozhodování o druhu a výši trestu. Klíčovým faktorem je povaha a závažnost spáchaného trestného činu, dále způsob jeho provedení a vzniklé následky. Při hodnocení závažnosti činu se přihlíží k polehčujícím či přitěžujícím okolnostem, osobě pachatele (například zda jde o recidivistu nebo mladistvého), míře jeho zavinění (úmysl nebo nedbalost), a rovněž k jeho pohnutce, záměru či cíli. Soud zohledňuje i pachatelovy osobní poměry, předchozí způsob života a možnosti jeho nápravy.<sup>61</sup> Ukládání sankcí je neoddělitelně spojeno s jejich evidencí, která hraje klíčovou roli při zajištění spravedlivého a účinného fungování trestního systému. V České republice je tato evidence vedena prostřednictvím Rejstříku trestů.

---

<sup>60</sup> CHMELÍK, J., F. NOVOTNÝ. a S. STOČESOVÁ. *Trestní právo hmotné: Obecná část*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2016. s. 199.

<sup>61</sup> CHMELÍK, J., F. NOVOTNÝ. a S. STOČESOVÁ. *Trestní právo hmotné: Obecná část*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2016. s. 200.

### **3.3.2 Rejstřík trestů**

Rejstřík trestů představuje oficiální evidenci fyzických i právnických osob, které byly pravomocně odsouzeny soudy. Jeho sídlo se nachází v Praze a v jeho čele stojí ředitel, jenž je jmenován a odvoláván ministrem spravedlnosti. Rejstřík byl zřízen zákonem č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů, který rovněž upravuje jeho činnost. Údaje z této evidence slouží mimo jiné pro účely trestního, občanskoprávního a správního řízení, a také k doložení bezúhonnosti. Rejstřík dále zahrnuje evidenci osob pravomocně uznaných vinnými ze spáchání přestupku. V souvislosti s protiprávním jednáním v dopravě je třeba zmínit, že uložené sankce jsou rovněž zaznamenávány do Centrálního registru řidičů.

### **3.3.3 Centrální registr řidičů**

Centrální registr řidičů je rozsáhlá celostátní databáze, která shromažďuje informace týkající se řidičů a jejich činností. Obsahuje údaje o vydávání řidičských a mezinárodních řidičských průkazů, přestupcích v silničním provozu a s tím souvisejících statistikách, o fungování bodového systému, řidičských oprávněních, osvědčeních a průkazech profesní způsobilosti. Dále eviduje absolvování školení bezpečné jízdy, uložené zákazy řízení, pozbytí práva řídit motorová vozidla a další související informace.

### **3.3.4 Bodový systém**

Bodový systém je aktuálně v České republice definován v § 123a zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Dle něj je bodové hodnocení systém, který slouží k monitorování opakovaného porušování právních povinností řidičem motorového vozidla. Zaměřuje se na jednání, která naplňují znaky přestupků podle zvláštních právních předpisů nebo trestných činů spáchaných porušením vybraných pravidel stanovených právními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích. Zároveň umožňuje ověřit, zda se řidič těchto porušení nedopouští. Konkrétní skutky, za něž se řidiči přičítají body, a počet těchto bodů, jsou stanoveny v příloze zákona o silničním provozu.

Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel na území České republiky. Body jsou stanoveny pevně v příloze zákona (viz. Tabulka přestupků s

body). Body uděluje úřad příslušné obce s rozšířenou působností, nikoliv policie ani policista. Jedná se o "trestné" body – stav 0 bodů je dobře, 12 bodů je špatně. Za bodovaný přestupek se přičítá od 2 do 6 bodů. Body je možné i odečítat - 4 body se odečtou automaticky po roce ježdění bez bodovaného přestupku a 4 body je možné za určitých okolností odečíst úspěšným absolvováním školení bezpečné jízdy. Aktuální bodový stav řidiče je možné zjistit na kterémkoliv Czech Pointu (pošta, notáři, atd.), na obecním úřadě nebo on-line. Při dosažení 12 bodů dochází k vybodování a vše směřuje ke ztrátě řidičského oprávnění. Na rozdíl od zákazu řízení nelze žádat o prominutí zbytku po polovině "trestu". Proti výzvě k odevzdání řidičského průkazu je možné se bránit podáním námitky. Pro vrácení řidičského průkazu musí řidič po roce od pozbytí řidičského oprávnění absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti prostřednictvím autoškoly (zkouška z autoškola testů a praktické jízdy), lékařskou prohlídku a následně dopravně psychologického vyšetření.<sup>62</sup>

### **3.3.5 Novela zákona o silničním provozu z roku 2024**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), prošel významnou novelizací, která vstoupila v platnost 1. 1. 2024. Tato novela přinesla řadu změn, které mají především za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu, revizi bodovacího systému, zpřísnění sankcí za závažné porušení a zmírnění postihů za bagatelní přestupky. Primárním cílem reformy bodového systému bylo jeho zjednodušení a zajištění větší přehlednosti a srozumitelnosti pro řidiče. Každé jednání, za které se nově zapisují body, je přesně vymezeno konkrétní skutkovou podstatou přestupku. Zatímco před účinností novely existovalo pět skupin bodového ohodnocení, po novele došlo k jejich zúžení na tři základní kategorie. Řidičům tak může být za jednotlivé přestupky, v závislosti na jejich závažnosti, přičteno 2, 4 nebo 6 bodů.

Novela zákona přináší mimo jiné i možnost zvýšení maximální povolené rychlosti na některých vybraných úsecích dálnic až na 150 km/h, což představuje zásadní posun oproti předchozímu právnímu stavu, kdy takové zvýšení nebylo legislativně možné.

---

<sup>62</sup> Bodovací systém [online]. [cit. 02-05-2025]. Dostupné z WWW: <https://www.12bodů.cz/>

Zároveň dochází ke zpřehlednění sankcí za překročení nejvyšší povolené rychlosti prostřednictvím zavedení čtyř kategorií přestupků podle rozsahu překročení rychlosti. Nejmenší překročení, tedy v rozmezí 1–9 km/h, již nebude hodnoceno trestnými body a bude řešeno na místě příkazem s pokutou v rozmezí 1 500 a Další zásadní novinkou v novele zákona je zavedení možnosti získat řidičské oprávnění skupiny B již od 17 let, což dosud právní úprava neumožňovala. Nově zaváděný institut „řízení s mentorem“ představuje zcela nový přístup k získávání řidičských zkušeností. Podmínkou je písemný souhlas zákonného zástupce nezletilého žadatele.ž 2 000 Kč.

Obrázek č. 2 - Změny po novele zákona<sup>63</sup>

|                                                                  |                                                                                     | BLOKOVÉ POKUTY |              | SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ    |                   | BODOVÝ SYSTÉM                                                                         |                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                  |                                                                                     | NYNĚ           | NÁVRH        | NYNĚ              | NÁVRH             | NYNĚ                                                                                  | NÁVRH                                                                                 |
| Řízení vozidla s více, než 0,3 ‰ alkoholu v krvi                 |   | -              | -            | 2 500 – 20 000    | 7 000 – 25 000 Kč |   |   |
| Překročení rychlosti (o 50 km/h a více, o 40 km/h a více v obci) |  | -              | -            | 5 000 – 10 000 Kč | 7 000 – 25 000 Kč |  |  |
| Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz                        |  | do 2 500 Kč    | 5 000 Kč     | 2 500 – 5 000 Kč  | 7 000 – 25 000 Kč |  |  |
| Jízda na červenou                                                |  | do 2 500 Kč    | 5 000 Kč     | 2 500 – 5 000 Kč  | 7 000 – 25 000 Kč |  |  |
| Nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky                   |  | do 2 000 Kč    | 1 500 Kč     | 1 500 – 2 500 Kč  | 2 000 – 5 000 Kč  |  |  |
| Držení telefonu při řízení                                       |  | do 1 000 Kč    | 2 500 Kč     | 1 500 – 2 500 Kč  | 4 000 – 10 000 Kč |  |  |
| Zapomenuté doklady                                               |  | 0 – 2 000 Kč   | 0 – 1 500 Kč | 1 500 – 2 500 Kč  | 2 000 – 5 000 Kč  | -                                                                                     | -                                                                                     |
| Špatné parkování                                                 |  | 0 – 2 000 Kč   | 0 – 1 500 Kč | 1 500 – 2 500 Kč  | 2 000 – 5 000 Kč  | -                                                                                     | -                                                                                     |
| Nerozsvícená světla                                              |  | 0 – 2 000 Kč   | 0 – 1 500 Kč | 1 500 – 2 500 Kč  | 2 000 – 5 000 Kč  | -                                                                                     | -                                                                                     |

<sup>63</sup> Zdroj: *Změny zákona* [online]. [cit. 27. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.auta.cz/clanek/novy-bodovy-system-jake-zmeny-nas-cekaji/>

### 3.4 Rozdíl mezi přestupkem a trestným činem

V právním systému České republiky rozlišujeme mezi dvěma základními kategoriemi protiprávního jednání – přestupkem a trestným činem. Obě formy představují porušení právních povinností, liší se však závažností, společenskou škodlivostí i následky pro pachatele.

Legální vymezení trestného činu obsahuje § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“<sup>64</sup> Aby konkrétní jednání člověka mohlo být označeno jako trestný čin, je zapotřebí, aby toto jednání naplňovalo **tzv. pojmové znaky trestného činu**. Mezi pojmové znaky trestného činu řadíme znaky obecné (věk, přičetnost a v případě mladistvých také rozumová a volní vyspělost), znaky typové (znaky, které od sebe odlišují jednotlivé druhy trestných činů a které vyjadřují typovou škodlivost daného druhu trestných činů) a protiprávnost. V případě, že by některý z těchto znaků absentoval, není možné dané jednání považovat za trestné. Za takové *beztrestné* jednání považujeme právě jednání za okolností vylučujících protiprávnost, kam kromě krajní nouze (§ 28 TZ) a nutné obrany (§ 29 TZ) trestní zákoník výslovně řadí také svolení poškozeného (§ 30 TZ), přípustné riziko (§ 31 TZ) a oprávněné použití zbraně (§ 32 TZ). V těchto případech danému jednání od počátku schází znak protiprávnosti, kterou lze chápat dvojím způsobem. Z formálního hlediska se jedná o rozpor s právním řádem, z hlediska materiálního zase o určitý stupeň společenské škodlivosti, který vyvolává potřebu na danou situaci reagovat prostředky trestního práva. Trestní právo totiž jako nejprísnejší právní odvětví přichází na řadu až v těch nejzávažnějších případech. Pokud tedy někdo jedná v krajní nouzi či nutné obraně, dopouští se tzv. činu jinak trestného, a nevzniká mu tak v důsledku jeho jednání trestní odpovědnost.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> ČESKO. § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025

<sup>65</sup> *Okolnosti vylučující protiprávnost* [online]. [cit. 16. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.advokatijelinek.cz/novinky/epravo->

Trestné činy se podle současného práva dělí **dvojím způsobem** – základní dělení je na přečiny a zločiny. **Přečin** je definován (§ 14 odst. 2 TZ) jako „*všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let.*“ **Zločiny** jsou naopak „*všechny trestné činy, které nejsou přečiny*“ (§ 14 odst. 3 TZ) – typicky tedy úmyslné TČ s horní sazbou převyšující 5 let odnětí svobody. Zákon zároveň vymezuje podkategorii **zvláště závažných zločinů**, jimiž rozumí úmyslné zločiny s horní hranicí sazby nejméně 10 let.<sup>66</sup>

Přestupek je méně závažné protiprávní jednání, které je postihováno podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Přestupky mohou být spáchány z nedbalosti i úmyslně a zpravidla nejsou vedeny v rejstříku trestů. Typickým následkem je uložení pokuty, napomenutí, zákaz činnosti nebo záznam v evidenčním systému přestupků. V oblasti dopravy jsou přestupky řešeny především obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Přestupek je definován v ustanovení § 2 odst. 1 zákona o přestupcích jako „*zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*“<sup>67</sup> Přestupek je vymezen kombinací pozitivního a negativního popisu, což umožňuje určit jeho vztah k jiným formám protiprávního jednání, které podléhají sankcím. Přestupky mají vůči trestným činům a jiným správním deliktům podle zvláštních předpisů subsidiární povahu. To znamená, že určité jednání se nejprve posuzuje podle trestního zákoníku nebo jiných speciálních norem a teprve v případě, že nenaplnuje podmínky pro jejich použití, je možné jej kvalifikovat jako přestupek podle zákona o přestupcích nebo jiného příslušného právního předpisu.

Přestupek lze dále charakterizovat pomocí formálních a materiálního znaku. Mezi formální znaky patří obecné zákonné podmínky, které jsou společné všem přestupkům – například věk, přičetnost a zavinění pachatele. Dále sem patří tzv. typové znaky, které konkrétní přestupek odlišují a popisují – jedná se o objekt, objektivní stránku, subjekt a

---

cz#:~:text=13%20Trestn%C3%ADho%20z%C3%A1kon%C3%ADku%20,a%20opr%C3%A1vn%C4%9Bn%C3%A9

<sup>66</sup> ČESKO. § 14 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025.

<sup>67</sup> ČESKO § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb.

subjektivní stránku. Obecné znaky určují, kdo může být odpovědnou osobou, zatímco typové znaky charakterizují samotné protiprávní jednání. Pro naplnění skutkové podstaty konkrétního přestupku musí být splněny jak obecné, tak typové znaky tak, jak jsou definovány zákonem. Materiální znak přestupku pak představuje společenskou škodlivost daného jednání, tedy jeho schopnost ohrozit nebo porušit veřejný zájem. Míra této škodlivosti je klíčová při rozlišování přestupku od trestného činu a posuzuje se vždy individuálně na základě všech okolností konkrétního případu.<sup>68</sup>

Trestný čin je protiprávní čin, který je trestním zákonem výslovně označen za trestný a který naplňuje znaky skutkové podstaty uvedené ve zvláštní části trestního zákoníku. Podle § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, je trestným činem takové jednání, jež naplňuje formální znaky uvedené v zákoně a zároveň dosahuje určité míry společenské škodlivosti. Trestné činy jsou tak považovány za nejzávažnější formu protiprávního jednání, které ohrožuje nebo porušuje základní hodnoty společnosti, jako je život, zdraví, majetek či veřejný pořádek .

Na rozdíl od přestupků, které řeší zpravidla správní orgány a které mají charakter méně závažného porušení právních povinností, jsou trestné činy posuzovány soudy a vedou ke vzniku záznamu v rejstříku trestů. Například řízení motorového vozidla s hladinou alkoholu do 0,3 ‰ bez přitěžujících okolností bývá posouzeno jako přestupek, zatímco při vyšší hladině alkoholu, opakovaném porušení nebo způsobení dopravní nehody se může jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Trestné činy se dělí na přečiny (méně závažné, do 5 let odnětí svobody) a zločiny (závažnější, nad 5 let), přičemž zvlášť závažné zločiny mají horní hranici sazby nad 10 let.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008, s. 52 a 53.

<sup>69</sup> ČESKO. § 14 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025.

## 4. Recidiva v dopravě

Recidiva v obecném smyslu slova se považuje za opakování určitého jevu. Tento pojem se neobjevuje pouze v právu, ale i v jiných oblastech. V kriminologickém pojetí se recidiva vyznačuje opětovným spácháním trestného činu, bez ohledu na to, zda byl pachatel za svůj předešlý čin odsouzen nebo stíhán.<sup>70</sup>

### 4.1 Problematika recidivy

V českém právu je recidiva obecně považována za přitěžující okolnost. Zákon o odpovědnosti za přestupky (č. 250/2016 Sb.) umožňuje při opakovaném spáchání stejného přestupku zvýšení sankce – např. dvojnásobení maximální pokuty. Novela z roku 2022 navíc zavedla centrální registr přestupků, který má přispět k lepšímu postihování recidivy (včetně recidivy vybraných přestupků možné klasifikace jako trestného činu). Prakticky to znamená, že pokud řidič opakovaně usedne za volant opilý (nebo pod vlivem drog), může mu hrozit podstatně přísnější postih, včetně vyšších pokut a delších zákazů řízení.<sup>71</sup>

Tabulka 2 Příklad přestupků řidičů pod vlivem a navrhované sankce při opakovaném spáchání<sup>72</sup>

| Přestupek                            | Sankce – poprvé                                      | Sankce – recidiva                                                                     |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Řízení pod vlivem alkoholu nad 0,3 ‰ | Pokuta 2 500–20 000 Kč; zákaz ŘP 6–12 měsíců; 7 bodů | Pokuta 7 000–50 000 Kč; zákaz ŘP 6–18 měsíců; 9 bodů (žádoucí přísnější postih)       |
| Odmítnutí vyšetření                  | Pokuta 10 000–50 000 Kč; zákaz ŘP až 2 roky          | Pokuta 20 000–100 000 Kč; zákaz ŘP až 3 roky (nově přitěžující okolnost)              |
| Řízení pod vlivem drog               | Pokuta 5 000–25 000 Kč; zákaz ŘP 6–18 měsíců         | Pokuta 10 000–50 000 Kč; zákaz ŘP 1–4 roky (záleží na intenzitě a předchozí recidivě) |

<sup>70</sup> NOVOTNÝ, O. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004. s. 18.

<sup>71</sup> Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (3. doplněná verze, aktualizovaná ke dni 1. února 2022)

<sup>72</sup> Zdroj : zákon č. 250/2016 Sb., vlastní zpracování

Jak již bylo zmíněno, tato kapitola se zaměřuje primárně na správní recidivu přestupků řidičů pod vlivem návykových látek. Vzhledem k existenci *trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky* podle § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, je však nezbytné vymezit také **pojem recidivy v trestním právu** a stručně popsat její dopady. Samotný pojem recidivy není v trestním zákoníku nikde používán. Namísto toho se užívá pojem „odsouzení nebo potrestání v posledních x letech“ nebo „opětovné“ spáchání trestného činu. Pod výrazem „opětovně“ je nutné rozumět případy, kdy pachatel trestný čin opakuje, není třeba, aby byl za takový trestný čin pravomocně odsouzen. Tyto pojmy vystupují v ustanoveních jako okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby. Formálním předpokladem je předchozí pravomocné odsouzení. Trestní zákoník pokládá za okolnost přitěžující nejen recidivu stejnorodou, ale i recidivu nestejnorodou. Zákonodárce vycházel z poznatku, že v běžné praxi se často setkáváme se závažnými případy nestejnorodé recidivy, které svým významem mohou být srovnatelné s případy stejnorodé recidivy.<sup>73</sup>

## 4.2 Rehabilitační programy pro řidiče

Ve většině evropských zemí jsou rehabilitační programy pro řidiče dlouhodobě zavedenou praxí, ačkoliv mezi jednotlivými státy existují výrazné rozdíly. Tyto odlišnosti se mohou týkat zaměření na konkrétní cílové skupiny, typu přístupu (např. vzdělávací, terapeutický) i organizační formy – některé země preferují individuální práci s účastníky, jiné skupinovou výuku, případně kombinaci obou. Dále se liší míra povinnosti – zatímco někde je účast v programu dobrovolná, jinde je stanovena jako povinná pro určité skupiny řidičů. Rozdílná jsou také kritéria pro zařazení do programů, jejich délka, intenzita či výše poplatků.

Podle Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC, 2023) mají jednotlivé státy různé přístupy k realizaci těchto programů. Mezi prvními, kdo je v Evropě zavedl, bylo Německo, Rakousko a Švýcarsko – a to již v 60. a 70. letech. V Německu původní rehabilitační programy sloužily k možnosti snížení počtu bodů v bodovém systému nebo jako prevence odebrání řidičského oprávnění. Dnes je zde dostupná široká nabídka

---

<sup>73</sup> Šámal, P., Gřivna, T., Bohuslav, L., Novotný, O., Herzceg, J. a kol. Trestní právo hmotné. 9. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 437.

povinných i dobrovolných programů. V Rakousku vznikaly programy původně ve věznicích a zaměřují se například na řidiče pod vlivem alkoholu nebo na mladé řidiče. Švýcarsko klade důraz především na osoby s delikty spojenými s alkoholem, přičemž za účast na dobrovolném programu lze získat mírnější postih. Ve Spojeném království přináší absolvování programu výhody v podobě návratu pojistných bonusů nebo zkrácení doby zákazu řízení, a programy se zaměřují zejména na řidiče porušující rychlostní limity. V Belgii mohou být rehabilitační kurzy alternativou k trestu odnětí svobody a cílovou skupinu tvoří například agresivní řidiči, osoby pod vlivem alkoholu nebo mladiství. Španělsko se od ostatních států liší důrazem na výuku – programy mají čistě edukační charakter a probíhají formou výkladu. Na Slovensku jsou určité rehabilitační kurzy povinné pro řidiče přistižené s hladinou alkoholu v krvi nad 0,8 promile nebo pod vlivem drog, přičemž jiní řidiči se mohou zapojit dobrovolně, aby si snížili bodové zatížení až o čtyři body. Švédsko spojuje rehabilitaci s využitím alkoholových zámeků, které znemožní nastartování vozidla, pokud řidič neprojde dechovou zkouškou. Rehabilitační programy existují i v dalších evropských zemích, přičemž tento výčet představuje jen výběr příkladů ukazujících rozmanitost přístupů v rámci Evropy.<sup>74</sup>

Rehabilitační programy pro řidiče v České republice, kteří přišli o řidičské oprávnění v důsledku trestného činu, přestupku nebo bodového postihu, byly v Centru dopravního výzkumu v Brně spuštěny poprvé v roce 2013 v rámci pilotních projektů. O rok později, v roce 2014, následovalo zavedení specializovaných programů zaměřených na osoby, které řídily pod vlivem alkoholu. Tyto programy byly realizovány ve spolupráci s Probační a mediační službou České republiky a probíhaly ve třinácti okresech. Do ukončení této fáze v roce 2016 se uskutečnilo celkem 45 běhů programů. V období let 2016 až 2018 byl realizován projekt zaměřený na modernizaci těchto rehabilitačních programů, konkrétně s využitím neurobehaviorálního přístupu ke zkoumání tréninku empatie. Projekt vyžadoval spolupráci mezi odborníky z různých oborů – zkušenými psychoterapeuty v oblasti práce s řidiči a neurovědci, kteří byli schopni měřit mozkovou

---

<sup>74</sup> *Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the EU* [online]. [cit. 27. 04. 2025]. Dostupné z WWW: [Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the EU - Guidelines for Member States - ETSC](#)

aktivitu dvou osob během jejich vzájemné interakce pomocí tzv. hyperscanningu. Tento přístup umožnil zhodnocení změn v sociálně-emočním chování účastníků před a po absolvování programu. V roce 2021 byly rehabilitační programy nově zavedeny do praxe prostřednictvím nově vytvořených programových center, která zřídila Probační a mediační služba. V ČR existují kampaně typu „*Domluvme se!*“ (varianta evropské kampaně *EUROBOB* zaměřené na mladé řidiče, propagující domluvu střízlivého řidiče).<sup>75</sup>

### 4.3 Psychologické a kriminologické aspekty

**Psychologické hledisko:** Zahrnutí přehledu aktuálních teorií vysvětlujících, proč řidiči riskují jízdu pod vlivem alkoholu či drog. Například sociálně-psychologický model plánovaného chování (Theory of Planned Behavior) je často používán k objasnění úmyslu řídit po požití alkoholu – zdůrazňuje vliv postojů řidiče, subjektivních norem a vnímané kontroly chování. Dále lze zmínit psychologické jevy jako pocit invulnerability u mladých řidičů (přeceňování vlastních schopností a podcenění rizika) či kognitivní disonanci u intoxikovaných řidičů, kteří si racionalizují, že „se nic nestane“. Psychologické studie ukazují, že alkohol narušuje úsudek a sebehodnocení, což vede ke zkreslenému vnímání rizika a přehnané sebedůvěře za volantem.<sup>76</sup> Tyto faktory vysvětlují, proč i rozumní jedinci mohou učinit špatné rozhodnutí usednout opilí za volant.

**Kriminologické hledisko:** Zde je vhodné představit teoretické přístupy kriminalistiky a kriminologie k dopravním deliktům pod vlivem. Deterenční teorie (teorie odstrašení) například předpokládá, že hrozba trestu odrazuje potenciální pachatele; účinnost však závisí na vnímání jistoty a rychlosti postihu více než na jeho přísnosti. Výzkumy skutečně naznačují, že zvýšení pravděpodobnosti odhalení a rychlosti

---

<sup>75</sup> *Evropská unie proti alkoholu za volantem* [online]. [cit. 27. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://mv.gov.cz/clanek/evropska-unie-proti-alkoholu-za-volantem.aspx#:~:text=Evropsk%C3%A1%20unie%20se%20sna%C5%BE%C3%AD%20nep%C5%99%C3%ADzniv%C3%BD,stav%20napravit%20n%C4%9Bkolika%20zp%C5%AFsoby>

<sup>76</sup> *Effects of alcohol on driving performance* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://cs-driving-simulator.com/2017/05/05/effects-of-alcohol-on-driving-performance/#:~:text=There%20is%20also%20overwhelming%20evidence,1986%29%20found%20that%20alcohol>

potrestání (např. časté policejní kontroly) má větší preventivní dopad než pouhé zpřísnování trestů.<sup>77</sup> Kriminologové také zkoumají profil typických pachatelů tohoto deliktu – často se jedná o osoby s vyšší mírou sklony k rizikovému chování, impulzivitou či sklonem k antisociálnímu jednání. Z hlediska teorie sociálního učení může hrát roli i kulturní tolerance k alkoholu (v ČR tradičně vysoká), která normalizuje určitou míru rizika.

#### 4.4 Teoretické koncepty recidivy u dopravních deliktů

Opakované páchání tohoto deliktu je závažný problém – studie ukazují, že více než **třetina pachatelů** odsouzených za řízení pod vlivem jsou recidivisté.<sup>78</sup> Dokonce se uvádí, že tzv. „prvo-pachatelé“ často ve skutečnosti již dříve opakovaně řídili pod vlivem, jen nebyli dopadeni – odhady hovoří o desítkách až stovkách epizod jízdy pod vlivem před prvním odhalením.<sup>79</sup> Teoretická východiska mohou vycházet z kriminologie – např. koncept „**problémového řidiče**“, který opakovaně jezdí opilý a tradiční postih na něj nezabírá. Výzkumy identifikovaly u recidivistů určité společné rysy: vyšší míru senzacechtivosti, impulzivity, nepřátelských postojů a také sklon popírat vlastní problém (svádět vinu na smůlu či přísnost policie). Tito řidiči mívají i častěji poruchu užívání alkoholu (alkoholismus) či jiné závislosti, což je faktor podmiňující opakované porušování předpisů. Teoretické přístupy proto zdůrazňují nutnost kombinovat represi s rehabilitací. Z čistě represivního hlediska sice české právo zvyšuje tresty za opakované přestupky (například delikty spáchané pod vlivem opakovaně během 12 měsíců vedou k delším zákazům řízení), avšak samotné zpřísnování trestů často k trvalé nápravě nevede. Studie ze zahraničí dospěly k závěru, že pouze represivní přístup soudů selhává ve snížení

---

<sup>77</sup> *Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/effectiveness-legal-sanctions-dealing-drinking-drivers#:~:text=and%20community%20service,actions%20such%20as%20suspension%20and>

<sup>78</sup> *Alcohol in Recidivist DUI Offenders* [online]. [cit. 29. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4211330/#:~:text=Cognitive%20and%20Behavioral%20Preoccupation%20With,Fell%2C%201995%3B%20Nochajski%20and%20Stasiewicz>

<sup>79</sup> *Post DUI crash risk* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk\\_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,approaches%20to%20DWI%20employed%20by](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,approaches%20to%20DWI%20employed%20by)

recidivy a je třeba jej doplnit terapeutickými programy.<sup>80</sup> Proto se teoreticky prosazuje **integrovaný přístup**: kromě trestu povinné absolvování odvykací léčby či psychologického poradenství, instalace technických opatření.

Recidiva (opakované páchaní obdobných deliktů týž pachatelem) představuje v kontextu řízení pod vlivem návykových látek závažný problém, jenž právní řád posuzuje se zvýšenou přísností. Recidiva těchto dopravních deliktů signalizuje vyšší míru společenské nebezpečnosti pachatele i jeho nedostatečné poučení z předchozích postihů, proto je vnímána jako přitěžující okolnost. Současná legislativa České republiky reaguje na recidivu zpřísnováním postihů při opakovaném porušování předpisů. Například zákon o odpovědnosti za přestupky umožňuje při opakovaném spáchání přestupku uložit přísnější sankce, jako jsou výrazně vyšší pokuty nebo delší doby zákazu řízení. **Významnou změnou** posledních let bylo zavedení centrálního registru přestupků, jenž zefektivnil evidenci opakovaných prohřešků a umožňuje správním orgánům i soudům lépe identifikovat recidivisty a přihlížet k jejich předchozí přestupkové činnosti při rozhodování o výši trestu. Tím se zároveň částečně stírá hranice mezi přestupkovým a trestním postihem u nejzávažnějších případů – recidivisté, kteří opakovaně řídí pod vlivem, mohou v krajním případě čelit i trestnímu stíhání, což odráží snahu zákonodárce důsledně chránit společnost před nebezpečnými pachateli.

---

<sup>80</sup> *Post DUI crash risk* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk\\_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,approaches%20to%20DWI%20employed%20by](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,approaches%20to%20DWI%20employed%20by)

## **5. Statistická analýza řízení pod vlivem v ČR (2014–2024)**

Cílem této kapitoly je zhodnotit statistické údaje o řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2014–2024 a posoudit, jak se v průběhu času vyvíjely hlavní ukazatele. Analýza vychází převážně z oficiálních statistik Policie ČR a Ministerstva dopravy – využívána jsou data dopravní nehodovosti (počty nehod, následky) a evidence bodových přestupků a trestných činů v Centrálním registru řidičů. Pro ilustraci trendů jsou v textu zařazeny grafy a tabulky s popisy podle normy. Statistická data mají zásadní význam pro hodnocení účinnosti právních opatření – umožňují objektivně posoudit, zda legislativní změny (např. novela silničního zákona 2024) vedly ke snížení počtu případů a zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Právě kombinace právních nástrojů a důsledné datové sledování vývoje dopravních nehod pod vlivem nám poskytuje podklad pro vyhodnocení efektivity dosavadních represivních i preventivních opatření.

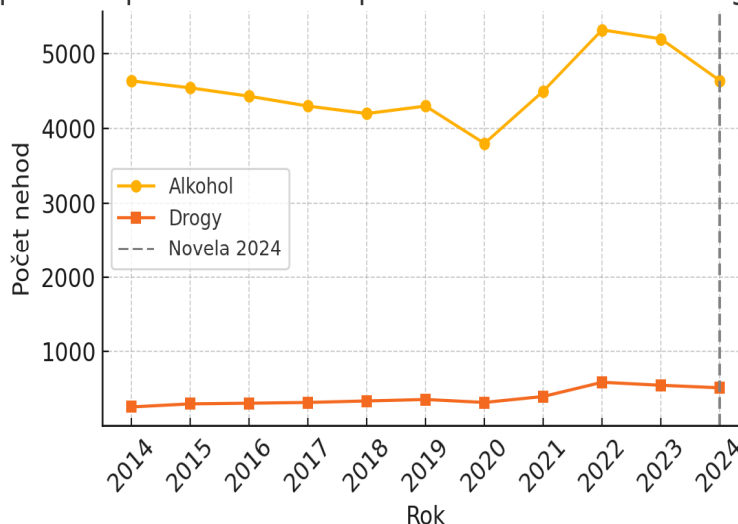
### **5.1 Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog**

Celkový počet nehod na českých silnicích se v letech 2014–2019 pohyboval kolem 85–95 tisíc ročně a poté kolísal vlivem pandemie (2020) a opětovného nárůstu mobility. Z tohoto počtu činí nehody zaviněné řidiči pod vlivem alkoholu přibližně 4–5 % (tj. řádově jednotky tisíc nehod ročně). Nehody způsobené pod vlivem jiných drog představují výrazně menší podíl – okolo půl procenta všech nehod (stovky případů ročně).

Na grafu níže je zobrazen vývoj počtu nehod zaviněných ovlivněnými řidiči v letech 2014–2024:

Graf č. 1 - Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog<sup>81</sup>

Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog (2014–2024)



Z grafu č. 1 je patrné, že nehody zaviněné alkoholem v první polovině sledovaného období mírně klesaly – zhruba ze 4,6 tisíce v roce 2014 na cca 4,3 tisíce v roce 2018. V roce 2020 došlo k dalšímu snížení počtu nehod (pod 4 tisíce) v souvislosti s omezením provozu během pandemických lockdownů. Naopak v povolnějších letech 2021–2022 opět došlo k nárůstu – v roce 2022 policie šetřila odhadem přes 5,3 tisíce nehod s účastí alkoholu, což byl nejvyšší počet za dekádu (podíl ~5,4 % ze všech nehod). Novela 2024 však přinesla zvrát trendu, v roce 2024 počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu klesl zhruba o 10 % oproti předchozímu roku. Konkrétně bylo v roce 2024 evidováno 4 541 nehod, u nichž byl viník pod vlivem alkoholu (v 61 % z těchto nehod byla hladina alkoholu 1,5‰ a vyšší), dalších 415 nehod bylo zaviněno řidiči pod vlivem drog a 101 nehod pod kombinovaným vlivem alkoholu i drog. Tento pokles naznačuje, že přísnější postihy a opatření mohou mít okamžitý účinek na chování řidičů.

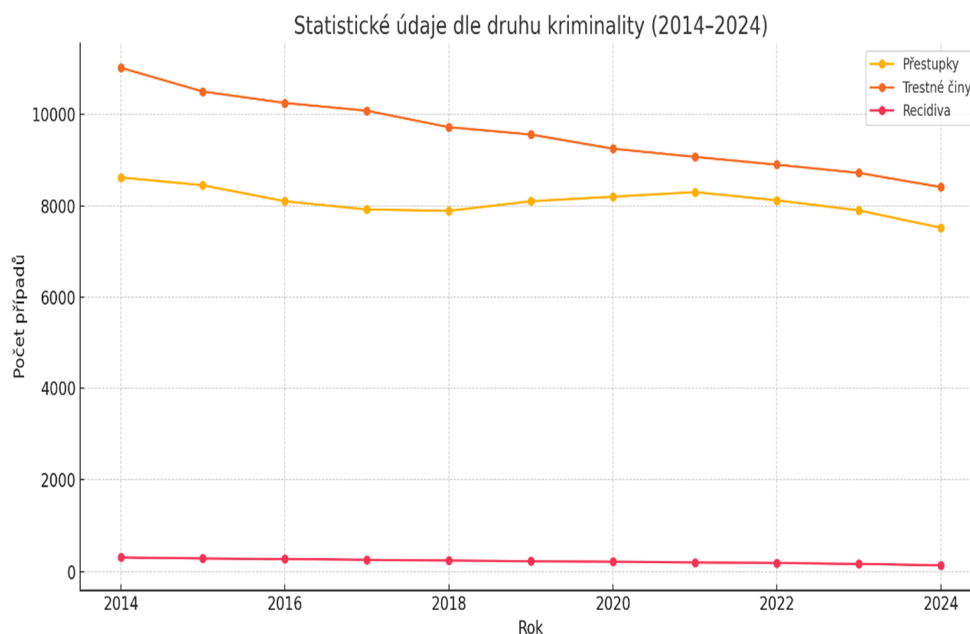
Nehody pod vlivem drog se ve sledovaném období vyskytovaly v mnohem menším počtu než nehody s alkoholem. V roce 2014 šetřila policie jen kolem 220 nehod

<sup>81</sup> Zdroj: Policie ČR, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování.

zaviněných řidiči pod vlivem drog, do roku 2019 toto číslo mírně rostlo (k ~350 případům ročně). V letech 2020–2021 se trend dále zvyšoval s rostoucím počtem silničních kontrol zaměřených i na drogy. Maximum z poslední dekády nastalo přibližně v roce 2022, kdy došlo k odhadem pěti až šesti stům nehod pod vlivem drog za rok. Následně v roce 2024 došlo podobně jako u alkoholu k mírnému poklesu – bylo zaznamenáno 415 nehod s řidičem pod vlivem drog (dalších 101 nehod připadá do kombinace alkoholu a drog). Celkově tedy platí, že nehody spojené s užitím ilegálních drog jsou zhruba desetkrát méně časté než nehody způsobené alkoholem. Přesto i u nich je patrný negativní trend v první polovině dekády (pozvolný růst počtu případů), který se daří brzdit až v posledních letech díky intenzivnějším kontrolám a legislativním zásahům.

## 5.2 Statistické údaje dle druhu kriminality

Graf č. 2 - Údaje dle druhu kriminality<sup>82</sup>



Graf 5.4 znázorňuje vývoj počtu evidovaných případů řízení pod vlivem návykových látek v České republice v letech 2014–2024, a to rozděleně podle druhu deliktu: přestupky (do 1,0 ‰ alkoholu), trestné činy (§ 274 tr. zákoníku) a případy recidivy. Na časové řadě je patrný obecný trend mírného poklesu celkového počtu případů

<sup>82</sup> Zdroj: Ministerstvo vnitra, Policie ČR, vlastní zpracování.

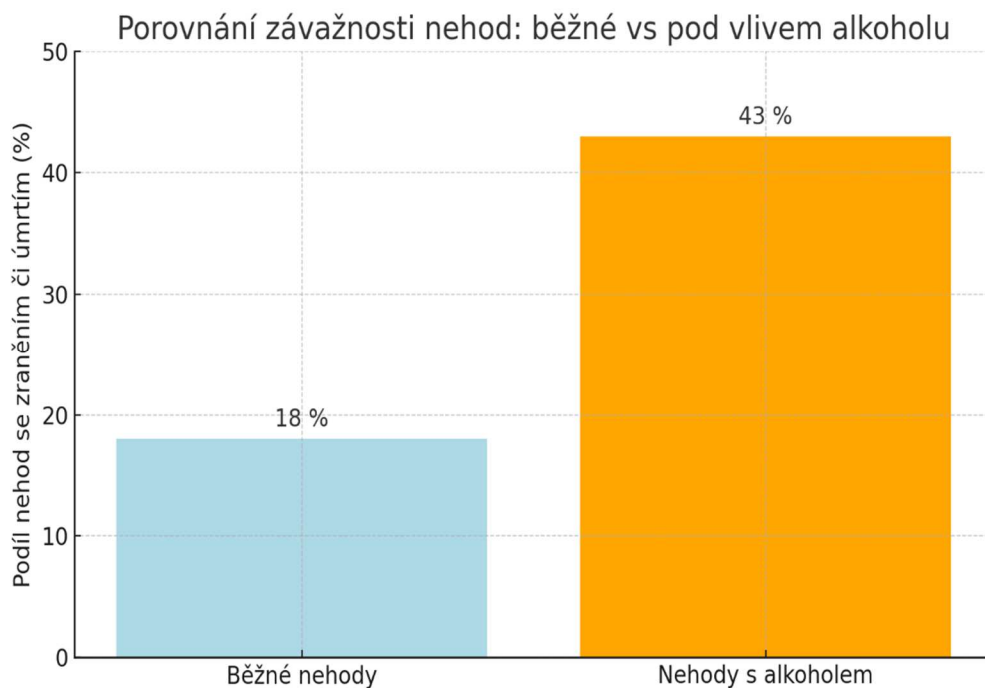
mezi lety 2014–2019, částečně narušený pandemií COVID-19 (2020–2021), kdy došlo ke snížení intenzity silničních kontrol i dopravní intenzity. Od roku 2022 je opět patrný nárůst evidovaných případů, pravděpodobně v důsledku návratu k plnému provozu a zvýšené aktivity kontrolních složek. Rok 2024, kdy vstoupila v platnost novela zpřísnující postihy, přinesl poprvé za několik let citelnější pokles všech sledovaných kategorií. Zejména u trestných činů a recidiv došlo k meziročnímu snížení, což může naznačovat pozitivní dopad legislativních opatření. Přestupky do 1,0 ‰ tvořily i v roce 2024 významný podíl, ale jejich počet byl nižší než v předchozích letech.

Ve sledovaném období se počet recidivovaných případů držel v relativně stabilních mezích – většinou mezi 100 a 200 případy ročně. V roce 2024 byl počet recidiv kvalifikovaných podle § 274 odst. 3 tr. zákoníku na spodní hranici tohoto rozmezí, což lze považovat za pozitivní signál. Dlouhodobě tvoří recidiva přibližně 2–3 % všech trestných činů řízení pod vlivem návykových látek.

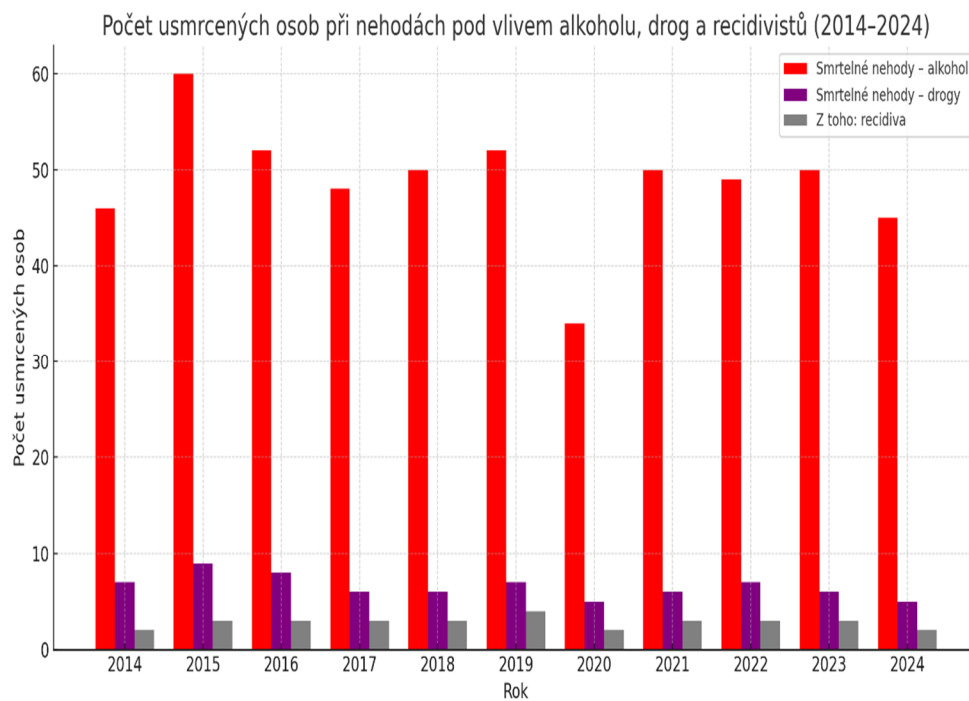
### **5.3 Dopady nehod pod vlivem návykových látek na zdraví a životy osob**

Dopravní nehody způsobené pod vlivem návykových látek mají nadprůměrně závažné následky. Statistiky ukazují, že zatímco běžné nehody vedou „jen“ v necelých 20 % případů ke zranění či úmrtí, u nehod s alkoholem je podíl nehod s následky až 43 %. Jinými slovy, srážky, při nichž je viník ovlivněn alkoholem, končí více než dvojnásobně častěji zraněním nebo smrtí než nehody střízlivých řidičů. Následující graf porovnává procento nehod za sledované období (roky 2014 až 2024) se zdravotními následky u všech nehod vs. nehod pod vlivem alkoholu:

Graf č. 3- Závažnost nehod <sup>83</sup>

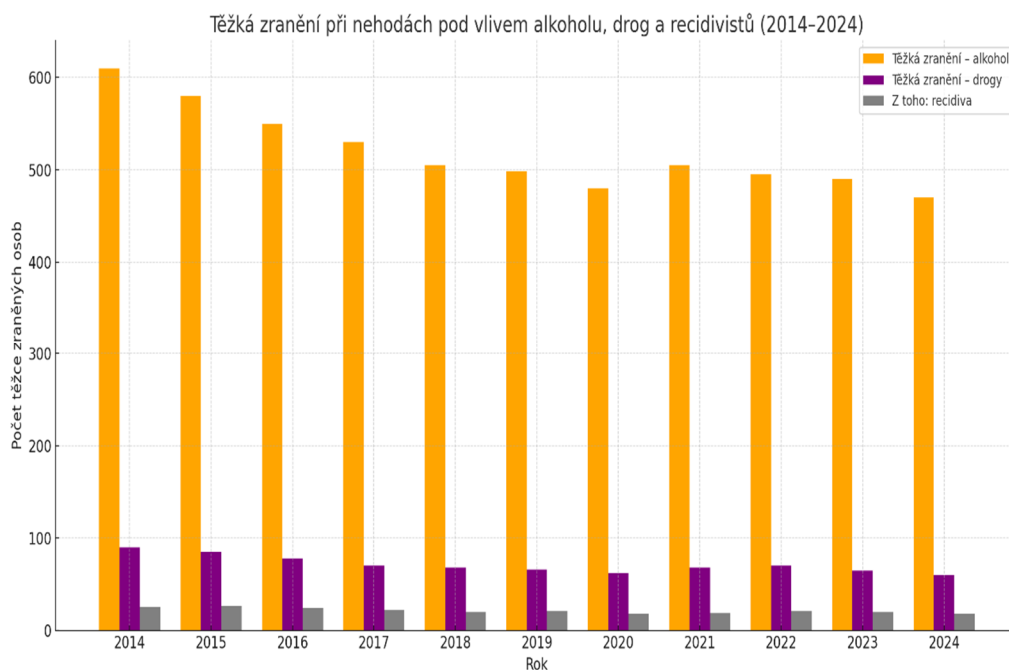


Graf č. 4- Počet usmrcených osob při nehodách pod vlivem návykových látek <sup>84</sup>



Graf č.4 znázorňuje vývoj počtu usmrcených osob při dopravních nehodách, které byly způsobeny řidiči pod vlivem alkoholu, drog nebo recidivisty. Nejvyšší absolutní hodnoty dlouhodobě vykazují nehody pod vlivem alkoholu, kde se každoročně pohybuje počet obětí mezi 45 až 60. Výjimkou byl rok 2020, kdy v důsledku pandemických omezení celková nehodovost klesla a počet usmrcených byl výrazně nižší (34). V roce 2024 lze pozorovat mírný pokles, což může být přičítáno účinkům novely zákona, která výrazně zpřísnila postihy za řízení pod vlivem. Nehody pod vlivem drog měly po celé období výrazně nižší smrtnost – obvykle mezi 5 až 9 oběťmi ročně. Přesto i zde představují závažný bezpečnostní problém, neboť často zahrnují agresivní či nevyzpytatelné chování řidiče. Z pohledu recidivy, tedy opakovaných pachatelů, se počet smrtelných nehod pohyboval v jednotkách případů ročně, konkrétně 2–4. V roce 2024 došlo k mírnému poklesu, což opět může signalizovat efekt povinných terapeutických programů a zpřísnění sankcí.

Graf č. 5- Těžká zranění při nehodách <sup>85</sup>

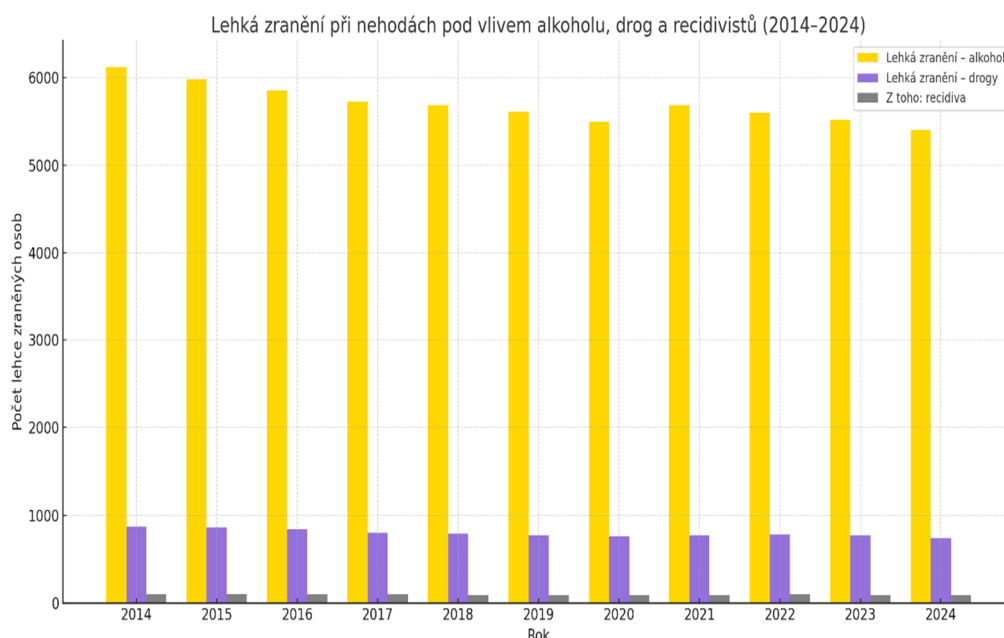


Nejvyšší počty těžkých zranění byly dlouhodobě spojeny s alkoholem – typicky okolo 450–550 osob ročně. Výraznější výkyv nastal v roce 2020, kdy kvůli pandemii

<sup>85</sup> Zdroj: Policie ČR, BESIP, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

došlo k poklesu dopravní intenzity, a tedy i celkového počtu nehod. Od roku 2022 lze pozorovat mírné snížení těžkých zranění, které se v roce 2024 dále prohloubilo – pravděpodobně v důsledku novely zákona 2024, která zpřísnila postihy za řízení pod vlivem a odmítnutí zkoušky. Těžká zranění u nehod pod vlivem drog jsou méně častá (desítky ročně), ale jejich počet v posledních letech mírně kolísá. Recidivisté jsou dlouhodobě odpovědní za malou, ale stabilní část těchto případů (cca 20–40 těžce zraněných ročně). V roce 2024 však došlo i zde ke snížení, což naznačuje určitý pozitivní efekt legislativních opatření a terapeutických programů.

Graf č. 6 - Lehká zranění při nehodách <sup>86</sup>



Graf č.6 zachycuje vývoj lehce zraněných osob při dopravních nehodách způsobených alkoholem, drogami a recidivistickými řidiči za období 2014–2024. Lehká zranění jsou z logiky věci častější než těžká – u alkoholových nehod se pohybují mezi 5 000 až 6 500 případy ročně, u drog mezi 200–500 ročně. Recidivisté každoročně způsobí cca 150–250 případů lehkých zranění. V roce 2024 se opět projevuje pozitivní trend poklesu – lehce zraněných při alkoholových nehodách ubylo přibližně o 10 %, což může odrážet vyšší disciplinovanost řidičů po zavedení přísnějších pokut a zákazů řízení. Z dlouhodobého hlediska zůstávají počty lehkých zranění u recidivistů poměrně stabilní,

<sup>86</sup> Zdroj: Policie ČR, BESIP, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

přičemž novela z roku 2024 by mohla vést k jejich dalšímu snížení v následujících letech. Zajímavé je, že poměr mezi lehkými a těžkými zraněními se v posledních letech mírně mění – což může souviset i se zlepšením bezpečnostních prvků ve vozidlech nebo rychlejším zásahem záchranných složek.

Novela zákona z roku 2024 přinesla mírné snížení všech sledovaných následků – zejména u recidivy a lehkých zranění. Data tak naznačují pozitivní efekt zpřísnění sankcí, zavedení povinných rehabilitačních programů a rozšíření preventivních opatření.

Celkově lze konstatovat, že jízda pod vlivem zůstává významným faktorem smrtelných i vážných nehod, přičemž cílená represivní a preventivní opatření mají potenciál tyto důsledky postupně snižovat.

## 5.4 Výsledky policejních kontrol a podíl pozitivních testů

Neoddělitelnou součástí boje proti řízení pod vlivem jsou silniční kontroly – zejména orientační dechové zkoušky na alkohol a testy na drogy. Česká republika zaujímá velmi aktivní přístup, který spočívá v co největším počtu prováděných dechových zkoušek a drogových testů – **každoročně se jedná o stovky tisíc zkoušek**, a podle dostupných dat i více než milion, přestože přesná celostátní čísla nejsou zveřejňována. Podíl pozitivních výsledků při těchto kontrolách je naštěstí relativně nízký. Drtivá většina řidičů při běžných silničních kontrolách „nadýchá“ 0,00%.<sup>87</sup> Z odhadů vyplývá, že pozitivních je zhruba pod 1 % všech provedených dechových zkoušek.<sup>88</sup> V roce 2024 bylo zjištěno 415 dopravních nehod pod vlivem drog (např. v Kraji Vysočina bylo 13 takových nehod, což je nárůst o 160 %).<sup>89</sup>

Počet provedených **testů na drogy** roste – zatímco dříve byly tyto testy drahé a málo dostupné, nyní jsou běžnou výbavou dopravních hlídek. Testy se však provádějí cíleně – obvykle po pozitivní dechové zkoušce nebo při podezření řidiče – nikoli u každé silniční kontroly.

---

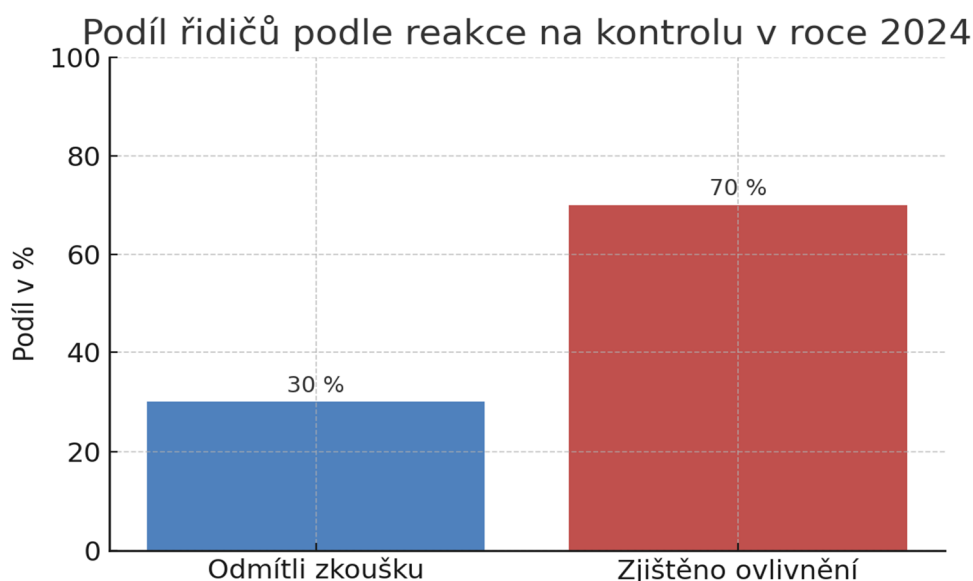
<sup>87</sup> *Přehledy kriminality* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: Vývoj registrované kriminality v roce 2024 - Policie České republiky

<sup>88</sup> *Přehledy kriminality* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: Vývoj registrované kriminality v roce 2024 - Policie České republiky

<sup>89</sup> *Dopravní nehody Vysočina* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: Dopravní nehody v Kraji Vysočina v roce 2024 | Kraj Vysočina

Na grafu č.7 je znázorněno, že v roce 2024 plných 30 % odhalených případů tvořili řidiči, kteří odmítli zkoušku (a byli tedy postiženi za tento přestupek), zatímco 70 % případů tvořili řidiči, u nichž bylo přímo zjištěno ovlivnění (alkohol či droga) a byli sankcionováni za přestupek nebo TČ řízení pod vlivem. Do budoucna se očekává, že podíl odmítnutí by mohl klesnout – novela zvýšila pokutu až na 75 tis. Kč a přestala být výhodnější než „nadýchat“ vyšší číslo.

Graf č. 7 - Podíl odmítnutých zkoušek na návykové látky <sup>90</sup>



Z pohledu efektivity silničních kontrol lze konstatovat, že ČR uplatňuje poměrně masivní model: velmi mnoho kontrol vede k relativně malému počtu pozitivních nálezů (ale právě tato všudypřítomnost kontrol je prevence sama o sobě). Studie uvádějí, že vysoká intenzita namátkových kontrol dokáže významně snížit podíl řidičů jezdících pod vlivem – v zahraničních pokusech poklesl počet opilých řidičů o 25–33 % při zavedení častých policejních silničních akcí.<sup>91</sup> Je tedy zřejmé, že kombinace všudypřítomných dechových zkoušek a odrazující výše trestů v ČR je správnou cestou. Trendy v počtu záchytů po roce 2024 navíc naznačují, že represivní novinky (vyšší body a pokuty) mají

<sup>90</sup> Zdroj: Policie ČR, Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

<sup>91</sup> CZRSO – alkohol v dopravě [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://www.czrso.cz/clanek/alkohol-v-doprave-moznosti-reseni/?id=1377#:~:text=intenzity%20kontrol%20mimo%20jin%C3%A9%20v%C2%A0provincii,kleslo%20toto%20procento%20o%C2%A0jednu%20%C4%8Dtvrtinu>

kýžený účinek – situace se zvolna zlepšuje. Do budoucna by dalším krokem mohlo být také využití moderních technologií (např. palubní *alcohol interlock* systémy pro opakované pachatele).

## 5.5 Shrnutí hlavních zjištění

Statistická analýza uplynulé dekády odhaluje několik významných trendů:

**Pozitivní vývoj:** Postupně dochází k poklesu závažnosti následků dopravních nehod. Rok 2024 zaznamenal historicky nejnižší počet těžce zraněných osob při nehodách a také pokles smrtelných nehod. Zejména počet tragických nehod zaviněných alkoholem klesl poměrně výrazně – podíl těchto nehod se snížil z ~5,4 % (2022) na ~5,1 % (2024). Také absolutní počet usmrcených vinou opilých řidičů se podařilo udržet okolo 50 ročně, i když celková nehodovost rostla. Lze tedy říci, že relativní riziko spojené s alkoholem na silnicích se zvolna snižuje (přestože absolutní čísla jsou stále vysoká). Významnou roli sehrála strategie BESIP 2021–2030 a průběžné kampaně, jakož i zvyšování dopravní výchovy – např. zavedení možnosti řízení od 17 let s mentorem v roce 2023 vedlo ke zlepšení chování mladých řidičů, což se odrazilo i v poklesu jejich přestupků.

**Vliv legislativní novely 2024:** Data za rok 2024 poskytla první důkaz, že zpřísnění sankcí může přinést okamžitý efekt. Po zavedení nového bodového systému a vyšších pokut poklesl počet přistižených řidičů pod vlivem (~–10 %) a mírně se snížil i počet nehod zaviněných těmito řidiči. Ze statistického hlediska jde zatím o krátkodobý výkyv, nicméně ve spojení s intenzivními kontrolami lze očekávat pokračování tohoto trendu. Novela cílí zejména na odmítače a recidivisty – právě tyto skupiny byly v minulosti problémové. V roce 2024 odmítlo zkoušku téměř 30 % kontrolovaných podnapilých řidičů; pokud se díky vyšším postihům tento podíl sníží, umožní to častěji zdokumentovat přesnou hladinu alkoholu a účinně trestně stíhat viníky. Celkově novela 2024 posílila dojem nevyhnutelnosti trestu, což je klíčový faktor prevence.

**Přetrvávající problémy:** Navzdory dílčím zlepšením zůstává řízení pod vlivem zásadním bezpečnostním problémem. Každoročně je odhaleno kolem 18–20 tisíc řidičů pod vlivem alkoholu či drog, kteří potenciálně ohrožovali své okolí. Tito řidiči způsobí kolem 5 tisíc nehod ročně a připraví o život více než 50 osob. Většina tragických následků

přítom připadá na nehody s vyšší hladinou alkoholu (nad 1,5‰). Statistiky také potvrzují, že u 58 % nehod zaviněných silně opilým řidičem (nad 1,5‰) končí nehoda zraněním či smrtí – jde tedy o extrémně riskantní chování. Z těchto čísel je patrné, že naprostá nulová tolerance a tvrdé represivní nástroje jsou i nadále opodstatněné.

**Zhodnocení efektivity opatření:** Represe v podobě bodového systému, vysokých pokut, zákazů řízení a případně vězení má podle dat *částečný účinek*. V posledních deseti letech došlo k postupnému snížení počtu nehod pod vlivem i počtu zranění, což koreluje s rozšířením kontrol a se zpřísněním trestů. Na druhou stranu, určitá skupina řidičů nadále zákazy ignoruje – důkazem jsou stovky recidivistů ročně. Zde se jeví jako nutné zapojit i preventivní a léčebné nástroje (psychologické programy, léčba závislostí), neboť samotný strach z trestu evidentně všem nezabrání opakovat stejnou chybu. Celkově však lze konstatovat, že z pohledu dat byla přijatá opatření v boji proti řízení pod vlivem do značné míry úspěšná: počet nejvážnějších následků (mrtvých, těžce zraněných) způsobených opilými řidiči klesl na historická minima. To dokazuje, že kombinace důsledné kontroly, adekvátního trestání a osvěty může zachránit desítky životů ročně. Zachování nulové tolerance a další zkvalitňování enforcementu (vymáhání práva) jsou tak i nadále opodstatněné a doporučeníhodné kroky pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v ČR.

## 6. Komperace se Slovenskou republikou

### 6.1 Legislativní rámec a sankce

Česká republika i Slovensko uplatňují nulovou toleranci alkoholu u řidičů. Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, § 4 odst. 2 písm. a) zakazuje řídit po požití alkoholického nápoje či jiné návykové látky ve Slovensku. V praxi je však zohledňována technická odchylka měření – v ČR se hodnoty do cca 0,2–0,3 ‰ obvykle nepokutují a na Slovensku policie akceptuje hodnoty do 0,28 ‰ jako možnou chybu měření. Dechové analyzátoři (alkoholtestery) a laboratorní metody měření hladiny alkoholu v biologickém materiálu (např. plynová chromatografie) totiž vždy vykazují určitou **nejistotu měření**, která je legislativně a metodicky zohledněna. Překročení této hranice již zakládá podezření na přestupek. Konkrétně na Slovensku je odpovědnost za přestupek vyvozena od hladiny 0,29 ‰ (0,14 mg/l v dechu) Obě země tak fakticky tolerují minimální hladinu alkoholu způsobenou např. zbytkovým alkoholem či odchylkou měřicího přístroje, avšak legislativně platí nulový limit 0,0 ‰. Slovensko ale aktuálně plánuje od tohoto rozporu odstoupit a uzákonit povolenou normu 0,2‰.<sup>92</sup>

Klasifikace deliktu závisí na naměřené hladině alkoholu. V obou zemích platí obdobné kritérium: pokud alkohol v krvi řidiče dosáhne 1,0 ‰ a více, jedná se o trestný čin (ohrožení pod vlivem návykové látky) Naopak při nižších hladinách (přibližně 0,3–0,9 ‰ v ČR, resp. do 0,99 ‰ v SR) je jednání posuzováno jako přestupek. Jízda pod vlivem jiné návykové látky (drogy) se posuzuje analogicky – v ČR se zkoumá, zda byla schopnost řidiče podstatně snížena, na Slovensku zákon hovoří o “*stavu vylučujícím způsobilost*” vykonávat řízení vlivem látky.<sup>93</sup>

Bodový systém a evidence přestupků se v ČR a SR liší. Česká republika provozuje bodový systém řidičů od roku 2006 – řízení pod vlivem alkoholu patří k nejzávažnějším bodovaným přestupkům. Naproti tomu Slovensko bodový systém nezavedlo; místo toho

---

<sup>92</sup> *Nulová tolerance ve Slovensku končí* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/nulova-tolerance-alkoholu-za-volantem-na-slovensku-konci-tamni-policie-se-ji-stejne-neridila>

<sup>93</sup> *Tolerancia alkoholu* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://www.tester.sk/clanok/aka-je-u-nas-tolerancia-alkoholu-za-volantom#:~:text=Hranica%2C%20od%20ktorej%20mo%C5%BEno%20vyvodi%C5%A5,1%2C00%20promile%20alebo%200%2C48%20mg%2F1>

se soustředí na přímé ukládání zákazů řízení a dalších opatření. Administrativní statistiky tak v ČR sledují počty bodovaných deliktů. Zatímco na Slovensku se eviduje zejména počet odhalených případů a uložených trestů.

Stejně tak jako v české právní úpravě je i na Slovensku jednání, které spočívá v odmítnutí se podrobit vyšetření na zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky považováno za přestupek. Příslušník policie je oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil vyšetření, zda je pod vlivem alkoholu, který může snížit jeho schopnost řídit motorové vozidlo. Vyšetření se vykoná pomocí přístroje, kterým se provede dechová zkouška. V případě odmítnutí dechové zkoušky je možné konat lékařské vyšetření odběrem krve nebo jiného biologického materiálu.<sup>94</sup> Ve Slovensku při naměření pod 1 ‰ jde o *závažný dopravní přestupek* s pokutou zpravidla 150 až 800 € a zákazem řízení až na 5 let. Slovenský zákon však zároveň určuje pevné rozpětí *správního trestu* pro určité skutky – např. za odmítnutí testu či ohrožování pod vlivem může být pokuta 300 až 1 300 € a zákaz 1–5 let, zatímco jiné méně závažné formy přestupku (bezpečnostní riziko nižší) mají rozpětí 200 až 1 000 € a zákaz až 5 let. V praxi slovenská policie obvykle odebere řidičský průkaz na místě a přestupek předá do správního řízení, kde nezodpovědnému řidiči hrozí zákaz řízení typicky na 2 až 3 roky (v závislosti na okolnostech). Před opětovným vrácením řidičského oprávnění musí v SR provinilec nově absolvovat dopravně-psychologické vyšetření a přezkoušení v autoškolě.<sup>95</sup>

Tabulka 3 Sankce za přestupky ve Slovensku

| Přestupek                                            | Pokuta                                                    | Zákaz činnosti |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------|
| řízení pod vlivem alkoholu, JNL § 4 odst. 2 písm. d) | 150-800 euro, příkazem na místě do 650 euro               | Až na 5 roky   |
| Odmítnutí vyšetření na alkohol a JNL                 | Pokuta od 300 do 1300 euro, příkazem na místě do 650 euro | 1 až 3 roky    |

<sup>94</sup> SREBALOVÁ, M. Zákon o priestupkoch. Komentár. 2. vydanie, Bratislava: C.H. Beck SK, 2020. s. 119–137.

<sup>95</sup> *Tresty ve Slovensku* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://www.carbi.sk/magazin/detail/alkohol-za-volantom-tresty-na-slovensku-a-v-zahranici#:~:text=>

Na Slovensku je trestný čin “*ohrozenie pod vplyvom návykovej látky*” (§ 289 tr. zákona) ohodnocen odnětím svobody až na 12 měsíců. I zde jsou běžné podmíněné tresty; Ministerstvo spravdnosti SR uvádělo po roce účinnosti zákona (2011–2012) přes 3 800 odsouzených řidičů, z toho jen 128 nepodmíněně (vězení) a většina ostatních s podmínkou či zákazem řízení.<sup>96</sup> Pokud však dojde k způsobení škody na zdraví či majetku, tresty se zpřísňují – např. při ublížení na zdraví zaviněném opilým řidičem hrozí na Slovensku odnětí svobody 2 až 5 let, u smrtelné nehody ještě více.<sup>97</sup> Obě země také umožňují propadnutí vozidla jako prostředku trestné činnosti; ačkoli v minulosti nebylo často využíváno, v současné době probíhají diskuse o důslednějším zabavování vozidel recidivistům či extrémním případům.

Zpřísnění zákonů (2014–2024). Ve sledovaném období došlo v ČR i SR k novelizacím zpřísňujícím postihy za řízení pod vlivem. V České republice nabyl účinnosti od 1. 1. 2024 balík změn silničního zákona, který zvýšil horní sazby pokut a délek zákazů řízení za alkoholové delikty a upravil bodový systém. Zároveň zavedl povinné terapeutické programy pro některé pachatele (viz kapitola 6.3). Na Slovensku proběhlo významné zpřísnění v rámci velké novely trestního zákona v roce 2023. Ta zavedla nový pojem “*stav ťažkej opitosti*” (stav těžké opilosti) pro řidiče s více než 2,0 ‰ alkoholu.<sup>98</sup> Tento kvalifikovaný stupeň opilosti má stanoveny přísnější tresty – zahrnuje obligatorní vyšší **nepodmíněné** tresty odnětí svobody a delší zákazy činnosti.<sup>99</sup> Novela také zpřísnila sazby trestů za smrtelné nehody pod vlivem návykových látek. Tyto změny reagovaly na několik tragických nehod a na přetrvávající problém opilých recidivistů. Slovensko již dříve (od 2011) zavedlo možnost okamžitého zadržení řidičského průkazu při dechové zkoušce nad 0,3 mg/l a povinné lékařské vyšetření při pozitivním testu nad 0,5 ‰.

---

<sup>96</sup> *Jazda pod vplyvom* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://www.24hod.sk/za-jazdu-pod-vplyvom-alkoholu-islo-do-basy-vyse-120-vodicov-cl213551.html#:~:text=U%C5%BE%20rok%20plat%C3%AD%20novela%20z%C3%A1kona,za%20volantom%20stalo%20trestn%C3%BDm%20%C4%8Dinom>

<sup>97</sup> *Tresty ve Slovensku* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný na WWW: <https://www.carbi.sk/magazin/detail/alkohol-za-volantom-tresty-na-slovensku-a-v-zahranici#:~:text=>

<sup>98</sup> *Tresty ve Slovensku* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: <https://www.carbi.sk/magazin/detail/alkohol-za-volantom-tresty-na-slovensku-a-v-zahranici#:~:text=>

<sup>99</sup> *Vláda odobrila novelu* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: AKTUÁLNE: Vláda odobrila novelu Trestného zákona | Refresher news

Celkově lze říci, že právní rámec v obou zemích je od roku 2011 velmi přísný a v uplynulé dekádě se dále sbližoval – alkohol za volantem je považován za společensky nepřijatelný jev, s nízkými tolerovanými hladinami a tvrdými sankcemi, které se ještě zостřují v reakci na statistiky nehod.

Odmítnutí zkoušky na alkohol či drogy znamená i ve Slovensku pro řidiče velký problém – tam je ale již kvalifikováno jako trestný čin (postavený naroveň alkohol nad 1 ‰) s hrozbou až 1 roku vězení a dalšími tresty<sup>100</sup>. Slovenská legislativa tak vůči odmítačům postupuje principem *“vinen jako při vysoké opilosti”*. Tento přístup má odradit řidiče od snahy vyhnout se důkazům; v ČR je efekt stejný tím, že správní sankce za odmítnutí jsou maximální možné

## 6.2 Statistické ukazatele ve slovensku

Dopravní **nehody pod vlivem alkoholu** tvoří významnou část nehodovosti v obou zemích, avšak v rozdílném rozsahu. V absolutních číslech je v ČR evidováno výrazně více nehod celkově (cca 90–100 tisíc ročně) než na Slovensku (okolo 11–14 tisíc ročně), což odpovídá rozdílu ve velikosti populace i metodice evidence. V **České republice** se počet nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu v letech 2014–2024 pohyboval mezi 4,25 a 4,77 tisíci ročně. Podíl těchto nehod na celkovém počtu nehod činil zhruba **4–5 %**. Oproti tomu **Slovensko** má absolutní počty nižší, ale procentuálně vyšší zastoupení těchto nehod. V roce 2014 bylo nehod s účastí alkoholu přibližně okolo 1300 (odhadem **10–12 %** všech nehod) a v roce 2024 to bylo 1 262 nehod, což představuje kolem **11 %** z celkových 11 434 nehod.<sup>101</sup> Mezi lety 2014 a 2024 došlo na Slovensku ke snížení počtu nehod způsobených alkoholem (např. 2024 o 107 méně než 2023), avšak podíl zůstává přes 10 %. Celkově lze říci, že **podíl alkoholových nehod je na Slovensku dvojnásobný** oproti ČR-

**Nehody pod vlivem jiných drog** vykazují v poslední dekádě nárůst. V ČR sice tvoří menší podíl (pod 0,5 % nehod), avšak absolutně vzrostly z 260 nehod (0,3 %) v roce

---

<sup>100</sup> *Tresty ve Slovensku* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: <https://www.carbi.sk/magazin/detail/alkohol-za-volantom-tresty-na-slovensku-a-v-zahranici#:~:text=>

<sup>101</sup> *Narástol počet vodičov pod vplyvom drog* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: Viani sa stalo 11 434 dopravných nehôd, extrémne narástol počet vodičov pod vplyvom drog - Domáce - Správy - Pravda

2014 na 437 (0,46 %) v roce 2024. Slovensko podobnou statistiku v běžných zprávách neuvádí explicitně, ale také čelí vzestupu řidičů pod vlivem drog – v roce 2024 bylo zjištěno 2 805 řidičů pod vlivem jiných látek, což je skokový nárůst z 1 654 v roce 2023.<sup>102</sup> Tento trend naznačuje, že problematika návykových látek za volantem se rozšiřuje od alkoholu i k nelegálním drogám.

**Následky nehod způsobených pod vlivem.** Na Slovensku se každoročně počet usmrčených při nehodách s účastí alkoholu pohyboval kolem 20–30 osob. Například v roce 2023 zemřelo na slovenských silnicích celkem 267 lidí, z toho **31 při nehodách, kde hrál roli alkohol** (tj. cca 12 %). V roce 2024 celkový počet obětí klesl na 262, údaje o podílu alkoholu zatím naznačují mírný pokles. Lze konstatovat, že **relativní dopad alkoholu na smrtelné nehody je v SR vyšší** (kolem 10–12 % obětí) než v ČR (7–10 %). Pokud jde o zranění, detailní statistiky jsou složitější – nicméně v ČR každoročně několik stovek osob utrpí těžká zranění při nehodách zaviněných opilými řidiči (např. 190 těžce zraněných v roce 2022) Na Slovensku byl v posledních letech trend spíše kolísavý; policie však upozorňuje na nárůst závažných nehod u motocyklistů a cyklistů pod vlivem, což se projevilo ve statistikách zranění.<sup>103</sup>

**Vývoj recidivy a opakovaných přestupků.** Ministerstvo dopravy ČR identifikovalo problém neúměrně vysoké recidivy u nebezpečných řidičů, a proto od dubna 2024 zavedlo **povinné terapeutické programy** pro řidiče, kteří se dopustili závažných deliktů (včetně alkoholových) opakovaně nebo s velmi vysokou hladinou. Na Slovensku byly obdobné **rehabilitační programy pro řidiče** zavedeny již v roce **2011** a vztahují se na všechny řidiče přistižené při jízdě pod vlivem alkoholu. Zkušenosti uvádějí, že díky tomu klesl počet jízd pod vlivem v prvních letech po zavedení programů **bezmála na polovinu**. Slovenský přístup – kombinace přísných trestů a psychologického působení – tedy přinesl prokazatelné zlepšení v chování řidičů. V ČR byla absence těchto programů jedním z faktorů, proč recidiva přetrvávala. Dá se očekávat, že po roce 2024, kdy ČR tyto

---

<sup>102</sup> *Narástol počet vodičov pod vplyvom drog* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: Viani sa stalo 11 434 dopravných nehôd, extrémne narástol počet vodičov pod vplyvom drog - Domáce - Správy - Pravda

<sup>103</sup> *Dopravná nehodovosť* [online]. [cit. 26.05.2025]. Dostupný z WWW: Dopravná nehodovosť, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

programy zavádí, dojde k obdobnému poklesu recidivy jako na Slovensku.<sup>104</sup> Navíc v roce 2022 byl v SR zakotven princip, že pokud soud odsuzuje pachatele, jenž se stejného trestného činu *ohrožení pod vlivem* dopustil opakovaně, **uloží mu přísnější nepodmíněný trest** (například povinné vězení nebo propadnutí vozidla).<sup>105</sup>

### 6.3 Srovnání přístupů a shrnutí rozdílů

Z výše uvedeného porovnání vyplývá, že **legislativa ČR a SR v oblasti postihu řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek je velmi podobná** – v obou zemích platí nulová tolerance, hranice 1 ‰ pro trestný čin a přísné tresty včetně odnětí svobody a dlouhodobých zákazů řízení. Rozdíly nalezneme v **detailech sankčních systémů a v načasování opatření**. Česká republika tradičně používá bodový systém a až donedávna spoléhala hlavně na represivní složku (pokuty, zákazy, trestní stíhání), zatímco Slovensko zavedlo dříve komplexnější přístup kombinující represi a rehabilitaci (povinné terapeutické kurzy od 2011). Také některé sankce se liší – např. slovenské správní pokuty jsou odstupňovány v eurech a mohou v jednotlivých případech dosahovat vyšších částek (až 1 300 €) než typické české pokuty, avšak v praxi se často ukládají hodnoty srovnatelné (ekvivalent cca 5–20 tis. Kč). Slovensko nemá bodový systém, zato vyžaduje po delším zákazu vždy přezkoušení řidiče, což v ČR není automatické u všech (pouze nad 2 roky zákazu). V následující tabulce jsou uvedeny hlavní rozdíly a shody v přístupu obou zemí:

V **hodnocení efektivity** přístupů obou zemí je třeba zohlednit více kritérií: preventivní účinek opatření, trend nehodovosti, míru recidivy aj. Statistická data naznačují, že **Slovensku se podařilo v první polovině sledovaného období dosáhnout výraznějšího zlepšení** – po zavedení tvrdých trestů v r. 2011 a rehabilitačních programů klesl počet přistižených opilých řidičů i nehod zaviněných alkoholem (první roky až o desítky procent). Česká republika ve stejném období tak razantní pokles nezaznamenala; počet “alkoholových” nehod se držel na obdobné úrovni a recidiva zůstávala problémem. Na druhou stranu, ČR dosahuje dlouhodobě nižšího podílu nehod i obětí způsobených

---

<sup>104</sup> *Terapeutické programy* [online]. [cit. 26.05.2025]. Dostupný z WWW: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Nebezpecne-ridice-cekaji-od-dubna-terapeuticke-pro#:~:text=O%20tom%2C%20C5%BE%20programy%20pro,%E2%80%9C%20dod%C3%A1v%C3%A1%20Veronika>.

<sup>105</sup> *Vláda odobrila novelu* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: AKTUÁLNE: Vláda odobrila novelu Trestného zákona | Refresher news.

alkoholem (cca 5–8 %) než Slovensko (okolo 10–12 %), což může poukazovat na účinnost průběžných kontrol a preventivních kampaní v ČR (např. plošné policejní akce, mediální osvěta Besipu). **Zpřísnění české legislativy v roce 2024** bylo reakcí na stagnující vývoj – od tohoto kroku a zavedení terapeutických programů se očekává podobně pozitivní efekt, jaký se dostavil na Slovensku po 2011. Naproti tomu **Slovensko dále inovuje svůj přístup** (nová kategorizace těžké opilosti, diskuse o zabavování vozidel), čímž opět zvyšuje tlak na prevenci nejzávažnějších případů.

**Celkově lze konstatovat, že slovenský přístup byl donedávna o krok napřed** v zavádění moderních opatření zaměřených na prevenci recidivy a odstrašení pachatelů. První výsledky (pokles počtu opilých řidičů, výrazné tresty v desítkách případů) ukázaly efektivitu této strategie. Česká republika nyní tato opatření přejímá a sjednocuje tak standard s okolními zeměmi. Z hlediska vývoje v letech 2014–2024 lze říci, že **Slovensko dosáhlo mírnějšího nárůstu či dokonce poklesu případů řízení pod vlivem** a dříve započalo trend zlepšování, zatímco ČR se potýkala s přetrvávajícím stabilním počtem přestupků a k zásadní změně přistoupila až se zpožděním. Při zohlednění všech faktorů má tedy **Slovenská republika o něco efektivnější přístup** (zejména v rovině výchovy a odstranění recidivy), ačkoliv obě země nyní směřují k obdobným opatřením a cílem je v obou případech zvýšení bezpečnosti silničního provozu a eliminace tragických následků způsobených alkoholem či drogami za volantem.

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat problematiku řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, se zvláštním důrazem na recidivu a efektivitu legislativních nástrojů v České republice. Teoretická část poskytla rámec pro pochopení právních, psychologických a společenských souvislostí tohoto fenoménu, zatímco praktická část přinesla statistické srovnání za období 2014–2024, včetně interpretace dopadů novely zákona účinné od roku 2024.

Z provedené analýzy vyplývá, že řízení pod vlivem alkoholu i drog zůstává i přes dlouhodobá opatření závažným společenským problémem. Statistiky ukazují, že i přes mírné zlepšení v posledních letech, například po zpřísnění sankcí v roce 2024, zůstává počet smrtelných i vážných nehod spojených s alkoholem poměrně vysoký. Data dále ukázala, že recidiva se sice daří mírně snižovat, přesto se každoročně opakuje několik stovek případů řízení pod vlivem u již dříve potrestaných osob.

Pozitivním krokem je zavedení rehabilitačních programů pro řidiče pod vlivem, které představují systémový přístup ke změně rizikového chování. Významnou roli hraje také bodový systém, zrychlené řízení o přestupcích a důraz na preventivní kampaně. Z mezinárodní komparace se Slovenskou republikou vyplývá, že i přes podobné právní rámce existují rozdíly zejména v oblasti postihů za odmítnutí zkoušky, délky zákazu řízení či dostupnosti terapeutických intervencí. Slovensko například zavedlo tvrdší sankce za tzv. těžkou opilost již od 2,0 ‰, zatímco česká legislativa se drží obecného rámce bez zvláštní kvalifikace.

Závěrem lze konstatovat, že legislativní a represivní nástroje jsou nezbytnou, avšak nikoli postačující součástí boje proti řízení pod vlivem návykových látek. Pro dosažení dlouhodobě udržitelného poklesu případů je nutné kombinovat právní přístup s účinnou prevencí, vzděláváním a cílenou léčbou závislých řidičů. Tato práce rovněž upozorňuje na význam statistického sledování jako klíčového nástroje pro vyhodnocení účinnosti opatření – bez dat nelze objektivně posoudit, zda došlo ke zlepšení situace. V tomto směru lze novelu zákona z roku 2024 hodnotit jako krok správným směrem, jehož efekt je však nutno dále sledovat v dalších letech.

V závěru své práce mohu konstatovat, že řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek zůstává závažným problémem v oblasti silniční dopravy, přičemž recidiva těchto deliktů je stále aktuální výzvou. Statistické údaje potvrzují, že významné procento pachatelů těchto deliktů se jich dopouští opakovaně, což naznačuje určitá omezení současného systému prevence a postihu. Ve své práci jsem porovnal trestněprávní a přestupkové aspekty těchto deliktů a poukázal na možné nedostatky i přednosti obou přístupů; za přínos považuji zejména komplexní pohled na problematiku, který propojuje právní rámec se statistickou analýzou jejich výskytu a recidivy. Osobně se domnívám, že ke snížení recidivy je zapotřebí nejen důsledné uplatňování sankcí, ale také intenzivnější prevence a osvěta zaměřené na řidiče i širší veřejnost. Tato práce mi umožnila hlouběji pochopit provázanost právních opatření a lidského chování v silniční dopravě a věřím, že získané poznatky mohou přispět k efektivnější prevenci dopravních deliktů pod vlivem návykových látek.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. 1. vydání. Praha: WoltersKluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.
2. FIALA, Zdeněk; FRUMAROVÁ, Kateřina; HORZINKOVÁ, Eva a ŠKUREK, Martin. *Správní právo trestní*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2021. 308 s. ISBN 978-80-7502-531-9.
3. GERLLOCH, Aleš. *Teorie práva*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2017. ISBN 978-80-7380-652-1.
4. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. CHMELÍK, Jan; NOVOTNÝ, František a STOČESOVÁ, Simona. *Trestní právo hmotné: Obecná část*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2016. 312 s. ISBN 978-80-7380-583-8.
6. JELÍNEK, Jiří. a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013. 968 s. ISBN 978-80-87576-64-9.
7. KALINA, Kamil. *Drogy a drogové závislosti: mezioborový přístup*. 1. vyd. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003. 314 s. ISBN 80-86734-05-6.
8. KOPECKÝ, Martin.: *Správní právo obecná část*, 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2021. 576 s. ISBN 978-80-7400-820-7.
9. KUČEROVÁ, Helena; HORZINKOVÁ, Eva. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou*, Praha: Leges 2019. 960 s. ISBN 978-80-7502-383-4.
10. MAHDALÍČKOVÁ, Jana. *Víme o drogách všechno?* 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 124 s. ISBN 978-80-7478-589-4.
11. MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. 202 s. ISBN 978-80-7179-806-4.
12. NEŠPOR, Karel. *Návykové chování a závislost: současné poznatky a perspektivy léčby*. 5. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Portál, 2018. 256 s. ISBN 978-80-262-1357-4.
13. NOVOTNÝ, Oto. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004. 451 s. ISBN 80-7357-026-2.

14. SREBALOVÁ, Mária a kol. *Zákon o priestupkoch: komentár*. 2. vyd. Bratislava: C. H. Beck, 2020. 512 s. ISBN 978-80-89603-93-0.
15. ŠÁMAL, Pavel. a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání, Praha: C.H.Beck, 2023, 4933 s. ISBN 978-80-7400-893-1.
16. ŠÁMAL, Pavel; GRIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Ondřej; HERZCEG, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 1 136 s. ISBN 978-80-7676-470-4.
17. VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš ; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ Zuzana a BOHUSLAV Lukáš . *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. 836 s. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

### **Elektronické zdroje**

1. *Alcohol in Recidivist DUI Offenders* [online]. [cit. 29. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4211330/#:~:text=Cognitive%20and%20Behavioral%20Preoccupation%20With,Fell%2C%201995%3B%20Nochajski%20and%20Stasiewicz>
2. *Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the EU* [online]. [cit. 27. 04. 2025]. Dostupné z WWW: Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the EU - Guidelines for Member States - ETSC
3. *BESIP. Statistika nehodovosti*. [online]. [cit. 06. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.besip.cz>
4. *Bodovací systém* [online]. [cit. 02. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.12bodu.cz/>
5. *CKP. Statistiky zranění při dopravních nehodách*. [online]. [cit. 06. 03. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.ckp.cz>
6. *CZRSO – alkohol v dopravě* [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/clanek/alkohol-v-doprave-moznosti-reseni/?id=1377#:~:text=intenzity%20kontrol%20mimo%20jin%C3%A9%20v%C2%A0provincii,kleslo%20toto%20procento%20o%C2%A0jednu%20%C4%8Dtvrtinu>

7. *CZRSO. Dopravní bezpečnost a prevence*. [online]. [cit. 06. 03. 2025] Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz>
8. *Dopravná nehodovost* [online]. [cit. 26. 05. 2025]. Dostupný z WWW: Dopravná nehodovosť, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
9. *Dopravní nehody Vysočina* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://csu.gov.cz/vys/dopravni-nehody-v-kraji-vysocina-v-roce-2024>
10. *Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/effectiveness-legal-sanctions-dealing-drinking-drivers#:~:text=and%20community%20service,actions%20such%20as%20suspension%20and>
11. *Effects of alcohol on driving performance* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://cs-driving-simulator.com/2017/05/05/effects-of-alcohol-on-driving-performance/#:~:text=There%20is%20also%20overwhelming%20evidence,1986%29%20found%20that%20alcohol>
12. *Evropská unie proti alkoholu za volantem* [online]. [cit. 27. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://mv.gov.cz/clanek/evropska-unie-proti-alkoholu-za-volantem.aspx#:~:text=Evropsk%C3%A1%20unie%20se%20sna%C5%BE%C3%AD%20nep%C5%99%C3%ADzniv%C3%BD,stav%20napravit%20n%C4%9Bkolika%20zp%C5%AFsoby>
13. *Heroin* [online]. [cit. 27. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.drogovaporadna.cz/opiaty/heroin.html>
14. *Historie pervitinu* [online]. [cit. 4. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <http://www.drogy.cz/pervitin/kaphistorie-pervitinu.html>
15. *Jazda pod vplyvom* [online]. [cit. 25.05.2025]. Dostupný z WWW: <https://www.24hod.sk/za-jazdu-pod-vplyvom-alkoholu-islo-do-basy-vyse-120-vodicov-cl213551.html#:~:text=U%C5%BE%20rok%20plat%C3%AD%20novela%20z%C3%A1kona,za%20volantom%20stalo%20trestn%C3%BDm%20%C4%8Dinom>

16. *JOURNALS.VUT.CZ. Analýza dopravních nehod s alkoholem.* [online]. [cit. 06. 03. 2025]. Dostupné z WWW: <https://journals.vut.cz>
17. *Kokain* [online]. [cit. 13. 5. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.extc.cz/kokain.html>
18. *Kriminalita 2024* [online]. [cit. 10. 6. 2025]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/vyvoj-registrovane-kriminality-v-roce-2024>
19. *Ministerstvo dopravy ČR. Statistika bodových přestupků a řízení pod vlivem.* [online]. [cit. 06. 03. 2025.] Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz>
20. *Narástol počet vodičov pod vplyvom drog* [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupný z WWW: Viani sa stalo 11 434 dopravných nehôd, extrémne narástol počet vodičov pod vplyvom drog - Domáce - Správy - Pravda
21. *Návykové látky NZIP. NZIP – Národní zdravotnický informační portál* [online]. [cit. 27. 03. 2025] Dostupné z WWW: <https://www.nzip.cz/clanek/323-navykovye-latky-drogy>
22. *Nulová tolerance ve Slovensku končí* [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupný z WWW: <https://autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/nulova-tolerance-alkoholu-za-volantem-na-slovensku-konci-tamni-police-se-ji-stejne-neridila>
23. *Okolnosti vylučující protiprávnost* [online]. [cit. 16. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.advokatijelinek.cz/novinky/epravo-cz#:~:text=13%20Trestn%C3%ADho%20z%C3%A1kon%C3%ADku%20,a%20opr%C3%A1vn%C4%9Bn%C3%A9>
24. *Opium* [online]. [cit. 13. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.drogovaporadna.cz/opiaty/opium.html>
25. *Policie České republiky. Dopravní nehody – roční statistiky.* [online]. [cit. 2025-06-03]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistiky-dopravnich-nehod.aspx>
26. *Post DUI crash risk* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk\\_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,a%20approaches%20to%20DWI%20employed%20by](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2019/08/Post-DUI-Driver-Crash-Risk_Aug2019.pdf#:~:text=claimed%20to%20find%20meaningful%20differences,a%20approaches%20to%20DWI%20employed%20by)

27. *Přehledy kriminality* [online]. [cit. 30. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/vyvoj-registrovane-kriminality-v-roce-2024>
28. *Přestupky a trestné činy v dopravě* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2015/BS2015B.pdf.aspx>
29. *Řízení pod vlivem* [online]. [cit. 28. 04. 2025]. Dostupné z WWW: [https://www.drogy-info.cz/data/obj\\_files/35636/1307/Z2\\_2023\\_fin\\_web.pdf](https://www.drogy-info.cz/data/obj_files/35636/1307/Z2_2023_fin_web.pdf)
30. *SLOV-LEX.SK, o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov-8/2009 Z.z, § 137 odst.2, písm. a,b,f*, [online]. [cit. 04. 06. 2025]. Dostupné z WWW: [https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravnepredpisy/SK/ZZ/2009/8/vyhlasene\\_znenie](https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravnepredpisy/SK/ZZ/2009/8/vyhlasene_znenie), , překlad autora ze slovenštiny.
31. *Statistiky nehodovosti PČR* [online]. [cit. 13. 5. 2025]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
32. *Terapeutické programy* [online]. [cit. 26. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Nebezpecne-ridice-cekaji-od-dubna-terapeuticke-pro#:~:text=O%20tom%2C%20%C5%BEE%20programy%20pro,%E2%80%9C%20dod%C3%A1v%C3%A1%20Veronika>
33. *Tolerancia alkoholu* [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.testersk.sk/clanok/aka-je-u-nas-tolerancia-alkoholu-za-volantom#:~:text=Hranica%2C%20od%20ktorej%20mo%C5%BEno%20vyvodi%C5%A5,1%2C00%20promile%20alebo%200%2C48%20mg%2F>
34. *Tresty ve Slovensku* [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.carbi.sk/magazin/detail/alkohol-za-volantom-tresty-na-slovensku-a-v-zahranici#:~:text=>
35. *Trip (LSD)* [online]. [cit. 7. 5. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.extc.cz/trip--lsd-.html>

36. *Úmrtí při nehodách 2024* [online]. [cit. 10-6-2025]. Dostupné z WWW: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pri-dopravnich-nehodach-letos-zatim-zemrelo-443-lidi-je-o-11-mene-nez-loni-a\\_2412311144](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pri-dopravnich-nehodach-letos-zatim-zemrelo-443-lidi-je-o-11-mene-nez-loni-a_2412311144)
37. *Vláda odobrila novelu* [online]. [cit. 25. 05 .2025]. Dostupné z WWW: AKTUÁLNE: Vláda odobrila novelu Trestného zákona | Refresher news
38. *Vliv pervitinu* [online]. [cit. 4. 1. 2025]. Dostupné z WWW: [https://www.drogy-info.cz/data/obj\\_files/32861/823/metamfetamin-publikaceNMS\\_web.pdf](https://www.drogy-info.cz/data/obj_files/32861/823/metamfetamin-publikaceNMS_web.pdf)
39. *Výzkum v dopravě | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online]. Copyright ©Whg [cit. 27. 05 .2025]. Dostupné z WWW: <https://www.cdv.cz/file/navykove-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu/>

### **Legislativní dokumenty**

1. ČESKO. § 130 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 3. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p130-1>
2. ČESKO. § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., České národní rady o přestupcích - znění od 31. 5. 2017. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 10. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200#p2-1>
3. ČESKO. § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 19. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p274-1>
4. ČESKO. § 274 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 19. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p274-2>
5. ČESKO. § 19 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich - znění od 1. 1. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025

- [cit. 22. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250#p19-1>
6. ČESKO. § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-c>
  7. ČESKO. § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-d>
  8. ČESKO. § 20 odst. 2 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek - znění od 1. 1. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65#p20-2>
  9. ČESKO. § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 25. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p3-3>
  10. ČESKO zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#f2084051>
  11. ČESKO. § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p125c-1-b>
  12. ČESKO zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#f2084051>

13. ČESKO. § 143 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 9. 6. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p143>
14. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 10. 6. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#f3919328>
15. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 10. 6. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#f3919323>
16. ČESKO. § 14 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 10. 6. 2025]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p14>
17. ČESKO. § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 16. 6. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p13-1>
18. ČESKO. § 14 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 16. 6. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p14>

## Články

1) ŘEPKOVÁ, Dita. *Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky*. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. Trestněprávní revue. 2018, č. 3, s. 57-63.

## Seznam obrázků

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Obrázek č. 1 - Názvy jiných návykových látek a jejich stanovené hodnoty..... | 28 |
| Obrázek č. 2 - Změny po novele zákona.....                                   | 41 |

## Seznam tabulek a grafů

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabulka 1 Vliv na organismus dle koncentrace alkoholu .....                                     | 15 |
| Tabulka 2 Příklad přestupků řidičů pod vlivem a navrhované sankce při opakovaném spáchání ..... | 45 |
| Tabulka 3 Sankce za přestupky ve Slovensku .....                                                | 63 |
| <br>                                                                                            |    |
| Graf č. 1 - Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a drog .....                       | 52 |
| Graf č. 2 - Údaje dle druhu kriminality .....                                                   | 53 |
| Graf č. 3- Závažnost nehod .....                                                                | 55 |
| Graf č. 4- Počet usmrcených osob při nehodách pod vlivem návykových látek .....                 | 55 |
| Graf č. 5- Těžká zranění při nehodách .....                                                     | 56 |
| Graf č. 6 - Lehká zranění při nehodách .....                                                    | 57 |
| Graf č. 7 - Podíl odmítnutých zkoušek na návykové látky .....                                   | 59 |