

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**SILNIČNÍ POLICEJNÍ KONTROLY V OKRESE  
CHOMUTOV A DETEKCE PROTIPRÁVNÍHO  
JEDNÁNÍ U ŘIDIČŮ VOZIDEL**

**Autor práce: Dan Müller, DiS.**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.**

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

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

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Dan Müller, DiS.  
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost  
Forma studia: Kombinovaná  
Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce:** Silniční policejní kontroly v okrese Chomutov a detekce protiprávního jednání u řidičů vozidel


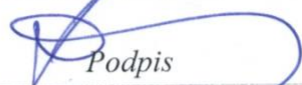
**Název bakalářské práce v anglickém jazyce:** Roadside Police Checks in the Chomutov District and Detection of Unlawful Conduct by Vehicle Drivers

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií  
Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.  
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): prosinec 2025




Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem práce je optimalizovat postupy silničních policejních kontrol v okrese Chomutov s ohledem na detekci protiprávního jednání řidičů, zejména v případech ohrožení pod vlivem návykových látek, a navrhnout doporučení pro efektivnější a bezpečnější výkon služby na základě konkrétních kazuistik a zkušeností policistů.

Vedlejším cílem je posoudit průběh silničních kontrol a identifikovat nejčastější přestupky a trestné činy spáchané řidiči motorových vozidel v okrese Chomutov.

Student: Dan Müller, DiS.	13.12.2025 Datum	 Podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.	13.12.2025 Datum	 Podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	5.1.2026 datum	 Podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	29.1.2026 datum	 Podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1.2.2026 datum	 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.

Dan Müller, DiS.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jiřímu Hruškovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Také děkuji své manželce a rodině za trpělivost po celou dobu mého studia.

## ABSTRAKT

MÜLLER, D. *Silniční policejní kontroly v okrese Chomutov a detekce protiprávního jednání u řidičů vozidel: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2026. 80 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Bakalářská práce analyzuje silniční policejní kontroly a detekci protiprávního jednání řidičů v okrese Chomutov. Cílem je navrhnout optimalizaci postupů při zjišťování vlivu návykových látek a zvýšit bezpečnost výkonu služby. Teoretická část vymezuje legislativní rámec a technické aspekty detekce. Empirická část kombinuje analýzu kazuistik z informačního systému ETŘ a strukturované rozhovory s policisty z Územního odboru Chomutov. Šetření identifikuje zásadní překážky v aplikační praxi. Závěrem jsou formulována doporučení směřující k metodickému zefektivnění kontrolních úkonů, zvýšení efektivity detekce a posílení bezpečnosti příslušníků Policie České republiky při realizaci silničních kontrol.

**Klíčová slova:** silniční kontrola, Policie České republiky, protiprávní jednání, návykové látky, okres Chomutov.

## ABSTRACT

MÜLLER, D. *Roadside Police Checks in the Chomutov District and Detection of Unlawful Conduct by Vehicle Drivers: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 80 pp. Supervisor: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

This bachelor's thesis analyzes roadside police checks and the detection of illegal conduct by drivers in the Chomutov district. The objective is to propose an optimization of procedures for detecting the influence of addictive substances and to increase the safety of service execution. The theoretical part defines the legislative framework and technical aspects of detection. The empirical part combines the analysis of case studies from the ETR information system and structured interviews with police officers from the Chomutov District Headquarters. The investigation identifies key obstacles in application practice. Finally, a set of recommendations is presented, aiming at the methodical streamlining of control activities, increasing detection efficiency, and strengthening the safety of Police of the Czech Republic officers during roadside checks.

**Keywords:** roadside check, Police of the Czech Republic, illegal conduct, addictive substances, Chomutov district.

# Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	11
1.1 Cíle práce .....	11
1.2 Výzkumné otázky.....	11
1.3 Metodika a metody zpracování .....	12
2 Úvod do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu .....	13
2.1 Pojem, zákonný rámec silniční kontroly a oprávnění policistů .....	14
2.1.1 Oprávnění k prohlídce dopravního prostředku .....	17
3 Jednotlivé fáze průběhu silniční kontroly .....	19
3.1 Úvodní fáze – zastavení vozidla .....	19
3.2 Druhá fáze – zjištění totožnosti.....	20
3.3 Třetí fáze – samotná kontrola dodržování povinností řidiče.....	21
4 Detekce návykových látek .....	23
4.1 Specifika měření alkoholu v dechu .....	24
4.2 Specifika spojená s detekcí OPL.....	27
4.3 Procesní postup Policie ČR v rámci silniční kontroly .....	29
5 Právní kvalifikace protiprávního jednání řidičů.....	31
5.1 Vybrané přestupky proti BESIP na pozemních komunikacích.....	31
5.2 Právní důsledky odmítnutí vyšetření k detekci návykové látky.....	32
5.3 Řízení pod vlivem alkoholu nebo OPL v přestupkové rovině .....	34
5.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku) .....	36
5.4.1 Stav vylučující způsobilost .....	38
5.5 Trestný čin maření úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku) .....	40
6 Situace v okrese Chomutov – celkový stav kriminality .....	43
6.1 Socioekonomická a demografická charakteristika okresu Chomutov	43

6.2	Stav kriminality v okrese Chomutov .....	45
6.3	Analýza bezpečnostní situace v okresu Chomutov .....	47
6.4	Přehled spádových přestupků v okrese Chomutov v silniční dopravě	49
7	Kazuistiky a jejich vyhodnocení .....	51
7.1	Vyhodnocení kazuistiky č. I.....	51
7.2	Vyhodnocení kazuistiky č. II .....	52
7.3	Vyhodnocení kazuistiky č. III .....	52
8	Analýza strukturovaných rozhovorů a kazuistik.....	54
8.1	Metodika a cíle strukturovaných rozhovorů .....	54
8.2	Vyhodnocení strukturovaných rozhovorů.....	54
8.3	Návrhy a doporučení na základě kazuistik a rozhovorů .....	56
8.4	Vyhodnocení výzkumných otázek .....	58
	Závěr.....	60
	Seznam použitých zdrojů .....	62
	Seznam zkratk .....	66
	Seznam tabulek .....	67
	Seznam obrázků .....	67
	Seznam grafů.....	67
	Seznam příloh.....	68
	Přílohy .....	69
	kazuistika č. I – jízda pod vlivem OPL .....	69
	kazuistika č. II – maření výkonu úředního rozhodnutí s recidivou .....	71
	kazuistika č. III – odmítnutí podrobení se dechové zkoušce a lékařskému vyšetření .....	72

## Úvod

Bezpečnost v silničním provozu představuje jeden ze základních úkolů Policie České republiky (dále jen „Policie ČR“), na kterém se usilovně podílí. Zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen „BESIP“), je nezbytným předpokladem pro stabilní fungování moderní společnosti. Vzhledem k rostoucí intenzitě dopravy a technologickému vývoji vozidel se zvyšují nároky na dohled a kontrolu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jeden z hlavních nástrojů pro vynuovení právních norem a eliminaci rizikových faktorů v dopravě jsou silniční kontroly prováděné bezpečnostními sbory, jež je převážně prováděna nejpočetnější bezpečnostní složkou, a to Policií ČR. Tento policejní úkon napomáhá nejen k preventivnímu působení, ale především k detekci a represí protiprávního jednání účastníků silničního provozu.

V posledním desetiletí je v rámci bezpečnostní situace v České republice zaznamenáván nárůst drogové kriminality, který se přirozeně promítá i do oblasti silniční dopravy, kdy řízení vozidla pod vlivem omamných a psychotropních látek (dále jen „OPL“) je považováno za jeden z nejzávažnějších deliktů ohrožujících životy a zdraví osob, neboť tyto návykové látky zásadním způsobem determinují kognitivní schopnosti a reakční dobu řidiče. Tato problematika nabývá na významu zejména v regionech, kde je častěji páchána trestná činnost v souvislosti s drogovou kriminalitou, a je zde následně přítomna koncentrace sociálně patologických jevů.

Bakalářská práce se zaměřuje na analýzu a optimalizaci postupů při silničních kontrolách v okrese Chomutov. Tento region je v Ústeckém kraji dlouhodobě identifikován jako oblast s vyšší mírou drogové kriminality a s tím souvisejícím protiprávním jednáním v dopravě, kdy dle statistických přehledů Policie ČR a zpráv Národního monitorovacího střediska pro drogy a závislosti vykazuje tento region dlouhodobě vyšší hodnoty v oblasti drogové kriminality.<sup>1</sup> V aplikační praxi územního odboru Chomutov je policisty v přímém výkonu služby stále častěji odhalováno spektrum deliktů, které zahrnují přestupky a trestné činy spáchané v dopravě, čímž je například trestná činnost řidičů, ohrožení pod vlivem návykové látky či maření výkonu úředního rozhodnutí.

---

<sup>1</sup> Srov. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Statistické přehledy kriminality: Evidenčně statistický systém kriminality (ESSK) za Ústecký kraj – ÚO Chomutov [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2025 [cit. 2026-03-05]. Dostupné z: WWW <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality.aspx>>

Obsah textu je logicky rozdělen na teoretické vymezení právního rámce silniční kontroly a praktickou část založenou na analýze kazuistik z informačních systémů Policie ČR a strukturovaných rozhovorů s policisty sloužícími v územním odboru města Chomutov. Na základě těchto kazuistik a rozhovorů jsou v konečné fázi práce vyhodnoceny konkrétní překážky v aplikační policejní praxi a k nim navrhuta konkrétní doporučení pro zlepšení efektivity a bezpečnosti hlídek Policie ČR.

Při zpracování textu bylo čerpáno z relevantních odborných zdrojů, které zahrnují aktuální právní předpisy, odbornou literaturu z oblasti bezpečnostně právních předpisů, interní akty řízení Policie ČR a oficiální statistické výstupy Ministerstva vnitra ČR. Veškeré použité zdroje jsou citovány v souladu s platnou normou **ČSN ISO 690** s využitím poznámek pod čarou.

Z metodologického hlediska je práce koncipována jako kombinace teoretické rešerše a praktické analýzy. Pro naplnění stanovených cílů byla zvolena metoda kvalitativního výzkumu. V praktické části je využita metoda analýzy vybraných anonymizovaných kazuistik z informačního systému ETR a metoda strukturovaných rozhovorů s policisty Územního odboru Chomutov, kteří se v rámci výkonu služby zabývají problematikou silničních kontrol a detekcí návykových látek.

Výběr tématu byl motivován snahou o zhodnocení současné metodiky detekce návykových látek a analýzu překážek, které v reálných podmínkách okresu Chomutov brání zlepšení efektivity policejních opatření. Práce vychází z předpokladu, že důkladná analýza kazuistik a reflexe zkušeností příslušníků Policie ČR přispěla k formulaci doporučení směřujících k bezpečnějšímu a efektivnějšímu provádění silničních kontrol ze strany Policie ČR.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem práce je optimalizovat postupy silničních policejních kontrol v okrese Chomutov s ohledem na detekci protiprávního jednání řidičů, zejména v případech ohrožení pod vlivem návykových látek, a navrhnout doporučení pro efektivnější a bezpečnější výkon služby na základě konkrétních kazuistik a zkušeností policistů.

Vedlejším cílem je posoudit průběh silničních kontrol a identifikovat nejčastější přestupky a trestné činy spáchané řidiči motorových vozidel v okrese Chomutov.

## 1.1 Cíle práce

Dosažení hlavního cíle bakalářské práce je podmíněno splněním následujících požadavků stanovených autorem práce:

- Charakteristika právního rámce a kompetencí Policie ČR v oblasti dohledu nad BESIP.
- Metoda procesních a taktických postupů při provádění silničních kontrol se zaměřením na detekci návykových látek.
- Vyhodnocení vybraných kazuistik z informačního systému ETR za účelem identifikace typických znaků protiprávního jednání v daném regionu.
- Realizace strukturovaných rozhovorů s příslušníky Policie ČR za účelem zjištění bariér v aplikační praxi.
- Formulace návrhů a doporučení pro optimalizaci výkonu služby v podmínkách územního odboru Chomutov.

## 1.2 Výzkumné otázky

V souvislosti s hlavním cílem práce, jímž je optimalizace postupů silničních policejních kontrol v okrese Chomutov, byly stanoveny následující výzkumné otázky:

**VO1:** Jaké typy protiprávního jednání jsou nejvíce detekovanými delikty při silničních kontrolách v okrese Chomutov v období let 2022–2025?

**VO2:** S jakými nejvýznamnějšími technickými a procesními překážkami se policisté Územního odboru Chomutov setkávají při odhalování řidičů pod vlivem návykových látek?

**VO3:** Jakým způsobem lze na základě zkušeností z praxe zefektivnit taktické postupy hlídek při provádění silničních kontrol v exponovaných lokalitách Chomutovska?

### **1.3 Metodika a metody zpracování**

Pro zpracování bakalářské práce je zvolena kombinace teoreticko-deskriptivního přístupu a empirického šetření s využitím kvalitativních metod.

**Teoretická část** – V teoretické části je využita metoda literární rešerše a kritické analýzy odborných zdrojů, právních předpisů, a to zejména zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (dále jen „zákon o silničním provozu“) a zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky* (dále jen „zákon o Policii ČR“) a interních aktů řízení Policie ČR. V rámci získání poznatků byl aplikován deduktivní přístup, který umožňuje přechod od obecných právních norem ke konkrétní aplikaci postupů v policejní praxi.

**Praktická část** – V praktické části jsou aplikovány dvě stěžejní metody sběru a vyhodnocování dat:

**Analýza kazuistik** – Předmětem analýzy jsou vybrané, anonymizované případy protiprávního jednání evidovaného v informačním systému ETR v rámci Územního odboru Chomutov. Důraz je kladen na procesní zpracování a předchozí detekci protiprávního jednání řidiče se správně určenou právní kvalifikací.

**Strukturované rozhovory** – Tato metoda kvalitativního výzkumu byla autorem práce zvolena za účelem získání názorů a postojů od příslušníků Policie ČR s aplikačními zkušenostmi a praxí, zařazených v přímém výkonu služby na oddělení obvodního oddělení, hlídkové služby a také dopravního inspektorátu. Rozhovory jsou zaměřeny na subjektivní vnímání efektivity současných kontrolních mechanismů a aspektů silničních kontrol prováděných policisty v územním odboru Chomutov.

## 2 Úvod do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Bezpečnost a plynulost silničního provozu představuje komplexní systém norem, jejichž primárním účelem je efektivní organizace dopravy na pozemních komunikacích. Navzdory národním specifikům vykazují základní pravidla silničního provozu vysokou míru univerzality napříč jednotlivými státy. S ohledem na rostoucí intenzitu mezinárodní přepravy osob a zboží je kladen důraz na postupnou harmonizaci vnitrostátních právních úprav, což zajišťuje koherenci a bezpečnost v globálním dopravním kontextu.<sup>2</sup> Důležitým orgánem veřejné moci, který má za úkol dohlížet na bezpečnost a plynulost silničního provozu (dále jen „BESIP“), je jedna ze tří základních složek integrovaného záchranné systému, a to právě ochranná a zároveň represivní bezpečnostní složka Policie ČR.

Působnost Policie ČR v zákonných mezích je s ohledem na zákon o silničním provozu je striktně vázána na prostor pozemních komunikací. Primárním účelem BESIP je regulace společenských vztahů v dopravním prostředí, přičemž legislativa směřuje k vytvoření stabilního a bezpečného rámce pro pohyb osob a zboží, ačkoliv tradiční pojetí silničního provozu je v současné době nahrazováno širším konceptem provozu na pozemních komunikacích. Klíčovým aspektem je aktivní usměrňování interakcí mezi účastníky provozu s cílem minimalizovat rizika a zajistit funkčnost celé dopravní infrastruktury.

Zájem nad BESIP vyplývá i na základě závazného pokynu policejního prezidenta č. 180/2012, *o plnění základních úkolů pořádkové Policie*, který je určen také policistům pořádkové policie, tedy policistům zařazených na obvodních a hlídkových odděleních Policie ČR, kde tento pokyn policejního prezidenta stanovuje, že při plnění základních úkolů těžiště výkonu služby nespočívá pouze v dohledu nejen na veřejný pořádek, ale soustavně i preventivní činnost, vedení přestupkového řízení a spolupráci s orgány samosprávy. Vedle těchto stěžejních činností příslušníci pořádkové služby Policie ČR, plní i další úkoly, mezi něž se jako další zákonná povinnost řadí spolupůsobení při dohledu nad BESIP. V praxi to znamená, že oprávnění k zastavení vozidla a provedení silniční kontroly nevykonávají pouze příslušníci dopravní služby Policie ČR, ale na

---

<sup>2</sup> ZŮBEK, Jiří et al. *Zákon o silničním provozu: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-995-2, s. 12.

základě tohoto pokynu policejního prezidenta se právní úprava se týká převážně policistů zařazených na obvodních odděleních nebo odděleních hlídkové služby.<sup>3</sup>

Na základě dosavadní policejní praxe autor práce může konstatovat, že na úrovni obvodních oddělení Policie ČR, konkrétně v okrese Chomutov, je působení při dohledu nad BESIP každodenním úkolem policisty.

## 2.1 Pojem, zákonný rámec silniční kontroly a oprávnění policistů

Zákon o silničním provozu neobsahuje jednu ucelenou definici pojmu **silniční kontrola**. Tento úkon je v aplikační policejní praxi realizován na základě pravomoci Policie ČR, vykonávat dohled nad BESIP.

Z hlediska teorie práva je silniční kontrola mocenským zásahem do sféry jednotlivce, a proto podléhá přísnému režimu zákonnosti. Její výkon je striktně vázán na dikci zákona o silničním provozu, který definuje přípustné případy a metodiku jejího provádění. Striktní dodržování zákonných mezí je nezbytnou podmínkou pro legitimitu dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.<sup>4</sup>

Při samotném provedení silniční kontroly musí policista dbát na to, aby žádné osobě nevznikla bezdůvodná újma a aby zásah do práv a svobod osob nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem. Tato zásada přiměřenosti, skrze níž policisté aplikují svá práva je striktně zakotvena v zákoně o Policii ČR.<sup>5</sup> Povinností každého příslušníka Policie ČR je postupovat v souladu s tímto principem, a to včetně prováděných zákonných oprávnění při dohledu nad BESIP.

Z hlediska bezpečnostně právní teorie je nutné zdůraznit, že oprávnění policisty k zastavování vozidel není pouze formálním procesním úkonem, ale představuje zásadní preventivní nástroj k eliminaci bezprostředního ohrožení chráněných zájmů. V podmínkách okresu Chomutov, kde je vysoká pravděpodobnost kontaktu s agresivním nebo ovlivněným řidičem návykovou látkou, nabývá na významu taktická složka tohoto oprávnění, kdy je kladen důraz na bezpečnost zakročujících policistů a minimalizaci rizik pro ostatní účastníky silničního provozu.

K vymezení oprávnění silniční kontroly je nutno vycházet ze zákonného ustanovení, které policistovi uděluje služební kompetenci k zastavení vozidla v souladu

<sup>3</sup> ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 180/2012, o plnění základních úkolů pořádkové policie*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2012. čl. 2.

<sup>4</sup> Srov. ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., *Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů*, čl. 2 odst. 3.

<sup>5</sup> Srov. ČESKO. *Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů*. § 11.

s § 79 zákona o silničním provozu,<sup>6</sup> přičemž policista při tomto úkonu musí dbát na to, aby zastavení vozidla bylo provedeno způsobem, který neohrozí bezpečnost ostatních účastníků provozu a zároveň umožní efektivní detekci případného protiprávního jednání.

Zůbek et al.<sup>7</sup> uvádějí, že pravomoc k zastavení vozidla je součástí výkonu správního dozoru. K silniční kontrole jsou mimo příslušníků Policie ČR oprávněny i jiné bezpečnostní sbory a správní orgány jako příslušníci vojenské policie, obecní policie, celní správy a Generální inspekce bezpečnostních sborů (dále jen „GIBS“). Podmínkou pro výkon této pravomoci je u většiny zmíněných subjektů, ustrojení ve služebním stejnokroji s identifikačním číslem. Výjimkou z tohoto pravidla mají příslušníci GIBS, kterým postačuje specifické vnější označení. Zůbek et al.<sup>8</sup> dále uvádějí, že: *„pravomoc k zastavování vozidel příslušníky bezpečnostních sborů, ve spojení s provedením kontroly, zákroku atd., je třeba hledat i v jiných právních předpisech“*, ačkoliv právní základ pro realizaci silniční kontroly v souladu se zákonem poskytuje zejména:

**Ustanovení § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu**, které Policii ČR svěřuje jednu z hlavních rolí při dohledu na BESIP. V praxi to znamená, že policistům je dána k dispozici široká škála oprávnění, od zastavování vozidel až po zadržení řidičského průkazu. Tyto nástroje, kterými bezpečnostní sbor Policie ČR disponuje, jsou nezbytným předpokladem pro efektivní naplnění preventivní i represivní funkce, jehož zákonnou nejfrekventovanější formou na pozemních komunikacích je právě silniční kontrola při výkonu dohledu nad BESIP.

Příslušníci Policie ČR v rámci přímého výkonu služby realizují dohled nad BESIP prostřednictvím kontrolních mechanismů zaměřených na dodržování zákonných povinností všech účastníků silničního provozu. Tato činnost zahrnuje nejen aktivní usměrňování dopravy a objasňování dopravních nehod včetně jejich následné evidence v policejních evidencích, ale také represivní složku v podobě projednávání přestupků v příkazním řízení na místě. Nedílnou součástí výkonu služby je rovněž preventivní působení v oblasti silničního provozu, které směřuje k eliminaci rizikového chování řidičů.<sup>9</sup>

Příslušníci policie jsou oprávněni v souvislosti dohledem na BESIP, udílet pokyny k řízení provozu a provádět zastavování vozidel. V případech stanovených **zákonem o**

---

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. § 79.

<sup>7</sup> ZŮBEK, Jiří et al. Zákon o silničním provozu: komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-995-2, s. 433

<sup>8</sup> Tamtéž, s. 433–434

<sup>9</sup> Srov. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. § 124 odst. 11.

**silničním provozu** mohou zabránit řidiči v další jízdě dle § 118a, případně přistoupit k zadržení řidičského průkazu podle § 118b téhož zákona. Současně jsou zmocněni zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu, přikázat mu konkrétní směr jízdy nebo jej vyzvat k předložení dokladů předepsaných pro řízení a provoz vozidla. Klíčovou kompetenci pro detekci protiprávního jednání pak představuje oprávnění vyzvat řidiče, aby se podrobil odbornému lékařskému vyšetření či se podrobil zkoušce nebo testu na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky.<sup>10</sup>

Veškeré úkony, které svěřuje policistům zákon o silničním provozu, jsou důležité při provedení silničních kontrol, jež mohou být aplikovány zejména v případech, kdy je u řidiče detekována návyková látka, neboť je zapotřebí využít oprávnění k zabránění řidiči v další jízdě, nebo zadržet řidičské oprávnění. Toto opatření má za cíl zamezit řidiči, aby svou nebezpečnou jízdou ohrozil, zranil či omezil další účastníky silničního provozu.

Dohled nad BESIP je v rámci interních aktů řízení Policie ČR kategorizován do několika základních forem, jejichž účelem je efektivní odhalování a dokumentování protiprávního jednání. Formy výkonu služby jsou rozděleny na **základní kontrolu, speciální kontrolu, průběžnou dlouhodobou kontrolu a dopravně bezpečnostní akce** (dále jen „DBA“).

Za stěžejní formu je považována základní kontrola, která je realizována přímým dohledem nad dodržováním BESIP všemi jeho účastníky. V jejím průběhu se hlídka Policie ČR zaměřuje na kontrolu absenci platných dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, na technický stav vozidla a také na pátrání po osobách či věcech pocházející z trestné činnosti.

Odlíšným typem je **speciální kontrola**, která je charakteristická svým cíleným zaměřením na konkrétní problematiku nebo specifický druh porušování právních předpisů v silniční dopravě. Tato forma dohledu je dlouhodobě plánována tak, aby efektivně řešila aktuální bezpečnostní rizika, jako je například kontrola dodržování zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek, dodržování stanovené rychlosti jízdy. Tento typ kontroly zahrnuje také ověření technické způsobilosti vozidel, dodržování dob řízení a odpočinku u profesionálních řidičů, jakož i ověřování přípustné hmotnosti nákladních automobilů.

Specifickým typem bezpečnostního dohledu při činnosti policistů jsou tzv. **DBA**, které jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit BESIP na vymezeném území se zvýšeným nápadem protiprávního jednání. V rámci Územního odboru Chomutov jsou

---

<sup>10</sup> Tamtéž, § 124 odst. 12.

tyto akce realizovány na strategických stanovištích, která vykazují vyšší intenzitu dopravy, přičemž to jsou například výpadové komunikace směr Jirkov či jiné další často využívané silniční tahy. Policisté jsou při provádění **DBA** povinni zastavovat vozidla na předem určených bezpečných stanovištích, přičemž jsou vybaveni reflexními prvky a zastavovacím terčem.<sup>11</sup>

Důležitým aspektem v okrese Chomutov je doporučení aktivního využívání technických prostředků pro detekci návykových látek, konkrétně analyzátorů dechu Dräger pro zjištění alkoholu a orientačních testovacích sad DrugWipe pro detekci OPL, což přímo směřuje k eliminaci řidičů pod vlivem návykových látek v tomto regionu.

### 2.1.1 Oprávnění k prohlídce dopravního prostředku

Dalším vykonatelným oprávněním uplatňovaným v rámci silniční kontroly je možnost provedení prohlídky dopravního prostředku, přičemž toto oprávnění je v policejní praxi využíváno nejčastěji při podezření na možnost převozu OPL.

Z Beranovy<sup>12</sup> interpretace vyplývá, že u příslušníků Policie ČR často přetrvává mylný předpoklad, podle něhož je nahlížení do zavazadlového prostoru přípustné kdykoliv. Právní úprava však vymezuje pouze velmi restriktivní okruh situací, za nichž lze takovou prohlídku v souladu se zákonem provést. Je však nezbytné rozlišovat mezi běžnou silniční kontrolou a institutem prohlídky dopravního prostředku dle **§ 42 zákona o Policii ČR**. Tento policejní úkon není čistě na svévolném rozhodnutí konkrétní hlídky Policie ČR, neboť při aplikaci v praxi u této prohlídky zákon stanovuje striktní podmínky, přičemž je důležité zachování soukromí osob před neoprávněnými zásahy represivní státní moci.

V případě využití tohoto institutu panuje mezi odborníky v oboru shoda v tom, že jej nelze realizovat bez naplnění definovaných zákonných předpokladů. Tyto podmínky jsou vázány na existenci důvodného podezření, že se v dopravním prostředku nachází osoba hledaná, pohřešovaná nebo osoba protiprávně pobývajících na území ČR. Stejně tak je toto policejní oprávnění využíváno v případech, kdy vyvstává podezření na přítomnost zbraní, střeliva, výbušnin, OPL, a v případně jiných věcí souvisejících s páchanou trestnou činností. Pro správnou interpretaci v rámci policejní praxe je nezbytné výše uvedený institut striktně odlišovat od standardní silniční kontroly, při níž je například kontrolován technický stav vozidla.

<sup>11</sup> ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2020. čl. 17.

<sup>12</sup> BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8, s. 130.

Komentáře k § 42 zákona o Policii ČR obsaženy v odborné literatuře akcentují, že se nejedná o úkon trestního řízení, nýbrž o opatření administrativně-bezpečnostní povahy, které je provedeno v mezích oprávnění policejního sboru. Institut prohlídky vozu nesmí být zneužíván na základě pouhých subjektivních pocitů policisty. Pro zachování zákonnosti takového zásahu je nutné disponovat hmatatelnými poznatky pro provedení prohlídky dopravního prostředku je striktně podmíněna existencí důvodného podezření, které musí být podloženo objektivně zjistitelnými skutečnostmi. Pokud policista nedisponuje konkrétními poznatky indikujícími přítomnost hledané osoby nebo věci například OPL, postrádá k takovému invazivnímu úkonu zákonné zmocnění. Pro realizaci prohlídky však není nezbytné, aby po konkrétním předmětu bylo vedeno formální pátrání v policejních evidencích, přičemž postačují konkrétní okolnosti silniční kontroly jako chování osádky vozidla, jež mohou zakládat reálný předpoklad, že se v automobilu nachází věc pocházející z trestné činnosti.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-543-5, s. 169.

### 3 Jednotlivé fáze průběhu silniční kontroly

Ačkoliv zákonná úprava explicitně nedefinuje jednotlivé fáze silniční kontroly, lze tento proces z hlediska efektivit rozčlenit na fázi zastavení vozidla, fázi taktického postupu při zjištění totožnosti řidiče a fázi finálního vyhodnocení skutkového stavu. Důležitým aspektem je zde součinnost mezi zvolenou taktikou policisty a aplikací technických prostředků Policie ČR. Právě v závěrečné fázi dochází k detekci případného protiprávního jednání, přičemž důraz je kladen na skutečné zjištění skutkového stavu případného protiprávního jednání.

#### 3.1 Úvodní fáze – zastavení vozidla

Zastavení vozidla je prvním úkonem policisty při taktickém předpokladu silniční kontroly, který v sobě spojuje zákonnou povinnost řidiče zastavit vozidlo a nutnost taktické přípravy policisty směřující k tomu, aby vozidlo bylo odstaveno na co nejbezpečnějším místě. Policista z taktického pohledu situaci průběžně vyhodnocuje a postupuje tak, aby odstavené vozidlo netvořilo překážku v silničním provozu. Oprávnění zastavovat vozidla je policistovi svěřeno **§ 79 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu**, přičemž výtkou tohoto oprávnění, aby byl policista ustrojen ve služebním stejnokroji<sup>14</sup>, přičemž je dále vybaven jemu náležícím služebním číslem a hodnostním označením. Z hlediska systematického výkladu toto ustanovení představuje oprávnění k zastavování vozidel jakožto základní úkon při dohledu nad BESIP.

V aplikační praxi územního odboru Chomutov je tomuto úkonu kladena vážnost zejména v lokalitách s predikovaným výskytem kriminálně závadových osob, kde je taktické provedení zastavení vozidla primárním předpokladem pro bezpečnou realizaci následných kontrolních úkonů. Policista při tomto úkonu musí dbát na to, aby zastavení vozidla bylo provedeno způsobem, kterým neohrozí bezpečnost ostatních účastníků provozu a zároveň umožní efektivní detekci případného protiprávního jednání.

Způsoby provedení zastavování vozidla jsou technicky specifikovány v prováděcím právním předpise, kterým je vyhláška č. 294/2015 Sb., *kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. Policista dává znamení k zastavení třemi možnými zákonnými způsoby:

---

<sup>14</sup> ZŮBEK, Jiří et al. *Zákon o silničním provozu: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-995-2, s. 133.

- **zastavovacím terčem** – standardní způsob při kontrole prováděné z pevného stanoviště, kdy je terč zvednut paží nad rameno nebo vykloněn ze služebního vozidla,
- **znamení paží** – využívá se především za nesnížené viditelnosti. Policista v tomto případě zvedne paži nebo ji směřuje pohybem k místu zastavení,
- **z jedoucího vozidla** – pomocí zvláštního výstražného světla modré a červené barvy, které je doplněno svítícím nápisem „STOP“ nebo „POLICIE“.<sup>15</sup>

Při způsobu zastavování vozidla z jedoucího služebního automobilu je prioritou volba bezpečného stanoviště pro policisty i kontrolovaného účastníka provozu. Rozhodujícím faktorem je finální místo zastavení vozidla, pokud řidič zastaví v úseku, který je pro provedení kontroly nevhodný či dokonce rizikový, hlídka úkon nezahajuje. V takovém případě je řidič instruován k přejezdu na bezpečnější stanoviště, kde jsou následně realizovány další zákonné kroky silniční kontroly. Tento postup minimalizuje riziko vzniku kolizních situací a napomáhá zajištění BESIP.<sup>16</sup>

### 3.2 Druhá fáze – zjištění totožnosti

Druhým velmi důležitým aspektem při silniční kontrole je zjištění totožnosti kontrolované osoby. Při silniční kontrole Policií ČR je dána povinnost účastníka provozu podrobit se kontrole a poskytnout nezbytnou součinnost, která spočívá nejen k prokázání své totožnosti, ale i podrobení se dalším potřebným úkonům.

Zjišťování totožnosti, vychází z **§ 63 zákona o Policii ČR**, jemuž představuje základní instrument k jednoznačné personální identifikaci kontrolovaného subjektu.<sup>17</sup> Rozsah zjišťovaných údajů, zahrnujících jméno, příjmení, datum narození, adresu pobytu a státní příslušnost, musí být vždy proporcionální účelu provedení daného úkonu.<sup>18</sup>

V rámci silniční kontroly je precizní identifikace řidiče zásadním předpokladem pro validitu následného dokazování protiprávního jednání.

Aplikační praxe však poukazuje na rizika spojená s úmyslným uváděním nepravdivých údajů, kdy se kontrolovaná osoba pokouší zneužít vizuální podobnosti s jiným podobajícím se subjektem. Odhalení takové personální záměny je často podmíněno až následnou verifikací údajů v dostupných policejních evidencích či

<sup>15</sup> ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, § 12.

<sup>16</sup> ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020...*, čl. 28.

<sup>17</sup> VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-543-5, s. 259.

<sup>18</sup> Srov. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, § 63.

provedením dalších identifikačních úkonů, což podtrhuje význam důslednosti v druhé fázi kontroly.

Proces zjišťování totožnosti prošel k 1. lednu 2024 zásadní legislativní změnou zákona č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon o silničním provozu. Tato novelizace reflektuje proces digitalizace státní správy a mění dosavadní povinnosti řidičů, jakož i postupy policistů v přímém výkonu služby. Zákon již nestanovuje řidiči povinnost mít při silniční kontrole u sebe řidičský nebo občanský průkaz ve fyzické podobě, pokud je jeho oprávnění k řízení motorových vozidel dohledatelné v systémech využívaných Policií ČR. Navazujícími slovy držitel platného řidičského průkazu ČR již není povinen mít tento doklad při řízení fyzicky u sebe, pokud je schopen prokázat svou totožnost jiným způsobem.<sup>19</sup>

Tato právní úprava však v konečném důsledku nemění povinnost řidiče prokázat svou totožnost na výzvu kontrolujícího policisty. Tento postup je stěžejní především v případech podezření na ovlivnění návykovými látkami, což představuje jedna z nejčastěji páchaných protiprávních jednání v dopravě v okrese Chomutov.

Přesná identifikace osoby a detailní popis symptomů, které se u kontrolované osoby projeví slouží jako podklad pro následné dokazování a jsou tak jedním z klíčových důkazních prostředků pro Policii ČR.

V policejní praxi je postupováno způsobem, že při zjišťování totožnosti je řidič vyhledán za pomoci tzv. lustračního prostředku, který se nazývá Mobilní bezpečná platforma, jež využívá evidence CRO – centrální registr obyvatel a CRR – centrální registr řidičů. Za použití těchto evidencí jsou policisté schopni nahlédnout na minulost řidiče, zjistit případné protiprávní jednání z minulosti, a zhodnotit, zda jde o řidiče vlastníci platné řidičské oprávnění.

### 3.3 Třetí fáze – samotná kontrola dodržování povinností řidiče

Zákonný rámec povinností řidiče, vymezený v § 5 zákona o silničním provozu, klade důraz na aktivní zajištění BESIP. Odpovědnost každého řidiče zahrnuje nejen provozování vozidla v řádném technickém stavu, ale také povinnost plné koncentrace na řízení a sledování dopravní situace. Specifický zřetel je vyžadován ve vztahu k tzv. zranitelným účastníkům silničního provozu, mezi něž náleží zejména děti, osoby se sníženou schopností orientace či osoby s těžkým zdravotním postižením. Etický a

---

<sup>19</sup> ČESKO. Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). čl. I bod 17.

bezpečnostní rozměr jízdy se projevuje rovněž v povinné ohleduplnosti vůči označeným vozidlům autoškol či řidičům začátečníkům. V případě detekce technické závady na vozidle nebo závady v uložení nákladu během jízdy je řidič povinen k jejich bezodkladnému odstranění přímo na místě, přičemž pokračování v jízdě je přípustné pouze po eliminaci daného rizika.<sup>20</sup>

Na výše uvedené obecné povinnosti řidiče bezprostředně navazují další, prostřednictvím nimž lze odhalovat protiprávního jednání v souvislosti s návykovými látkami, přičemž jde zejména o zákonnou povinnost řidiče podrobit se na výzvu oprávněných orgánů vyšetření na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek.

Orgány, jež jsou zmocněny provádět toto vyšetření jsou převážně příslušníci Policie ČR, dále se jedná o příslušníky Vojenské policie a strážníky obecní policie nebo ošetřujícího lékaře.

Dalšími povinnostmi účastníka silničního provozu jsou zajistit bezpečnost přepravovaných osob, zvířat a nákladu, včetně užití reflexních prvků při nouzovém zastavení vozidla mimo zastavěné oblasti.<sup>21</sup>

Vyjmenované aspekty tvoří ucelený systém pravidel, jejichž dodržování je v rámci silničních kontrol v okrese Chomutov prioritně kontrolováno, a to zejména s ohledem na řízení vozidel, a v souvislosti s nimi spáchaného protiprávního jednání pod vlivem návykových látek.

---

<sup>20</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 5

<sup>21</sup> ZŮBEK, Jiří et al. *Zákon o silničním provozu: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-995-2, s. 65–66.

## 4 Detekce návykových látek

Proces kontroly řidiče na přítomnost návykových látek se řídí ustálenými postupy a principy, které vycházejí z legislativních požadavků a metodických interních pokynů Policie ČR.

Prvotní impulz k provedení silniční kontroly za využití prostředků detekující návykovou látku mohou být v jednotlivých případech zcela odlišné. Policista by si měl všimnout různých indikátorů v chování či vzhledu řidiče, na základě, kterých může pojmout podezření, že by řidič mohl být pod vlivem návykových látek.

V kontextu detekce tohoto protiprávního jednání je klíčové vymezení pojmu **návyková látka**. Ve smyslu § 130 trestního zákoníku se jedná o „*alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*“<sup>22</sup>

Stav navozený požitím těchto látek je neslučitelný s bezpečným provozem vozidla, neboť může mít za následek vznik stavu vylučujícího způsobilost, což představuje základní podmínku ke vzniku trestní odpovědnosti pro spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. Řidič je při takovém podezření povinen se na výzvu podrobit dechové zkoušce na alkohol, případně orientační zkoušce na přítomnost jiných návykových látek.<sup>23</sup> Za účelem odhalení tohoto protiprávního jednání je třeba pozornost věnovat fyzickým projevům ovlivněného řidiče, protože tento se může zdát podrážděný nebo je u něho dokonce možno vnímat strach či zhoršený úsudek.<sup>24</sup>

Z taktického hlediska je doporučeno, aby se v průběhu silniční kontroly policisté, co nejméně pohybovali v zóně před a za vozidlem, aby se předešlo případnému zranění v případě náhlého pokusu o ujetí kontrolovaného řidiče. Poznatky z přímého výkonu služby u Policie ČR potvrzují, že při detekci řidičů ovlivněných návykovými látkami hraje zásadní roli osobní a místní znalost policistů. Tato znalost, vycházející z dlouhodobého působení v terénu, představuje často primární podnět k realizaci silniční kontroly, neboť umožňuje efektivní vytipování rizikových subjektů na základě jejich předchozího protiprávního jednání či vazeb na kriminálně závadové osoby.

Uvedený fakt klade zvýšené nároky na taktickou přípravu policejních hlídek, neboť prvotní kontakt s osobou pod vlivem stimulancí jako amfetamin či metamfetamin,

<sup>22</sup>ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*, ve znění pozdějších předpisů. § 130.

<sup>23</sup>BLAŽEJOVSKÝ, Michal. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8, s. 81.

<sup>24</sup>KALINA, K. et al. *Klinická adiktologie*. Praha: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-4331-8, s. 570.

kteře jsou v okrese Chomutov často zneužívány vyžaduje specifický přístup k eliminaci bezpečnostních rizik.

#### 4.1 Specifika měření alkoholu v dechu

Z toxikologického i právního hlediska je zásadní definovat pojem „alkoholický nápoj“. Jemelka<sup>25</sup> poukazuje, že legislativní rámec tento termín obecně vztahuje na lihoviny, víno a pivo. Za alkoholický nápoj je dále považován také takový nápoj, který sice není primárně označen dle výše uvedených kategorií, avšak obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Do této skupiny spadají například různé kombinace lihočin, vína či piva s nealkoholickými nápoji. Průběh detekce návykových látek je primárně realizován formou orientačního vyšetření, k němuž je příslušník Policie ČR oprávněn vyzvat řidiče v rámci dohledu nad BESIP.

Za orientační vyšetření může být považována též dechová zkouška, přičemž k jejímu provedení se využívají analyzátory určené ke stanovení hmotnostní koncentrace etanolu ve vydechovaném vzduchu vznikajícím v plicních alveolách, případně jednorázové detekční pomůcky. Pro procesní relevanci výsledků v rámci správního či trestního řízení je nezbytné, aby odborné měření bylo realizováno výhradně stanoveným měřidlem, které splňuje metrologické požadavky definované vyhláškou č. 345/2002 Sb. a disponuje platným potvrzením o ověření.<sup>26</sup>

V policejní praxi je k detekci alkoholu standardně využíván ověřený a kalibrovaný analyzátor alkoholu v dechu, přičemž se jedná převážně o značku Dräger.

**Obrázek č. 1 – Dräger Alcotest 7510**<sup>27</sup>



**Zdroj: Trendmedic (2026)**

<sup>25</sup> VETEŠNÍK, P. a L. JEMELKA. *Ochrana před škodlivými vlivy tabáku, alkoholu a návykových látek: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-399-8, s. 9.

<sup>26</sup> ČESKO. *Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů*.

<sup>27</sup> TRENDMEDIC. *Alkoholtester Dräger Alcotest 7510 Standard* [online]. [cit. 2026-02-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.trendmedic.de/de/alkoholtester-draeger-alcotest-7510-standard#&gid=1&pid=1>>.

Před samotným měřením je nutné provést vizuální kontrolu technického stavu přístroje. Zvláštní důraz se klade na neporušenost úřední značky potvrzující platné ověření měřidla. Policista musí při obsluze analyzátoru postupovat striktně podle návodu k použití. Součástí standardního postupu je také dotaz na kontrolovanou osobu, zda před jízdou nebo během ní požila alkohol. Následně policista provede formální výzvu k podrobení se dechové zkoušky.<sup>28</sup>

V aktuálně účinném interním aktu řízení, konkrétně pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*, je naformulována modelová výzva v následujícím znění: „*Pane řidiči / paní řidičko, v souladu se zákonem o silničním provozu Vás vyzývám k podrobení se orientačnímu vyšetření, zda nejste ovlivněný/a alkoholem. Vyšetření bude provedeno ověřeným analyzátozem alkoholu v dechu formou odborného měření. V případě pozitivního výsledku bude toto měření opakováno.*“

Výsledek dechové zkoušky je považován za pozitivní, pokud naměřená hodnota dosáhne úrovně 0,01 ‰ a vyšší, určeno tzv. nulovou tolerancí.<sup>29</sup>

Při provedení komparace s ostatními státy, které mají podmínky často jiné, neboť v ČR je legislativně zakotvena tzv. nulová tolerance. Okolní sousední státy ČR často praktikují zcela odlišný přístup. V Spolkové republice Německo je využíván systém rozdílných limitů, které určují hranici mezi přestupkem a trestným činem. Obecný limit pro řidiče motorových vozidel v Německu je stanoven na 0,5 ‰ alkoholu v krvi. V případě, že je zjištěna hodnota v rozmezí 0,5 ‰ až 1,09 ‰, je jednání klasifikováno jako přestupek. Překročení hranice 1,1 ‰ již zakládá trestní odpovědnost, přičemž sankční mechanismy jsou stanoveny na základě závažnosti následků, například vznik dopravní nehody, či případná recidiva pachatele. Specifický režim je uplatňován u rizikových skupin, jako jsou začínající řidiči do 21 let věku a profesionální řidiči, u nichž jsou vyžadovány nulové hodnoty.<sup>30</sup>

V případě prvotního pozitivního výsledku alkoholu v dechu je určena povinnost toto měření opakovat, a to po uplynutí minimálně 5 minut od prvního provedení. Tento interval je důležitý k eliminaci případného zbytkového alkoholu v ústní dutině, který by mohl zkreslit měření (např. po aplikaci ústního spreje či léků). Relevance výsledků je

---

<sup>28</sup>BLAŽEJOVSKÝ, Michal. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8, s. 81–83.

<sup>29</sup> Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, Čl. 32.

<sup>30</sup> *ALKOHOL ZA VOLANTEM V NĚMECKU: Limity, pokuty a pravidla. Autotrip.cz [online]. 2026 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z WWW: <<https://autotrip.cz/alkohol-za-volantem-nemecko/>>.*

podmíněna vzájemnou shodou naměřených hodnot. Dechová zkouška, aby mohla být použita jako důkazní prostředek v trestním řízení, závisí na splnění podmínce, že mezi prvním a opakovaným měřením může být zjištěn rozdíl nanejvýš 10 %. Za situace, kdy je rozdíl vyšší než 10 %, je povinnost provést třetí měření, avšak opět s časovým odstupem nejméně pěti minut. Jestliže ani po třetím měření není dosaženo požadované shody, tedy rozdíl hodnot přesahuje 10 %, nelze výsledek orientačního vyšetření považovat za relevantní důkazní prostředek a řidič je v tomto případě vyzván k odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, kterým je v zásadě krev nebo moč.

Ačkoliv je striktně dána nulová tolerance na přítomnost alkoholu, je hodnota 0,24 ‰, považována za fyziologickou či chybu měření, pokud nejsou přítomny jiné známky ovlivnění.<sup>31</sup> Jiná situace vyplyne, pokud řidič sám přizná, že požil alkohol, kdy v tomto případě se nemůže jednat o technickou chybu v měření, a je tak věc kvalifikována jako přestupkové jednání.

Současná společnost není příliš tolerantní k požívání alkoholu a následné jízdě pod vlivem alkoholu. Tento vylučující stav, který byl tolerován je momentálně z hlediska práva i společnosti zcela neakceptovatelný. Avšak, aby byla zaručena procesní jistota je nezbytné laboratorní vyšetření, které je schopno určit konkrétní hodnotu koncentrace alkoholu v krvi. Problémem však je, že se v některých případech řidiči pod vlivem alkoholu dostávají k lékařskému vyšetření až po několika hodinách od detekce alkoholu (v extrémních případech i deset a více hodinách). Alkohol v krvi je schopen klesnout za jednu hodinu až o 0,12–0,20 ‰.<sup>32</sup>

Využití dechových zkoušek je v praxi preferováno pro jejich okamžitý výsledek, na rozdíl od laboratorní analýzy krve, která trvá několik dnů. Současná generace měřicích přístrojů fungujících na principu detekce alkoholových par je navíc natolik přesná, že vylučuje falešnou pozitivitu způsobenou jinými redukcujícími látkami. Pozitivní výsledek dechové zkoušky je tak považován za dostatečný důkaz o přítomnosti alkoholu v organismu, aniž by bylo nezbytné v každém případě provádět ověřovací krevní testy.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, Čl. 32-34

<sup>32</sup>HIRT, Miroslav et al. *Soudní lékařství pro právníky a policisty*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2024. ISBN 978-80-271-5545-3, s. 66–67.

<sup>33</sup>Tamtéž, s. 65.

Podle Sopkové<sup>34</sup> je z medicínského hlediska nutné před dechovou zkouškou vyloučit zdravotní komplikace, jako je například reflux<sup>35</sup>, který může způsobit přítomnost alkoholu v dutině ústní a tím zkreslit výsledek. V praxi by proto měl položen dotaz na zdravotní stav vyšetřované osoby, zda užívá některé léky a kdy je naposledy užil, v jaké míře.

## 4.2 Specifika spojená s detekcí OPL

Detekce OPL u řidičů motorových vozidel představuje komplexní proces, který v podmínkách dohledu nad BESIP spoléhá na kombinaci subjektivního posouzení policisty a objektivizace prostřednictvím technických prostředků. V policejní praxi jsou k tomuto účelu využívány jednorázové testery, přičemž dominantní postavení zaujímá orientační test.<sup>36</sup>

**Obrázek č. 2 – detekční test DrugWipe 5S** <sup>37</sup>



**Zdroj: Advance Diagnostics (2024)**

Tyto testery fungují na principu imunologických testů<sup>38</sup> a jsou konstruovány k detekci nejčastěji zneužívaných návykových látek ze slin či potu kontrolované osoby. V podmínkách územního odboru Chomutov je tento postup využíván pro eliminaci řidičů ovlivněných OPL, především metamfetaminem, jehož zneužívání v tomto regionu vykazuje dlouhodobě nadprůměrné hodnoty v rámci celorepublikových statistik.

Důležitým aspektem v rámci orientačního detekčního testu je zásadní omezení, neboť nelze odhalit veškeré spektrum OPL. Technická omezení se projevují například absencí reagentů na specifické skupiny metabolitů, jako je diethylamid kyseliny

<sup>34</sup> SOPKOVÁ, D. a S. FARKAŠOVÁ IANNACCONE. *Forensic Medicine: Textbook for Medical Students*. Košice: Pavol Jozef Šafárik University in Košice, 2024. ISBN 978-80-574-0373-9, s. 32.

<sup>35</sup> Jedná se o zpětný návrat kyselého žaludečního obsahu do jícnu v důsledku oslabení jicnového svěrače.

<sup>36</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Michal. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8, s. 82.

<sup>37</sup> ADVANCE DIAGNOSTICS. *DrugWipe 5S* [online]. New Zealand: Advance Diagnostics, 2024 [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.advancediagnostics.co.nz/product/drugwipe-5s/>>.

<sup>38</sup> Laboratorní vyšetření, které zjišťuje přítomnost konkrétních látek v těle na základě reakce imunitního systému.

lysergové (LSD), které standardní testery využívané při provádění silničních kontrol nedetekují.

Dalším limitujícím faktorem při silniční kontrole je proces detekce látky delta-9-tetrahydrokanabinol (dále jen THC), která je hlavní psychoaktivní složkou konopí. Zatímco v orální tekutině slin setrvává přítomnost THC pouze po relativně krátký časový úsek, při odběru vzorku z povrchu kůže, například v oblasti čela, z něhož se při policejní praxi stěr provádí též, tato látka zůstává detekovatelná po výrazně delší časový interval.<sup>39</sup> Po jednorázovém užití látky THC lze tuto látku obvykle detekovat v orální tekutině, nebo slin v časovém rozmezí 4 až 24 hodin, ve výjimečných případech až 48 hodin, přičemž doba detekce je přímo závislá na limitu citlivosti konkrétního orientačního testu.<sup>40</sup>

Orientační testy na přítomnost OPL vykazují vysokou míru vypovídací hodnoty díky využití principu imunologické analýzy. Tyto testy lze považovat za spolehlivé, neboť v případech zbarvení dvou linií červené barvy na tomto testeru, v 90% případů dochází k následnému potvrzení nálezu prostřednictvím laboratorního toxikologického vyšetření krve či moči.<sup>41</sup>

V současné aplikační praxi Policie ČR absentují orientační imunologické testy primárně kalibrované pro přímou detekci hexahydrokanabinolu (HHC) ze slin. Vývoj a zavedení takových prostředků do výkonu služby podléhá náročným certifikačním procesům s cílem eliminovat riziko falešné positivity a zajistit ekonomickou efektivitu. Vzhledem k vysoké strukturní podobnosti molekul HHC a THC v terénu dochází k častým případům, kdy orientační testy určené pro detekci kanabinoidů vykazují pozitivní výsledek i po požití HHC. Tento jev může být zapříčiněn buď zkříženou reaktivitou testovací sady, nebo přítomností zbytkové množství THC v distribuovaných HHC produktech. V laboratorních podmínkách je HHC exaktně identifikovatelné, přičemž procesní postup je identický jako u jiných návykových látek, tedy s důrazem na stanovení koncentrace v krevním séru a posouzení stavu vylučujícího způsobilost.<sup>42</sup>

Výsledky orientačního testování však nelze považovat za nezvratný důkaz, nýbrž za podpůrný prostředek sloužící k formování důvodného podezření zasahujícího policisty. Pozitivní výsledek orientační zkoušky, případně zjevné známky ovlivnění

---

<sup>39</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Michal. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8, s. 82.

<sup>40</sup> SANANIM. *Doba zjistitelnosti THC slinovým testem* [online]. Praha: SANANIM, z. ú. [cit. 2026-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://drogovaporadna.cz/sananim/poradna-on-line/dotazy/82b12b81-e517-477a-acea-85c0ba3c46c3/detail/>>.

<sup>41</sup> HIRT, Miroslav et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2012. ISBN 978-80-247-4308-0, s. 100.

<sup>42</sup> HHC ZA VOLANTEM A ÚČINKY NA ŘIDIČE. *Portálřidiče.cz* [online]. 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.portalridice.cz/clanek/hhc-za-volantem-a-ucinky-na-ridice/>>.

chování řidiče, poslouží hlídce Policie ČR jako iniciátor pro následnou výzvu k odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, a to krve nebo moči. Pouze odborné lékařské vyšetření představuje relevantní důkazní prostředek pro účely trestního či správního řízení, který umocňuje exaktní kvantitativní stanovení hladiny návykové látky v organismu kontrolované osoby.<sup>43</sup>

### 4.3 Procesní postup Policie ČR v rámci silniční kontroly

Striktně daný postup Policie ČR při podezření na ovlivnění řidiče návykovou látkou je upraven interním aktem řízení, a to pokynem policejního prezidenta č. 300/2020, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*, na základě, něhož je policista oprávněn vyzvat řidiče k orientačnímu vyšetření, pokud pojme podezření, že řidič řídí vozidlo pod vlivem alkoholu či OPL.<sup>44</sup>

Na samotném počátku silniční kontroly, zpravidla po zjištění totožnosti, se provede dechová zkouška na přítomnost alkoholu v dechu. Pokud je výsledek dechové zkoušky negativní a řidič přesto vykazuje známky intoxikace, změny v očních zornicích, poruchy řeči, motoriky či chování, přistupuje se k orientační detekci jiných návykových látek. Tyto známky chování jsou následně procesně zadokumentovány, přičemž je zpracován policistou povinný dokument, který je nazván „*úřední záznam o kontrole řidiče z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky, před anebo během jízdy*“. V tomto úředním záznamu jsou pak popsány symptomy podezřelého identifikované konkrétní hlídkou Policie ČR, která iniciovala silniční kontrolu.

Za rozhodující lze považovat ekonomickou stránku věci, která rovněž hraje roli v taktice zákroku. Zatímco náklady na provedení dechové zkoušky jsou v řádech několika korun českých, kde je spotřební materiál pouze náustek. Orientační testy se zpravidla pohybují v řádu převyšující částky 500,- Kč za jeden test DrugWipe 5S. Už vzhledem k této skutečnosti je proto doporučeno nejprve u řidiče vyloučit přítomnost alkoholu a až teprve následně, při trvajícím podezření, využít nákladnější orientační test k detekci OPL.<sup>45</sup>

V případě pozitivního výsledku orientačního vyšetření nebo v situaci, kdy chování řidiče jednoznačně nasvědčuje ovlivnění, zakáže policista řidiči další jízdu.<sup>46</sup> Následně je

<sup>43</sup> Srov. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020...*, čl. 35–36.

<sup>44</sup> Tamtéž, čl. 35.

<sup>45</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě...*, 2015, s. 82

<sup>46</sup> ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*, ve znění pozdějších předpisů. § 124, odst. 12.

řidič vyzván k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření, přičemž součástí dokumentace se stává *protokol o lékařském a toxikologickém vyšetření*.

Podle realizované policejní praxe v okrese Chomutov je osoba, která byla ovlivněná alkoholem nebo jinou návykovou látkou, po provedení potřebných úkonů převezena na urgentní příjem v Chomutově, kde jí je odebrána krev nebo moč, zpravidla lékařem nebo zdravotní sestrou za přítomnosti příslušníků. Odebraná krev je lékařem vložena do dvou zkumavek označených údaji osoby, které je vzorek odebrán. Poté jsou zmíněné zkumavky vloženy do obálky, která jsou zapečetěna a na zadní straně obálky podepsána testovanou osobou.

Zajištěné vzorky jsou následně odeslány k rozboru biologického materiálu do Mostecké nemocnice, konkrétně na oddělení soudního lékařství a toxikologie. Ačkoliv není nikterak přesně stanovena doba pro poskytnutí výsledků, lze na základě policejní praxe konstatovat, že policisté získávají poznatky o rozboru biologického materiálu v horizontu přibližně 14 dnů.

## 5 Právní kvalifikace protiprávního jednání řidičů

Detekce protiprávního jednání řidičů motorových vozidel v silničním provozu, zejména v případech podezření na ovlivnění návykovými látkami, vyžaduje nejen znalost taktických postupů ze strany policisty, ale především precizní orientaci v právní úpravě a zákonných způsobech zajištění důkazního materiálu.

Policista je prvotně na místě činu povinen určit, zda se jedná o přestupek či trestný čin, neboť tato informace je zásadní pro další procesní kroky a pro zajištění důkazního materiálu.

Tato kapitola se blíže zaměřuje na trestněprávní a správněprávní rovinu protiprávního jednání řidičů, a vymezení stavu vylučujícího způsobilost.

Protiprávní jednání řidičů může v závažnějších případech naplňovat znaky skutkové podstaty trestného činu. Hlídky Policie ČR, se v rámci policejní praxe setkávají v souvislosti s řízením vozidel především s trestnými činy ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

### 5.1 Vybrané přestupky proti BESIP na pozemních komunikacích

Na veřejně přístupných komunikacích platí dopravní předpisy v plném rozsahu, přičemž dodržování těchto předpisů je kontrolováno na silnicích, místních a účelových komunikacích. Z tohoto důvodu podléhá protiprávní jednání řidičů, spočívající například v překračování rychlosti, nebo nedání přednosti v jízdě, standardnímu projednání podle platných právních předpisů o provozu na pozemních komunikacích.

Každý, kdo provozuje vozidlo na veřejně přístupné komunikaci, je povinen dodržovat pravidla silničního provozu a v případě jejich porušení mu hrozí zákonem stanovená sankce. Ani omezení či úprava přístupu na účelovou cestu, a to ani v případě povolení příslušným silničním správním úřadem na žádost vlastníka, nesnižuje rozsah platnosti dopravních předpisů ani možnost ukládání sankcí. Policejní orgány jsou oprávněny projednávat přestupky, ať už jsou jimi zjištěny přímo, nebo na základě oznámení.

Veřejný zájem na bezpečnosti provozu umožňuje řešit zjištěné přestupky v rámci blokového či správního řízení.<sup>47</sup>

V oblasti správního práva představují přestupky způsob právní regulace, která zasahují do každodenního společenského života. Bez existence přestupkové úpravy a

---

<sup>47</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Účelové komunikace*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7699-016-6, s. 148.

hrozby sankcí by účinnost regulace chování, zejména v kontextu pozemních komunikací, byla značně omezena a vymahatelnost právních norem by postrádala efektivitu.

Legální vymezení přestupku je zakotveno v **§ 5 zákona č. 250/2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“)**, který přestupek definuje jako „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*“.<sup>48</sup> Tato definice zahrnuje protiprávní jednání jak fyzických, tak právnických i podnikajících fyzických osob. Podstatným znakem přestupku je jeho výslovné zákonné označení, což zajišťuje právní jistotu, které jednání je považováno za přestupek.

Autoři Jemelka a Vetešník<sup>49</sup> odkazují na důležitost splnění materiální stránky přestupku, tedy jeho společenské škodlivosti, jež spočívá v porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem o přestupcích.

V oblasti BESIP je pro tyto účely relevantní **§ 42a a § 42b, zákona o pozemních komunikacích**, které obsahují výčet skutkových podstat přestupků.

Skutkové podstaty přestupků jsou předmětem častých novelizací. V případě změny zákona po spáchání přestupku je nezbytné posoudit, zda nová právní úprava není pro pachatele příznivější. Nelze však mechanicky konstatovat příznivost pouze na základě nižší sankce nebo formální změny popisu skutkové podstaty. Správní orgány a soudy jsou povinny provést komplexní srovnání celkového výsledku řízení podle obou právních úprav a teprve na základě tohoto posouzení rozhodnout, která z úprav je pro pachatele v konečném důsledku méně škodlivá.<sup>50</sup>

## 5.2 Právní důsledky odmítnutí vyšetření k detekci návykové látky

Nepodrobení se vyšetření ke zjištění ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou představuje přestupek obdobné závažnosti jako samotné řízení pod jejich vlivem. Povinnost řidiče spolupracovat při zjištění jeho způsobilosti je stanovena **zákonem o silničním provozu**.

Základním subjektem, na který dopadá většina povinností stanovených zákonem o silničním provozu, je však řidič, který je definován jako specifická kategorie účastníka provozu na pozemních komunikacích. Tato role je v právním smyslu spojena s aktivním

---

<sup>48</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, § 5.

<sup>49</sup> JEMELKA, L. a P. VETEŠNÍK. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2020. ISBN 978-80-7400-772-9, s. 50.

<sup>50</sup> KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7699-031-9, s. 492–496.

ovládáním motorového či nemotorového vozidla, případně tramvaje. Legislativní rámec však toto vymezení rozšiřuje i na osoby, které přímo neovládají technický prostředek, ale vykonávají obdobnou činnost, jako je například jezdec na zvířeti. Pro účely detekce protiprávního jednání a provádění silničních kontrol je toto široké vymezení zásadní, neboť určuje okruh osob, u nichž lze zákonnými prostředky prověřovat způsobilost k jízdě, včetně testování na přítomnost návykových látek.<sup>51</sup>

Při výkonu silniční kontroly hlídkou Policie ČR, je řidič poučen o důsledcích odmítnutí podrobit se vyšetření, a skutečnosti, že bude na osobu pohlíženo jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Řidič motorového vozidla je povinen dle § 5 písm. f) a g) zákona o silničním provozu.<sup>52</sup>

- *podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda nejsou ovlivněni alkoholem;*
- *podrobit se na výzvu těchto osob i vyšetření ke zjištění, zda nejsou ovlivněni jinou návykovou látkou než alkoholem.*

Někteří řidiči ovlivnění OPL či alkoholem se domnívají, že odmítnutím zkoušky se vyhnou případné trestní odpovědnosti za jízdu uskutečněnou pod vlivem těchto látek. Zákonodárce na tento negativní jev reagoval novelizací ustanovení spočívající ve zpřísnění sankcí vůči řidičům, kteří vyšetření bezdůvodně odmítají.<sup>53</sup>

Z hlediska závažnosti protiprávního jednání představuje odmítnutí zákonné výzvy k podrobení se vyšetření, zda byl řidič či jezdec na zvířeti při jízdě ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, jeden z nejvíce postihovaných přestupků v rámci českého právního řádu. Vzhledem k vysoké společenské škodlivosti tohoto jednání, které znemožňuje exaktní zjištění stavu vylučujícího způsobilost, je tento delikt vyloučen z možnosti projednání v příkazním řízení na místě. V následném správním řízení před příslušným obecním úřadem s rozšířenou působností je obligatorně ukládána peněžité sankce, jejíž zákonné rozpětí je stanoveno od 25 000 do 75 000 Kč. Represivní charakter postihu je dále umocněn přísným zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu osmnácti měsíců až tří let. Současně je toto jednání v rámci

---

<sup>51</sup> Srov. ČESKO. *Zákon o silničním provozu*, § 2 písm. d).

<sup>52</sup> Srov. ČESKO. *Zákon o silničním provozu*, § 5 písm. f), g).

<sup>53</sup> BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8, s. 42.

bodového hodnocení řidičů sankcionováno záznamem šesti bodů, což reflektuje snahu zákonodárce o eliminaci nesoučinných subjektů ze silničního provozu<sup>54</sup>

V rámci provedení silniční kontroly a detekce návykových látek je následný nesouhlasný projev vůle řidiče, kterým se odmítá podrobit odbornému lékařskému vyšetření, považován za konečný a v dalším průběhu kontroly jej již nelze dodatečně změnit. Pokud řidič na zákonnou výzvu policisty vyjádří nesouhlas s odběrem biologického materiálu, není možné toto rozhodnutí později revidovat ani v případě, že by subjekt svůj postoj následně přehodnotil a vyjádřil ochotu se vyšetření podrobit. Tento striktní přístup je nezbytný pro zajištění objektivního zjištění skutkového stavu k přesně vymezenému času, kdy k řízení vozidla docházelo. Jelikož hladina návykových látek v organismu v čase kolísá v důsledku přirozeného odbourávání, pozdější odběr by již neposkytoval relevantní důkaz o stavu řidiče v době kontroly. Fixace odmítavého postoje je tedy klíčová pro následnou právní kvalifikaci deliktu a zabraňuje účelovému oddalování vyšetření, které by mohlo vést ke zkreslení výsledků.<sup>55</sup>

### 5.3 Řízení pod vlivem alkoholu nebo OPL v přestupkové rovině

V českém právním řádu je řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek umožněno posoudit jako **přestupek**, nebo jako **trestný čin**. Hlavním dělicím kritériem je v tomto ohledu hranice **1,0 promile** alkoholu nebo vyšší množství OPL v krevním séru podezřelého řidiče. Pokud hladina alkoholu v organismu řidiče nepřesáhne limit 1,0 promile, je takové jednání posuzováno jako přestupek. V praxi se však uplatňuje tzv. **toleranční mez**. Vzhledem k fyziologické hladině a možné odchylce měřicího přístroje se hodnota do 0,27 promile do limitu nepovažuje za prokazatelně pozitivní nález.

Vzhledem k možnému porušení **§ 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu** je striktně zakázáno řidičům, a to nejen motorových vozidel, ale i jezdcům na zvířeti:

- *konzumovat alkohol či jiné návykové látky během samotné jízdy,*
- *usednout za volant bezprostředně po jejich požití,*
- *řídit v době, kdy doznívají účinky těchto látek.*<sup>56</sup>

U jiných návykových látek než alkoholu, tedy při detekci OPL, je stav ovlivnění definován dosažením limitních hodnot v krevním vzorku, které stanovuje **nařízení vlády**

<sup>54</sup>ČESKO. *Zákon o silničním provozu*, § 125c.

<sup>55</sup>ZUBEK, Jiří et al. *Zákon o silničním provozu: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-995-2, s. 834.

<sup>56</sup>BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8, s. 41.

č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. (dále jen „nařízení vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot“).

**Tabulka 1** – Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnoty vyjádřené v nanogramech v mililitrech krevního séra (dále jen „ng/ml“).<sup>57</sup>

Návyková látka (mezinárodní nechráněný název) Limitní hodnota v krevním vzorku	ng/ml
<b>Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)</b>	<b>2</b>
<b>Methamfetamin</b>	<b>25</b>
<b>Amfetamin</b>	<b>25</b>
<b>3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)</b>	<b>25</b>
<b>3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)</b>	<b>25</b>
<b>Benzoylekgonin</b>	<b>25</b>
<b>Kokain</b>	<b>25</b>
<b>Morfin</b>	<b>10</b>

**Zdroj:** Vlastní zpracování dle §1 nařízení vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot.

Právní úprava reflektující sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek striktně vylučuje možnost vyřízení věci v příkazním řízení na místě, což obligatorně přenáší projednání deliktu do kompetence příslušného správního orgánu. V rámci tohoto řízení je řidiči ukládána peněžitá sankce v zákonném rozmezí od 7 000 do 25 000 Kč. Represivní složka postihu je dále tvořena zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šesti až osmnácti měsíců. Specifický režim vykazuje bodové hodnocení, kde je záznam šesti bodů vázán na překročení hranice 0,3 promile alkoholu v krvi. V rozmezí mezi 0,27 a 0,3 promile je sice jednání klasifikováno jako přešůpek, avšak bez aplikace bodového postihu. Tato diferenciacie reflektuje snahu o odstupňování závažnosti protiprávního jednání v závislosti na míře ovlivnění řidiče.<sup>58</sup>

Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je dlouhodobě klasifikována jako jeden z nejzávažnějších typů asociálního jednání v dopravě. Jedná se o jednu z hlavních příčin vzniku dopravních nehod s následky na životech a zdraví, a to i přesto, že od 80. let 20. století byl zaznamenán klesající sklon tendence k tomuto jednání. Tento pozitivní vývoj byl do jisté míry ovlivněn zpříšňující se legislativou a zavedením nulové

<sup>57</sup> ČESKO. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. In: *Sbírka zákonů*. 2014, částka 17, § 1. ISSN 1211-1244. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-41>>.

<sup>58</sup> BERAN, Tomáš. *Dopravní přešůpky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7400-964-8, s. 42.

tolerance. Problém se však vyskytuje zejména s mladými řidiči, víceméně data ukazují, že rizikové chování se vyskytuje napříč věkovým spektrem.<sup>59</sup>

V okrese Chomutov je spektrum řidičů pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek také různorodé, avšak převažují řidiči mladšího věku.

## **5.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)**

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je zařazen v sedmé hlavě zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* (dále jen „trestní zákoník“), která obsahuje ohrožovací trestné činy, jež vyžadují obligatorní prokázání existence ohrožení, ve vztahu k životu, zdraví nebo majetku. Nebezpečí může mít formu bezprostřední nebo vzdáleném. Je nezbytné zjistit konkrétní okolnosti, za nichž by mohlo dojít k poruše chráněného zájmu. Pokud se nebezpečí změní v poruchový následek, jedná se o kvalifikovanou skutkovou podstatu, která umožňuje uložení přísnější trestní sankce.<sup>60</sup>

Základní skutková podstata podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku definuje, že přečin způsobí ten „*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*“<sup>61</sup>

Řízení motorového vozidla je považováno za typickou činnost, při níž může dojít k ohrožení života nebo zdraví lidí či ke vzniku značné škody na majetku.

Pro názornou představu je validní uvést, že jízda na jízdním kole ve stavu ovlivnění nenaplnuje skutkovou podstatu přečinu ve smyslu § 274 trestního zákoníku, neboť tento dopravní prostředek v důsledku své konstrukce a malé hmotnosti není reálně schopen způsobit závažnější poruchu. Na proti tomu jízda motorovým vozidlem vzhledem ke své konstrukci dokáže ohrozit život a zdraví ostatních zúčastněných osob v silničním provozu.

---

<sup>59</sup> ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2019. ISBN 978-80-7422-726-4, s. 217–218.

<sup>60</sup> CHMELÍK, J. et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část s aplikačními příklady*. Praha: Linde Praha, 2010. ISBN 978-80-7201-820-8, s. 215.

<sup>61</sup> ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*, ve znění pozdějších předpisů. § 274 [online]. [cit. 2026-02-16]. Dostupné z WWW:< <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

Při řízení motorového vozidla je podmíněno vysokou mírou soustředění, schopností adekvátní percepce okolního dění a pohotovými reakcemi na měnící se dopravní situace.<sup>62</sup>

Při právní kvalifikaci skutku není absolutní výše hladiny alkoholu v krvi jediným a výlučným determinantem pro konstatování stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla. Jak dovozuje Prouza<sup>63</sup> i v případech, kdy laboratorní vyšetření prokáže hodnotu nižší než 1,00 ‰, může být naplněna skutková podstata trestného činu, pokud jiné relevantní důkazy potvrzují neschopnost řidiče bezpečně ovládat vozidlo. V takových situacích nabývá na procesním významu komplexní vyhodnocení projevů intoxikace, které zahrnuje zejména klinické vyšetření lékařem, odborné posouzení specifického způsobu jízdy (agresivního či neadekvátního) a svědecké výpovědi zasahujících policistů či dalších nezúčastněných osob o somatických a behaviorálních abnormalitách kontrolovaného subjektu.

Svědecké výpovědi dalších osob přítomných ve vozidle jsou nezbytným důkazním prostředkem pro objektivizaci stavu řidiče a jeho schopnosti ovládat motorové vozidlo v době jízdy. V závislosti na okolnostech případu a závažnosti deliktu je věc řešena buď ve formě zkráceného přípravného řízení, které směřuje k podání návrhu na potrestání ve lhůtě dvou týdnů, nebo v režimu standardního prověřování a následné fáze vyšetřování. Efektivní zajištění výpovědí zúčastněných svědků bezprostředně po spáchání skutku je zásadní pro eliminaci následné změny výpovědi a pro úspěšné procesní ukončení věci.

Z logiky věci u tohoto přečinu policejní orgán využívá znaleckých posudků z odvětví toxikologie, popřípadě soudního lékařství, u jiných návykových látek než alkoholu, tedy zpravidla OPL se využívají též znalci z odvětví psychiatrie.<sup>64</sup> Důležité je vždy zajistit důkazní prostředky, které poukazují na skutečnost, že řidič vykonával činnost, při níž byla vyloučena jeho způsobilost vzhledem k stavu, který si sám přivodil vlivem návykové látky.

---

<sup>62</sup> ŠÁMAL, P., et al. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 3625.

<sup>63</sup> PROUZA, D. *Trestní zákoník: edice zákonů s judikaturou*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-187-1, s. 998.

<sup>64</sup> HIRT, Miroslav et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2012. ISBN 978-80-247-4308-0, s. 140.

#### 5.4.1 Stav vylučující způsobilost

Pojem stav vylučující způsobilost není v trestním zákoníku nikterak definován, a proto je jeho obsah vymezen prostřednictvím soudního výkladu na podkladě lékařských poznatků. Stav vylučující způsobilost je v obecné rovině definován jako funkční deficit jedince bezpečně vykonávat určitou činnost, přičemž v kontextu silničního provozu je tento úpadek kognitivních a motorických schopností přímým důsledkem intoxikace návykovou látkou. Pro meritorní rozhodnutí v trestním řízení je nezbytné individuální posouzení biologické odezvy organismu konkrétního pachatele na danou substanci, neboť míra ovlivnění se může u jednotlivých subjektů lišit v závislosti na toleranci, aktuálním zdravotním stavu či kombinaci látek. Existence tohoto stavu nesmí být v procesní rovině pouze presumována, nýbrž musí být exaktně doložena prostřednictvím nezbytných důkazních prostředků, zahrnující zejména odborná vyjádření z oboru toxikologie a klinická psychomotorická vyšetření.

V případě ovlivnění alkoholem je na základě poznatků lékařské vědy stanovena domněnka, že žádný řidič není schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi hodnoty nejméně 1,0 g/kg (1 promile). Tento stav je považován za stav vylučující způsobilost bez ohledu na subjektivní pocity řidiče či jeho nadprůměrné schopnosti řízení vozidla. Zatímco u alkoholu je stav vylučující způsobilost judikaturou pevně stanoven hranicí 1,00 ‰. V rámci pozitivního testu na OPL je situace procesně složitější. Samotný pozitivní výsledek orientačního testu DrugWipe bez následné kvantifikace účinné látky v krevním séru nepostačuje k naplnění prokázání znaků skutkové podstaty trestného činu.<sup>65</sup>

Významným faktorem při posuzování míry ohrožení je vztah mezi hladinou alkoholu a pravděpodobností vzniku kolize v silničním provozu. Světová zdravotnická organizace ve své zprávě o bezpečnosti silničního provozu konstatuje, že řízení pod vlivem alkoholu zvyšuje nejen riziko samotného vzniku nehody, ale také pravděpodobnost, že následky takové události zpravidla vedou k vážným zraněním. K prokazatelnému a skutečnému nárůstu rizika havárie přitom dochází již při relativně nízké hladině alkoholu v krvi, konkrétně od hodnoty 0,4 g/kg, přičemž se jedná o 0,4 promile.<sup>66</sup>

Zahraniční odborná literatura v této souvislosti zdůrazňuje, že řízení motorového vozidla je z neuropsychologického hlediska klasifikováno jako úloha s dělenou

<sup>65</sup> ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007* [online]. [cit. 2026-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.beck-online.cz>>.

<sup>66</sup> WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization, 2018. ISBN 978-92-4-156568-4, s. 31.

pozorností, přičemž schopnost mozku zpracovávat více vizuálních a kognitivních podnětů současně je v případech konzumace alkoholu narušena jako první. K tomuto narušení dochází prokazatelně již při nízkých hladinách intoxikace od 0,2 gramů na kilogram, přičemž se ještě nemusí projevit viditelnými fyzickými symptomy, jako je například porucha rovnováhy či řeči.<sup>67</sup>

Složitější situace nastává u jiných návykových látek, a to OPL, kdy pouhá detekce přítomnosti těchto látek v organismu řidiče sama o sobě nepostačuje k závěru o přítomnosti stavu vylučujícímu způsobilost. Je nutné prokázat míru ovlivnění psychomotorických schopností řidiče. Zásadní pomůckou pro aplikační praxi se stalo *stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu sp. zn. Tpjn 300/2020*, v němž jsou vymezeny exaktní limitní hodnoty koncentrace účinných látek v krevním séru, při jejichž dosažení či překročení se řidič považuje za nezpůsobilého k řízení. Viz níže uvedený přehled:<sup>68</sup>

- 10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC),
- 150 ng/ml Methamfetaminu,
- 150 ng/ml Amfetaminu,
- 150 ng/ml 3,4 – Methylendioxyamfetaminu (MDMA),
- 150 ng/ml 3,4 – Methylendioxyamfetaminu (MDA),
- 75 ng/ml Kokainu,
- 200 ng/ml Morfinu.

Z hlediska dokazování představuje primární důkazní prostředek lékařské vyšetření spojené s odběrem krve. Zjištěná koncentrace návykové látky v krevním séru je stěžejní pro následnou právní kvalifikaci skutku, přičemž umožňuje přesně určit, zda se jedná o trestný čin, přestupek, nebo se o protiprávní jednání vůbec nejedná.

Absence krevní zkoušky však automaticky neznamená nemožnost prokázání vzniku trestní odpovědnosti. Stav vylučující způsobilost lze dovodit i ze souhrnu nepřímých důkazů jako mohou být výpovědi svědků o chování řidiče, množství požitého alkoholu nebo jiné návykové látky, záznamy o způsobu jízdy, lékařské zprávy o klinickém obrazu podezřelé osoby.<sup>69</sup>

---

<sup>67</sup>MOSKOWITZ, H. a D. FIORENTINO. A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol on Driving-Related Skills [online]. Washington, D.C.: National Highway Traffic Safety Administration, 2000, s. 10 [cit.2026-02-19]. Dostupné z WWW: <[https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/1677/dot\\_1677\\_DS1.pdf](https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/1677/dot_1677_DS1.pdf)>.

<sup>68</sup>ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. *Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020* [online]. [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.beck-online.cz>>.

<sup>69</sup>ŠÁMAL, P., et al. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 3624.

## 5.5 Trestný čin maření úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku)

Trestný čin maření úředního rozhodnutí a vykázání je uveden v hlavě desáté trestního zákoníku. Trestného činu maření úředního rozhodnutí a vykázání se dopustí ten, kdo:

*„maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci“.*

Jednou z kategorií protiprávního jednání, jehož odhalování je integrální součástí silničních policejních kontrol, představuje přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání upravený v **§ 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku**. V případech, kdy pachatel naplní skutkovou podstatu trestného činu tím, že „vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu,“<sup>70</sup>

Chráněným zájmem tohoto trestného činu je nerušený a efektivní výkon rozhodnutí, jež byla vydána orgány veřejné moci v rámci jejich zákonných pravomocí.

Primárním účelem této trestněprávní normy je požadavek na autoritu rozhodování státní moci a zajištění reálné vymahatelnosti práva, čímž se předchází situacím, kdy by pravomocná rozhodnutí pozbývala svého faktického účinku.<sup>71</sup>

V kontextu silničních policejních kontrol se tento objekt projevuje zejména ochranou zájmu státu na tom, aby osoby, jimž byl uložen zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel, toto omezení skutečně respektovaly a neohrožovaly tak bezpečnost silničního provozu svou další zákonem neoprávněnou účastí.

Pro vznik trestní odpovědnosti je nutné, aby byl pachatel vyrozuměn o pozbytí řídičského oprávnění, což akceptuje doručením oznámení nebo sdělením této skutečnosti např. zaměstnancem obecního úřadu, policejní hlídkou při silniční kontrole, případně dalšími subjekty trestního řízení.<sup>72</sup>

Řidič, kterému byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu nejméně jednoho roku, a ten kdo trest vykonal, ale dosud neprokázal zákonem stanovenou odbornou a zdravotní způsobilost k vrácení řídičského oprávnění, a přesto řídil motorové vozidlo, se nedopustí přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání **podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku**. Takové jednání

<sup>70</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 337 odst. 1 písm. a) [online]. [cit. 2026-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

<sup>71</sup> ŠÁMAL, P., et al. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 4215.

<sup>72</sup> ŠÁMAL, P., et al. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 4223.

bude příslušným orgánem posouzeno pouze v přestupkové rovině **podle § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu.**

Další variantou naplnění znaků skutkové podstaty tohoto přečinu, je situace, pokud řidič dosáhne v bodovém hodnocení 12 trestných bodů, přičemž mu bude doručena výzva, v souladu s **§ 123 odst. 3 zákona o silničním provozu** k odevzdání řidičského průkazu. V tomto konkrétním případě je též naplněna skutková podstata přečinu dle § 337 trestního zákoníku, pokud řidič dále vykonává činnost řízení, která mu byla nabytím bodového ohodnocení zakázána.<sup>73</sup>

Při provádění silničních kontrol v okrese Chomutov je pro detekci maření výkonu úředního rozhodnutí zásadní ověření právní moci zákazu činnosti, která často nastává skrze institut fikce doručení. V rámci správního trestání je tento mechanismus upraven v **§ 24 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů**, podle něhož nevyzvednutí písemnosti v desetidenní lhůtě zakládá právní domněnku doručení.<sup>74</sup> Obdobně zákon č. **141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)**, ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení **§ 64 odst. 4 stanoví**, že nevyzvedne-li si adresát písemnost do deseti dnů od uložení, považuje se poslední den této lhůty za den doručení, i když se o uložení nedozvěděl.<sup>75</sup>

Pro hlídku Policie ČR je rozhodující stav ve využívaných evidencích, kterou je například CRR– centrální registr řidičů, kde vyznačená právní moc na základě těchto ustanovení zakládá zákonný podklad pro spáchání trestného činu podle § 337 trestního zákoníku.<sup>76</sup>

---

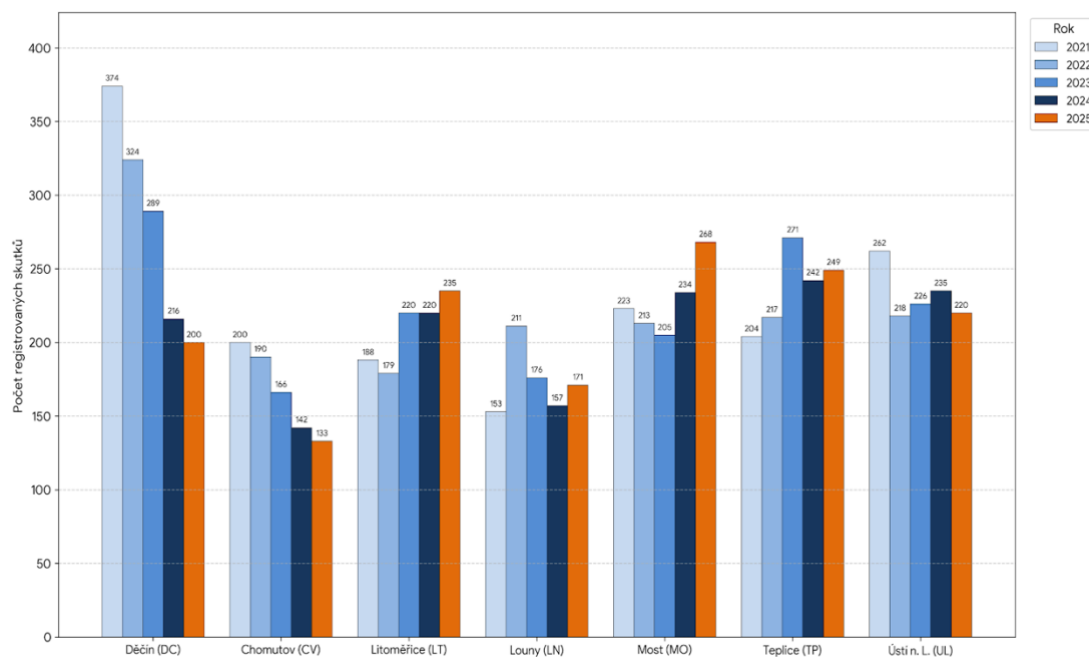
<sup>73</sup> PROUZA, D. *Trestní zákoník: edice zákonů s judikaturou*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-187-1, s. 1101.

<sup>74</sup> ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, § 24 [online]. In: *Zákony pro lidi*. [cit. 2026-28-01]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500#p24>>.

<sup>75</sup> ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, § 64 [online]. In: *Zákony pro lidi*. [cit. 2026-28-01]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141#p64>>.

<sup>76</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 337 [online]. In: *Zákony pro lidi*. [cit. 2026-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p337>>.

**Graf 1 – Vývoj nápadu přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání v Ústeckém kraji za období let 2021–2024**



**Zdroj: Vlastní zpracování z dat Policie ČR.**

Při komparaci statistických výstupů v rámci Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje vykazuje územní odbor Chomutov u přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku klesající tendenci.

Zatímco v sousedních územních odborech, zejména na Mostecku a Teplicku, vykazuje incidence tohoto deliktu v pětiletém časovém horizontu fluktuaci či vzestupnou tendenci.

Z analýzy dat vyplývá, že zatímco v roce 2021 představoval nápad této trestné činnosti v Chomutově 200 registrovaných skutků, byl plně srovnatelný s krajským průměrem, následné období je charakterizováno kontinuálním poklesem až na úroveň 133 evidovaných případů v roce 2025. V závěru sledovaného období lokalizoval Územní odbor Chomutov v rámci celého Ústeckého kraje nejnižší četnost výskytu tohoto protiprávního jednání. Dále bylo zjištěno z analýzy dat, že se v roce 2025 tohoto přečinu dopustilo 21 osob pod vlivem návykových látek.

## 6 Situace v okrese Chomutov – celkový stav kriminality

Územní odbor Chomutov patří z hlediska nápadu protiprávního jednání k dlouhodobě zatíženějším regionům v rámci Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, potažmo i celkového stavu v rámci České republiky. Podle oficiálních statistických údajů registrované kriminality Policie ČR bylo v roce 2025 na území Chomutova evidováno celkově 14 265 protiprávních jednání. Převážnou část skutků tvořily přestupky v celkovém počtu 12 546. Jednalo se především o méně závažná protiprávní jednání na úseku dopravy, majetku a veřejného pořádku, jejichž řešení spadá primárně do kompetence hlídkové služby, obvodních oddělení, a dopravního inspektorátu, následně jsou pak ve lhůtě do 30 dnů od oznámení skutečnosti, že byl spáchán přestupek předány věcně a místně příslušnému správnímu orgánu k projednání. Zbýlých 1 719 případů naplnilo znaky skutkové podstaty trestného činu.

Z hlediska zaměření této bakalářské práce je však předmětem zájmu obecně toxikomanie, pod kterou statisticky spadá mimo jiné nedovolená výroba, distribuce a přechovávání OPL, a v širším kontextu i ohrožení pod vlivem návykové látky. S celkovým počtem 213 evidovaných trestných činů představují návykové látky jeden z nejzávažnějších bezpečnostních problémů Chomutovska. Tvoří více než 12 % z celkového ročního objemu trestné činnosti. Zbylou část policejní statistiky pak doplňuje obecně nebezpečná kriminalita (72 skutků), trestné činy v přímé souvislosti s dopravními nehodami (28 skutků), požáry a výbuchy (12 skutků) a okrajově také jeden případ extremismu. Tyto data jasně dokládají, že míra dostupnosti a zneužívání návykových látek je v regionu nadprůměrná. Tento fakt se logicky a nevyhnutelně propisuje i do celkové oblasti BESIP, s čímž se policisté z Územního odboru Chomutov ve výkonu služby setkávají velmi často v rámci jejich výkonu služby.<sup>77</sup>

### 6.1 Socioekonomická a demografická charakteristika okresu Chomutov

Okres Chomutov je geograficky umístěn v severozápadní části České republiky, a socioekonomicky definován jako silně industrializovaná oblast s kladenou důležitostí na těžební a energetický průmysl v rámci jednoho z největších měst Ústeckého kraje. V okrese Chomutov, je situováno celkem osm měst jako je například Jirkov, Kadaň nebo

---

<sup>77</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Statistické přehledy kriminality: Evidenčně statistický systém kriminality (ESSK) za Ústecký kraj – ÚO Chomutov [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2025 [cit. 2026-03-05]. Dostupné z: WWW <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality.aspx>

Kláštorec nad Ohří, a také čtyřicet čtyři obcí, přičemž se jedná například o Spořice, Údlice nebo Blatno.<sup>78</sup> Okres Chomutov dle dostupných statistických údajů měl ke konci roku 2025 celkem 123 453 obyvatel. Nejvíce obyvatel žije v okresním městě Chomutov, kde se v roce 2025 nacházelo 46 771 obyvatel. Počet obyvatel Ústeckém kraji dosáhl ke dni 30.09.2025 celkem 805 002.<sup>79</sup> Celkový počet obyvatelstva ČR činil k témuž dni 10 897 178 obyvatel. V rámci demografické analýzy České republiky je Ústecký kraj klasifikován jako pátý nejlidnatější kraj.

Okres Chomutov je situován v bezprostřední blízkosti státních hranice se Spolkovou republikou Německo. Tyto predispozice se projevují v celkovém indexu kriminality, který v komparaci s celorepublikovým průměrem dosahuje vyšších hodnot, přičemž toto dokazují čísla statistických údajů Policie ČR. Uvedený socioekonomický kontext je nezbytné vnímat jako primární determinant pro strukturální složení protiprávního jednání, a to včetně oblasti BESIP a detekci protiprávního jednání souvisejícího s návykovými látky.<sup>80</sup>

Důležitý aspektem pro oblast BESIP v okrese Chomutov je skutečnost, že je zde přítomných několik specifických silničních tahů například D7, která zajišťuje dostupnou cestu z Prahy přes Chomutov až ke hranicím Spolkové republiky Německo. Důležité je také zmínit silnici I/13, která vede z Karlovarského kraje do kraje Ústeckého. V rámci policejní praxe v okrese Chomutov se jedná o nejfrekventovanější silnice, a tedy je na nich nejvíce prováděná silniční kontrola hlídkami Policie ČR v Územním odboru Chomutov při dohledu nad oblastí BESIP.

V rámci okresu Chomutov je zřízeno několik organizačních článků, kdy nejnižším článkem je obvodní oddělení Policie ČR, kterých lze lokalizovat v okrese Chomutov celkem šest, konkrétně je zřízeno obvodní oddělení Chomutov–město, Chomutov–venkov, Jirkov, Kadaň, Kláštorec nad Ohří a Vejprty.

Kromě výše zmíněných obvodních oddělení Policie ČR jsou pro výkon služby využívány další zdejší útvary jako oddělení hlídkové služby (OHS), dopravní inspektorát (DI) či služba kriminální policie a vyšetřování (SKPV).

---

<sup>78</sup> Okres Chomutov. Města a obce online [online]. [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW:< <https://www.mesta.obce.cz/vyhledat2.asp?okres=3503>>.

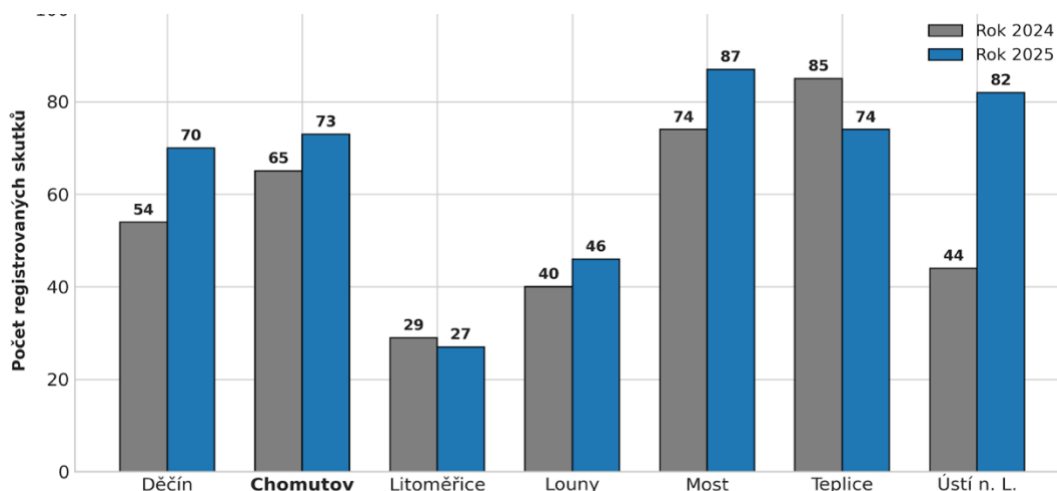
<sup>79</sup> ČESKO. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2025* [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW:<<https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112025>>.

<sup>80</sup> Srov. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území Územního odboru Chomutov a města Kláštorce nad Ohří za rok 2024 ve srovnání s rokem 2023* [online]. [Chomutov]: Policie České republiky, 2025, s. 9 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW:< [https://www.klasterec.cz/e\\_download.php?file=/data/editor/218cs\\_3.pdf&original=Bezpecnostn\\_i\\_zprava\\_za\\_rok\\_2024\\_-\\_Klasterec\\_sig.pdf](https://www.klasterec.cz/e_download.php?file=/data/editor/218cs_3.pdf&original=Bezpecnostn_i_zprava_za_rok_2024_-_Klasterec_sig.pdf)>.

## 6.2 Stav kriminality v okrese Chomutov

Při analýze stavu kriminality bylo zjištěno několik aspektů, s kterými se okres Chomutov potýká, přičemž důraz vzhledem k tématu bakalářské práce bude kladen na drogovou kriminalitu.

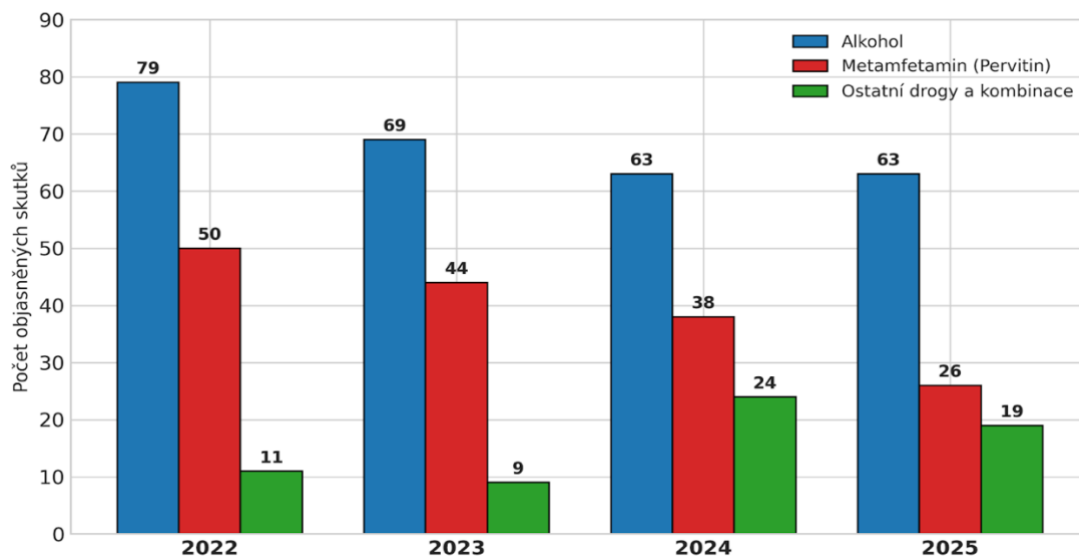
**Graf 2 – Vývoj drogové kriminality v Ústeckém kraji v letech 2024 a 2025 (registrované skutky)**



**Zdroj: Vlastní zpracování z dat Policie ČR.**

Graf č. 2 zobrazuje vývoj drogové kriminality v letech 2024 a 2025. Ústecký kraj se nacházel až na 4 místě. U územního odboru Chomutov byla v souvislosti s OPL zjištěna narůstající tendence, a to z 65 skutků v roce 2024 na 73 skutků v roce 2025. Při provedení komparace enormní nárůst pak vykazuje územní odbor Ústí nad Labem v roce 2025, neboť zde bylo registrováno o 38 případů více než v předchozím roce. Narůstající tendence v Ústeckém kraji u drogové trestné činnosti nebyla potvrzena pouze u územního odboru Litoměřice a Teplice.

**Graf 3 – Nápad přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky §274 v územním odboru Chomutov (rok 2022–2025)**



**Zdroj: Vlastní zpracování z dat Policie ČR.**

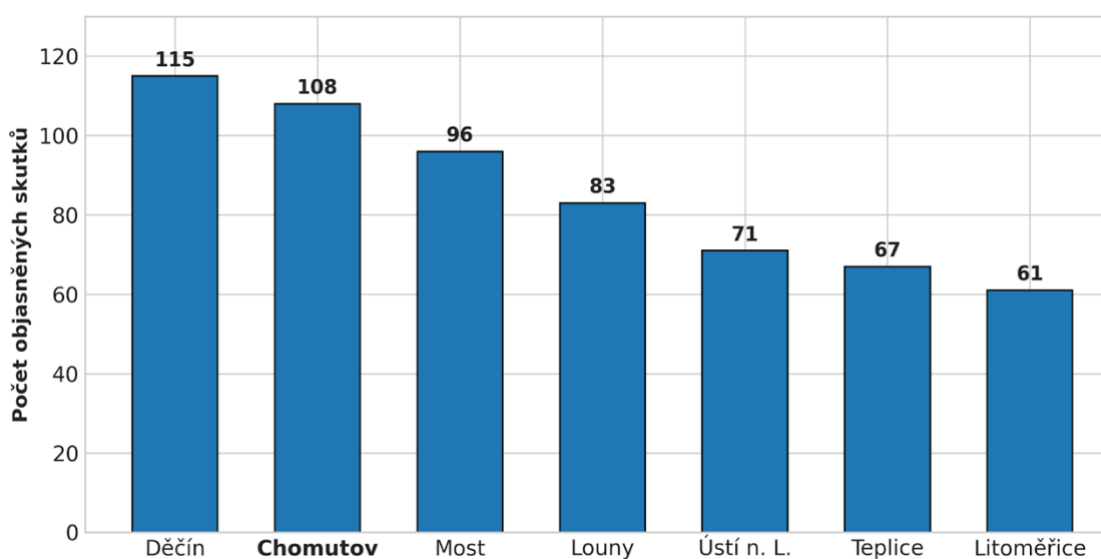
Z grafu č. 3 vyplývá, že na území okresu Chomutov dochází v posledních sledovaných letech k postupnému poklesu zjištěných přečinů podle § 274 trestního zákoníku. Zatímco v roce 2022 bylo evidováno 140 zjištěných skutků, v roce 2025 tento počet klesl na 108 skutků, což vykazuje mírnou klesající tendenci o **přibližně 23 %**. Z grafu vyplývá, že nejvíce případů tvoří řidiči pod vlivem alkoholu. Na druhé pozici se nacházejí řidiči, u nichž byla zjištěna přítomnost metamfetaminu.

Z hodnot uváděných v grafu lze podle autora práce dojít k nesprávnému závěru, že v okrese Chomutov dochází ke zlepšení bezpečnostní situace a snížení počtu řidičů pod vlivem návykových látek. Poznatky z přímého výkonu služby a analýza celkové drogové kriminality v okrese však takový závěr nepodporuje. Celková drogová kriminalita v rámci územního odboru Chomutov, případně i na většině území Ústeckého kraje naopak vykazuje vzrůstající tendenci.

Hlavní příčinou statistického poklesu přečinů v dopravě může představovat taktika samotných pachatelů. Řidiči pod vlivem návykových látek se účelově vyhýbají trestnímu stíhání tím, že při silniční kontrole i přes pozitivní orientační test DrugWipe se odmítnou podrobit odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu. Tímto jednáním je policejnímu orgánu znemožněno přesně určit hladinu účinné látky v krevním séru. Skutek je tak sice přísně sankcionován ve správním řízení, ale pouze jako přešůpek. Pachatelé hrozí vysoká finanční pokuta a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, avšak tyto případy se nepromítají do

uvedené statistiky. Současně takový pachatel nemá evidován záznam v rejstříku trestů. Způsob chování pachatelů, kteří se odmítli podrobit lékařskému vyšetření, nesmí být přičítán k tíži s ohledem na zásadu *nemo tenetur se ipsum accusare*.<sup>81</sup> O konkrétních počtech přestupků, spočívající v odmítnutí lékařského vyšetření, které jsou právně kvalifikovány podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, bude následně blíže pojednáno.

**Graf 4 – Srovnávací přehled územních odborů Ústeckého kraje týkající se počtů objasněných přečinů dle §274 trestního zákoníku**



**Zdroj: Vlastní zpracování z dat Policie ČR**

Podle dat za rok 2025 je územní odbor Chomutov druhým nejzatíženějším okresem v celém Ústeckém kraji. První místo v této oblasti náleží územnímu odboru Děčín.

### 6.3 Analýza bezpečnostní situace v okrese Chomutov

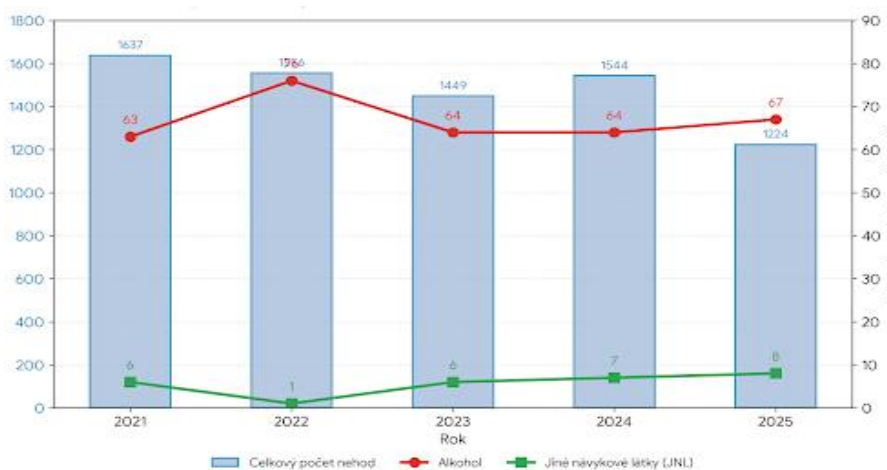
Územní odbor Chomutov, jakožto integrální součást Ústeckého kraje, bezprostředně reflektuje výše uvedené regionální trendy. Specifické socioekonomické ukazatele regionu dlouhodobě korelují se zvýšenou prevalencí problémového užívání omamných a psychotropních látek, což se nevyhnutelně promítá i do oblasti BESIP.<sup>82</sup> Za

<sup>81</sup> Zásada, která odkazuje na starozákonní soudce, jelikož nesměli vynucovat doznání obžalovaného, ale také nesměli k jeho usvědčení použít dobrovolné přiznání.

<sup>82</sup> ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území Územního odboru Chomutov a města Klášterce nad Ohří za rok 2024 ve srovnání s rokem 2023* [online]. [Chomutov]: Policie České republiky, 2025, s. 9 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW:<[https://www.klasterec.cz/e\\_download.php?file=/data/editor/218cs\\_3.pdf&original=Bezpecnostni\\_zprava\\_za\\_rok\\_2024\\_-\\_Klasterec\\_sig.pdf](https://www.klasterec.cz/e_download.php?file=/data/editor/218cs_3.pdf&original=Bezpecnostni_zprava_za_rok_2024_-_Klasterec_sig.pdf)>.

těchto podmínek jsou silniční kontroly považovány za stěžejní a nejefektivnější opatření k eliminaci protiprávního jednání řidičů nacházejících se ve stavu vylučujícím způsobilost.

**Graf 5 – Vývoj dopravní nehodovosti pod vlivem návykových látek v okrese Chomutov (2021–2025)**



**Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat Policejního prezidia ČR (Ředitelství služby dopravní policie ČR)**

Z grafu č. 5 vyplývá podíl dopravních nehod, k nimž došlo v kontextu celkového počtu dopravních nehod evidovaných dopravním inspektorátem Chomutov. Celkový počet nehod vykazuje mírně klesající tendenci. Z 1 637 nehod v roce 2021 klesl počet nehod na 1 224 v roce 2025.

Oproti tomu počet nehod řidičů pod vlivem návykových látek, tedy pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, vykazuje konstantní vývoj. Po nárůstu z 69 případů v roce 2021 na 77 případů v roce 2022, došlo v následujících dvou letech k mírnému poklesu a stabilizaci kolem 70 případů za kalendářní rok. V roce 2025 byl však opět registrován nárůst na 75 případů.

Podíl dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek zůstává v okrese Chomutov závažným a relativně stabilním bezpečnostním rizikem, které se v průběhu sledovaného období pohybuje v rozmezí 4,2 % až 6,1 % z celkového počtu evidovaných dopravních nehod.<sup>83</sup>

<sup>83</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Statistiky dopravní nehodovosti a přestupků – okres Chomutov (2021–2025). Nepublikovaná data. Poskytnuto Ředitelstvím služby dopravní policie ČR, Odborem metodiky a koordinace výkonu služby. Praha, [2026].

## 6.4 Přehled spádových přestupků v okrese Chomutov v silniční dopravě

*Tabulka 2* – Vývoj nejčastěji páchaných přestupků v okrese Chomutov v dopravě, období (2021–2025)

Druh přestupku	2021	2022	2023	2024	2025
Rychlost v obci	702	277	469	753	593
Způsob jízdy	487	445	729	617	540
Ostatní přestupky	344	170	199	196	159
Rychlost mimo obec	327	234	132	225	176

**Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat Policejního prezidia ČR (Ředitelství služby dopravní policie ČR)**

Na základě analýzy dat obsažených v tabulce č. 2, lze v okrese Chomutov ve sledovaném období detekovat dva dominantní přestupky v silniční dopravě. První místo zaujímá **překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci**. Tento přestupek v dopravě představuje v dlouhodobém horizontu nejfrekventovanější negativní chování řidičů na Chomutovsku. Jeho míra je velmi vysoká a s výjimkou roku 2022, kdy bylo evidováno 277 případů, se počty každoročně pohybují ve vyšších stovkách. Maxima dosáhl tento přestupek v roce 2024, kdy policie odhalila přesně 753 přestupků, kdy se jednalo o součet projednaných a oznámených přestupků. Velmi vysoké hodnoty vykazovaly také roky 2021 (702 případů) a 2025 (593 případů). Překračování rychlosti mimo obec je rovněž časté, avšak nedosahuje takové četnosti jako v zastavěných oblastech.

Druhou nejvíce frekventovanou kategorií přestupků v silniční dopravě je **nesprávný způsob jízdy** (zahrnující např. nevěnování se řízení či nedodržení bezpečné vzdálenosti). V průběhu pěti let se počet těchto přestupků držel na velmi vysoké úrovni, obvykle v rozmezí 450 až 600 případů ročně. K extrémnímu nárůstu došlo v roce 2023, kdy bylo v okrese Chomutov evidováno téměř 729 případů tohoto rizikového chování.

Dále byla pro účely práce analyzována další souhrnná data evidovaná Dopravním inspektorátem Ústeckého kraje, z nichž vyplývá, že za rok 2024 se celkem 49 řidičů odmítli na výzvu policisty podrobit vyšetření ke zjištění přítomnosti návykových látek, přičemž v případě 31 řidičů se jednalo o podezření na přítomnost OPL a u 18 řidičů o podezření na přítomnost alkoholu. V roce 2025 došlo v tomto směru k nárůstu, neboť celkem 66 řidičů se odmítlo podrobit vyšetření ke zjištění přítomnosti návykových látek,

příčemž v případě 47 řidičů se jednalo o podezření na přítomnost OPL a u 19 řidičů o podezření na přítomnost alkoholu.<sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Statistiky dopravní nehodovosti a přestupků – okres Chomutov (2021–2025). Nepublikovaná data. Poskytnuto Ředitelstvím služby dopravní policie ČR, Odborem metodiky a koordinace výkonu služby. Praha, [2026].

## 7 Kazuistiky a jejich vyhodnocení

Pro účely praktické části této bakalářské práce byly vybrány kazuistiky, vycházející z aplikační praxe Policie ČR v rámci Územního odboru města Chomutov. Zdrojem primárních dat se stal informační systém Evidence trestního řízení<sup>85</sup> (dále jen „ETR“). Výběr konkrétních případů probíhal na základě předem stanovených kritérií.

Z důvodu dodržení právních předpisů o ochraně osobních údajů<sup>86</sup> a dodržení interních předpisů Policie ČR byla veškerá získaná statistická data ze systému ETR pro účely této práce striktně anonymizována.

Analyzovány byly spisové materiály, zpracované na Obvodním oddělení PČR Chomutov – město podle místní příslušnosti.

Při samotné selekci kazuistik byl kladen důraz na identifikaci takových případů, které v aplikační praxi reálně omezují plynulost a efektivitu policejní činnosti. První kazuistika se vyznačovala neúměrnou délkou doby provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu ve zdravotnickém zařízení urgentního příjmu v Chomutově. Tato negativní okolnost představuje podstatné procesní a taktické obtíže. Po celou dobu vyčkávání ve zdravotnickém zařízení je policejní hlídka plně zatížena tímto úkonem, čímž se snižuje její akceschopnost a případná délka trvání dojezdu k oznámeným případům.

Na podkladě podkapitoly č. 2 teoretické části, pojednávající o fázích silniční kontroly hlídky Policie ČR, byly jednotlivé kazuistiky rozděleny na tři základní fáze kontroly. Tři anonymizované kazuistické případy jsou uvedeny v **příloze č. I**.

### 7.1 Vyhodnocení kazuistiky č. I

Analýza první kazuistiky potvrzuje vysokou efektivitu využití osobní a místní znalosti zakročujících policistů, což v kombinaci s detekcí symptomů vedlo k úspěšnému odhalení přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Z hlediska taktiky lze vyzdvihnout důsledné využívání osobního kamerového systému, který v tomto případě eliminoval potenciální procesní námítky obhajoby a zajistil nezpochybnitelnost doznání podezřelé osoby. Tento postup je podle autora práce v

<sup>85</sup> ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta č. 66/2014, o informačním systému ETR*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014

<sup>86</sup> EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) [online]. In: EUR-Lex[cit.202603-23]. Dostupné z WWW:< <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32016R0679>>.

přímém souladu s hlavním cílem práce, tedy s hledáním cest k efektivnějšímu výkonu služby.

Zásadním zjištěním, které vyplývá z časové osy případu, je však identifikace kritického deficitu v součinnosti s externími subjekty. Skutečnost, že více než 50 % celkového času služebního úkonu (125 minut) tvořilo pasivní čekání na lékařské vyšetření, představuje zásadní bariéru pro akceschopnost hlídky Policie ČR v okrese Chomutov. Tento neproduktivní časový úsek omezuje další činnost policejních hlídek a snižuje jejich dohled v kriminogenním teritoriu.

## **7.2 Vyhodnocení kazuistiky č. II**

Tato kazuistika demonstruje vysokou efektivitu využití moderních technologií v přímém výkonu služby. Využití Mobilní bezpečné platformy umožnilo okamžitou lustraci v terénu a odhalení trestné činnosti. Zároveň nasazení osobních kamerových systémů eliminovalo negativní procesní strategii podezřelého a vedlo k jeho následnému doznání.

Uvedený případ poukazuje na problematiku výskytu recidivy v okrese Chomutov. I přes hrozbu nepodmíněného trestu odnětí svobody se pachatel dopouštěl opakovaně trestné činnosti. Autor práce se domnívá, že v takovém případě je na místě striktní využívání institutu zkráceného přípravného řízení pro zajištění rychlosti a neizolovanosti trestní represe.

## **7.3 Vyhodnocení kazuistiky č. III**

Ačkoliv se podezřelý touto strategií úspěšně vyhnul možnému trestnímu stíhání v případě, že by naměřená hodnota alkoholu v dechu či následně v krevním séru prokazovala stav vylučující způsobilost, hrozilo by takovému řidiči postih za spáchaný přečin podle § 274 trestního zákoníku. V souvislosti s tímto odmítavým postojem řidiče, ve správním řízení hrozí řidiči za odmítnutí lékařského vyšetření či znemožnění detekce návykové látky pokuta od 25 000 do 75 000 Kč a obligatorní zákaz řízení na dobu 18 až 36 měsíců.

Perspektivou vytyčených cílů této práce je nutné zdůraznit, že ačkoliv je uložený trest v rámci správního trestání podstatně citelnější, než tomu je u trestu uloženého soudem v trestním řízení, absence trestní represe u chronických pachatelů zapřičiňuje individuální preventivní účinek. Tento případ tak v širším kontextu demonstruje limity

aktuální právní úpravy, na něž se v závěru práce pokusí reagovat její autor prostřednictvím návrhů de lege ferenda.

## 8 Analýza strukturovaných rozhovorů a kazuistik

Pro ucelení problematiky v rámci praktické části bakalářské práce byly využity řízené strukturované rozhovory. Postřehy získané prostřednictvím strukturovaných rozhovorů mohou přispět k identifikaci rizikových aspektů aplikační praxe v oblasti silničních kontrol a následnému navržení opatření s cílem minimalizovat tyto rizika.

### 8.1 Metodika a cíle strukturovaných rozhovorů

Výzkumný soubor tvořily tři policisté, kteří jsou zařazeni do přímého výkonu služby na Dopravním inspektorátu, oddělení hlídkové služby a Obvodním oddělení v územním odboru Chomutov. Kritériem pro zařazení respondentů do výzkumného souboru byla délka odborné praxe přesahující minimálně pět let v přímém výkonu služby. Toto kritérium zajistilo dostatečnou úroveň praktických zkušeností zejména v oblasti řešení a dokumentování kriminality v oblasti dopravy v příslušném regionu. Rozhovory byly zaměřeny na následující oblasti:

- identifikace procesních překážek,
- hodnocení technického vybavení, a
- subjektivní posouzení součinnosti s dalšími subjekty.

Řízený strukturovaný rozhovor byl proveden formou komunikace a interakce mezi respondentem a autorem výzkumného rozhovoru, přičemž byl prováděn přímým dotazováním (sedm otevřených otázek). Z bezpečnostních důvodů jsou v práci policisté označeni jen jako respondenti, bez služebního označení či jejich konkrétních jmen. Úplné znění otázek včetně odpovědí jsou obsaženy v **příloze č. II**.

### 8.2 Vyhodnocení strukturovaných rozhovorů

Prvním zjištěným faktem, na základě strukturovaných rozhovorů je skutečnost, respondenti shodně vnímají, že primárním impulsem pro detekci OPL jsou viditelné projevy řidiče. **RES1** uvádí zejména stav zornic neodpovídající světelným podmínkám a motorickou dezorientaci. **RES2** doplňuje, že zásadním faktorem v rozhodovacím procesu je zjištění kriminální minulosti řidiče v dostupných evidencích se zaměřením na toxikomanii. Z hlediska lokální rizikovosti **RES3** na základě desetileté praxe na oddělení hlídkové služby identifikuje jako nejkritičtější místa Chomutovská sídliště (Kamenná, Písečná, Běženecká).

Jedním z limitujících faktorů pro policisty byla vyhodnocena problematika odborného lékařského vyšetření. Zásadním zjištěním je hodnocení součinnosti s urgentním příjmem v Chomutově. **RES1** poukazuje na systémový nedostatek, kdy odběry na OPL provádí lékař s jinou specializací (např. gynekolog), což v případě jeho vytížení vede k větším časovým prodlevám. **RES2** v této souvislosti hovoří o „neúměrně dlouhých čekacích dobách“, které limitují akceschopnost hlídky v terénu. **RES3** doplňuje, že proces komplikuje i agresivita intoxikovaných osob, vyžadující součinnost více hlídek, což dále oslabuje personální přítomnost policie v okrese.

Jedním z limitujících nedostatků v propojení informačních systémů. **RES2** výslovně uvádí, že registr řidičů přístupný hlídkám v terénu často neobsahuje datum nabytí právní moci u rozhodnutí vydaných Magistrátem města Chomutova. Tento stav, kdy policista nevidí informaci o faktickém doručení zákazu činnosti, označuje **RES1** za zásadní překážku při zjišťování skutkového stavu věci, zejména v nočních hodinách. Na rozdíl od soudních rozhodnutí, která jsou v systému centrálním registru řidičů řádně provázána, správní rozhodnutí vykazují informační deficit, což ztěžuje okamžitou právní kvalifikaci přečinu dle § 337 trestního zákoníku.

V oblasti administrativy respondenti vnímají jako určitý deficit duplicitu evidovaných dat. **RES1** spatřuje neefektivitu v nutnosti přepisovat několikrát stejné údaje z terénních systémů do systému ETR. Přínos mobilní bezpečné platformy je hodnocen vysoce pozitivně všemi respondenty, přičemž **RES3** navrhuje její další funkční rozšíření o možnost finálního zadávání procesních úkonů přímo v terénu, čímž by se eliminovala nutnost následného zpracování spisu na služebně.

Názory na plošné dopravně bezpečnostní akce se mírně rozcházejí. Zatímco **RES3** v nich spatřuje významný preventivní efekt, **RES1** se domnívá, že pro řidiče jsou tyto akce často předvídatelné a za důležitější považuje osobní aktivitu a místní znalost policisty v běžném výkonu služby. V oblasti vzdělávání **RES3** navrhuje prodloužení doby praktického zaučení nově začínajících policistů pod dohledem zkušenějších kolegů, a to přímo v terénu okresu Chomutov, neboť teoretická příprava je bez většího nácviku modelových situací v kriminogenním prostředí často nedostatečná.

### 8.3 Návrhy a doporučení na základě kazuistik a rozhovorů

Na základě provedené analýzy kazuistik a syntézy poznatků ze strukturovaných rozhovorů s policisty Územního odboru Chomutov, jsou v této kapitole formulována konkrétní doporučení, směřující k optimalizace procesních postupů v oblasti kriminality v dopravě. Tato opatření směřují k zefektivnění detekce protiprávního jednání, snížení administrativní zátěže a zvýšení bezpečnosti hlídek v terénu prostřednictvím technických, procesních a legislativních změn.

Na základě výpovědí respondentů RES2 a RES3 se navrhuje rozšíření funkcionalit mobilní bezpečné platformy (MBP) tak, aby umožňovala konečné generování úředních záznamů přímo na místě kontroly prostřednictvím interaktivních šablon s předdefinovanými potřebnými údaji. Tento systém by umožnil policistovi pouze vkládat konkrétní informace (např. provedení dechové zkoušky, nařízení odtahu vozidla, přítomnost specifických symptomů), čímž by se eliminovala nutnost opakovaného manuálního vypisování identických informací do více evidovaných dokumentů. Tím by se výrazně zkrátila doba průběhu silniční kontroly a snížilo riziko chybovosti při přepisu dat.

S tímto opatřením však souvisí i pořízení tiskáren pro tisk dokumentů, neboť u některých tiskopisů se předpokládá jejich verifikace ze strany dotčených osob.

Na základě provedených rozhovorů se jeví jako přínosné uvažovat o vytvoření sdíleného rozhraní mezi magistráty a Policií ČR, které by umožňovalo přímé datové propojení mezi spisovou službou magistrátu a Centrálním registrem řidičů (CRR). Takový systém by mohl automatizovaně přenášet informaci o datu doručení (včetně doručení fikcí) do lustračního rozhraní MBP, čímž by došlo k urychlení administrativních procesů a zlepšení dostupnosti klíčových údajů při výkonu služby.

Pro řešení nadměrné časové prodlevy identifikované v **kazuistice č.I** – by bylo vhodné implementovat pilotní projekt specializovaného pracoviště pro policejní lékařské úkony. Toto centrum, zřízené ideálně na pomezí okresů Chomutov a Most, které by zůstalo v gesci Krajské zdravotní, a.s. by sloužilo k centralizovanému provádění odběrů biologického materiálu a prohlídek osob před umístěním do policejních cel. Vyčlenění dedikovaného zdravotnického personálu by vedlo k úplnému oddělení policejní agendy od běžného provozu urgentního příjmu. Argumentem pro navrhované řešení je výrazná úspora mzdových nákladů Policie ČR, neboť by došlo k eliminaci nedůvodných průtahů (prostožů) v čekárnách nemocnic, a zároveň by se zvýšila bezpečnost civilních pacientů.

V rámci zefektivnění postihu dopravní kriminality se jeví jako podnětné otevření odborné diskuse nad legislativní změnou zákona č. 40/2009 Sb., **trestní zákoník**. Jelikož odmítnutí lékařského vyšetření představuje pro řidiče takticky výhodnější variantu, bylo by na místě zvážit zavedení nové skutkové podstaty, která by umožňovala posoudit maření součinnosti při důvodném podezření na ovlivnění OPL jako přečin. Inspirací by v tomto směru mohla být úprava obsažená v trestném činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Nově formulovaná skutková podstata by mohla mít následující podobu: *„Kdo se v rámci výkonu činnosti, při níž by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, odmítne na výzvu policisty nebo jiného oprávněného orgánu podrobit lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve, moči nebo jiného biologického materiálu ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ačkoliv dechová zkouška nebo orientační test na jiné návykové látky vyzněly pozitivně nebo se osoba k vyšetření odmítla podrobit již v rámci orientačního testování, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“*

Cílem této právní úpravy by bylo eliminovat neoprávněnou výhodu řidičů, kteří se odmítnutím vyšetření vyhýbají trestnímu postihu za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 **trestního zákoníku**, neboť sankce za přestupek podle § 125c **odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu** je jimi vnímána jako mnohem příznivější.

V reakci na podněty respondenta **RES3** je nezbytné transformovat systém služební přípravy směrem k praktickému výcviku. Autor práce navrhuje implementaci pravidelných výcviků založených na modelových situacích, které by simulovaly reálné podmínky v okrese Chomutov, například komunikace s agresivní osobou v sociálně vyloučené lokalitě. Součástí výcviku by mělo být i rozpoznávání symptomů nových syntetických OPL, které standardní orientační testy nemusí vždy detekovat.

Dále na základě vyhodnocení strukturovaných rozhovorů lze doporučit posílení institutu mentoringu, kdy by nově nastupující policisté procházeli delším adaptačním procesem pod vedením zkušených příslušníků, čímž by došlo k efektivnímu přenosu místní znalosti a taktických dovedností nezbytných pro bezpečný a efektivní výkon služby v okrese Chomutov.

## 8.4 Vyhodnocení výzkumných otázek

V této podkapitole jsou využita data získané z praktické části bakalářské práce, a to především ze strukturovaných rozhovorů s policisty územního odboru Chomutov a konkrétních kazuistik. Dále byla využita analýza grafů, kde byly uvedeny statistické údaje Policie ČR, přičemž díky těmto lze identifikovat nejčastěji páchané delikty v souvislosti s řízením motorových vozidel v okrese Chomutov.

V souvislosti hlavním cílem této bakalářské práce byly autorem stanoveny tyto výzkumné otázky:

**VO1:** Jaké typy protiprávního jednání jsou nejvíce detekovanými delikty při silničních kontrolách v okrese Chomutov v období let 2022–2025?

**VO2:** S jakými nejvýznamnějšími technickými a procesními překážkami se policisté Územního odboru Chomutov setkávají při odhalování řidičů pod vlivem návykových látek?

**VO3:** Jakým způsobem lze na základě zkušeností z praxe zefektivnit taktické postupy hlídek při provádění silničních kontrol v exponovaných lokalitách Chomutovska?

Vyhodnocení **VO1** za pomoci statistických údajů poukázalo za období let 2022–2025 na nejčastěji detekované přečiny v souvislosti s řízením motorových vozidel v okrese Chomutov, jimiž jsou ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 a maření výkonu úředního rozhodnutí § 337, které jsou uvedeny v trestním zákoníku. Z hlediska přestupkového jednání u řidičů motorových vozidel dominují delikty spojené s **nerespektováním rychlosti v obcích a nesprávným způsobem jízdy**. Pod pojmem nesprávný způsob jízdy je nutné podotknout, že se zabývají policisté přestupky v dopravě jako nevěnování se řízení či nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly.

Na základě vyhodnocení kazuistik lze identifikovat dvě hlavní překážky pro **VO2**, která přímo souvisí s detekcí návykových látek provedenou Policií ČR v okrese Chomutov. V rámci policejní praxe se jako nejvýznamnější jeví neúměrná časová náročnost odborného lékařského vyšetření v nemocnici Chomutov, což potvrzuje **kazuistika č. I** a výpovědi respondentů (**RES1, RES2**). Pasivní čekání hlídek v řádu několika hodin, způsobené vysokou vytížeností personálu, zásadně limituje akceschopnost hlídek Policie ČR v okrese Chomutov. Další stěžující bariérou představuje odmítavá taktika součinnosti řidiče **kazuistika č. III**, což při absenci dalších důkazů vede k nemožnosti určení stavu vylučujícímu způsobilost, a tak nutnosti kvalifikaci skutku jako přestupku v dopravě.

V rovině technické a informační byl identifikován mezeza mezi propojení evidencí u rozhodnutí vydaných Magistrátem města Chomutova a Policií ČR. Jak vyplývá z **kazuistiky č. II** a rozhovoru s **RES2**, absence okamžité informace o doručení a právní moci zákazu činnosti v registru řidičů ztěžuje policistům v terénu, zejména v nočních hodinách, jednoznačnou kvalifikaci přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí. Tyto faktory v souhrnu vytvářejí prostor pro obstrukce ze strany kontrolovaného řidiče a zvyšují administrativní zátěž zasahujících hlídek.

Strukturované rozhovory vytvořili reálný základ pro vyhodnocení **VO3**, přičemž dle zkušeností respondentů podmíněno dynamickým rozvojem technologií, personální stabilizace a cílenou edukací se v oblasti technické jako klíčový prvek jeví další kvalitativní rozvoj Mobilní bezpečné platformy (MBP). Respondenti (**zejména RES3**) navrhují rozšíření jejích funkcí o možnost finálního procesního ukončení věci přímo v terénu, čímž by se eliminovala administrativní duplicita a nutnost následného zpracování v systému ETR na služebně. Tento krok by významně zvýšil časovou dotaci hlídek pro přímý výkon služby v rizikových lokalitách Chomutovska, jako jsou sídliště Kamenná či Písečná.

V rovině personální a edukační je navrhováno zefektivnění přípravy nově nastupujících policistů. Na základě výpovědi **RES3** se jako optimální jeví prodloužení doby praktického zaučení pod dohledem zkušených mentorů přímo v kriminogenním prostředí Chomutovska, neboť teoretická příprava bez nácvičku modelových situací v reálných podmínkách je vnímána jako limitující. Současně je akcentována potřeba personálního posílení prvosledových hlídek hlídkové služby, což by umožnilo vyšší četnost kontrol a operativnější řešení eskalované agresivity u ovlivněných řidičů. Zefektivnění taktických postupů je tedy spatřováno v přesunu administrativního těžiště do terénu a v posílení praktických kompetencí policistů při detekci symptomů ovlivnění návykovými látkami

## Závěr

Předložená bakalářská práce se věnovala problematice silničních policejních kontrol v okrese Chomutov se zaměřením na detekci protiprávního jednání u řidičů motorových vozidel. Hlavním cílem práce byla optimalizace postupů silničních policejních kontrol v okrese Chomutov s ohledem na detekci protiprávního jednání řidičů, zejména v případech ohrožení pod vlivem návykových látek, a formulace doporučení pro efektivnější a bezpečnější výkon služby na základě konkrétních kazuistik a zkušeností policistů. Vedlejším cílem bylo posoudit průběh silničních kontrol a identifikovat nejčastější přestupky a trestné činy spáchané řidiči motorových vozidel v daném teritoriu. Na základě realizovaného empirického šetření a komparace teoretických poznatků s aplikační praxí lze konstatovat, že stanovené cíle byly v plném rozsahu naplněny.

V teoretické části byl vymezen právní rámec silničních kontrol a taktický postup jejich provedení, čímž byl naplněn stanovený vedlejší cíl práce. Autor práce si pro přehlednost silniční kontrolu strukturoval do tří základních fází, přičemž se jednalo o formy policejních úkonů jako zastavení vozidla či zjištění totožnosti řidiče.

V navazujícím textu teoretické části byl popsán způsob detekce návykových látek, a to v podobě alkoholu či omamných a psychotropních látek, které jsou v okrese Chomutov, potažmo v Ústeckém kraji často detekovány při silničních kontrolách hlídkami Policie ČR. Konečná fáze teoretické části charakterizovala vybrané skutkové podstaty nejčastěji páchaných přečinů či přestupku v dopravě v souvislosti s řízením motorových vozidel pod vlivem návykových látek. V souvislosti s tímto jednáním řidiče nebylo autorem opomenuto vymezení stavu vylučujícího způsobilost.

Praktická část bakalářské práce byla realizována prostřednictvím tří základních pilířů. Prvotní fáze zahrnovala seznámení se s okresem Chomutov, přičemž byl analyzován celkový stav kriminality či socioekonomická situace v návaznosti na drogovou kriminalitu v tomto okresu. Za pomoci vyhodnocení grafů byly zjištěny nejčastěji páchané delikty v okrese Chomutov v období let 2022–2025, které potvrdily nejvyšší incidenci přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí, doplněnou o poznatky k přestupkům v silničním provozu.

Navazující empirické šetření bylo založeno na vyhodnocení konkrétních kazuistik ze systému ETŘ a realizaci strukturovaných rozhovorů se třemi příslušníky Policie ČR, územního odboru Chomutov, kterým bylo položeno sedm cílených otázek zaměřených na aplikační policejní praxi. Na základě syntézy získaných poznatků byla formulována konkrétní doporučení pro zefektivnění výkonu služby. Mezi klíčové návrhy autora na

základě vyhodnocení kazuistik a strukturovaných rozhovorů spadá optimalizace součinnosti se zdravotnickými zařízeními za účelem zkrácení procesních prodlev při potřebném lékařském vyšetření, funkční rozšíření mobilní bezpečné platformy pro eliminaci administrativních duplicit v systému ETR a zavedení intenzivnějšího praktického mentoringu nově nastupujících policistů, kteří se budou podílet na přímém výkonu služby v rizikových lokalitách Chomutovska na detekci protiprávního jednání, a to nejen u řidičů motorových vozidel.

V rovině legislativních doporučení se na základě provedené analýzy dle autora jeví jako podnětné otevření odborné diskuse nad úpravou **zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník**. Současný právní stav dle autora práce, v této zákonné verzi odmítnutí odborného lékařského vyšetření představuje pro řidiče takticky výhodnější variantu, přičemž v konečném důsledku rozhodnutí správního charakteru podle autora práce oslabuje individuálně preventivní účinek zákona. Jako efektivní nástroj k eliminaci je navrhováno zavedení nové skutkové podstaty přečinu, která by postihovala maření součinnosti při důvodném podezření na ovlivnění návykovou látkou. Tato úprava, inspirovaná systematikou přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí, by umožnila trestněprávní postih řidičů, které se odmítnou podrobit lékařskému vyšetření i přes pozitivní výsledek dechové zkoušky nebo orientační test na přítomnost omamných a psychotropních látek.

Cílem tohoto návrhu de lege ferenda je sjednotit úroveň společenské nebezpečnosti odmítnutí vyšetření s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku, čímž by došlo dle autora práce k posílení právní jistoty policistů a zefektivnění postihu dopravní kriminality v okrese Chomutov.

Z bakalářské práce vyplývá, že delikty v souvislosti s řízením vozidel jsou častým negativním jevem současné moderní společnosti. Autor práce, který je sám zařazen jako policista se setkává s řidiči ovlivněnými návykovými látky velmi často, přičemž si sám uvědomuje, jak zřejmý negativní dopad tyto řidiči mohou mít na bezpečnost silničního provozu, a tak ohrozit jeho účastníky.

Závěrem lze shrnout, že bakalářská práce nepředstavuje pouze teoretický rámec, ale nabízí reálná a aplikovatelná řešení pro limitující faktory týkající se výkonu policejních hlídek v okrese Chomutov. Podle autora může být navíc tato práce využitelná nejen pro začínající policisty, ale také pro širší veřejnost, která jeví zájem o problematiku spáchaného protiprávního jednání v souvislosti s řízením motorových vozidel.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. 240 s. ISBN 978-80-7400-964-8.
2. BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.
3. HIRT, M., et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
4. HIRT, M., et al. *Soudní lékařství pro právníky a policisty*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2024. 80 s. ISBN 978-80-271-5545-3.
5. CHMELÍK, J., et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část s aplikačními příklady*. Praha: Linde Praha, 2010. 367 s. ISBN 978-80-7201-820-8.
6. JEMELKA, L. a P. VETEŠNÍK. *Ochrana před škodlivými vlivy tabáku, alkoholu a návykových látek: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011. 348 s. ISBN 978-80-7400-399-8.
7. JEMELKA, L. a P. VETEŠNÍK. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2020. 1050 s. ISBN 978-80-7400-772-9.
8. KALINA, K., et al. *Klinická adiktologie*. Praha: Grada Publishing, 2015. 696 s. ISBN 978-80-247-4331-8.
9. KOŠINÁROVÁ, B. *Účelové komunikace*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. 169 s. ISBN 978-80-7699-016-6.
10. KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. 566 s. ISBN 978-80-7699-031-9.
11. PROUZA, D. *Trestní zákoník: edice zákonů s judikaturou*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. 1280 s. ISBN 978-80-7400-187-1.
12. SOPKOVÁ, D. a S. FARKAŠOVÁ IANNACCONE. *Forensic Medicine: Textbook for Medical Students*. Košice: Pavol Jozef Šafárik University in Košice, 2024. 159 s. ISBN 978-80-574-0373-9.
13. ŠÁMAL, P., et al. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2023. 4933 s. ISBN 978-80-7400-893-1.
14. ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2019. 278 s. ISBN 978-80-7422-726-4.

15. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. 438 s. ISBN 978-80-7400-543-5.
16. WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization, 2018. 403 s. ISBN 978-92-4-156568-4.
17. ZŮBEK, J., et al. *Zákon o silničním provozu: komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. 1033 s. ISBN 978-80-7400-995-2.

### Elektronické zdroje

18. ADVANCE DIAGNOSTICS. *DrugWipe 5S* [online]. New Zealand: Advance Diagnostics, 2024 [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.advancediagnostics.co.nz/product/drugwipe-5s/>>.
19. *Alkohol za volantem v Německu: limity, pokuty a pravidla* [online]. Autotrip.cz, 2026 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z WWW: <<https://autotrip.cz/alkohol-za-volantem-nemecko/>>.
20. ČESKO. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2025* [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112025>>.
21. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Mapa kriminality: Veřejně přístupná databáze trestné činnosti* [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2025 [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://kriminalita.policie.gov.cz/>>.
22. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistické přehledy kriminality: Evidenčně statistický systém kriminality (ESSK) za Ústecký kraj – ÚO Chomutov* [online]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2025 [cit. 2026-03-05]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality.aspx>>.
23. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území Územního odboru Chomutov a města Klášterce nad Ohří za rok 2024 ve srovnání s rokem 2023* [online]. Chomutov: Policie České republiky, 2025 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <[https://www.klasterec.cz/e\\_download.php?file=/data/editor/218cs\\_3.pdf&original=Bezpecnostni\\_zprava\\_za\\_rok\\_2024\\_-\\_Klasterec\\_sig.pdf](https://www.klasterec.cz/e_download.php?file=/data/editor/218cs_3.pdf&original=Bezpecnostni_zprava_za_rok_2024_-_Klasterec_sig.pdf)>.
24. *HHC za volantem a účinky na řidiče* [online]. Portálřidiče.cz, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.portalridice.cz/clanek/hhc-za-volantem-a-ucinky-na-ridice>>.
25. MOSKOWITZ, H. a D. FIORENTINO. *A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol on Driving-Related Skills* [online]. Washington, D.C.: National Highway Traffic Safety Administration, 2000 [cit. 2026-02-19]. 114 s. Dostupné z WWW: <[https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/1677/dot\\_1677\\_DS1.pdf](https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/1677/dot_1677_DS1.pdf)>.
26. *Okres Chomutov. Města a obce online* [online]. [2025] [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.mesta.obce.cz/vyhledat2.asp?okres=3503>>.

27. SANANIM. *Doba zjistitelnosti THC slinovým testem* [online]. Praha: SANANIM, z. ú. [cit. 2026-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://drogovaporadna.cz/sananim/poradna-on-line/dotazy/82b12b81-e517-477a-aeca-85c0ba3c46c3/detail/>>.
28. TRENDMEDIC. *Alkoholtester Dräger Alcotest 7510 Standard* [online]. Německo: Trendmedic, 2026 [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.trendmedic.de/de/alkoholtester-draeger-alcotest-7510-standard>>.

### Legislativní dokumenty

29. ČESKO. Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou [online]. In: *Sbírka zákonů*. 2014, částka 17, § 1. ISSN 1211-1244 [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-41>>.
30. ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>>.
31. ČESKO. Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-09-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-345>>.
32. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.
33. ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, § 64 [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-01-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141#p64>>.
34. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>>.
35. ČESKO. Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2023-271>>.
36. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>>.
37. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.

38. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, § 24 [online]. In: *Zákony pro lidi* [cit. 2026-01-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500#p24>>.
39. ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. *Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020* [online]. [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.beck-online.cz>>.
40. ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007* [online]. [cit. 2026-02-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.beck-online.cz>>.
41. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) [online]. In: *EUR-Lex* [cit. 2026-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32016R0679>>.

### **Ostatní zdroje**

42. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 66/2014, o informačním systému ETR*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2014.
43. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 180/2012, o plnění základních úkolů pořádkové policie*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2012.
44. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2020.
45. ČESKO. POLICEJNÍ PREZIDIUM. *Statistiky dopravní nehodovosti a přestupků – okres Chomutov (2021–2025)*. Nepublikovaná data. Poskytnuto Ředitelstvím služby dopravní policie ČR, Odborem metodiky a koordinace výkonu služby. Praha, 2026.

## Seznam zkratek

BESIP – Bezpečnost a plynulost silničního provozu

OPL – omamné a psychotropní látky

Policie ČR – Policie České republiky

GIBS – Generální inspekce bezpečnostních sborů

DBA – Dopravně bezpečnostní akce

THC – delta-9-tetrahydrokanabinol

ETR – Evidence trestní řízení

MBP – Mobilní bezpečná platforma

OHS – Oddělení hlídkové služby

OOP – Obvodní oddělení policie

SKPV – Služba kriminální policie a vyšetřování

Trestní zákoník – zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

VO1, VO2, VO3 – Výzkumná otázka č. 1, 2, 3

RES1, RES2, RES3 – Respondent č. 1, 2, 3

## Seznam tabulek

<b>Tabulka 1</b> – Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnoty vyjádřené v nanogramech v mililitrech krevního séra (dále jen „ng/ml“). .....	35
<b>Tabulka 2</b> – Vývoj nejčastěji páchaných přestupků v okrese Chomutov v dopravě, období (2021–2025) .....	49

## Seznam obrázků

<b>Obrázek č. 1</b> – Dräger Alcotest 7510 .....	24
<b>Obrázek č. 2</b> – detekční test DrugWipe 5S .....	27

## Seznam grafů

<b>Graf 1</b> – Vývoj nápadu přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní v Ústeckém kraji za období let 2021–2024 .....	42
<b>Graf 2</b> – Vývoj drogové kriminality v Ústeckém kraji v letech 2024 a 2025 (registrované skutky) .....	45
<b>Graf 3</b> – Nápad přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky §274 v územním odboru Chomutov (rok 2022–2025).....	46
<b>Graf 4</b> – Srovnávací přehled územních odborů Ústeckého kraje týkající se počtů objasněných přečinů dle §274 trestního zákoníku.....	47
<b>Graf 5</b> – Vývoj dopravní nehodovosti pod vlivem návykových látek v okrese Chomutov (2021–2025) .....	48

## Seznam příloh

### Příloha č. I.

Tři kazuistické anonymizované případy ze systému ETR (kazuistika č. I. – jízda pod vlivem OPL, kazuistika č. II. – opakované maření výkonu úředního rozhodnutí s recidivou, kazuistika č. III – odmítnutí podrobení se dechové zkoušce a lékařskému vyšetření).

### Příloha č. II.

Polostrukturovaný rozhovor s policisty územního odboru Chomutov (respondent č. 1, RES1 – obvodní oddělení, respondent č.2, RES 2 – dopravní inspektorát, respondent č.3, RES 3 – oddělení hlídkové služby).

## Přílohy

### Příloha č. I.

Tři kazuistické anonymizované případy ze systému ETR (kazuistika č. I. – jízda pod vlivem OPL, kazuistika č. II. – opakované maření výkonu úředního rozhodnutí s recidivou, kazuistika č. III – odmítnutí podrobení se dechové zkoušce a lékařskému vyšetření).

### **kazuistika č. I – jízda pod vlivem OPL**

**Okolnosti zastavení vozidla a iniciace kontroly** – v měsíci lednu roku 2026 v čase 13:40 hod., bylo v centru města Chomutov v rámci dohledu nad BESIP dvoučlennou hlídkou obvodního oddělení Policie ČR Chomutov – město spatřeno osobní motorové vozidlo značky Volkswagen.

Na základě osobní a místní znalosti hlídka identifikovala řidičku jako osobu aktivně se pohybující v kriminálním prostředí v oblasti drogové trestné činnosti. Na podkladě uvedeného zjištění zde bylo dáno podezření, že i sama řidička je uživatelkou návykových látek. Vozidlo bylo následně zastaveno předepsaným způsobem v prostoru autobusové zastávky, čímž byla zahájena silniční kontrola dle **§ 79 zákona o silničním provozu**.

Zvolené místo kontroly v prostoru autobusové zastávky sice poskytuje dostatečný prostor pro odstavení vozidla mimo jízdní pruh, avšak z hlediska bezpečnosti zakročujících policistů představuje riziko v podobě pohybu nezúčastněných osob, což vyžaduje pozornost při zajišťování perimetru tohoto služebního úkonu. Při lustraci v relevantních evidencích bylo zjištěno, že kontrolovaná osoba není vlastníkem ani provozovatelem zastaveného vozidla, jinými slovy bylo vozidlo zapůjčeno od třetí osoby. V interiéru vozidla byla identifikována přítomnost dalších dvou spolucestujících. V souladu s **§ 63 odst. 2 písm. d) zákona o Policii ČR** byla zjištěna jejich totožnost za účelem následného předvolání k podání vysvětlení v dané věci na Obvodní oddělení Policie ČR Chomutov–město. Z taktického hlediska byla kontrola tříčlenné osádky dvoučlennou hlídkou realizována s důrazem na bezpečnost zakročujících policistů, přičemž součinnost všech osob byla dokumentována prostřednictvím přenosné kamery. Záznam z kontroly může být následně použit jako důkaz v trestním řízení nebo jako

podklad pro znalce, který se bude v rámci znaleckého zkoumání vypořádávat například otázkou ovlivnění řidiče alkoholickými nápoji v době provedené kontroly.<sup>87</sup>

**Průběh detekce OPL a procesní dokumentace** – vzhledem k vizuálním symptomům a předchozí osobní znalosti řidičky, bylo v tomto případě dáno důvodné podezření na ovlivnění návykovou látkou. Po řádném zákonném poučení, které bylo již předmětem dokumentace osobní kamerou policisty, se řidička podrobila orientačnímu testu DrugWipe 5SP s pozitivním výsledkem na látky amfetamin/metamfetamin. Na podkladě pozitivního výsledku byla řidička poučena o svých právech, zejména pak o možnosti odepřít výpověď z důvodu, že by si svou případnou výpovědí mohla způsobit nebezpečí trestního stíhání. U řidičky došlo i přes poučení k doznání, že pervitin užila předchozí den, což bylo rovněž zachyceno prostřednictvím audiovizuálního záznamu.

Kamerová dokumentace proběhla ve dvou fázích (záznamy v délce 5 a 2 minut), čímž byla zajištěna nezpochybnitelnost zákonnosti postupu hlídky a nedůvodnost případných námitek obhajoby při dalším projednání věci. Vzhledem k tomu, že vozidlo tvořilo překážku v silničním provozu, byl nařízen jeho odtah externím subjektem, který je smluvně ujednaný právě k řešení uvedených situací. Řidičský průkaz nebyl na místě zadržen. Hlídka zvolila zdrženlivý postup a uvedené opatření podmínilo exaktní laboratorní kvantifikaci účinných látek v krvi, která je nezbytná pro rozlišení mezi přestupkovým jednáním a přečinem či dokonce jednáním, které není protiprávní.

**Lékařské vyšetření a analýza efektivity výkonu služby** – klíčovým okamžikem tohoto případu je procesní zajištění důkazů formou odběru biologického materiálu. Hlídka se s podezřelou dostavila na urgentní příjem do nemocnice v Chomutově v 15:05 hod. K samotnému odběru krve lékařem však došlo až v 17:10 hod., tedy až po 125 minutách od příjezdu do zdravotnického zařízení. Z hlediska zaměření této práce je pozornost věnována celkové časové dotaci úkonu. Od zastavení vozidla (13:40) do opuštění nemocnice (17:25) uplynulo bezmála čtyři hodiny, z čehož více než 50 % času představovalo prodlení v souvislosti s čekáním na součinnost lékařského personálu. Tento konkrétní případ demonstruje systémový deficit, neboť administrativní a kapacitní vytíženost zdravotnického zařízení měla přímý vliv na akceschopnost policejní hlídky v přímém výkonu služby.

**Toxikologické vyšetření a právní kvalifikace skutku** – případ byl zpracován ve zkráceném přípravném řízení. Toxikologické zkoumání metodou plynové chromatografie s hmotnostní spektrometrií (GC-MS) potvrdilo přítomnost metamfetaminu v koncentraci

---

<sup>87</sup> HIRT, Miroslav et al. *Soudní lékařství pro právníky a policisty*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2024. ISBN 978-80-271-5545-3, s. 66.

411,15 ng/ml a amfetaminu v koncentraci 70,88 ng/ml. Hodnoty vysoce překračovaly limitní hranici pro určení stavu vylučující způsobilost.

Na základě těchto zjištění byl spis s návrhem na potrestání pro podezření ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku předán okresnímu státnímu zástupci v Chomutově. S ohledem na zjištěné množství návykové látky metamfetamin (411,15 ng/ml) u řidičky a ustálenou soudní praxi (Tpjn 300/2020)<sup>88</sup> lze předpokládat uložení trestu zákazu činnosti v délce 12 až 24 měsíců.<sup>89</sup> Podstatnou pro stanovení právní kvalifikace skutku a následné uložení přiměřeného trestu byla skutečnost, že řidička nebyla dosud za tento trestný čin odsouzena<sup>90</sup>, či projednávána za korespondující přestupek.

## **kazuistika č. II – maření výkonu úředního rozhodnutí s recidivou**

K silniční kontrole motorového vozidla došlo v měsíci listopadu 2023, konkrétně ve večerních hodinách (cca 22:00 hod.) v ulici Pražská v Chomutově. Hlídka zaznamenala jízdu osobního motorového vozidla značky Volkswagen Golf na pozemní komunikaci. Klíčovým indikátorem pro rozhodnutí k zastavení vozidla byla nestandardní a zjevně vyhýbavá reakce řidiče, který po vizuálním kontaktu s hlídkou zahájil couvání z křižovatky zpět na parkovací plochu čerpací stanice, ze které původně vyjel. Toto chování bylo vyhodnoceno jako podezřelé, načež bylo vozidlo zákonným způsobem zastaveno k provedení silniční kontroly dvoučlennou hlídkou Policie ČR.

**Průběh kontroly a právní kvalifikace skutku** – při kontrole řidič nepředložil žádné doklady předepsané pro řízení a provoz vozidla. Následnou lustrací v relevantních systémech, bylo zjištěno, že kontrolovaný muž má pravomocným rozsudkem okresního soudu v Chomutově uložen zákaz řízení všech motorových vozidel s platností až do ledna následujícího roku. V rámci eliminace souběhu s jinou trestnou činností byla provedena dechová zkouška na přítomnost alkoholu a orientační vyšetření na OPL (DrugWipe 5SP), obojí bylo s negativním výsledkem. Další úkony byly proto zaměřeny výhradně na naplnění znaků skutkové podstaty přečinu **maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku**.

Podezřelý zvolil obhajobu, založenou na popírání samotného faktu řízení motorového vozidla, přičemž uváděl, že ve vozidle pouze „seděl, ale neřídil“. Uvedené

<sup>88</sup> ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. *Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020* [online]. [cit. 2026-02-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.beck-online.cz>>.

<sup>89</sup> Systém ETR, anonymizovaný případ.

<sup>90</sup> ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů*. § 274 odst. 2 [online]. [cit. 2026-02-16]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

tvrzení však bylo v rozporu jak s vizuálním pozorováním hlídky, tak kamerovému záznamu řidiče při manévru couvání. Ačkoliv došlo k bezprostřednímu spatření jízdy hlídkou a existenci objektivních důkazů, přičemž se jednalo o kamerový záznam jízdy při manévru couvání. Vzhledem k zjištěným skutečnostem byl podezřelý na místě zadržen podle § 76 odst. 1 trestního řádu. Po provedení bezpečnostní prohlídky dle § 35 odst. 2 písm. a) zákona o Policii ČR byl eskortován na obvodní oddělení Policie ČR, Chomutov – město k dalším procesním úkonům. Na základě kamerového záznamu se podezřelý v rámci následného podání vysvětlení k řízení vozidla doznal.

Na podkladě dostupných kamerových záznamů, které v předmětné trestní věci sloužily jako významný důkazní prostředek, byl případ zpracován v režimu zkráceného přípravného řízení. Dalším provedeným šetřením bylo zjištěno, že se jedná o vysoce nebezpečnou formu recidivy, kdy byl jmenovaný v průběhu jednoho měsíce přistižen při řízení motorového vozidla opakovaně, a to i přes vědomost platného zákazu.

Vlivem precizního zajištění důkazního materiálu, zejména kamerového záznamu ze služebního vozidla přítomných policistů mohl rozhodnout o vině a trestu okresní soud v Chomutově v řádu několika dnů. Obviněný byl uznán vinným a s ohledem na zjevnou neúčinnost dříve uložených mírnějších sankcí mu byl uložen nepodmíněný trest odnětí svobody v délce 8 měsíců se zařazením do věznice s ostrahou. Současně mu byl uložen další trest zákazu činnosti, a to v délce 24 měsíců. Rozsudek nabyl okamžitě právní moci, neboť obžalovaný se vzdal práva na odvolání.<sup>91</sup>

### **kazuistika č. III – odmítnutí podrobení se dechové zkoušce a lékařskému vyšetření**

K silniční kontrole došlo koncem měsíce června roku 2025 přibližně v 01:00 hodin ráno v obci bezprostředně sousedící s městem Chomutov. Pozornost policistů upoutalo osobní motorové vozidlo značky Hyundai, jehož řidič po vizuálním kontaktu s hlídkou náhle odbočil na odlehlou odstavnou plochu, kde se pokusil společně se spolujezdcem vozidlo opustit, aby se s největší pravděpodobností vyhnul trestnímu stíhání, popřípadě ztížil policejní hlídce zjištění skutkového stavu věci. Hlídka však reagovala iniciativně a okamžitě přistoupila k zjištění totožnosti u obou osob. Při prvotní verbální interakci s řidičem byl z jeho dechu cítit silný zápach alkoholu, což v kombinaci s jeho nekoordinovanou motorikou zakládalo podezření na stav vylučující způsobilost.

---

<sup>91</sup> Systém ETŘ, anonymizovaný případ.

**Zajištění osoby** – na opakovanou zákonnou výzvu k podrobení se orientační dechové zkoušce reagoval kontrolovaný muž striktním odmítnutím a následně zvolil účelovou obhajobu založenou na popírání samotného faktu řízení motorového vozidla, ačkoliv byl hlídkou při této činnosti spatřen. Vzhledem k tomu, že chování podezřelého vykazovalo znaky maření řádného objasnění věci a existovala důvodná obava pokračování v protiprávním jednání, přistoupila hlídka k jeho zajištění podle **§ 26 odst. 1 písm. f) zákona o Policii ČR**. Před samotným převozem na služebnu obvodního oddělení byla dle **§ 35 odst. 2 písm. a) zákona o Policii ČR**, u řidiče provedena bezpečnostní prohlídka, zda u sebe nemá zbraň.

Po eskortování na policejní služebnu byl podezřelý opětovně vyzván k provedení odborného měření alkoholu v dechu a následně i k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, což však jmenovaný kategoricky odmítl. Tímto postojem došlo k faktickému znemožnění právní kvalifikace skutku jako možného přečinu **ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku**, neboť absentoval zásadní důkaz o stavu vylučujícím způsobilost.

Policejní orgán proto přistoupil k okamžitému zadržení řidičského průkazu a věc postoupil k dalšímu řízení příslušnému správnímu orgánu, tedy Magistrátu města Chomutov jako podezření ze spáchání závažného přestupku podle **§ 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu**.<sup>92</sup>

#### Příloha č. II.

Polostrukturovaný rozhovor s policisty Územního odboru Chomutov na téma „silniční policejní kontroly a detekce protiprávního jednání v okrese Chomutov“.

V Chomutově, dne 11. března 2026

**Respondent 1. (dále jen RES1.)** – Policista, s hodnostním označením praporčík, zařazen jako inspektor v přímém výkonu služby na obvodním oddělení Policie ČR Chomutov – město s délkou praxe 12,5 let.

**Respondent 2. (dále jen RES2.)** – Policista, s hodnostním označením nadpraporčík, zařazen v přímém výkonu na dopravním inspektorátu Policie ČR v Chomutově – výjezd k dopravním nehodám s délkou praxe 7,5 let.

**Respondent 3. (dále jen RES3.)** – Policista, s hodnostním označením podpraporčík, zařazen v přímém výkonu na oddělení hlídkové služby Policie ČR v Chomutově s délkou praxe 10 let.

---

<sup>92</sup> Systém ETŘ, anonymizovaný případ.

**Otázka č. 1 – Jaká je Vaše délka praxe u Policie ČR a na jakém útvaru v rámci ÚO Chomutov aktuálně působíte ve vztahu k provádění silničních kontrol?**

RES1 – Respondent disponuje více než dvanáctiletou profesní zkušeností v přímém výkonu služby u Policie České republiky. Po celou dobu své profesní kariéry je zařazen na Obvodním oddělení Chomutov-město, což mu poskytuje hlubokou znalost lokálního kriminogenního prostředí a specifických rizik spojených s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v daném teritoriu.

RES2 – U Policie České republiky slouží druhý respondent osmým rokem, přičemž celou svou profesní kariéru je zařazen na Dopravním inspektorátu v rámci Územního odboru Chomutov. Po úspěšném absolvování základní odborné přípravy jeden rok působil na oddělení silničního dohledu, kde se věnoval přímému výkonu služby na pozemních komunikacích. V současné době již šestým rokem působím na oddělení výjezdu k dopravním nehodám, kde je detekce návykových látek a následné procesní zpracování v systému ETR skoro každodenní součástí jeho výkonu služby.

RES3 – Třetí respondent disponuje desetiletou profesní praxí v rámci Policie ČR, kterou v celém rozsahu absolvoval na Oddělení hlídkové služby v Chomutově. Jeho služební zařazení v prvosledové hlídce zahrnuje především výkon hlídkové činnosti, jejíž integrální součástí je provádění silničních kontrol, zastavování vozidel a bezprostřední detekce protiprávního jednání v dynamickém a kriminogenním prostředí okresu Chomutov.

**Otázka č. 2 – Které specifické symptomy u řidiče považujete při prvotním kontaktu za nejvíce věrohodné indikátory pro podezření na ovlivnění OPL a jak v tomto kontextu vyhodnocujete rizikovost konkrétních lokalit v okrese Chomutov?**

RES1 – *„Při prvotním kontaktu s řidičem se zaměřuji hlavně na změny v jeho chování, způsobu komunikace a celkové motorice. Za nejvíce věrohodné indikátory považuji zpomalené nebo nesouvislé reakce, nekoordinované pohyby a stav zorniček, které neodpovídají světelným podmínkám, čímž je jejich výrazné rozšíření nebo zúžení. Často si všímám také zarudlých očí a celkové dezorientace. Podezření pak může posílit specifický zápach ve vozidle nebo spatření předmětů, které s užíváním drog souvisejí. Z hlediska lokalit vnímám vyšší riziko v místech s hustou dopravou, v okolí nočních podniků a na hlavních tazích města Chomutova či Jirkova nebo Kadaně, kde je pohyb osob i vozidel největší.“*

RES2 – *„Řidič, který ovládá motorové vozidlo pod vlivem omamné a psychotropní látky, na sebe v silničním provozu často upozorní sám, ať už specifickým stylem jízdy,*

*nebo spácháním dopravního přestupku. Při prvotním kontaktu se v rámci detekce zaměřuji primárně na behaviorální projevy, tedy na celkové chování a motoriku dotyčné osoby. Klíčovým indikátorem je pro mě stav zornic a očních spojivek, stejně jako celkový somatický vzhled řidiče. Velmi významným faktorem, který mi v rozhodovacím procesu napovídá, je rovněž lustrace v dostupných evidencích Policie ČR, kde prověřuji kriminální minulost osoby na úseku toxikomanie.“*

*RES3 – Při prvotním kontaktu s řidičem považuji za nejvíce věrohodné indikátory možného ovlivnění omamnými a psychotropními látkami zejména náhlé změny v jeho chování a somatické projevy, jako jsou zarudlé oční spojivky či rozšířené zorničky. Významným faktorem, který často iniciuje mé podezření, je rovněž specifický zápach vycházející z interiéru vozidla, přičemž často jde například cítit zápach konopí. V rámci vyhodnocování rizikovitosti konkrétních lokalit v okrese Chomutov vycházím primárně z detailní znalosti místního prostředí a z dlouhodobých poznatků získaných během desetiletého výkonu služby na oddělení hlídkové služby, což mi umožňuje predikovat výskyt problémových subjektů v konkrétních časech a místech, kdy jako nejrizikovější shledávám převážně sídliště v lokalitách města Jirkova nebo i některá sídliště v Území Chomutova jako Běženecká, Písečná nebo Kamenná.“*

**Otázka č. 3 – Jak hodnotíte v policejní praxi využitelnost orientačních testů DrugWipe 5SP a jaká konkrétní úskalí přináší zajišťování odborného lékařského vyšetření na urgentním příjmu v Chomutově?**

*RES1 – „Využitelnost orientačního testu DrugWipe 5SP hodnotím v policejní praxi velmi kladně. Považuji ho za nezbytný doplněk pro hlídky, protože nám často pomůže potvrdit podezření na OPL i v případech, kdy nejsou příznaky na první pohled zcela zřejmé. Moje zkušenost je taková, že má tento test vysokou úspěšnost a výsledky následně potvrzuje i odborný rozbor krve. Značné úskalí ale vidím v zajišťování lékařského vyšetření na urgentním příjmu v Chomutově. Hlavním problémem je nedostatek personálu a systém, kdy odběry na OPL provádí gynekolog. Opakovaně se mi stalo, že hlídka musela dlouho čekat, protože lékař právě odváděl porod. Tato časová nejistota a vytíženost lékařů je pro výkon služby omezující, protože hlídka je po celou dobu čekání vázána tímto úkonem a chybí v terénu.“*

*RES2 – „Orientační testy DrugWipe 5SP vnímám jako vysoce efektivní nástroj, který nám v řádu několika minut umožní detekovat přítomnost konkrétní skupiny omamných látek přímo při silniční kontrole. Je však nezbytné reflektovat skutečnost, že se jedná o vyšetření orientační, nikoliv o odborné měření certifikovaným přístrojem, jako je tomu u dechové zkoušky na alkohol. Zde spatřuji riziko určité chybovosti či falešné*

pozitivity, například vlivem medikace kontrolované osoby, což vyžaduje individuální přístup policisty, zejména při rozhodování o zadržení řidičského průkazu. Za zásadní procesní úskalí v okrese Chomutov považují realizaci odborného lékařského vyšetření na urgentním příjmu. Zde se pravidelně setkáváme s problematickou komunikací, občasnou neochotou personálu, a především s neúměrně dlouhými čekací dobou, které výrazně limituje akceschopnost hlídky v terénu.“

RES3 – „Orientační test DrugWipe 5SP považují v policejní praxi za užitečný nástroj k orientačnímu ověření podezření na ovlivnění řidiče omamnými a psychotropními látkami přímo na místě kontroly. Zajišťování odborného lékařského vyšetření na urgentním příjmu v Chomutově však přináší v praxi několik úskalí. Mezi nejčastější patří extrémní časová náročnost celého procesu, a to jak z důvodu vyčerpání zdravotnického personálu, tak dlouhých čekacích dob na vyšetření. Další problém je spojen s převozem osoby, zejména pokud je nutné zajistit specifická bezpečnostní opatření nebo součinnost více hlídek u agresivních jedinců. V některých případech dochází také ke komplikacím při komunikaci s vyšetřovanou osobou v důsledku jejího chování nebo odmítání spolupráce. Tyto faktory pak mohou negativně ovlivnit plynulost výkonu služby i dostupnost hlídek pro další úkoly v rámci okresu Chomutov.“

**Otázka č. 4 – Které nedostatky v platné legislativě nebo taktických postupech podle Vás nejvíce limitují možnosti Policie ČR při bezprostředním zamezení v další jízdě řidiči pod vlivem OPL, zejména při eskalaci agresivity?**

RES1 – „Z pohledu výkonu služby považují za hlavní limitující faktor vysokou procesní náročnost prokazování ovlivnění OPL. Orientační detekční testy slouží pouze jako iniciátor dalšího postupu a pro validní důkazní řízení je nezbytné zajistit odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Tento proces v praxi generuje značné časové prodlevy a na několik hodin vyřazuje hlídku z přímého výkonu služby v terénu. Dalším zásadním omezením je faktická vymahatelnost zákazu další jízdy, ačkoliv policista disponuje oprávněním k zadržení řidičského průkazu a zákazu pokračování řidiče v jízdě, u agresivních či nespolupracujících osob tyto administrativní kroky samy o sobě fyzicky nezabrání opětovnému usednutí za volant po splnění procesních úkonů s řidičem. Situaci dále komplikuje nutnost zajištění bezpečnosti zasahujících policistů a administrativně-technické řešení odstavení nebo odtahu vozidla, kdy tyto faktory v souhrnu snižují operativnost a celkovou efektivitu zákroku, zejména v případech, kdy je nutné prioritně řešit eskalaci agresivity kontrolované osoby.“

RES2 – „Domnívám se, že současná legislativa a aplikované taktické postupy Policie ČR umožňují relativně efektivně zamezit v další jízdě osobě bezprostředně po

*detekci ovlivnění návykovou látkou. Zásadní deficit však spatřuji v následném časovém horizontu, kdy dochází k projednávání věci justičními či správními orgány. Dle mých zkušeností jsou tyto procesy neúměrně zdlouhavé a ukládané sankce často neodpovídají společenské nebezpečnosti činu. Tato situace vede u delikventů k bagatelizaci protiprávního jednání a k vysoké míře recidivy. V praxi územního odboru Chomutov není ojedinělé, že hlídka opakovaně v průběhu jednoho měsíce zastavuje stejného řidiče, který i přes zadržený řidičský průkaz a probíhající řízení pokračuje v řízení vozidla, neboť pociťuje nízkou vymahatelnost práva.“*

*RES3 – „Za nejvýznamnější limitující faktory při bezprostředním zamezení další jízdy řidiči pod vlivem omamných a psychotropních látek považují zejména skutečnost, že orientační testy nemají procesně průkazný charakter a jejich výsledek je nezbytné potvrdit odborným lékařským vyšetřením. Do doby jeho provedení je právní jistota policisty při dalším postupu částečně omezená, což může komplikovat rychlé a jednoznačné rozhodování přímo na místě kontroly. Dalším problémem je absence některých oprávnění umožňujících efektivně a okamžitě zamezit pokračování v jízdě, zejména v situacích, kdy řidič odmítá spolupráci, případně se jeho chování stupňuje a agresivita v kombinaci s osobou spolu s pasivním přístupem, kdy policista řidiči další jízdu zakáže v okrese Chomutov zvyšuje riziko vzniku konfliktních situací při výkonu služby.“*

**Otázka č. 5–V jakých fázích zpracování spisů v systému ETŘ spatřujete největší administrativní zátěž a jak v tomto směru hodnotíte přínos Mobilní bezpečné platformy (MBP) pro práci v terénu?**

*RES1 – „Nejvýraznější administrativní zátěž spatřuji v počáteční fázi dokumentace skutku v informačním systému ETŘ. Kritickým bodem je zejména vyhotovení úředního záznamu o průběhu zákroku, kde dochází k neefektivní duplicitě dat, která jsou již paralelně evidována v jiných systémech, jako jsou při oznámeních Maják či Karel. Další časově náročný proces představuje ohledání místa činu a následné zpracování fotodokumentace, ačkoliv se nejedná o úkon odborně složitý, jeho procesní zpracování je značně zdlouhavé. Využívání Mobilní bezpečné platformy hodnotím jako vysoce přínosné. Tento nástroj prošel výraznou evolucí a v současné době zásadně zvyšuje operativnost hlídek v terénu. Možnost provádět lustrace osob a vozidel přímo na místě, bez nutnosti radiového spojení s dozorcí službou či operačním důstojníkem, posiluje samostatnost policistů a urychluje rozhodovací procesy během silniční kontroly.“*

*RES2 – „Administrativní zátěž v rámci Policie ČR je v současné době skutečně značná, přičemž se jedná o dlouhodobý a systémový problém, který se neomezuje pouze na protiprávní jednání spojené s návykovými látkami. Pokud jde o Mobilní bezpečnou*

*platformu, hodnotím ji jako vysoce přínosný nástroj, který reálně usnadňuje výkon služby hlídek v terénu. Pozitivně vnímám zejména proces aktualizací a zapojení nových funkcí, které rozšiřují možnosti využití MBP pro služební účely přímo na místě zákroku. Tento technologický posun vnímám jako nezbytný krok k částečné eliminaci administrativních bariér při silničních kontrolách.“*

*RES3 – „Co se týče administrativní zátěže v systému ETR, ta se nás na oddělení hlídkové služby netýká v takovém rozsahu jako kolegů na obvodních odděleních. Naše činnost v případech zjištění trestného činu, například ohrožení pod vlivem návykové látky nebo maření výkonu úředního rozhodnutí, spočívá primárně v zajištění či zadržení podezřelé osoby a jejím následném eskortování na příslušné obvodní oddělení k provedení dalších procesních úkonů. Samotné zpracování spisového materiálu a další rozhodování ve věci je již v kompetenci zpracovatelů na daném oddělení, čímž je naše administrativní zátěž omezena na vypracování úředních záznamů o zajištění osoby a provedených úkonech. Mobilní bezpečnou platformu hodnotím jako vysoce přínosný nástroj, který výrazně zefektivňuje práci policistů v terénu. Umožňuje nám operativní přístup k základním informacím, okamžité ověřování osob i vozidel a částečně i zadávání údajů přímo na místě kontroly“.*

**Otázka č. 6 – Považujete stávající model služební přípravy a systém plošných dopravně bezpečnostních akcí v okrese Chomutov za efektivní nástroje pro eliminaci řidičů pod vlivem návykových látek?**

*RES1 – „Podle mého názoru nemá samotný model služební přípravy na odhalování řidičů pod vlivem drog zásadní vliv. Za mnohem důležitější považuji to, jakou mají hlídky při výkonu služby časovou flexibilitu, jejich dobrou místní znalost, a hlavně osobní aktivitu každého policisty. Právě zkušenost a snaha jednotlivce vyhledávat a kontrolovat rizikové řidiče jsou v praxi klíčové. Tyto faktory mají pro úspěšnou detekci návykových látek v okrese Chomutov mnohem větší význam než systém pravidelných školení nebo pořádání velkých, plošných dopravně bezpečnostních akcí, které jsou pro řidiče často předvídatelné.“*

*RES2 – „Plošné dopravně bezpečnostní akce a systém služební přípravy vnímám jako správný krok v úsilí o potlačení výskytu řidičů pod vlivem omamných a psychotropních látek. Domnívám se však, že tato opatření sama o sobě nejsou dostačující. Pro efektivní eliminaci tohoto protiprávního jednání je nezbytné, aby se na tuto problematiku policisté zaměřovali pravidelně v rámci běžného, každodenního výkonu služby, nikoliv pouze nárazově při vyhlášení bezpečnostních akcí.“*

RES3 – „*Plošné dopravně bezpečnostní akce vnímám jako nástroj s významným preventivním i represivním efektem, který zvyšuje pravděpodobnost odhalení řidičů pod vlivem návykových látek. V rámci stávajícího modelu služební přípravy však spatřuji značné rezervy, zejména u začínajících policistů. Na základě svých zkušeností bych navrhol prodloužení doby jejich praktického zaučení pod dohledem zkušenějších policistů přímo v terénu. V rámci odborné přípravy by se měl klást větší důraz na praktické modelové situace, které by věrně simulovaly reálné podmínky silničních kontrol v okrese Chomutov. Je nezbytné, aby si nově příchozí policisté osvojili praktické postupy při detekci symptomů ovlivnění OPL a naučili se efektivně reagovat na formy protiprávního jednání, se kterými se u Policie ČR setkají. Teoretická příprava je sice nezbytná, ale bez intenzivního nácviku modelových situací a delší praxe je schopnost včasné a bezpečné detekce deliktů u nových příslušníků zpočátku omezená.*“

**Otázka č. 7 – Jaké konkrétní opatření, ať už technické, procesní či personální by podle Vašeho názoru nejvíce přispělo k zefektivnění a zrychlení procesu silniční kontroly v podmínkách Územního odboru Chomutov?**

RES1 – „*Domnívám se, že v současné době již není velký prostor pro zásadní technické nebo procesní zjednodušení samotného průběhu silniční kontroly. Čas, který dnes potřebujeme k provedení kontroly včetně všech lustrací, považuji za naprosto dostačující k tomu, aby byla práce odvedena řádně a v potřebném rozsahu. Ve srovnání s minulostí, kdy jsme neměli k dispozici mobilní bezpečné platformy, došlo k obrovskému posunu v rychlosti i efektivitě práce přímo v terénu. Jedinou vnímanou problematikou je lepší provázanost mezi rozhodnutím magistrátu města, kdy je řidiči doručeno rozhodnutí o zákazu činnosti, ačkoliv toto my jako hlídka často nevidíme, a tak je často ztížené zjistit skutkový stav věci. Prostor pro zlepšení vidím spíše v četnosti prováděných silničních kontrol. To je ale především otázka personálního stavu u dopravní policie a na dalších útvarech, které se na dohledu nad BESIP podílejí. Pokud chceme zvýšit bezpečnost na silnicích v okrese Chomutov, není cestou zrychlování jednotlivých kontrol, ale zajištění dostatečného počtu policistů v přímém výkonu služby, aby těchto kontrol mohlo probíhat více.*“

RES2 – „*Domnívám se, že díky probíhající modernizaci a zlepšování nových technologií jsou současné silniční kontroly prováděny komplexně a zároveň v časově akceptovatelných parametrech. Za klíčové faktory, které by mohly dále přispět k zefektivnění těchto úkonů v rámci okresu Chomutov, považuji především personální posílení výkonných útvarů a systematické zvyšování odborné edukace policistů, zejména u příslušníků v počáteční fázi jejich služebního poměru. Právě vysoká úroveň odbornosti*

*a dostatečné personální kapacity jsou dle mého názoru nezbytným předpokladem pro kvalitní a rychlou detekci protiprávního jednání v silničním provozu. Jediným zásadním problémem v policejní praxi je však skutečnost, že policejní informační systémy, zejména registr řidičů přístupný hlídkám v terénu často neobsahuje datum nabytí právní moci, informaci o tom, zda a kdy bylo rozhodnutí řidiči fakticky doručeno. Toto značně omezuje rozhodovací schopnosti hlídky, kdy v nočních hodinách je tak skoro nemožné rozhodnout v dané věci, přičemž se jedná o rozhodnutí, které bylo vydáno Magistrátem, protože soudní rozhodnutí je se systémem CRR provázané a je tak efektivně vyhledáno i s nabytím právní moci.*

*RES3 – „Z technického hlediska by k zefektivnění silničních kontrol v okrese Chomutov významně přispělo další funkční rozšíření a kvalitativní vylepšení Mobilní bezpečné platformy (MBP). Za důležité považuji zejména umožnění plnohodnotného a finálního zadávání procesních úkonů přímo v terénu, čímž by se eliminovala nutnost následného duplicitního přepisu dat do systému ETR na služebně. Z personálního hlediska spatřuji cestu ke zvýšení efektivity v systémovém posílení hlídkové služby kvalitními a zkušenými policisty. Stabilizace personálního stavu OHS by umožnila častější nasazení hlídek v rizikových lokalitách a zároveň by vytvořila prostor pro kvalitnější předávání zkušeností nově nastupujícím kolegům, což je pro bezpečnou detekci protiprávního jednání v našem regionu nezbytné.“*