

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra trestního práva

**Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na jednání pod
vlivem návykové látky**

Bakalářská práce

Criminal Offences in Road Traffic with a focus on actions under the influence of
addictive substance

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. JUDr. Mgr. Martina SLÁMOVÁ

AUTOR PRÁCE

Aleš GABRHEL

PRAHA

2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Ve Zlíně, dne 10. 3. 2024

Aleš GABRHEL

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych tímto poděkoval vedoucí své bakalářské práce pplk. JUDr. Mgr. Martině Slámové za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi v průběhu jejího zpracování poskytovala. V neposlední řadě patří velké poděkování také mé rodině, která mi je během celého studia oporou a bez jejíž trpělivosti a porozumění, by tato práce nikdy nemohla vzniknout.

Anotace

Bakalářská práce s názvem „Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na jednání pod vlivem návykové látky“ vymezuje vybrané základní pojmy s rozlišením návykových látek a jejich působení na řidiče. Shrnuje kriminalitu v dopravě a vybrané trestné činy proti životu a zdraví, s konkrétním případem u ohrožení pod vlivem návykové látky. Zabývá se strukturou a dynamikou dopravních nehod pod vlivem alkoholu nejprve z evidencí České kanceláře pojistitelů. Následně analyzuje stav, strukturu a příčiny dopravních nehod ze statistik Policie České republiky se zaměřením na alkohol v roce 2022 anebo v souhrnu dat od roku 2011 do roku 2022. V závěru je provedena komparace české právní úpravy řízení pod vlivem alkoholu s polskou právní úpravou.

Klíčová slova

trestné činy v dopravě* dopravní nehody* návykové látky* alkohol a jiné návykové látky* náhrada škody pojišťovnou* statistika dopravních nehod

Annotation

The bachelor thesis entitled "Criminal offences in road transport with a focus on behaviour under the influence of addictive substances" defines selected basic concepts with the distinction of addictive substances and their effect on the driver. It summarises traffic crime and selected offences against life and health, with a specific case on endangerment under the influence of an addictive substance. It looks at the structure and dynamics of drink-driving accidents, firstly from the records of the Czech Insurance Bureau. It then analyses the status, structure and causes of road accidents from the statistics of the Police of the Czech Republic with a focus on alcohol in 2022 or in the aggregate data from 2011 to 2022. Finally, a comparison of the Czech legislation on drink-driving with the Polish legislation is made.

Keywords

traffic offences* traffic accidents* addictive substances* alcohol and other addictive substances* insurance compensation* traffic accident statistics.

Obsah

Úvod.....	7
1. Vymezení základních pojmů	9
1.1 Silniční doprava	9
1.2 Pozemní komunikace.....	10
1.3 Účastník provozu na pozemních komunikacích	13
1.4 Provoz vozidel na pozemních komunikacích	14
1.5 Dopravní nehoda	15
1.6 Porušení důležité povinnosti v dopravě.....	18
1.7 Návyková látka.....	19
1.7.1 Alkoholický nápoj.....	20
1.7.2 Jiná návyková látka	22
1.8 Ublížení na zdraví	25
1.8.1 Ublížení na zdraví.....	25
1.8.2 Těžká újma na zdraví	26
2. Kriminalita v dopravě	28
3. Vybrané trestné činy v silniční dopravě.....	31
3.1 Usmrcení z nedbalosti.....	32
3.2 Ublížení na zdraví z nedbalosti	34
3.3 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	35
3.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	36
3.4.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky z praxe	39
4. Struktura a dynamika dopravních nehod	42
4.1 Dopravní nehodovost spáchaná pod vlivem alkoholu evidovaná Českou kanceláří pojistitelů	42
4.2 Dopravní nehodovost evidovaná Policií České republiky	44
4.2.1 Dopravní nehodovost spáchaná pod vlivem návykové látky	50

5. Komparace české právní úpravy řízení pod vlivem alkoholu s polskou právní úpravou.....	54
Závěr.....	58
Seznam použité literatury.....	61
Seznam obrázků.....	74
Seznam grafů.....	74
Seznam příloh.....	74

Úvod

Doprava v rámci České republiky je určitě jednou z oblastí našeho života, která se dotýká každého z nás. V zákonném pojetí se do role účastníka řadíme všichni, kteří se přímým způsobem účastníme provozu na pozemních komunikacích, aniž by si mnoho z nás danou skutečnost uvědomovalo.

Hlavním důvodem výběru tématu bakalářské práce je moje profese, kterou vykonávám. Jsem již patnáct let policistou a v úvodu své profesní kariéry jsem sloužil na Pohotovostním a eskortním oddělení, kde jsem se s problematikou silniční dopravy setkal poprvé z jiného úhlu pohledu než jako účastník provozu na pozemních komunikacích. Následně jsem stál před rozhodnutím k možnému přestupu na Dopravní inspektorát, kde jsem poté začal působit na oddělení silničního dohledu. S ohledem na personální situaci jsem byl svým bývalým vedoucím osloven, abych se zapojil do problematiky šetření silničních dopravních nehod. V souvislosti se zpracováním agendy týkající se šetřením dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel má na moji osobu největší dopad šetření dopravních nehod, kde jsou právě zastoupeny osoby podezřelé pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek. Sám jsem rodičem a mám dvě děti předškolního věku, kdy u těchto zranitelných účastníků provozu je jejich závislost na odpovědnosti řidiče z mého pohledu největší. Z hlediska následků na zdraví a životě je nejsmutnější u okolností těchto dopravních nehod, že nebýt právě vlivu alkoholu nebo jiných návykových látek na schopnost rozpoznávací a ovládací u řidiče, tak by k dopravní nehodě vůbec nemuselo dojít. Samozřejmě nezanedbatelným faktem je i způsobená hmotná škoda a s ní související potřebná energie a čas na uvedení věcí do původního stavu ze strany poškozených. Samotného mě profesně a lidsky zajímá, ve výše zmiňovaném pohledu na alkohol a jiné návykové látky, jaký je stav v oblasti právní úpravy se zaměřením na trestné činy v dopravě. Takto jsem vymezil název své práce a jako její cíl jsem si stanovil zjistit, jaké trestné činy do této oblasti spadají a jejich tříděním dle zavinění a následků. Cílem praktické části mé práce bude rozbor příkladu z praxe k ohrožení pod vlivem návykové látky, analýza statistických dat od České kanceláře pojistitelů a Policie České republiky se zaměřením na alkohol. Z dat České kanceláře pojistitelů bude vyhodnocováno

období od roku 2020 do roku 2023. U statistických dat Policie České republiky bude zjištěn stav v roce 2022, protože data za rok 2023 byla v době psaní této práce neúplná. V souhrnu jedenácti let od roku 2011 do roku 2022 byl analyzován a komparován stav, struktura a příčiny dopravních nehod, včetně jejich následků na životě a zdraví, jak za Českou republiku, tak i za Zlínský kraj. Analýza statistických dat dopravních nehod má následně odpovědět na otázku, zda dopravní nehody pod vlivem alkoholu mají větší poměr následků na životě a zdraví než ostatní dopravní nehody.

K naplnění cíle jsem se rozhodl využít metody komparace právních pramenů a dostupné literatury. Dále chci využít metodu sběru a analýzy dostupných statistických dat, a to ve výše uvedeném období, z hlediska neměnnosti a stálosti sledovaných ukazatelů.

V první kapitole nejprve vymezím základní pojmy vztahující se k dané problematice z hlediska pojmosloví. V druhé kapitole rozeberu pojem kriminalita v dopravě s vymezením trestných činů v této problematice a jejich třídění dle zavinění a následků. V následující kapitole shrnu již vybrané skutkové podstaty u trestných činů proti životu a zdraví a ohrožení pod vlivem návykové látky s charakteristikou jejich skutkových podstat. U ohrožení pod vlivem návykové látky provedu rozbor praktického příkladu. Ve čtvrté kapitole se budu zabývat strukturou a dynamikou dopravních nehod z dat evidovaných Českou kanceláří pojistitelů v oblasti alkoholu. Poté analyzuji statistická data Policie České republiky se zaměřením na stav, strukturu a příčiny dopravních nehod a jejich následky. V poslední kapitole se budu zabývat srovnáním právní úpravy postihu alkoholu v okolních zemích, kde největší pozornost bude věnována Polské republice.

1. Vymezení základních pojmů

V této kapitole vymezují vybrané základní pojmy ve vztahu k trestným činům v silniční dopravě. V rámci podkapitol se budu zabývat silniční dopravou, pozemní komunikací, účastníkem provozu na pozemních komunikacích, provozem vozidel na pozemních komunikacích, dopravní nehodou, porušením důležité povinnosti v dopravě, návykovou látkou a ublížením na zdraví. U návykové látky jsem pro přehlednost vytvořil podkapitoly alkoholický nápoj a jiná návyková látka. Rovněž ze stejného důvodu jsem vytvořil podkapitoly u ublížení na zdraví, které rozlišují, co se rozumí ublížením na zdraví a těžkou újmu na zdraví.

1.1 Silniční doprava

Pojem „silniční doprava“ je upraven v zákonném znění jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.¹

Silniční doprava spočívá v přepravě osob, zvířat nebo věcí silničními motorovými vozidly a samo přemísťování těchto vozidel po veřejně přístupných pozemních komunikacích a volném terénu.²

Silniční doprava v obecném pojetí je souhrn činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách (pozemních komunikacích) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.³

Ředitelství silnic a dálnic ČR zajišťuje v pravidelných pětiletých intervalech projekt Celostátního sčítání dopravy (dále jen „CSD“), a to nejen na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž i na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst.

¹ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. § 2 odst. 1. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/41984/1/2>. ISSN 2336-517X.

² STAŠA, Josef. Silniční doprava. In: HENDRYCH, Dušan a kol. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009.

³ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnícká učebnice. Praha: Linde, 2000. s. 5. ISBN 80-7201-212-6

Zveřejněné výsledky z CSD v roce 2020 popisují, že doprava oproti minulému CSD, které bylo prováděno v roce 2016, opět významně narostla, a to v průměru o 10 %. Průběh sčítání i způsob jeho vyhodnocování přitom významně ovlivnila pandemie koronaviru.⁴

1.2 Pozemní komunikace

Pojem pozemní komunikace je základním a stěžejním pojmem silničního práva.⁵ Legální definici pojmu lze najít v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění změn (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), kde se uvádí, že jde o dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí do kategorií, kterými je dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace.⁶

Dálnici zákon o pozemních komunikacích charakterizuje prostřednictvím tří skupin znaků – podle dopravního významu, dopravního určení a stavebně technického provedení⁷ s jejím vymezením v § 4.

Pojem silnice byl dříve užíván pro všechny veřejné pozemní dopravní cesty určené pro nekojevá vozidla. Dnes zákon silnicí rozumí již toliko jednu z kategorií pozemních komunikací. Přesto se však v obecném jazyce termínem „silnice“ stále často označují všechny pozemní komunikace (obecně jsou užívána spojení jako „silniční provoz“, „silniční vozidlo“, „silniční doprava“ apod.). Proto je v každém jednotlivém případě třeba správně rozlišit, v jakém z těchto významů je slovo „silnice“ použito. Stejně jako dálnice je i silnice (jako kategorie pozemní komunikace podle platného práva) vymezena prostřednictvím svého

⁴ Sčítání dopravy. rsdweb [online]. [vid. 2023-08-22]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

⁵ KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 2 [Pozemní komunikace a jejich rozdělení]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 4, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-848-1.

⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. § 2. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁷ KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 4 [Dálnice]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 12, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-848-1.

určení a dopravního významu. Naopak stavebně technické uspořádání zákon o pozemních komunikacích u silnic jako jejich pojmový znak nestanoví.⁸

Místní komunikace je zákonem definována jako veřejně přístupná komunikace sloužící převážně místní dopravě na území obce. Společným pojmovým znakem všech uvedených tříd místních komunikací je jejich dopravní význam, který vychází z definice uvedené v § 6 zákona o pozemních komunikacích a je pro jednotlivé třídy blíže konkretizován v témže paragrafu a jeho odstavci 2.⁹

Účelové komunikace mohou být podle § 7 zákona o pozemních komunikacích dvojího druhu. Prvním je veřejná přístupná účelová komunikace, kterou je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Druhým je neveřejně přístupná komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu sloužící k potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru, nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník, nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.¹⁰

Účelovou komunikací se stává cesta v okamžiku, kdy splní čtyři znaky, které zákon o pozemních komunikacích a judikatura pro vznik účelové komunikace stanovují, přičemž se jedná o stálou a v terénu patrnou dopravní cestu (Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“) 1 As 63/2013, NSS 10 As 41/2014), která naplňuje účel stanovený v zákoně (zejména Ústavní soud (dále jen „ÚS“) II. 268/06 (NSS 1 As 76/2009, NSS 9 As 55/2011, NSS 7 As 94/2013), přičemž její vlastník dal souhlas k obecnému užívání své cesty veřejnosti (NSS 5 As 20/2003, NSS 1 As 76/2009, NSS 9 As 147/2013) a zároveň tato cesta naplňuje nutnou komunikační potřebu (II. ÚS 268/06, NSS 8 As 32/2015, NSS 7 As 167/2014, NSS 4 As 163/2013). Tyto podmínky musí být splněny kumulativně. Jeden z účelů, který

⁸ KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 5 [Silnice]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 13–14, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-848-1.

⁹ KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 6 [Místní komunikace]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 16, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-848-1.

¹⁰ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 40. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

zákon vymezuje je, že cesta slouží k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací tedy může být i polní a lesní cesta.¹¹

Práva vlastníka pozemku sloužícího jako účelová komunikace jsou pod stejnou zákonnou ochranou jako jiná vlastnická práva. Proto zasáhne-li někdo bez zákonného podkladu například do práva vlastníka pozemku sloužícího jako účelová komunikace tím, že bez jeho souhlasu na tento pozemek naveze kamennou drť nebo uloží panely, může se vlastník pozemku za splnění zákonných předpokladů domáhat uvedení pozemku do předchozího stavu. To, že úpravy pozemku účelové komunikace netvoří stavbu ve smyslu zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“), na věci nic nemění. Jde o neoprávněný zásah do vlastnického práva bez ohledu na to, zda je, či není jeho výsledkem stavba, a to bez ohledu na to, zda se snad obecná cena věci v důsledku zásahu zvýšila.¹²

Jak uvádí Košinárová, běžně užívaný pojem dopravní cesta není v žádném předpise definován. Z jazykového vyjádření komentovaného ustanovení § 7 zákona o pozemních komunikacích lze říci, že pozemní komunikace není jakoukoliv dopravní cestou, ale pouze takovou dopravní cestou, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci.¹³

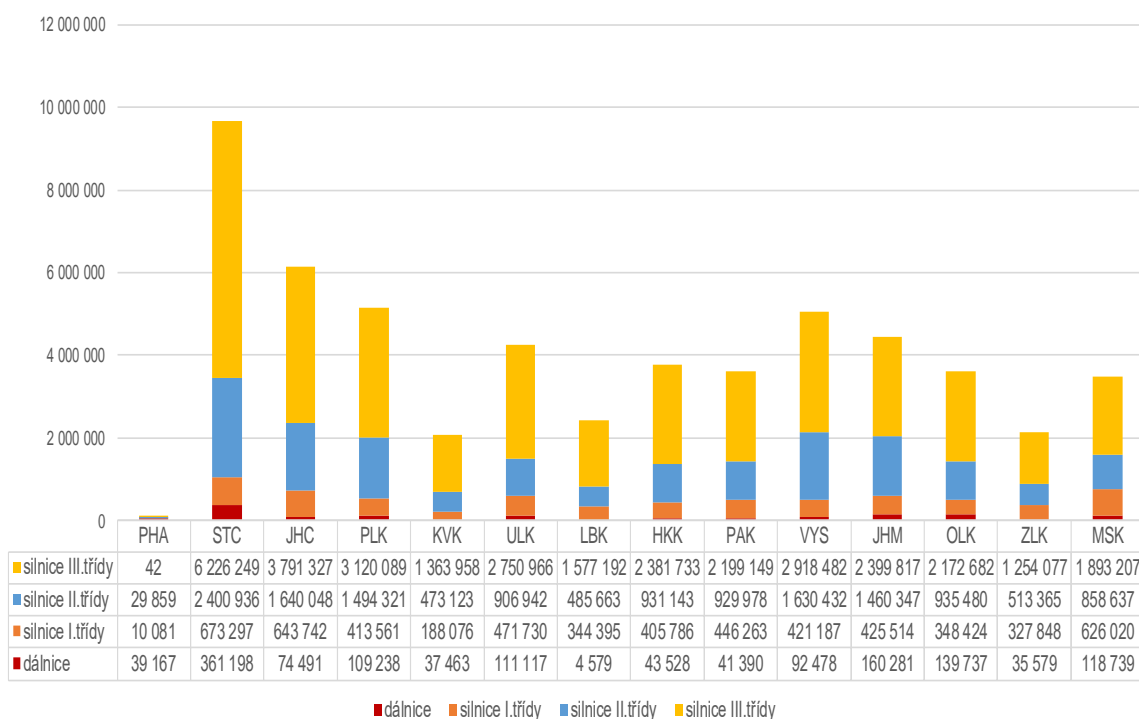
Pro přehled jsem zpracoval do grafu č. 1 délku silniční sítě v České republice z dat Ředitelství silnic a dálnic České republiky k 1. 7. 2023.

¹¹ ČERNÍN, Karel. § 7 Účelová komunikace. In: ČERNÍNOVÁ, Michaela, Karel ČERNÍN a Michal TICHÝ. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-9-17]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

¹² KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 7 [Účelová komunikace]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 20, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-848-1. ISBN 978-80-7400-418-6.

¹³ KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 2 [Pozemní komunikace a jejich rozdělení]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 4, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-418-6.

Graf 1 - Délka silniční sítě v ČR v metrech k 1. 7. 2023¹⁴



1.3 Účastník provozu na pozemních komunikacích

Účastník provozu na pozemních komunikacích je vymezen v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“) v jeho § 2, kde je výčtovým způsobem vymezen základní pojmový aparát, který je nutné blíže vysvětlit, neboť s ním zákon o silničním provozu dále častěji operuje. Není to však výčet taxativní, neboť některé pojmy zákon poprvé vysvětluje až na příslušném místě vlastního normativního textu. Jde např. o pojmy řidičský průkaz a registr řidičů. Za účastníka silničního provozu je nutno považovat každého, kdo se jej přímým způsobem účastní. Rozumí se jím v každém případě pouze fyzická osoba, i když bez ohledu na to, zda je silničního provozu účastna aktivním či pasivním způsobem. Jde tedy např. o řidiče vozidla, vozku, chodce, cyklistu, ale i osobu pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích, osobu doprovázející zvířata jdoucí po pozemních komunikacích, přepravovanou osobu ve vozidle

¹⁴ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2023. *Přehled z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR*. Online. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Ředitelství silnic a dálnic ČR - ŘSD ČR. Dostupné z: https://www.rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_7_cr.pdf/be899481-571d-4a11-a578-4139fe14cdee?t=1695733946123. [cit. 2023-09-17].

či spolujezdce na motocyklu apod. Za účastníka silničního provozu však již nelze považovat např. policistu řídícího provoz na křižovatce, zvíře pohybující se na pozemní komunikaci či samotné vozidlo.¹⁵

1.4 Provoz vozidel na pozemních komunikacích

Provozem na pozemních komunikacích (dále jen „provoz“) se rozumí veřejné užívání pozemních komunikací. Právní vztahy související s provozem jsou upraveny ve větším počtu právních předpisů. Zákon o silničním provozu stanoví mimo jiné základní předpoklady účasti na provozu a povinnosti účastníků, tj. zejména řidičů vozidel a chodců. Provozu se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit jeho bezpečnost. Řídit vozidlo může pouze osoba k tomu dostatečně tělesně a duševně způsobilá a ovládající řízení vozidla, a jde-li o motorové vozidlo, pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění nebo která se podrobuje výcviku nebo zkoušce z řízení motorového vozidla. Při účasti na provozu je každý povinen počínat si tak, aby neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní a nepoškozoval životní prostředí. Řídit se pravidly provozu, pokyny osob oprávněných k jeho řízení, jakož i světelnými a akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Zákon o silničním provozu podrobně upravuje vlastní pravidla provozu, jež se týkají převážně technické stránky jeho uskutečňování, jako např. směru a způsobu jízdy a chůze, zastavování a stání vozidel, přepravy osob a nákladu, ale také např. i povinností účastníků při dopravních nehodách. Dále upravuje pravidla řízení provozu, jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění a předpoklady jejich získání, druhy řidičských průkazů, pravidla jejich vydávání, registr řidičů a evidenci dopravních nehod. V zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel, jsou mimo jiné upraveny předpoklady provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění a způsob provádění zkoušek k získání tohoto oprávnění. V souvislosti s provozem zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách

¹⁵ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 2 [Vymezení základních pojmů]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 9. ISBN 978-80-7400-418-6.

provozu vozidel na pozemních komunikacích, upravuje mimo jiné registraci vozidel, technické požadavky na provoz vozidel a schvalování technické způsobilosti, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel a osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty, jakož i činnost stanic technické kontroly a stanic měření emisí.¹⁶

Provoz motorových vozidel z hlediska možných újem a jejich důsledků představuje a také historicky představoval, velkou míru rizika, které je nutno eliminovat zásahem státu, resp. nějakou formou zajištění odškodnění případným poškozeným. Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla pak představuje z tohoto pohledu povinné smluvní pojištění zcela ojedinělé, a to jak z hlediska počtu uzavřených pojistných smluv, tak z hlediska počtu pojistných událostí z těchto pojistných smluv nastalých. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má v České republice dlouhou tradici. Účelem každého pojištění je odstranit či zmírnit negativní následky spojené s nahodilými událostmi v lidském životě. Specifikem pojištění odpovědnosti je chránit před takovými negativními důsledky nejen pojištěného, který za újmu odpovídá a je povinen odškodnění poskytnout, ale také poškozeného. Samotná existence práva na náhradu újmy za situace, kdy škůdce za újmu odpovídá, ale není v jeho možnostech ji nahradit (ať už z důvodu výše takové újmy, finanční situace na straně škůdce, či jiných jeho osobních poměrů apod.), nezajistí poškozenému dosažení odškodnění.¹⁷

1.5 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu lze označit za multifaktorový jev, který nastává jako výsledek působení tří činitelů, kterými je člověk, vozidlo a objektivní podmínky provozu.¹⁸ Zákonná definice pojmu dopravní nehody je uvedena v § 47 zákona o silničním provozu. Dopravní nehodou lze rozumět nezamýšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu na pozemních komunikacích, způsobenou dopravními prostředky, která má škodlivý následek na život a zdraví osob nebo na majetek.

¹⁶ KRAMÁŘ, Květoslav. Provoz na pozemních komunikacích. In: HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. Beck-online. [Placená databáze].

¹⁷ JANDOVÁ, Lucie. § 1 [Předmět právní úpravy]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 3–4. ISBN 978-80-7400-765-1.

¹⁸ GRIVNA, Tomáš; SCHEINOST, Miroslav a ZOUBKOVÁ, Ivana. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer. 2019, s. 444. ISBN 978-80-7598-554-5.

Základními znaky obecné definice dopravní nehody jsou tedy nepředvídatelnost, výskyt události v určitém prostředí, kterým je silniční provoz, způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku a přímá souvislost vzniklé události s provozem vozidla. Z hlediska viníka dopravní nehody lze jeho činnost považovat za nedbalostní delikt, který vznikl náhle, neplánovaně a jako nezamýšlený výsledek vzájemného působení několika vlivů. Takovou událostí v provozu je buď srážka, havárie, nebo jiná nehoda. U srážky jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž se alespoň jeden pohyboval ve vozidle (střet motorového a nemotorového vozidla, kolize vozidla s chodcem, cyklistou či zvířetem). O havárii jde, pokud na dopravní nehodě má účast pouze jediné vozidlo (náráz motorového vozidla do sloupu elektrického osvětlení, semaforu nebo dopravní značky, převrácení vozu taženého koňmi apod.). Za jiné nehody lze považovat např. vytlačení jednoho jedoucího vozidla z vozovky druhým bez jejich přímého vzájemného kontaktu, vypadnutí spolucestujícího z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidle způsobené náhlou změnou rychlosti či směru jízdy. Hlavní příčinou vzniku dopravní nehody je v převážné většině porušení pravidel silničního provozu (zaviněné jednání), v menší míře objektivní události (nezaviněné jednání), jako je náhlý pád stromu či balvanu na vozidlo či na vozovku těsně před projíždějící vozidlo. U nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou a jen výjimečně o nedbalost nevědomou.¹⁹

K výskytu dopravní nehody může dojít jen na pozemních komunikacích, kde je provoz upravován pravidly silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Z toho vyplývá, že za dopravní nehodu nebude považována škodní událost se všemi ostatními znaky, která se stala na jiném místě, např. na továrním dvoře, v ovocném sadu, na poli, v lese apod. Musí dojít k reálné škodě, která je v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nenastane škodní následek, nejde o dopravní nehodu. Škodou se rozumí usmrcení, těžké či lehké poranění osoby, poškození dopravního prostředku, pozemní komunikace a jejího vybavení nebo ostatní škody mimo komunikace (hmotná škoda na domě, zdi, vratech, plotu apod.) Dalším pojmovým znakem

¹⁹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 47 [Dopravní nehoda]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 119–120. ISBN 978-80-7400-418-6.

dopravní nehody je přímá souvislost s plněním účelu, pro který je vozidlo určeno, tedy s jízdou (nikoliv stáním) na komunikaci. Přitom není rozhodné, o jaký druh vozidla se jedná (motorové, nemotorové, tramvaj) či zda vozidlo bylo řízeno řidičem nebo se pohybovalo samovolně. Z tohoto pohledu tak dopravní nehodou není škoda vzniklá např. při opravě vozidla, při manipulaci s nákladem nebo jako následek pádu předmětu na stojící vozidlo. Není jí ani úraz chodce způsobený nárazem na svislou dopravní značku nebo zábradlí, vzájemná srážka chodců na komunikaci nebo pád chodce na chodníku. Z právního hlediska má dopravní nehoda obecně dva aspekty:

– aspekt občanskoprávní, kdy při nehodě zpravidla dojde ke škodě. Odpovědnost za škodu je vztah občanskoprávní, upravuje jej Hlava III díl 1 (§ 2909 a následující) občanského zákoníku. Za škodu způsobenou při dopravní nehodě tedy odpovídá ten, kdo ji zavinil, poškozenému podle občanského zákoníku, a to bez ohledu na to, zda nehodu vyšetřovala Policie České republiky (dále jen „Policie ČR“) či nikoli.

– aspekt trestněprávní, resp. správně právní, kdy dopravní nehoda je zpravidla důsledkem porušení nějaké veřejnoprávní normy v pravidlech silničního provozu. V důsledku toho je také většina nehod přestupkem, v nejzávažnějších případech pak trestným činem. Úkolem Policie ČR je ošetřovat onen druhý aspekt, tedy správní odpovědnost za přestupek nebo trestní odpovědnost za trestný čin, které byly spáchány a v jejichž důsledku došlo k dopravní nehodě.²⁰

Postup příslušníků Policie ČR při řešení dopravních nehod je upraven v části třetí Závazného pokynu Policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen „ZP PP č. 300/2020“). Navazujícím interním aktem řízení upravujícím činnost při šetření silničních dopravních nehod je Pokyn Policejního prezidenta č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, ve znění pozdějších změn (dále jen „P PP č. 1/2021“).

²⁰ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 47 [Dopravní nehoda]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 120–121. ISBN 978-80-7400-418-6.

1.6 Porušení důležité povinnosti v dopravě

V porušení každého dopravního předpisu nelze spatřovat „porušení důležité povinnosti“, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona, ve smyslu § 148 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění změn (dále jen „trestní zákoník“). Porušení důležité povinnosti při provozu na pozemních komunikacích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá (rozhodnutí Nejvyššího soudu (dále jen „R NS“) 33/1972 a 38/1975; dále viz rozhodnutí NS ze dne 23. 4. 2014, sp. zn. 6 Tdo 419/2014), respektive porušení takové povinnosti, které má zpravidla za následek vznik reálného nebezpečí pro lidský život a zdraví (R NS 45/2005-II.). Výpočet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. K dané problematice lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o

- řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu (R NS pod sp. zn. 7 Tdo 450/2015 a sp. zn. 7 Tdo 788/2016),
- nepřiměřeně rychlou jízdu, hlavně v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru (R NS 57/1960, 34/1979, 45/2005 a 29/2021; dále R NS pod sp. zn. 8 Tdo 870/2012, 7 Tdo 705/2014, 11 Tdo 1319/2014, 7 Tdo 95/2015 a 4 Tdo 243/2016),
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno (R NS pod sp. zn. 7 Tdo 574/2015),
- couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další náležitě poučené osoby (40/1978),
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují (R NS 33/1961 a rozhodnutí Okresního soud v České Lípě 26/1962),
- porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, na železniční přejezd, do nepřehledné zatáčky (rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích 14/1961, NS I/1966 a NS 38/1975),

- porušení pravidel pro odbočování, zejména když pachatel na křižovatce nesplní povinnost dát znamení o změně směru jízdy a nedbá zvýšené opatrnosti. Při odbočování vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím (motorovým i nemotorovým) vozidlům (R NS sp. zn. 3 Tdo 1082/2014 a 3 Tdo 602/2015).
- bezohlednou jízdu řidiče motorového vozidla ve vztahu k chodcům nacházejících se na vyznačeném přechodu, k osobám uvedených v § 5 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu (R NS 13/1978),
- řízení motorové vozidla osobou, která nemá řidičské oprávnění a pro nedostatek zkušeností jede nepřiměřenou rychlostí a nereaguje včas snížením rychlosti na povahu vozovky a vzniklou situaci např. prudká nepřehledná zatáčka, přebíhání dětí přes vozovku (R NS 61/1978).²¹

Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, které má zpravidla za následek usmrcení nebo způsobení těžké újmy na zdraví. Mezi porušením důležité povinnosti uložené podle zákona a následkem trestného činu musí být přítomna příčinná souvislost. V porušení každého dopravního předpisu nelze spatřovat porušení důležité povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona.²²

1.7 Návyková látka

Pojem návyková látka je definován v § 130 trestního zákoníku. Výčet návykových látek je demonstrativní, kdy se jimi rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Za splnění uvedených podmínek se však nevyžaduje, aby zneužívání ostatních návykových látek u člověka skutečně vyvolalo návyk na ně, tj. nutkavou potřebu jejich dalšího (opakovaného) užití. V českém právním řádu vymezují i další zákony pojem návykové látky, a to rozdílným způsobem než trestní zákoník. Pro srovnání uvedu zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky

²¹ ŠÁMAL, Pavel. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2013, marg. č. 5. ISBN 978-80-7400-893-1.

²² VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 646-647. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

návykových látek (dále jen „tabákový zákon“). Ten návykovou látkou rozumí alkohol, tabák, omamné a psychotropní látky a jiné látky s psychoaktivními účinky, jejichž užívání může vést nebo se podílet na vzniku a rozvoji duševních poruch a poruch chování. Jde tedy o definici podobnou, ale širší, kladoucí důraz na to, zda jde skutečně o látku, na které může vzniknout závislost s tím, že se mohou podílet na vzniku a rozvoji duševních poruch a poruch chování.²³

1.7.1 Alkoholický nápoj

Alkoholickým nápojem je nápoj obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu.²⁴

Obecně známé projevy vlivu alkoholu na člověka se projevují oslabením pozorovacích a ovládacích schopností, kdy právě tyto účinky jsou výrazně nebezpečné právě v silničním provozu, jelikož řízení vozidel vyžaduje zejména plné soustředění a schopnost řidiče rychle, a hlavně účinně reagovat na vzniklé změny v provozu na pozemních komunikacích. Alkohol řidiči dává klamný pocit jistoty, odstraňuje zábrany, snižuje pozornost a omezuje schopnost soustředění, prodlužuje reakční dobu, narušuje získanou pohybovou automatizaci, vyvolává malátnost, ochablost, poruchy vědomí, usnutí. Řidič ve stavu počínající podnapilosti většinou řídí vozidlo nepřiměřenou rychlostí, jelikož přehnaně optimisticky posuzuje situaci v silničním provozu, vytrácí se u něj zábrany a ve většině případů, kdy je potřeba rychlého a správného rozhodnutí nedokáže včas a správně zareagovat, a to je právě osudný okamžik nejen pro něj, ale i okolí.²⁵ Účinky alkoholu na řidiče motorového případně i nemotorového vozidla lze rozdělit podle hladiny alkoholu v organismu (v krvi), kdy:

- hodnotou 0,2 ‰ nastává u řidiče příjemný pocit uvolnění, zrušuje se jeho schopnost odhadovat vzdálenost a zvyšuje se ochota riskovat,
- nad hodnotu 0,3 ‰ roste riziko nehodovosti při řízení motorového vozidla i některých vozidel nemotorových. Řidič se musí více soustředit na vlastní

²³ ŠÁMAL, Pavel. § 130 [Návyková látka]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1783, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

²⁴ Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. § 2 písm. f). In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/88078/1/2>. ISSN 2336-517X.

²⁵ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 33. ISBN 978-80-7380-211-0.

řízení a nemůže dostatečným způsobem reagovat na situaci v silničním provozu. Pro spolujezdce, ale i ostatní účastníky silničního provozu je tento stav ovlivnění nebezpečným, mimo jiné v tom, že mírný stupeň podnapilosti se ve většině řidičů nepozná a ani oni sami nemají subjektivní pocit ovlivnění alkoholem,

- přibližně od hodnoty 0,5 ‰ se u řidiče významně prodlužuje reakční doba, zhoršuje se jeho schopnost soustředění a snižuje se schopnost jeho zraku adaptovat se na změnu intenzity světla,
- s hladinou alkoholu zvýšenou na 0,8 ‰ až 1 ‰ se čtyřikrát až sedmkrát zvyšuje možnost vzniku dopravní nehody ve srovnání se střízlivými řidiči. Zúžuje se zorné pole řidiče tak, že řidič vnímá okolí jako by projížděl tunelem, dochází k poruchám prostorového vidění, řidič jedná impulzivně, nepřiměřeně riskuje, předjíždí v přehledných úsecích a značně překračuje povolenou rychlost,
- nad 1,5 ‰ alkoholu v krvi se řidiči dále prodlužuje reakční doba, svalová koordinace je podstatným způsobem narušena, velmi intenzivně ubývá schopnost objektivně hodnotit vlastní jednání,
- při dalším zvyšování hladiny alkoholu v lidském organismu nastupuje postupně ospalost, bezvědomí a smrt.²⁶

Zákon o silničním provozu v § 5 odst. 1 písm. f) stanovuje řidiči povinnost podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Tímto zvláštním právním předpisem je tabákový zákon, který v § 20 stanovuje povinnost osoby podrobit se orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření.

Spočívá-li orientační vyšetření na ovlivnění alkoholem v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu, který splňuje podmínky stanovené vyhláškou Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, odborné lékařské vyšetření se neprovede. Za účelem stanovení krevních hladin alkoholu nebo jiných návykových látek pomocí specifických toxikologických metod se

²⁶ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 36-37. ISBN 978-80-7380-211-0.

provede toxikologické vyšetření biologického materiálu odebraného v rámci odborného lékařského vyšetření (dále jen „toxikologické vyšetření“).²⁷

U Policie ČR je jako analyzátor alkoholu v dechu používán alkoholový tester Dräger Alcotest 7510, který je v České republice schválen Českým metrologickým institutem pod značkou typu: TCM 144/08 - 4644 jako stanovené měřidlo.²⁸

Za ovlivněného jinou návykovou látkou se u odpovědnosti za přestupek podle paragrafu 125c odstavec 1 písm. b) zákona o silničním provozu považuje řidič, kterému byla orientačním vyšetřením provedeným schváleným analyzátozem alkoholu v dechu zjištěna hodnota vyšší než 0,24 g/kg nebo odborným lékařským vyšetřením zjištěna hladina etylalkoholu v krvi vyšší než 0,20 g/kg metodou plynové chromatografie.²⁹

1.7.2 Jiná návyková látka

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, definuje pojem návykové látky podstatně úžeji než trestní zákoník, neboť pro účely tohoto zákona se jimi rozumí jen omamné látky a psychotropní látky přírodního nebo syntetického původu, které mají psychoaktivní účinky. Jsou uvedeny v některé z příloh č. 1 až 7 nařízení vlády 463/2013 Sb. o seznamu návykových látek, s výjimkou látky konopí extrakt a tinktura, která obsahuje nejvýše 1 % látek ze skupiny tetrahydrokanobinolů a splňuje podmínku bezpečnosti podle zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků.³⁰

Pozornost je potřeba také věnovat vlivu některých vybraných návykových a psychotropních látek na řidiče, jako jsou kanabinoidy (hašiš, marihuana), halucinogeny (přírodní a syntetické látky jako např. LSD - Diethylamid kyseliny

²⁷ Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. § 20 odst. 3, 4. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/88078/1/2>. ISSN 2336-517X.

²⁸ DRÄGER SAFETY. *Alkoholový tester Dräger Alcotest® 7510*. Online. Alkoholový tester Dräger Alcotest® 7510. 2023. Dostupné z: https://www.draeger.com/cs_cz/Products/Alcotest-7510. [cit. 2023-11-10].

²⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 228. ISBN 978-80-7400-409-4.

³⁰ Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů. § 2 odst. 1, písm. a). In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-2-3]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/46725/1/2>. ISSN 2336-517X.

lysergové, lysohlávky), stimulancia (amfetamin, metamfetamin, pervitin), kokain, opioidy (zejména heroin), sedativa a hypnotika, těkavé látky a organická rozpouštědla a kombinace drog, kdy po požití dochází ke snížení pozornosti, neschopnosti odlišit skutečnou realitu od představ.³¹

Zjišťování přítomnosti návykové látky jiné než alkohol, je specifickou situací, kdy orientačním vyšetřením pomocí detekční soupravy Druqwipe®5 SP, nebo přístrojem Dräger DrugTest 5000 se zjišťuje obsah návykové látky. Pozitivní výsledek takového orientačního vyšetření je pouze indikátorem důvodného podezření na užití návykové látky. Mělo by vždy být provedeno odborné lékařské vyšetření, a to podle pokynu Ministerstva zdravotnictví pro postup při toxikologickém vyšetření specifických návykových látek v krvi nebo v moči, který je zveřejněn ve věstníku MZ ČR ročník 2012, částka 9. Ten byl vydán za účelem zajištění správného a jednotného postupu při průkazu a stanovení specifických návykových látek jiných, než alkohol v krvi nebo v moči a zajištění správné interpretace nálezů.³²

Za ovlivněného jinou návykovou látkou se u odpovědnosti za přešůpek podle paragrafu 125c odstavec 1 písm. b) zákona o silničním provozu považuje řidič, kterému byla u návykových látek stanovených v Nařizení vlády č. 41/2014 Sb., odborným lékařským vyšetřením ve formě znaleckého posudku z odvětví toxikologie zjištěna limitní hodnota. Jejím dosažením v krevním vzorku řidiče (krevní vzorek se získává oddělením krevního séra z odebrané krve řidiče), se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou podle mezinárodního nechráněného názvu v českém jazyce s limitní hodnotou návykové látky v krevním vzorku ng/ml, přičemž ng je nanogram, a to je 10⁹ g. Limitní hodnoty jsou následovné:

- 2 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)
- 25 ng/ml Methamfetamin
- 25 ng/ml Amfetamin je 25 ng/ml
- 25 ng/ml 3,4-Methylen-dioxymethamfetamin (MDMA)

³¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 40-42. ISBN 978-80-7380-211-0.

³² VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 228. ISBN 978-80-7400-409-4.

- 25 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)
- 25 ng/ml Benzoyllecgonin
- 25 ng/ml Kokain
- 10 ng/ml Morfin.³³

Kompletní procesní postup policistů u kontroly na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči motorových a nemotorových vozidel, kteří se účastní provozu na pozemních komunikacích a postup při odhalování protiprávního jednání pod vlivem alkoholu je upraven v Hlavě IV, dílu třetím P PP č. 300/2020. V článcích 35 až 37 tohoto pokynu je upraven postup při odhalování protiprávního jednání pod vlivem jiných návykových látek. Dále je upraven postup při pozitivním testu a při likvidaci nepotřebného použitého jednorázového testeru.

Za účelem sjednocení a zefektivnění postupu policejního orgánu a poptávce po trestně právní hranici ovlivnění drogami, podobné jedné promile, jako v případě alkoholu, je využitelné při odhalování deliktů pod vlivem jiných návykových látek stanovisko NS ze dne 21. října 2020 pod spisovou značkou Tpjn. 300/2020 a pokyn obecné povahy nejvyššího státního zástupce 5/2019, ve znění změny 3/2020, o stanovení hodnot jiných návykových látek než alkohol. Při dosažení těchto hodnot se osoba nachází ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku. Právní věta stanoviska NS zní: „Řidič se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku, pokud řídí motorové vozidlo po užití jiné návykové látky než alkoholu, jejíž koncentrace v krevním séru dosáhne nejméně níže uvedených hodnot“:

- 10 ng/ml delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC),
- 150 ng/ml methamfetaminu,
- 150 ng/ml amfetaminu,
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxymethamfetaminu (MDMA),
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDA),
- 75 ng/ml kokainu,

³³ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 229. ISBN 978-80-7400-409-4.

- 200 ng/ml morfinu.

Tímto sjednocením postupu došlo k významnému zjednodušení práce Policie ČR a zvýšení její efektivity, protože v případě výše vyjmenovaných návykových látek nemusí policista stejně jako v minulosti přibírat znalce z oboru psychiatrie, který musel zodpovídat otázku podstatnou pro účely právní kvalifikace, zdali byl řidič v době řízení vozidla ve stavu vylučujícím jej řídit či nikoliv. Pokud ovšem u řidiče na základě rozboru krevního vzorku bude detekována jiná látka než vyjmenovaná, bude přibrán znalec.³⁴

1.8 Ublížení na zdraví

Trestní zákoník s ohledem na potíže při posuzování pojmu ublížení na zdraví v praxi, která dříve v tomto směru vycházela jen z judikatury (R NS II/1965 a 21/1984) upravuje v § 122 odst. 1 legální definici pojmu „ublížení na zdraví“. „Ublížení na zdraví“ je na jednu stranu nutné odlišit od „drobného ublížení na zdraví“, jehož úmyslné způsobení při narušení občanského soužití je přestupkem proti občanskému soužití, na druhou stranu od těžké újmy na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 trestního zákoníku. Pojmy ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví, které vyjadřují dva stupně účinku na zdraví člověka (poškozeného), se používají jak u základních skutkových podstat (zejména § 145 až 148), tak i u kvalifikovaných skutkových trestných činů.³⁵

1.8.1 Ublížení na zdraví

Ublížením na zdraví se rozumí stav:

- záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění,
- který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a
- který vyžaduje lékařského ošetření, i když nemusí zanechat následky na zdraví.

³⁴ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety: scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. s. 207. ISBN 978-80-7251-529-5.

³⁵ ŠÁMAL, Pavel. § 122 [Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1703, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

Tyto tři v trestním zákoníku uvedené podmínky, které charakterizují stav ublížení na zdraví, je třeba vykládat ve vzájemné spojitosti a souvislosti a nelze je od sebe oddělovat. Splnění zákonných podmínek určuje povahu a závažnost újmy na zdraví. Při zvažování, zda došlo k ublížení na zdraví, mají význam zejména takové skutečnosti, jako je povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který tělesný orgán a jaká jeho funkce byla narušena, bolestivost poranění a její intenzita, zda a do jaké míry porucha zdraví narušila obvyklý způsob života postiženého a po jak dlouhou dobu. Počítaje v to i vyřazení z pracovního procesu, a zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje. Je třeba zdůraznit, že posuzování každého případu musí být komplexní a přísně individuální. Dále je třeba posuzovat, jaké potíže měl poškozený, a zda tyto potíže odpovídaly lékařskému nálezu.³⁶

Pro závěr o existenci ublížení na zdraví jako následku trestného činu nestačí jen subjektivní pocit poškozeného, ale změny zdravotního stavu musí být odpovídajícím způsobem objektivizované především lékařskými zprávami, či posudky. Úsudek o charakteru a závažnosti újmy na zdraví, je sice závěrem právním, musí však mít podklad ve zjištěných rozhodujících skutkových okolnostech.³⁷

1.8.2 Těžká újma na zdraví

Těžkou újmu na zdraví lze vymezit dvěma podmínkami, které musí být splněny zároveň:

- vždy musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění a
- újma na zdraví musí odpovídat alespoň jednomu z taxativně uvedených typů v § 122 odst. 2 písm. a) až i) trestního zákoníku.

Pro pojem těžká újma na zdraví platí v podstatě tatáž kritéria, jako pro výklad pojmu ublížení na zdraví, přičemž rozdíl mezi těmito pojmy spočívá především v tom, že při těžké újmě na zdraví musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění a že tato musí být zároveň podřaditelná pod některou z taxativně

³⁶ ŠÁMAL, Pavel. § 122 [Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1703, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

³⁷ NOVOTNÝ, František a RŮŽIČKA, Miroslav. *Trestní kodexy: trestní zákon, trestní řád a související předpisy (komentář)*. 2. přeprac. vyd. Praha: Eurounion, 2002. s. 325. ISBN 80-7317-009-4.

uvedených forem v písm. a) až i) § 122 odst. 2 trestního zákoníku a dále v tom, že porucha zdraví (následky zranění či onemocnění) bude mít zpravidla delší trvání, což zákon v písmenu i) vyjadřuje slovy „delší dobu trvající porucha zdraví“ (R NS II/1965). Při těžké újmě na zdraví podle § 122 odst. 2 tedy musí jít vždy o vážnou poruchu zdraví nebo o vážné onemocnění, které postižený pociťuje jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života (R NS 18/1969 a 9/1981-II.), což má význam především u formy těžké újmy na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. i) – delší dobu trvající porucha zdraví, ale platí to i u dalších forem podle § 122 odst. 2 písm. a) až h), kde právě požadavek, aby šlo o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, slouží v jednotlivých případech k odlišení těžké újmy na zdraví od ublížení na zdraví. Otázka, zda v konkrétním případě jde o některý druh těžké újmy na zdraví, je otázkou právní, jejíž řešení přísluší orgánům činným v trestním řízení a v konečné fázi soudu. Tuto otázku ovšem soud řeší zpravidla na podkladě posudku znalce, resp. znalců z oboru lékařství, poněvadž právní posouzení jednotlivých typů těžké újmy na zdraví mohou zpravidla usnadnit soudně lékařská hlediska. Znalec či znalci se zde vyjadřují zejména k povaze a závažnosti zranění nebo onemocnění, k příčinám jeho vzniku, k potížím z něj nastalých pro poškozeného, k povaze, závažnosti a délce trvání omezení obvyklého způsobu života poškozeného, ke způsobu a trvání jeho léčení a k jeho eventuálním následkům.³⁸

³⁸ ŠÁMAL, Pavel. § 122 [Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1705–1706, marg. č. 5. ISBN 978-80-7400-893-1.

2. Kriminalita v dopravě

Trestné činy v dopravě jsou jedny z nejčastějších trestných činů, kterých se pachatelé trestné činnosti dopouštějí. Tyto trestné činy však se sebou nesou značná specifika. Tím hlavním je skutečnost, že v případě trestné činnosti v dopravě se nejedná o typické pachatele trestných činů. Většina trestných činů v dopravě je spáchána nedbalostním způsobem. Na druhou stranu, z hlediska způsobených následků jsou tyto zcela nejzávažnějšími, neboť častým následkem je usmrcení oběti, způsobení těžké újmy na zdraví. Bez diskuse je to důsledkem rozšíření dopravy, zejména té silniční, kdy řidičem vozidla může při splnění zákonných podmínek být téměř každý. Být cyklistou a chodcem v silničním provozu pak nevyžaduje splnění žádné zákonné podmínky. Rozhodně lze projevít, že dopravní kriminalita je minimálně stejně závažná jako násilná trestná činnost či sexuálně motivovaná kriminalita.³⁹

Kriminalita v dopravě je specifický fenomén moderní doby, který se dotýká prakticky každého člověka, neboť prakticky každý se na dopravě určitým způsobem účastní. Prakticky každý člověk může být obětí či naopak pachatelem nějakého deliktu v dopravě. Riziko, že se staneme pachatelem či obětí trestného činu v dopravě je také s ohledem na vysokou míru motorizace dopravy relativně vyšší oproti jiným druhům kriminality. Pojem kriminalita v dopravě (či trestné činy v dopravě, resp. dopravní kriminalita) není zákonodárcem vymezen, byť s ním právní řád počítá (např. § 2 odst. 2 písm. a) bod 3 vyhlášky č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy). Podle učebnice kriminologie lze pojem kriminality v dopravě vymežit pozitivně jako trestnou činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, která vede k ohrožení či porušení zájmu společnosti na ochraně života, zdraví či majetku cizích osob. Tento pojem je v knize vymezen i negativně tak, že se sem obvykle neřadí trestná činnost jiného druhu (např. majetková), při níž je dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu.⁴⁰

³⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV, 2016. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, s. 627. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

⁴⁰ GRÍVNA, Tomáš; SCHEINOST, Miroslav a ZOUBKOVÁ, Ivana. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer. 2019, s. 428-429. ISBN 978-80-7598-554-5.

Trestné činy v dopravě nejsou soustředěny v jedné hlavě nebo dílu zvláštní části trestního zákoníku. Nalezneme je však ve zvláštní části trestního zákoníku v několika různých hlavách, přičemž je však třeba vymežit, které trestné činy lze považovat za trestné činy v dopravě. Společným ukazatelem trestných činů v dopravě, až na výjimky, může být sekundární objekt, kterým je bezpečnost v dopravě. Nezpochybnitelným ukazatelem však je obecně souvislost trestné činnosti s dopravou. Typickými trestnými činy v dopravě rozdělných v hlavách zvláštní části trestního zákoníku jsou dle publikace dopravního práva trestné činy:

1. Trestné činy proti životu a zdraví:

- vražda § 140,
- usmrcení z nedbalosti § 143,
- těžké ublížení na zdraví § 145,
- ublížení na zdraví § 146,
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147,
- ublížení na zdraví z nedbalosti § 148,
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku § 151.

2. Trestné činy proti majetku:

- neoprávněné užívání cizí věci § 207,
- pojistný podvod § 210.

3. Trestné činy obecně nebezpečné:

- obecné ohrožení § 272,
- obecné ohrožení z nedbalosti § 273,
- ohrožení pod vlivem návykové látky § 274,
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení § 276,
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti § 277.

4. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných:

- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337.

Trestné činy v dopravě lze dále rozlišovat:

Podle zavinění:

- nedbalostní – usmrcení z nedbalosti § 143, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147, ublížení na zdraví z nedbalosti § 148,

- úmyslné – vražda § 140, těžké ublížení na zdraví § 145, ublížení na zdraví § 146.

Podle následku:

- ohrožovací – neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku § 151, obecné ohrožení § 272, obecné ohrožení z nedbalosti § 273, ohrožení pod vlivem návykové látky § 274, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení § 276, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti § 277,
- poruchové – vražda § 140, těžké ublížení na zdraví § 145, ublížení na zdraví § 146.⁴¹

Jiné rozdělení trestných činů v dopravě je podle učebnice kriminologie do tří základních skupin:

1. trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky (podle § 274, případně § 360 trestního zákoníku),
2. trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku přes uložený zákaz činnosti, resp. bez příslušného oprávnění (podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku),
3. trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody či ve spojitosti s ní (např. podle § 143, § 147, § 148, § 151, § 273 trestního zákoníku).

Závěrem si dovoluji malé zamyšlení. Občané trestné činy spáchané dopravními nehodami často vnímají jako nešťastné náhody, jako nešťastné důsledky běžné činnosti a „dovoleného rizika“. Snad proto je tento typ kriminality veřejností vnímán jako jeden z nejméně závažných, i když na druhou stranu jsou při něm mnohdy zasaženy nejcennější právní statky (život a zdraví lidí). Typické pro tento druh kriminality je také to, že se zde vyskytuje výrazně nižší počet recidivistů oproti jiným typům deliktních jednání. Pachatelé jsou často normálně sociálně integrovaní jedinci nevykazující zjevné sociální anomálie.⁴²

⁴¹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV, 2016. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, s. 628-629. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

⁴² GRIVNA, Tomáš; SCHEINOST, Miroslav a ZOUBKOVÁ, Ivana. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer. 2019, s. 432-433. ISBN 978-80-7598-554-5

3. Vybrané trestné činy v silniční dopravě

V rámci této kapitoly byly v silniční dopravě vybrány skutkové podstaty trestných činů usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, a to především s ohledem na rozsah práce, kterým jsem limitován. Dle mého názoru a praktických zkušeností se u výběru jedná o ty nejzávažnější a nejčtetnější trestné činy, u nichž stručně rozeberu skutkové podstaty.

Publikace „Dopravní právo“ uvádí, že k naplnění podmínek trestní odpovědnosti pachatele je u trestných činů, kterými se zabývám potřeba uvést, že právnické osoby dle taxativního výčtu § 7 zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ve znění změn (dále jen „o tr. odpovědnosti PO“) jsou odpovědné pouze za trestný čin pojistného podvodu (§ 210) a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337).⁴³

V rámci trestných činů v silniční dopravě bych se na tomto místě zmínil o „zásadě omezené důvěry“ v dopravě. Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že je zřejmé, že ji nesplní. Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník provozu na pozemních komunikacích porušením jeho pravidel, tak že nezabránil dopravní nehodě, ačkoli při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti (R NS 43/1982 a 26/1964, nález Ústavního soudu 199/2016 USn.). V rozhodnutí NS 43/1982 je vyjádřena zásada, že se řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak.

⁴³ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV, 2016. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, s. 631. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4

Tato zásada tzv. omezené důvěry v dopravě se uplatňuje nejen v dopravě silniční, ale i v ostatních druzích dopravy. Řidič je však zároveň povinen zachovávat patřičnou opatrnost (R NS I/1966), přičemž je též třeba zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost). V této souvislosti je však třeba vždy zvážit, že správnou reakci na vzniklou situaci nelze zpravidla přímo vyvodit z pravidel silničního provozu, popř. jiných dopravních předpisů. Dále se touto zásadou zabýval nález ÚS II. spisová značka 1711/20 a usnesení NS 25 Cdo 299/2018.⁴⁴

3.1 Usmrcení z nedbalosti

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života. Jde o trestný čin poruchový (je předpokládána smrt jiného), a proto pouhé ohrožení života jiného z nedbalosti, byť by smrt hrozila, není tímto trestným činem. Objektivní stránka záleží v jednání pachatele, jímž usmrtí jiného člověka. Po stránce objektivní se tento trestný čin liší od těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku závažností způsobeného následku (smrt člověka), čemuž odpovídají i přísnější sankce. Pachatel může tento následek způsobit jak konáním, tak opomenutím.⁴⁵

Pachatelem trestného činu usmrcení z nedbalosti může být kterákoli fyzická osoba (obecný subjekt). To se týká i trestných činů v silniční dopravě, kde pachatelem je sice zpravidla řidič motorového vozidla, ale může to být i jiný řidič (řidič nemotorového vozidla nebo tramvaje, vozka nebo jezdec na zvířeti) nebo jiný účastník provozu na pozemních komunikacích (např. chodec nebo průvodce hnaných zvířat), ale také provozovatel vozidla nebo přepravovaná osoba (např. v případě nepředvídatelného zásahu do řízení motorového vozidla nebo při otevření dveří u spolujezdce) anebo i opravář, který prováděl opravu motorového nebo jiného vozidla.⁴⁶

Z hlediska subjektivní stránky ublížení na zdraví z nedbalosti se vyžaduje nedbalost podle § 16 odst. 1 písm. a), b) trestního zákoníku, přičemž zde nesmí

⁴⁴ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1920, marg. č. 5. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁴⁵ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1916, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁴⁶ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1921, marg. č. 6. ISBN 978-80-7400-893-1.

být úmysl směřující ani k ublížení na zdraví. Pak by šlo při nedbalostním způsobení smrti o trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 145 odst. 1, 3 trestního zákoníku nebo o trestný čin ublížení na zdraví podle § 146 odst. 1, 4 trestního zákoníku. K naplnění základní skutkové podstaty postačí zavinění z nevědomé nedbalosti. Zavinění z nedbalosti není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného.⁴⁷

Spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií se smrtelným následkem. Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Jednání pachatele spočívající v riskantním předjíždění kolony více vozidel na úzké vozovce, kde by se tři vozidla vedle sebe nevešla. Dále v místě nehody s nedostatečným výhledem do dálky s ohledem na zvlněný podélný profil vozovky, je třeba z hlediska zavinění hodnotit tak, že si měl a mohl být vědom toho, že v protisměru mohou jet jiná motorová vozidla, která budou muset intenzivně brzdit, a že v důsledku toho může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit zájem chráněný v § 143 trestního zákoníku, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí. Řidič motorového vozidla odpovídá za smrtelný následek dopravní nehody, který měl a mohl předvídat, přestože vozidlo neřídil, ale svěřil řízení osobě, o níž věděl, že v důsledku podnapilosti není schopna vozidlo bezpečně ovládat, a k nehodě došlo právě z tohoto důvodu. Pokud závisí posouzení viny na nehodě v silničním provozu na určení přiměřené rychlosti motorového vozidla, je třeba přibrat znalce k objasnění skutkových okolností odborné povahy (výpočet vzdálenosti, výpočet brzděné dráhy s ohledem na typ vozidla, stav vozovky, účinnost brzd atd.). Otázka, zda rychlost vozidla byla přiměřená či nepřiměřená a v jaké míře, je však otázkou právní, kterou musí řešit orgán činný v trestním řízení na základě znaleckého posudku. Porušení povinnosti uvedené v § 18 zákona o silničním provozu, o dodržování přiměřené,

⁴⁷ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1917, marg. č. 4. ISBN 978-80-7400-893-1

popř. předepsané rychlosti, zpravidla nebude možné považovat za porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona, pokud rychlost vozidla byla jen o málo vyšší, než je předepsaná nebo přiměřená rychlost.⁴⁸

3.2 Ublížení na zdraví z nedbalosti

Objektem trestného činu je zájem na ochraně lidského zdraví, tj. normální funkce lidského těla včetně řádné funkce všech orgánů, které jsou potřebné k náležité činnosti. Předmětem útoku je živý člověk, nikoli lidský plod. Tento člověk však nemusí být zdravý, může být již před útokem pachatele nemocen nebo zraněn.⁴⁹ Odpovědnost za přečin ublížení na zdraví z nedbalosti vzniká, jestliže pachatel způsobí svým jednáním při porušení důležité povinnosti jiné osobě z nedbalosti ublížení na zdraví. Porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, je zde na rozdíl od přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku, kde jde o zvlášť přitěžující okolnost podle odstavce 2, znakem základní skutkové podstaty (odstavec 1). Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 lze spáchat z hlediska jednání jak konáním, tak i opomenutím, ve smyslu § 112 trestního zákoníku. Mezi jednáním pachatele a následkem (účinkem) na zdraví poškozeného musí být dána příčinná souvislost. Jde o trestný čin poruchový (je předpokládáno ublížení na zdraví), a proto pouhé ohrožení zdraví jiného z nedbalosti, byť by ublížení na zdraví hrozilo, není tímto trestným činem.⁵⁰

Pachatelem trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti může být kterákoli fyzická osoba (viz § 22, § 25, § 26 trestního zákoníku). Dále platí shodné vymezení v rámci bodu 3.1. této práce.

Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost dle § 16 odst. 1 písm. a), b) trestního zákoníku. Zavinění pachatele je třeba prokázat nejen ve vztahu k jeho jednání, nýbrž i k následku činu a příčinnému vztahu mezi jednáním

⁴⁸ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1920, marg. č. 5. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁴⁹ ŠÁMAL, Pavel. § 146 [Ublížení na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1970, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁵⁰ ŠÁMAL, Pavel. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2012, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-893-1.

a následkem. Zavinění z nedbalosti není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného.⁵¹

3.3 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Objekt trestného činu je shodný jako u ublížení na zdraví z nedbalosti.

Odpovědnost za přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti vzniká, jestliže pachatel způsobí svým nedbalostním jednáním jiné osobě těžkou újmu na zdraví (§ 122 odst. 2 trestního zákoníku). Pro naplnění základní skutkové podstaty na rozdíl od přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku není třeba, aby se tak stalo tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo uloženou mu podle zákona, což je u přečinu podle § 147 zvláště přitěžující okolností podle odstavce 2. Trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 lze spáchat z hlediska jednání jako znaku objektivní stránky této skutkové podstaty jak konáním, tak i opomenutím ve smyslu § 112. Mezi jednáním pachatele a následkem (účinkem) na zdraví poškozeného musí být dána příčinná souvislost. Z hlediska posouzení těžké újmy na zdraví u spolujezdkyně pachatele, která si během jízdy odepnula bezpečnostní pás, musí být jako hlavní příčina této těžké újmy na zdraví jednoznačně vyloučena okolnost spočívající v porušení její povinnosti být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zákona č. 56/2011 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění změn. K závěru o možnosti pachatele předpokládat porušení označené povinnosti se zde vyžaduje zjištění, že během jízdy sledoval chování poškozené osoby a mohl na něj odpovídajícím způsobem reagovat (např. tím, že ji sám připoutá bezpečnostním pásem nebo zastaví vozidlo za tímto účelem). Je-li však dostatečně odůvodněn závěr, že jednání poškozené osoby bylo v takovém případě hlavní příčinou následku spočívajícího v těžké újmě na zdraví, je možné uvažovat o přerušení příčinné souvislosti.⁵²

⁵¹ ŠÁMAL, Pavel. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2012, marg. č. 3. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁵² ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1990, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-893-1.

Pachatelem trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti může být kterákoli fyzická osoba (obecný subjekt viz § 22, § 25, § 26 trestního zákoníku). Dále platí shodné vymezení v rámci bodu 3.1. této práce. Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost dle § 16 odst. 1 písm. a), b) trestního zákoníku, tedy jinými slovy pachatel musí vznik těžké újmy na zdraví zavinit z nedbalosti. Zavinění pachatele je třeba prokázat nejen ve vztahu k jeho jednání, nýbrž i k následku činu a příčinnému vztahu mezi jednáním a následkem. Rozhodné je, zda pachatel věděl nebo vědět mohl a měl, že porušením některého předpisu bude jednat za takových okolností, že tím může způsobit následek uvedený ve zvláštní části trestního zákoníku. Porušení předpisů, které mají zabránit následku, nestačí pro nedbalost tam, kde pachatel mohl vzhledem k novým poznatkům nebo i vzhledem ke svým odborným znalostem předpokládat, že postupem jím zvoleným následek způsoben nebude. Jestliže sice pachatel věděl nebo měl a mohl vědět, že svým jednáním může jinému ublížit na zdraví, nevěděl však a vzhledem k okolnostem a svým poměrům ani vědět nemusel a nemohl, že může způsobit těžkou újmu na zdraví, lze jeho jednání, jímž některý z těchto následků způsobil, posoudit při porušení důležité povinnosti pouze jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 148 trestního zákoníku, nikoli však jako trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 147. Bude tomu tak zejména v případech, kdy důležitou podmínkou těžké újmy na zdraví u poškozeného byla fyzická abnormalita poškozeného, jeho vrozená vada apod., pokud tyto okolnosti nebyly zjevné a pachatel je nemohl předpokládat.⁵³

3.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Objektem trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky je zájem na ochraně života a zdraví lidí a jejich majetku. Život, zdraví a majetek jsou chráněny proti ohrožení určitého druhu, a to proti jednání pachatele pod vlivem návykové látky. Jde zde o stejný okruh ohrožených zájmů jako u trestných činů obecného ohrožení, ale hrozící nebezpečí je jen abstraktní a nemusí být bezprostřední, nemusí tedy konkrétně a bezprostředně hrozit, ale vlivem jednání

⁵³ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1991, marg. č. 3. ISBN 978-80-7400-893-1.

pachatele pod vlivem návykové látky nastává situace, kdy takové nebezpečí sice zpravidla vzniká, ale není třeba, aby také už skutečně vzniklo.⁵⁴

Objektivní stránka záleží v tom, že pachatel si vlivem návykové látky přivodil stav vylučující způsobilost a současně v tomto stavu vykonává zaměstnání nebo jinou činnost a současně při této činnosti by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Spojení „by mohl ohrozit“ značí, že trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je spáchán provedením zakázaného jednání, které má obecně nebezpečnou povahu, avšak od obecného nebezpečí ve smyslu § 272 nebo § 273 trestního zákoníku se vedle rozsahu ohrožení liší též tím, že nebezpečí chráněným zájmům nemusí konkrétně a bezprostředně hrozit, stačí i jen vzdálená možnost poruchy, daná již tím, že pachatel vykonal určitou činnost.⁵⁵

Trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky se může dopustit jen fyzická osoba (§ 22 trestního zákoníku). Jeho spáchání nelze přičíst právnické osobě (§ 7 zák. o tr. odpovědnosti PO a contrario).⁵⁶

Po subjektivní stránce se vyžaduje úmysl. Není rozhodné, zda pachatel věděl o tom, že bude vykonávat určité zaměstnání (např. lékaře) nebo činnost (např. řídit motorové vozidlo) již v době požívání alkoholu nebo aplikace jiné návykové látky, která u něho přivodila stav vylučující způsobilost k vykonávání takového zaměstnání nebo činnosti. Z hlediska subjektivní stránky postačí, aby pachatel přinejmenším věděl, že vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost zaměstnání nebo činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, a byl s tím srozuměn.⁵⁷

Skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 2 je kvalifikovanou skutkovou podstatou ve vztahu k základní

⁵⁴ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3622, marg. č. 1. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3622, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁵⁶ SOTOLÁŘ, Alexander. § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-3-2]. ASPI_ID KO40_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

⁵⁷ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3628–3629, marg. č. 7. ISBN 978-80-7400-893-1.

skutkové podstatě vymezené v § 274 odst. 1. Kvalifikačními okolnostmi zakládajícími trestní odpovědnost za tuto kvalifikovanou skutkovou podstatu jsou:

a) způsobení havárie, dopravní nebo jiné nehody (blíže kapitola 1.5), ublížení na zdraví jinému (blíže kapitola 1.8), větší škody na cizím majetku anebo jiného závažného následku, to vše spáchaným činem,

b) spáchání činu při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řízení hromadného dopravního prostředku, nebo

c) odsouzení za takový čin nebo propuštění z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin v posledních dvou letech.

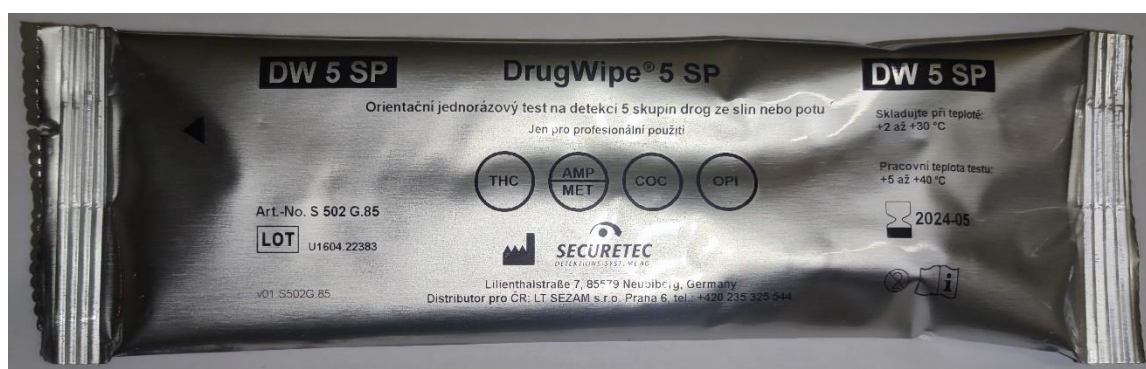
Jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 s trestným činem obecného ohrožení podle § 272 je vyloučen, stejně tak s trestným činem obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 (rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem 62/1967). Stejně tak je z důvodu vztahu speciality a subsidiarity vyloučen jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 s trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148. Speciálním ustanovením je v tomto případě § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) (rozsudek Vrchního soudu v Praze 50/1994). Na druhé straně je možný jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 s několika jinými poruchovými trestnými činy, zvláště pak s trestným činem usmrcení z nedbalosti podle § 143 a s trestným činem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147. V přípustění možnosti jednočinného souběhu těchto trestných činů není důvod vidět porušení zákazu dvojího přičítání téže skutečnosti ve smyslu § 39 odst. 4, ani když porušení důležité povinnosti podle § 147 odst. 2 a odst. 3 spočívá v jízdě motorovým vozidlem pod vlivem alkoholu (R NS 24/1963). Za této situace nemůže být jednočinný souběh daných trestných činů vyloučen ani s ohledem na stav faktické konzumpce, a to už proto ne, že úmyslný trestný čin nemůže být považován za prostředek ke spáchání nedbalostního trestného činu, a naopak nedbalostní trestný čin za prostředek k spáchání úmyslného trestného činu (rozsudek Krajského soudu v Plzni 44/1998). Obdobně vyloučen není jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 s trestným činem maření výkonu

úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst. 1 písm. a) (R NS 50/1981, rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích 42/1999-I) a s trestným činem neoprávněného užívání cizí věci podle § 207 (R NS 39/1977).⁵⁸

3.4.1 Ohrožení pod vlivem návykové látky z praxe

Ze své praxe můžu říct, že k odhalení řidiče podezřelého z požití jiné návykové látky než alkohol, je výrazně méně čtenou záležitostí. Analyzátoři alkoholu v dechu je možné s ohledem na jejich konstrukční řešení používat s neomezenou četností v rámci jejich kalibrace. Naproti tomu detekční souprava na odhalení návykové látky u řidiče je méně čtená z důvodu jednorázového použití. V mém praktickém příkladu byl řidič zastaven v pracovní den v devět hodin ráno v centru obce. Byl nervózní, roztěkaný, měl rozšířené, zarudlé zornice a byl v oblasti čela opocený. Vyzval jsem jej k provedení dechové zkoušky na alkohol podle § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu, která byla negativní. Následně jsem jej vyzval podle § 5 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu, zda neřídí vozidlo pod vlivem jiných návykových látek. Po jeho souhlasu byl proveden test detekční soupravou Druqwipe®5 SP. U tohoto testu je důležité zkontrolovat datum expirace, který je na testu zobrazen symbolem s přesýpacími hodinami, viz obrázek 1.

Obrázek 1 - Obal, v němž je uchován test Druqwipe®5 SP⁵⁹

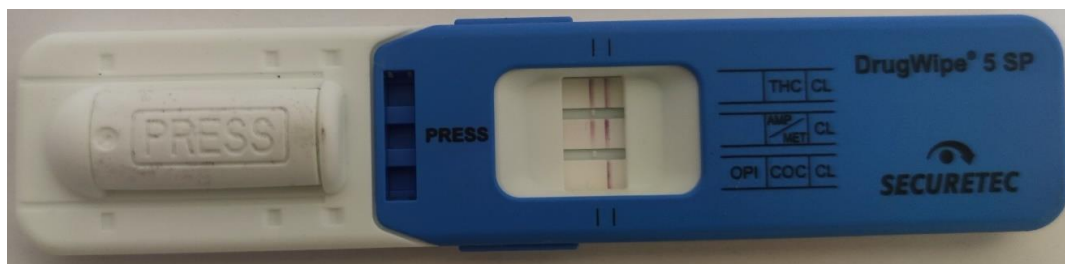


⁵⁸ SOTOLÁŘ, Alexander. § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-3-2]. ASPI_ID KO40_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

⁵⁹ GABRHEL, Aleš. Fotografie obalu Druqwipe®5 SP ze dne 13. 11. 2023.

Řidič souhlasil s provedením testu, který byl proveden stěrem ze slin s jeho vyhodnocením po deseti minutách. Tento u něj indikoval pozitivní záchyt na látku Tetrahydrokanabinol (THC) a amfetamin/metamfetamin (AMP/MET) na obrázku číslo 2.

Obrázek 2 - Pozitivní záchyt na látky (THC), (AMP/MET) Druqwipe®5 SP⁶⁰



V rámci následného lékařského vyšetření byl proveden odběr vzorku moči (50 ml) i odběr vzorku žilní krve (2x 8 ml). Na místě je také nutno podotknout to, že mezi dobou zastavení řidiče a provedením odběru krve byla v tomto případě prodleva v řádu jedné hodiny, protože se jednalo o převoz do Krajské nemocnice v dopoledních hodinách pracovního dne.

V rámci Krajského ředitelství policie Zlínského kraje je odebraný biologický materiál zaslán na Ústav soudního lékařství k provedení toxikologického vyšetření ve Fakultní nemocnici u svaté Anny v Brně. Zde je základním screeningem potvrzena negativní nebo pozitivní přítomnost konkrétní návykové látky v rámci imunochemického vyšetření moči.

Na základě pozitivního imunochemického vyšetření moči byly zahájeny policejním orgánem úkony trestního řízení podle ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu. K objasnění skutečností důležitých pro trestní řízení, zejména odborných znalostí, byl na základě ustanovení § 105 trestního řádu přibrán znalec v oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie.

Vypracovaným znaleckým posudkem bylo zjištěno, že v době odběru byl řidič pod aktuálním vlivem THC. V krevním séru byla stanovena hodnota 3,6 ng/ml THC a metamfetamin nebyl prokázán. Nebyly prokázány ani žádné další amfetaminové deriváty. Nedošlo k dosažení hladiny nad 10 ng/ml THC, která by

⁶⁰ GABRHEL, Aleš. Fotografie Druqwipe®5 SP pozitivní THC, AMP/MET, ze dne 13. 11. 2023.

patřila mezi hladiny, které způsobují stav vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel. Vzhledem k tomu nebyla naplněna skutková podstata přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 trestního zákoníku a věc byla odevzdána k projednání přestupku podle ustanovení § 159a odst. 1 písm. a) trestního řádu. Jednalo se o podezření z porušení ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, neboť hladiny od 2 ng/ml THC v krvi se obecně interpretují jako hladiny pro silniční provoz významné. Tím byl řidič podezřelý ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Příslušný správní orgán (Městský úřad) rozhodl o přestupku příkazem a uložil správní trest. Tímto byla pokuta ve výši 5 000,- Kč a zákaz řízení motorových vozidel pro všechny skupiny na dobu 6 měsíců.

Z mého praktického pohledu při znalosti konkrétního případu si dovoluji vyslovit závěr, že u tohoto řidiče s hodnotou 3,6 ng/ml se jednalo o uložení pokuty v dolní polovině. Bylo možné uložit sankci v rozmezí 2 500,- Kč až 20 000,- Kč se zákazem řízení na dobu 6 až 12 měsíců. Pokud by naměřená hodnota 3,6 ng/ml byla vyšší než 10 ng/ml jednalo by se o trestný čin, ale pokud by byla nižší než 2 ng/ml, tak by se nejednalo ani o přestupek. Správní orgán uložil nejnižší možný zákaz řízení a naměřená hodnota 3,6 ng/ml se nacházela po zaokrouhlení v polovině rozsahu pro přestupek. Ovšem polovina z možné udělené pokuty by byla 8 750,- Kč (tzn. 20 000 - 2 500 / 2). Tehdy platné pokuty i jejich navýšení od 1. 1. 2024 na 7 000,- Kč až 25 000,- Kč a s dobou 6 až 18 měsíců u zákazu řízení, jsou dle mého názoru adekvátní, ale mohou být nepřiměřeně aplikovány. Dle mého názoru může převládat snaha správních orgánů s řidičem co nejméně bojovat v rámci opravných prostředků a ulehčovat si tím svoji práci. Proti tomuto je i sebelepší právní úprava, která je v této oblasti dobře nastavená, zcela bezbranná. Zájmy společnosti v trestním řízení hájí státní zástupce, ale u správního řízení je takovou osobou sám správní orgán.

4. Struktura a dynamika dopravních nehod

Samotnou kapitolu jsem se rozhodl pro její přehlednost rozdělit do dvou podkapitol. První je dopravní nehodovost spáchána pod vlivem alkoholu evidovaná Českou kanceláří pojistitelů, na kterou jsem se obrátil s písemnou žádostí. Druhá podkapitola zahrnuje dopravní nehodovost evidovanou Policií České republiky, kde jsem podrobněji v podkapitole analyzoval dopravní nehodovost spáchanou pod vlivem alkoholu.

4.1 Dopravní nehodovost spáchaná pod vlivem alkoholu evidovaná Českou kanceláří pojistitelů

Za účelem získání relevantních informací k nehodovosti pod vlivem návykových látek jsem oslovil Českou kancelář pojistitelů, jako profesní organizaci pojišťoven s požadavkem na údaje o:

- počtu evidovaných pojistných událostí a výši vzniklé škody za celý rok 2022 na celém území České republiky u dopravních nehod pod vlivem návykové látky,
- počtu evidovaných pojistných událostí a výši vzniklé škody za celý rok 2022 na území Zlínského kraje u dopravních nehod pod vlivem návykové látky,
- přístupu pojišťoven k případnému vymáhání vzniklé škody, pokud byl řidič v době dopravní nehody pod vlivem návykové látky,
- procentuálním krácení vyplácené částky u způsobené škody,
- stavu zohlednění výše hladiny alkoholu do 1 ‰ a nad 1 ‰ alkoholu u řidiče s vlivem na krácení vyplácené škody,
- rozsahu vedení evidence pojistných událostí, kdy se řidič odmítl podrobit zkoušce na přítomnost návykové látky za rok 2022, s možným dopadem na krácení vyplácené škody.

Zjišťované údaje nebyly ze strany České kanceláře pojistitelů v plném rozsahu dle žádosti poskytnuty. Z odpovědi vyplývalo, že údaje k regresivnímu plnění v souvislosti s § 10 odst. 1 písm. b), c), f), g), i) zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“) ze strany

pojišťoven nejsou statisticky shromažďovány a není je možné tudíž analyzovat, ani zjistit jejich dopad a efektivitu.

Obdržel jsem pouze zpracované regionální statistiky dopravních nehod s alkoholem v celé České republice až na jednotlivé okresy od roku 2020 do roku 2022. Ve sledovaném období bylo pojišťovně nahlášeno 282 446 dopravních nehod, kdy podíl alkoholu k dopravním nehodám byl 14 990, což je 5,1 %. Okres Zlín byl na 31 místě z hlediska podílu alkoholu při dopravních nehodách. V letech 2020 až 2022 se v okrese Zlín stalo 4 523 dopravních nehod. Z toho počet dopravních nehod s alkoholem v letech 2020 až 2022 byl 284, což je 6,3 %. Na prvním místě v přepočtu podílu alkoholu k dopravním nehodám byl okres Břeclav, a to 11,8 %. Podrobný přehled zaslaný pojišťovnou je součástí přílohy č. 1.

S ohledem na výše uvedená poskytnutá data, pro srovnání jsem zjistil informace z webové stránky České kanceláře pojistitelů, kde bylo zjištěno, že v letech 2021 až 2023 došlo celkem ke 280 878 nehodám, které šetřila Policie ČR. Z tohoto počtu za 14 846 nehodami (5,3 % z celkového počtu) stál alkohol. Tyto nehody pod vlivem alkoholu dále způsobily 5 682 lehkých zranění, 505 těžkých zranění. U 58 dopravních nehod zaviněných vlivem alkoholu došlo také k úmrtí účastníka dopravní nehody. U všech dopravních nehod vychází, že přibližně každá pátá nehoda šetřená Policií ČR (19 % ze všech nehod) končí zraněním nebo úmrtím účastníka dopravní nehody. U nehod s alkoholem je riziko zranění a úmrtí proti ostatním nehodám téměř dvojnásobné. Z dat lze konstatovat, že 42,1 % nehod pod vlivem alkoholu zahrnuje zranění nebo úmrtí. Podíl nehod pod vlivem alkoholu za samotný rok 2023 dosáhl úrovně 5 %, což proti samostatně sledovaným rokům 2020 a 2021 představuje pokles z tehdejších 5,3 %, resp. 5,5 %. V roce 2023 zůstává nadále nejrizikovějším okresem Břeclav. Z celkového počtu 1 525 nehod vzniklo 215 pod vlivem alkoholu (14,1 %). Celkově nejvíce negativní skokani (s nejvýraznějším posunem v pořadí rizika nehody alkoholu směrem nahoru) mezi roky 2021 a 2023 jsou okresy Jičín, který se posunul z 56 nejrizikovějšího místa v roce 2021 na 26 nejrizikovější pořadí v roce 2023. Dále Brno-venkov, který se posunul z 36 nejrizikovějšího místa v roce 2021 na 17 nejrizikovější pořadí v roce 2023. Třetím největším skokanem

byl okres Brno-město, který se posunul z 35 nejrizikovějšího místa v roce 2021 na 18. nejrizikovější pořadí v roce 2023.⁶¹

4.2 Dopravní nehodovost evidovaná Policií České republiky

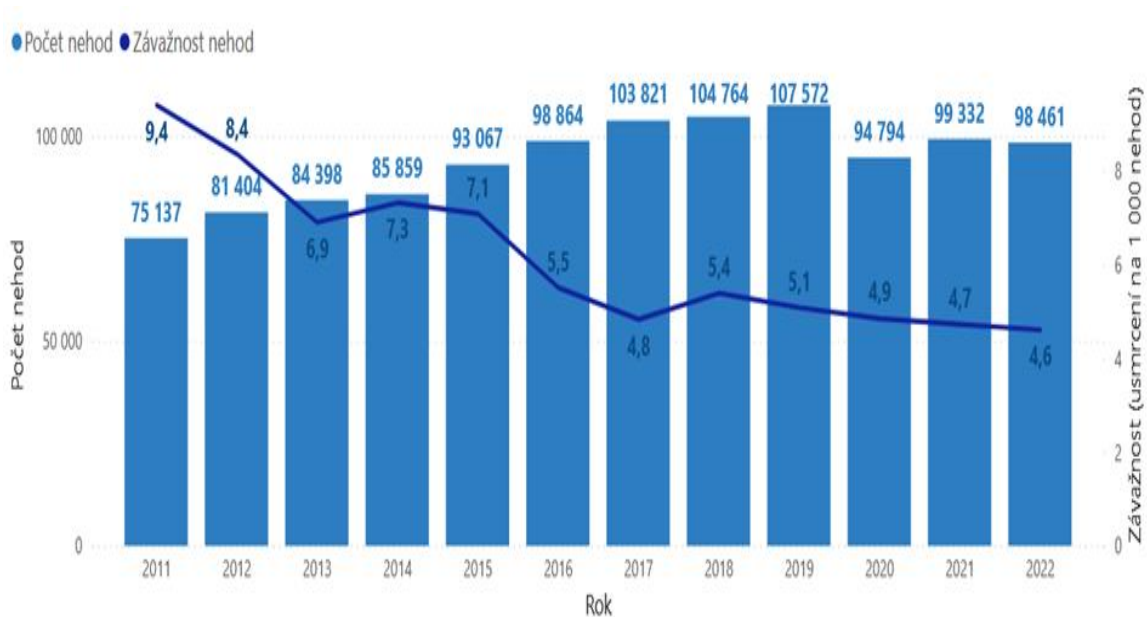
Při analýze struktury a dynamiky dopravní nehodovosti jsem vycházel ze statistik uveřejněných na webových stránkách www.policie.cz, sekce statistika dopravních nehod a „Ročenky dopravní nehodovosti vydávané Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.“ Dále u zpracovaných grafů v této kapitole jsem vycházel z dat dostupných na webové stránce „Centra dopravního výzkumu.“⁶² Předmětem zkoumání se stala data od roku 2011 do prosince roku 2022. Více pozornosti je pak věnováno samotnému roku 2022. Data za rok 2023 byla v době psaní této práce neúplná, tudíž pro záměr práce nepoužitelná. Z územního hlediska je věnováno více pozornosti Zlínskému kraji, regionu mého profesního působení.

Hned úvodem lze vysledovat, že v letech 2016 až 2019 byla stoupající tendence počtu dopravních nehod. Nejvyšší počet dopravních nehod v České republice byl v roce 2019, celkem 107 572. Tento stav je znázorněn v grafu 2

⁶¹ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Nejrizikovější oblasti výskytu nehod s alkoholem zůstávají na Jižní Moravě a na Plzeňsku*. Online. ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. Nejrizikovější oblasti výskytu nehod s alkoholem zůstávají na Jižní Moravě a na Plzeňsku. 2023. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/196-nejrizikovejsi-oblasti-vyskytu-nehod-s-alkoholem-zustavaji-na-jizni-morave-a-na-plzensku>. [cit. 2024-01-03].

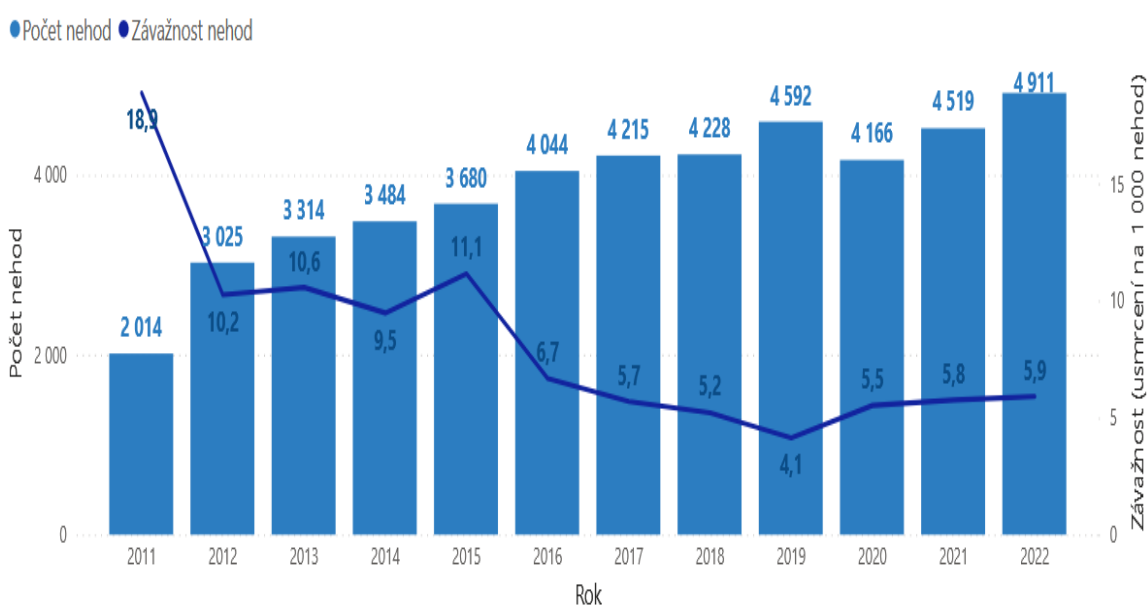
⁶² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Dopravní nehody v ČR*. Online. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. Dopravní nehody v ČR. 2023. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>. [cit. 2024-01-03].

Graf 2 - Vývoj nehod a jejich závažnosti 2011–2022 za ČR



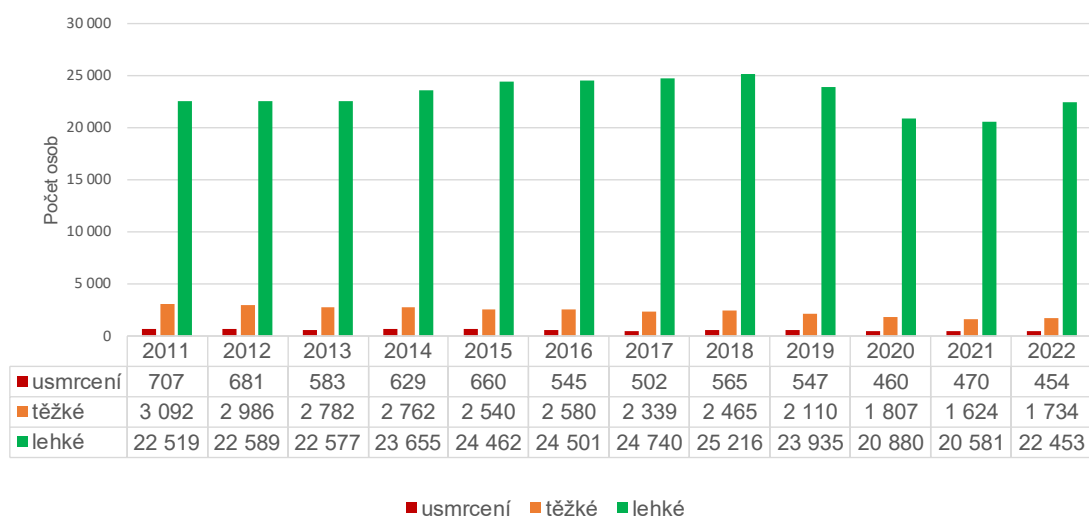
V rámci Zlínského kraje bylo ve sledovaném období 2011 až 2022 způsobeno 46 192 dopravních nehod, z toho bylo 348 osob usmrceno, 1 763 osob těžce zraněno, 15 095 osob lehce zraněno a předběžně odhadované ekonomické ztráty činily 44,63 mld. Kč. Graf 3 znázorňuje vývoj nehodovosti v rámci Zlínského kraje.

Graf 3 - Vývoj nehod a jejich závažnosti ve Zlínském kraji 2011–2022



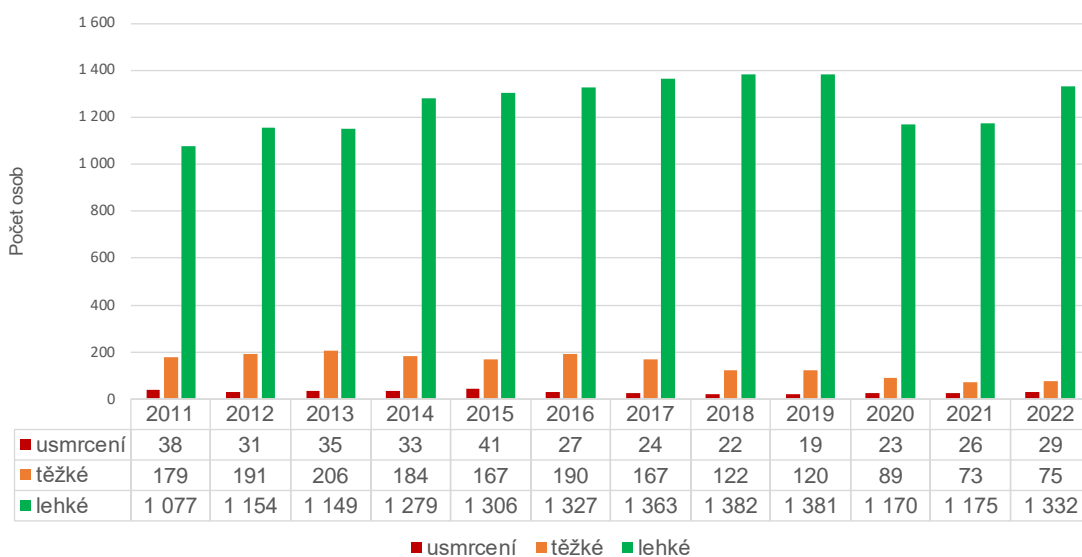
Z hlediska vývoje následků dopravních nehod u osob v rámci celé České republiky ve stejném analyzovaném období od roku 2011 do roku 2022 bylo nejvíce lehce zraněných osob (25 216) v roce 2018, těžce zraněných osob (3 092) bylo nejvíce v roce 2011 a zemřelých (707) v roce 2011. V roce 2022 bylo lehce zraněno 22 453 osob, těžce zraněno 1 734 osob a usmrceno 454 osob. Grafické znázornění v jednotlivých letech viz graf 4.

Graf 4 - Vývoj následků nehod 2011–2022 za ČR



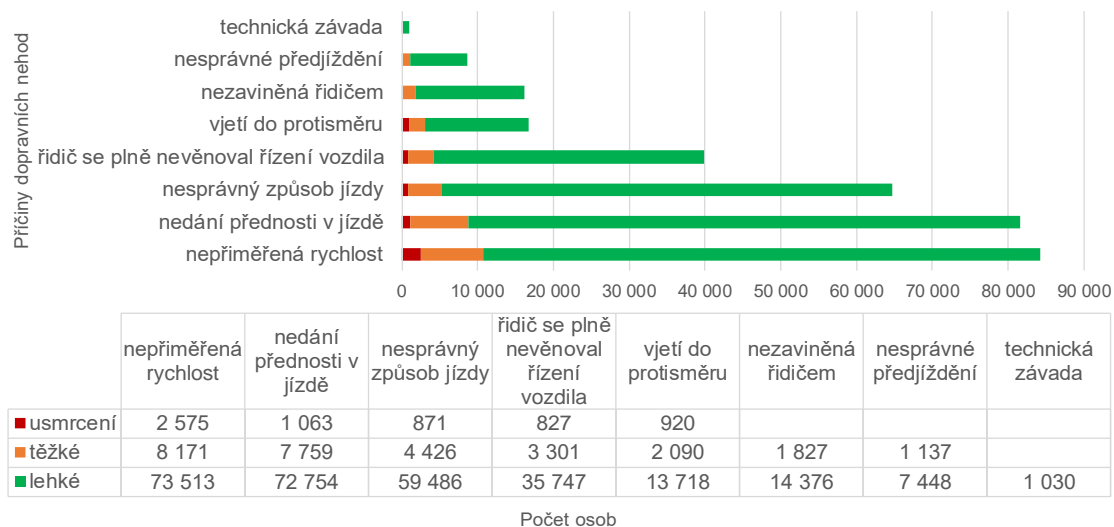
Z hlediska vývoje následků dopravních nehod u osob v rámci Zlínského kraje ve shodném analyzovaném období od roku 2011 do roku 2022, bylo nejvíce lehce zraněných osob (1 382) v roce 2018, těžce zraněných osob (206) v roce 2013, zemřelých (41) v roce 2015. V roce 2022 bylo 1 332 osob lehce zraněno, 1 734 osob těžce zraněno a 454 osob bylo usmrceno. Grafické znázornění v jednotlivých letech viz graf 5.

Graf 5 - Vývoj následků nehod ve Zlínském kraji 2011–2022



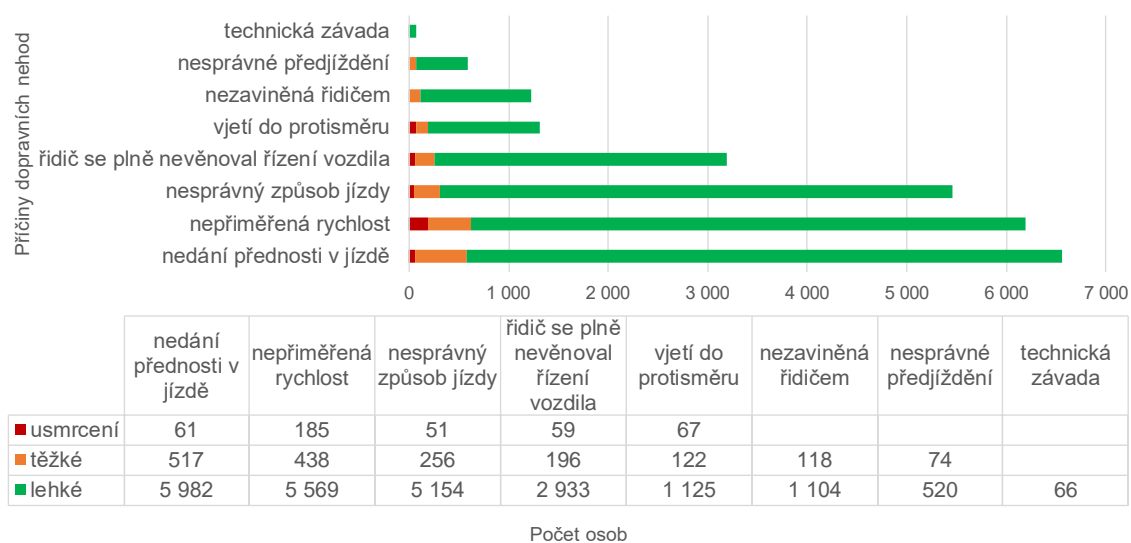
Analýza příčin následků dopravních nehod u osob (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) v rámci celé České republiky v analyzovaném období od roku 2011 do roku 2022 přinesla následující zjištění. Na prvním místě v souhrnu těchto let byla příčinou nepřiměřená rychlost (2 575 usmrcení, 8 171 těžké zranění, 73 513 lehkých zranění), na druhém místě je nedání přednosti v jízdě (1 063 usmrcení, 7 759 těžké zranění, 72 754 lehkých zranění) a na třetím místě je nesprávný způsob jízdy (871 usmrcení, 4 426 těžkých zranění, 59 486 lehkých zranění). Grafické znázornění vztahu příčiny a následku na životě a zdraví znázorňuje graf 6.

Graf 6 - Následky nehod v ČR dle jejich příčiny v souhrnu let 2011–2022



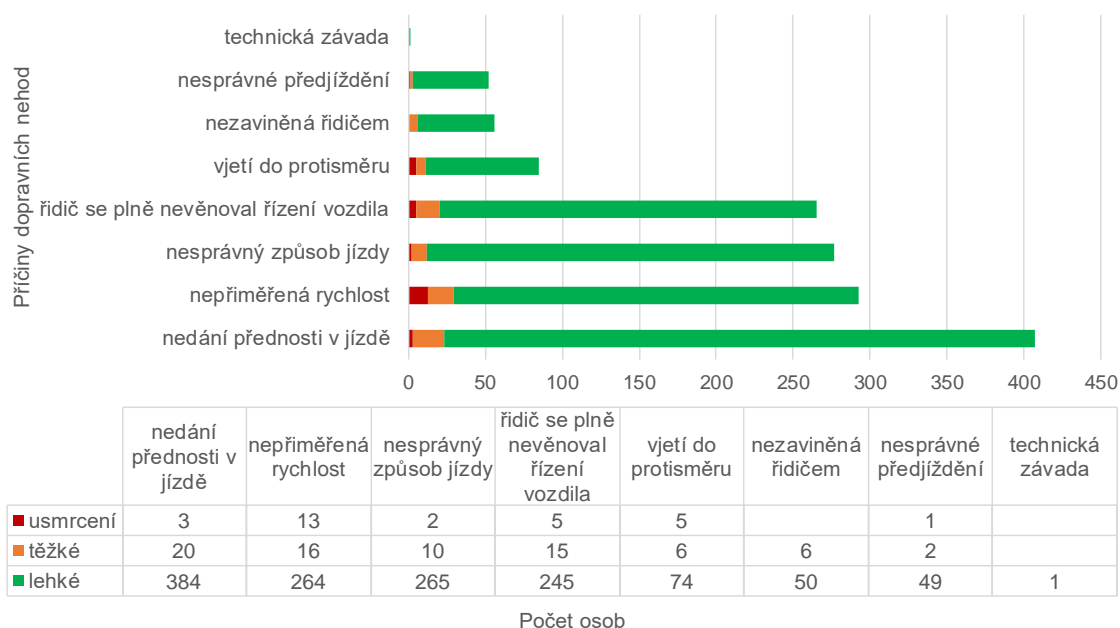
Budeme-li posuzovat pouze konkrétní rok 2022, lze zaznamenat změnu u prvních dvou příček. Na prvním místě v celkového počtu následků dopravních nehod dle jejich příčiny je nedání přednosti v jízdě (61 usmrcení, 517 těžkých zranění, 5 982 lehkých zranění). Druhé místo zaujímá nepřiměřená rychlost (185 usmrcení, 438 těžkých zranění, 5 569 lehkých zranění) a na třetím místě je bez změny nesprávný způsob jízdy (51 usmrcení, 259 těžkých zranění, 5 154 lehkých zranění). Blíže viz graf 7.

Graf 7 - Následky nehod v ČR dle jejich příčiny v roce 2022



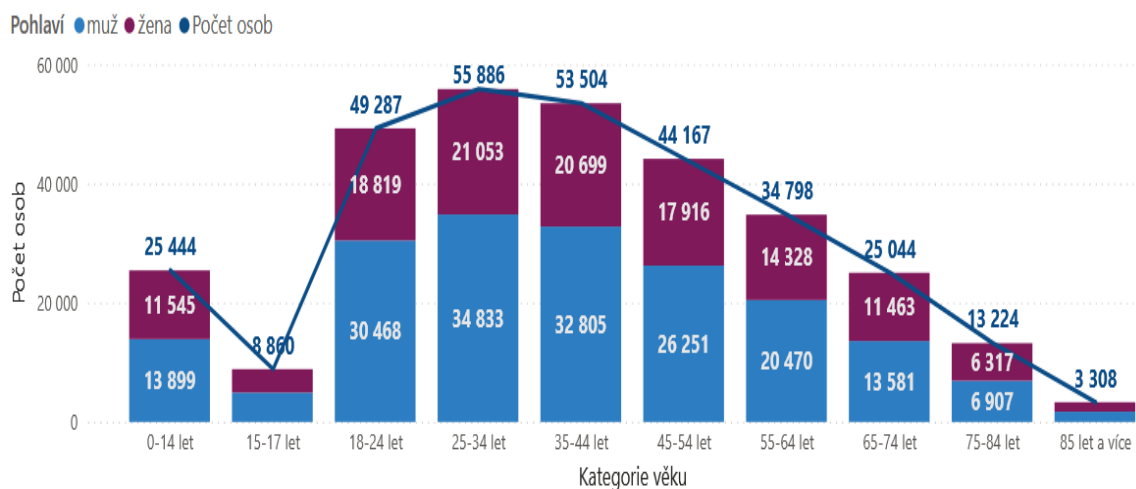
Stejné výsledky vykazuje Zlínský kraj, kdy v roce 2022 bylo hlavní příčinou dopravní nehody nedání přednosti v jízdě (3 usmrcení, 20 těžkých zranění, 384 lehkých zranění). Druhé místo patřilo nepřiměřené rychlosti (13 usmrcení, 16 těžkých zranění, 264 lehkých zranění) a na třetím místě byl nesprávný způsob jízdy (2 usmrcení, 10 těžkých zranění, 265 lehkých zranění). Blíže viz graf 8.

Graf 8 - Následky nehod ve Zlínském kraji dle jejich příčiny v roce 2022



Nejvíce ohroženou skupinou z hlediska sledovaných následků v rámci České republiky za analyzované období 2011 až 2022 jsou osoby ve věku 25 až 34 let. Celkem to bylo 55 886 osob, z toho 34 833 mužů a 21 053 žen. Druhým nejvíce zasaženým je věk 33 až 44 let se souhrnem 53 504 osob a skladbou 32 805 mužů a 20 699 žen. Blíže viz graf 9.

Graf 9 - Následky nehod dle věku a pohlaví osoby 2011–2022 za ČR



Přehled úseků s nejvyšší dopravní nehodovostí v rámci Zlínského kraje, jejich příčiny a následky viz příloha 2.

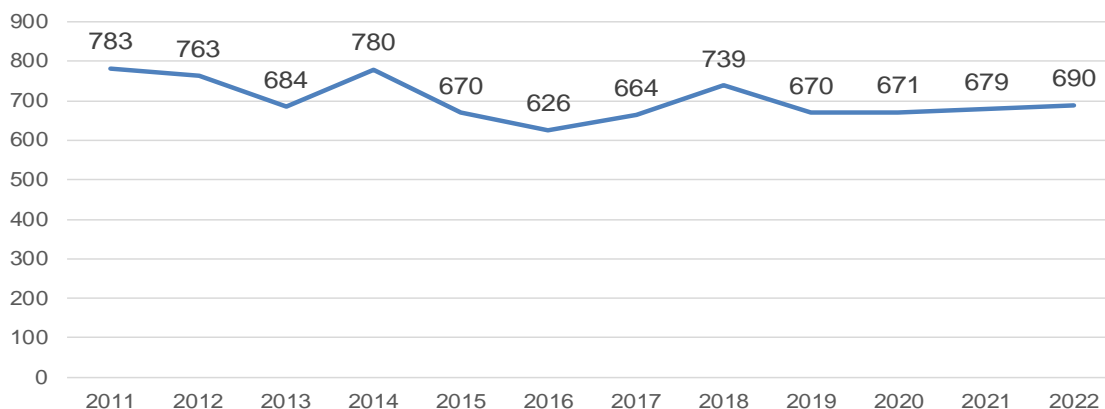
4.2.1 Dopravní nehodovost spáchaná pod vlivem návykové látky

Statistické data evidované Policií ČR umožňují rozlišování obsahu alkoholu v krvi do 0,24 ‰, od 0,24 ‰ do 0,5 ‰, od 0,8 ‰ do 1 ‰, od 1 ‰ do 1,5 ‰, poté 1,5 ‰ a více. Analyzoval jsem statistické data pouze v trestně právní rovině u obsahu alkoholu v krvi od 1 ‰ do 1,5 ‰, poté 1,5 ‰ a více. U zpracovaných grafů v této kapitole jsem vycházel z dat dostupných na webové stránce „Centra dopravního výzkumu,“ v sekci statistika.⁶³

V rámci celé České republiky bylo v letech 2011 až 2022 evidováno 8 419 dopravních nehod, při nichž byl u řidiče zjištěn alkohol od 1 ‰ do 1,5 ‰. Nejvíce se těchto dopravních nehod pod vlivem alkoholu událo v roce 2011 (783). Další roky, které překročily pomyslnou hranici sedmi set nehod, jsou 2014 (780), 2012 (763) a 2018 (739). V roce 2022 došlo k 690 dopravním nehodám, což je 0,7 % z celkového počtu 98 461 dopravních nehod za sledované období. Blíže viz graf 10.

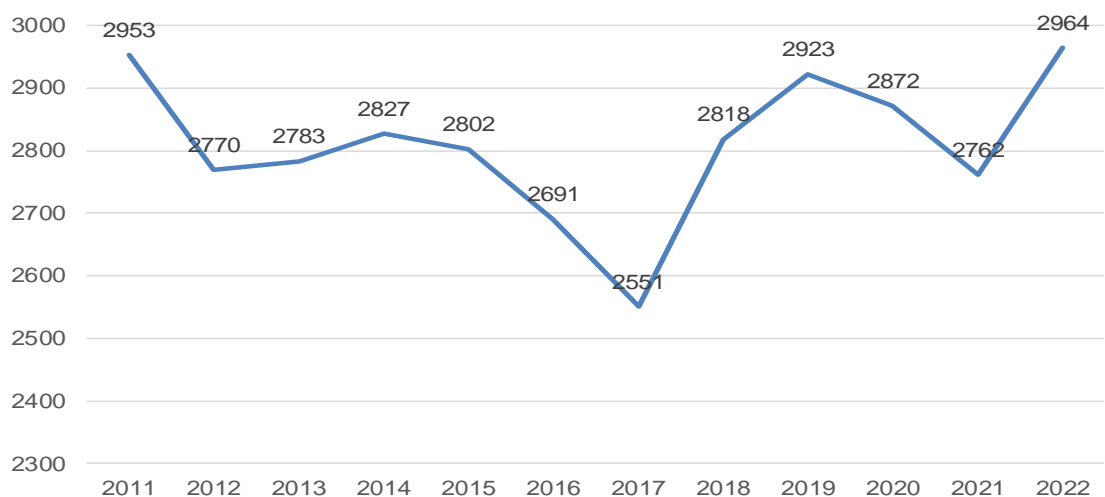
⁶³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Nehody v ČR, statistiky*. Online. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Nehody v ČR, statistiky*. © 2024. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>. [cit. 2024-02-08].

Graf 10 - Počet nehod s alkoholem 1,0 - 1,5 ‰ v letech 2011–2022 za ČR



V rámci celé České republiky bylo v letech 2011 až 2022 evidováno 33 716 dopravních nehod, při nichž byl u řidiče zjištěn alkohol nad 1,5‰. Nejvíce takových dopravních nehod pod vlivem alkoholu se událo v roce 2022 (2 964), což představuje 3 % z celkového počtu 98 461 dopravních nehod. V závěsu následují roky 2011 (2 953), 2019 (2 923). Blíže viz graf 11.

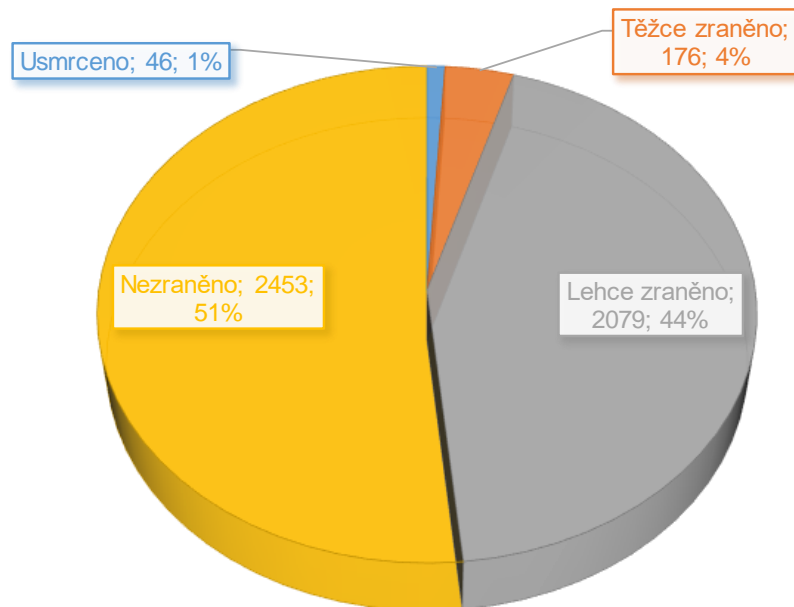
Graf 11 - Počet nehod s alkoholem nad 1,5 ‰ v letech 2011–2022 za ČR



Stav následků dopravních nehod, při nichž byl u řidiče zjištěn alkohol nad 1 ‰ za rok 2022 v rámci České republiky znázorňuje graf 12. Celkový počet dopravních nehod byl 4 754, kdy bylo usmrceno 46 osob, těžce zraněno 176 a lehce

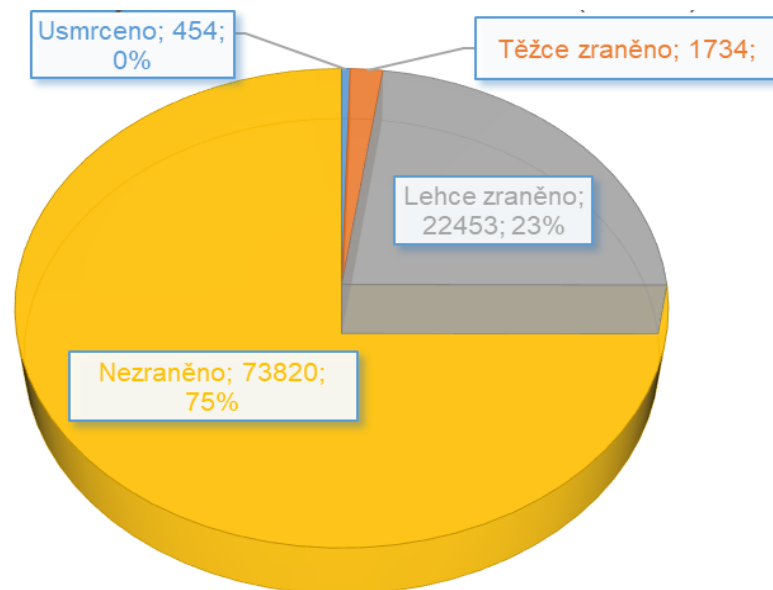
zraněno 2 079 osob. Zásadním výsledkem je zjištění, že u následků dopravních nehod s alkoholem nad 1 ‰ je 49 % zraněných osob.

Graf 12 - Následky nehod s alkoholem u viníka v roce 2022 za ČR



Stav následků všech dopravních nehod za rok 2022 v rámci České republiky znázorňuje graf 13. Celkový počet dopravních nehod byl 98 461, kdy bylo usmrceno 454 osob, těžce zraněno 1 734 a lehce zraněno 22 453 osob. Výsledkem je zjištění, že u následků všech dopravních nehod je 25 % zraněných osob.

Graf 13 - Následky všech nehod v roce 2022 za ČR



Přehled úseků s nejvyšší dopravní nehodovostí v rámci Zlínského kraje⁶⁴ je uveden v příloze 2.

⁶⁴ VLTAVA LABE MEDIA A.S. *Tady pozor! Odborníci ukázali nejrizikovější místa na cestách ve Zlínském kraji* - Deník.cz [online]. 25. 9. 2023. Praha [cit. 2023-10-31]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/zivot-ridice/nehody-zlin-dopravni-konference-392023.html>

5. Komparace české právní úpravy řízení pod vlivem alkoholu s polskou právní úpravou

V České republice je v současné právní úpravě nulová tolerance alkoholu u řidiče motorového a nemotorového vozidla a obdobný přístup je aplikován i v Polské republice,⁶⁵ Stejně jako nás existuje v Polské republice rozdělení protiprávních jednání podle zákona o přestupcích Dz.U.2023.0.2119 t.j. - Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykrocze (dále jen „Kodeks wykrocze“), nebo podle trestního zákoníku Dz. U. 2024 poz. 17 Obwieszczenie Marszałka sejmuryeczypospolitej polskiej z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny, (dále jen „Kodeks karny“).

Postihy v Polské republice pro řidiče za řízení pod vlivem alkoholu v konečném důsledku závisí na výsledcích testu koncentrace alkoholu v krvi nebo na přítomnosti alkoholu v dechu. Rozdíl mezi řízením pod vlivem alkoholu a řízením ve stavu intoxikace je v Polské republice zákonně definován následujícím způsobem. Za řízení pod vlivem alkoholu se považuje situace, kdy obsah alkoholu v těle je nebo vede ke koncentraci v krvi mezi 0,2 ‰ a 0,5 ‰ alkoholu nebo k přítomnosti 0,1 mg až 0,25 mg alkoholu v 1 dm³ při dechové zkoušce. Naopak řízení ve stavu intoxikace nastává, když obsah alkoholu v těle je nebo vede ke koncentraci v krvi vyšší než 0,5 ‰ alkoholu nebo k přítomnosti více než 0,25 mg alkoholu v 1 dm³ při dechové zkoušce. Rozdělení má v konečném důsledku v Polské republice vliv na sankce za přestupek versus trestný čin.⁶⁶

V České republice je přístup odlišný. U případů, kdy je při využití analyzátoru alkoholu v dechu naměřena hodnota v rozmezí od 0,01 ‰ až 0,24 ‰, jsou tyto případy řešeny v České republice tímto postupem. Není-li dáno podezření z přestupku policista sepíše úřední záznam o kontrole řidiče, kdy v položce týkající se požití alkoholu zvolí možnost, že řidič požití alkoholu před jízdou

⁶⁵ Tolerance alkoholu v roce 2023 u vybraných zemí je rozdílná: Velká Británie má 0,8 ‰, Německo 0,5 ‰, Rakousko 0,5 ‰, Itálie 0,5 ‰, Francie 0,5 ‰, Švýcarsko 0,5 ‰, Bulharsko 0,5 ‰, Polsko 0,2 ‰, Slovensko 0,0 ‰ a Rusko 0,0 ‰.

⁶⁶ VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ, 2024. ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem). VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ. ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem) [online]. 04.01.2024, 04.01.2024 [cit. 2024-01-21]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/warsaw/cz/konzularni_informace/aktuality/ridici_pozor_novelizace_trestniho.html

nepřiznává. V popisu chování kontrolované osoby uvede, že řidič nejeví známky ovlivnění alkoholem. Další požadované údaje policista nevyplňuje. Kontrolovaná osoba má možnost se písemně vyjádřit k požití alkoholického nápoje bezprostředně před anebo během jízdy a své vyjádření podepsat. Odmítne-li se kontrolovaná osoba písemně vyjádřit, poznamená policista tuto skutečnost na úřední záznam. Policista, případně další člen hlídky následně úřední záznam o kontrole řidiče podepíše dle předtisku, zaeviduje a uloží na organizačním článku policie. Pokud řidič přizná požití alkoholického nápoje před anebo během jízdy, tak policista výsledek odborného měření zadokumentuje a podezření z přestupku oznámí správnímu orgánu.⁶⁷

Řízení pod vlivem alkoholu je považováno v Polské republice za přestupek proti bezpečnosti a pořádku v dopravě a tresty jsou ukládány podle Kodeks wykrocze. Bližší rozbor se nachází v kapitole XI, s názvem „Přestupky proti bezpečnosti a pořádku v dopravě“. V článku 87 a jeho § 1 je uvedeno: „Kdo pod vlivem alkoholu nebo podobně působícího prostředku řídí motorové vozidlo v pozemní, vodní nebo letecké dopravě, vystavuje se trestu zatčení nebo pokutě nejméně 2 500 PLN“ (14 130,- Kč dle aktuálního kurzu České národní banky ze dne 26.1.2024).⁶⁸ Dále lze uložit zákaz řízení od 6 měsíců do 3 let (odebrání řidičského průkazu) a 15 trestných bodů.⁶⁹

⁶⁷ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0,2‰*. Online. SCHIMMER, David. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0,2‰*. 2016. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx>. [cit. 2024-01-03].

⁶⁸ KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2023 poz. 2119 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZEC ZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 4 września 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks wykroczeń*. Online. KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2023 poz. 2119 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZEC ZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 4 września 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks wykroczeń*. 2023. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230002119/T/D20232119L.pdf>. [cit. 2024-02-07].

⁶⁹ VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ, 2024. *ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem)*. VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ. *ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem)* [online]. 04.01.2024, 04.01.2024 [cit. 2024-01-21]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/warsaw/cz/konzularni_informace/aktuality/ridici_pozor_novelizace_trestniho.html

V České republice je za přešupek § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu možné uložít pokutu od 7 000,- Kč do 25 000,- Kč a zákaz činnosti od 6 do 18 měsíců a 6 trestných bodů.⁷⁰

V Polské republice obdobně jako v České republice existuje bodový systém pro řidiče. V České republice je horní hranice 12 bodů a v Polské republice je horní hranice 24 bodů. Pro začínající řidiče s řidičským oprávněním kratším jednoho roku, je bodové konto 20 bodů.⁷¹ Z výše uvedeného porovnání právní úpravy, zejména k možnosti uložení většího rozpětí zákazu řízení, vychází přísněji postihy v Polské republice.

Pokud je u řidiče v Polské republice zjištěna intoxikace alkoholem, jedná se o trestný čin podle Hlavy XXI., „Trestné činy proti bezpečnosti provozu“ Kodeks karnyń.⁷² De lege referenda dne 14. března 2024 vstoupí v Polské republice v účinnost novelizace Kodeks karnyń, která přinese změny postihu pro řidiče, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog. Navrhovaná úprava se dotkne článku 178a tohoto zákona. V jeho § 1 se uvádí, že „kdo ve stavu opilosti nebo pod vlivem návykové látky řídí motorové vozidlo v pozemní, vodní nebo letecké dopravě, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta“. Nově dojde k rozšíření § 4 v tom smyslu, že „pokud byl pachatel činu uvedeného v § 1 dříve pravomocně odsouzen za řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo omamných látek v souvislosti s trestnými činy uvedenými v člancích 173 (způsobí katastrofu v pozemní, vodní nebo letecké dopravě ohrožující život nebo zdraví mnoha osob nebo majetek velkého rozsahu), 174 (způsobí katastrofu v pozemní, vodní nebo letecké dopravě, která ohrožuje život nebo zdraví mnoha osob nebo rozsáhlý majetek), 177 (kdo při porušení, byť i neúmyslném, pravidel

⁷⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). §125c. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-2-7]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

⁷¹ Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí, © 2010–2020. *Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí* [online]. [cit. 2024-01-26]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/140/zakladni-prehled-bodoveho-systemu-a-pokut-v-zahranici.html>

⁷² KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny. Online. KANCELARIA SEJMU. Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny. 2024. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU2024000017/T/D20240017L.pdf>. [cit. 2024-02-07].*

bezpečnosti v pozemní, vodní nebo letecké dopravě neúmyslně způsobí nehodu) nebo článku 355 a jeho § 2 (soudem vyslovení opatření stanovené v zákoně o vojácích z povolání), bude potrestán odnětím svobody od 3 měsíců až do 8 let. Soud uloží trest propadnutí věci, jestliže obsah alkoholu v těle pachatele trestného činu byl nejméně 1,5 ‰ v krvi nebo 0,75 mg/dm³ ve vydechaném vzduchu. Soud může upustit od uložení trestu propadnutí věci, jde-li o výjimečný případ odůvodněný zvláštními okolnostmi.⁷³

V České republice je možné za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 odst. 2 písm. a) trestního zákoníku) uložit trest odnětí svobody na 6 měsíců až 3 léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.

⁷³ KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny.* Online. KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny.* 2024. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20240000017/T/D20240017L.pdf>. [cit. 2024-02-07].

Závěr

Ve zpracované bakalářské práci na téma trestné činy v silniční dopravě jsem se zaměřil na jednání pod vlivem návykové látky a svoji pozornost jsem soustředil na jednu z oblastí našeho života, jelikož v zákonném pojetí se do role účastníka řadíme všichni, kteří se přímým způsobem účastníme provozu na pozemních komunikacích, ač si tuto skutečnost mnoho z nás neuvědomuje. Dle mého názoru se jedná o pořád aktuální témata. Ve srovnání s jinými protiprávními jednáními dochází totiž k následkům na životě a zdraví účastníků silničního provozu, které dosahují ve svém souhrnu za Českou republiku nepřehlédnutelná čísla u úmrtí a zranění osob. Řidiči pod vlivem návykové látky jsou s ohledem na porušení důležité povinnosti, odpovědní za své jednání, ale s ohledem na způsobení až smrtelného následku se otázka adekvátnosti postihu a přijatých opatření neustále dostává do popředí. Já jsem s využitím metody komparace právních pramenů a dostupné literatury vymezil vybrané základní pojmy, jako je silniční doprava, pozemní komunikace a kdo je účastníkem provozu. Dále pojem provoz vozidel na pozemních komunikacích, dopravní nehoda a porušení důležité povinnosti v dopravě. Zaměřil jsem se rovněž na vymezení návykové látky, konkrétně alkoholu a jiné návykové látky s jejich vlivem na osobu řidiče. V neposlední řadě to byl pojem ublížení na zdraví, který se trestnými činy v silniční dopravě prolíná.

Dále jsem využil metodu studia dokumentů (právních předpisů) v rámci vybraných trestných činů v silniční dopravě, se zaměřením na trestné činy proti životu a zdraví. Z nichž jsem vybral z hlediska charakteristiky skutkových podstat usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. Z trestných činů obecně nebezpečných jsem vybral ohrožení pod vlivem návykové látky, které je z mé praxe nejčtenější. U tohoto trestného činu jsem využil metodu sběru a analýzy skutečných případů, z nichž jsem vybral jeden, který přesáhl do správního práva vzhledem k nedostatečné hladině jiné návykové látky.

Jako cíl své práce jsem si stanovil zjistit, jaké trestné činy jsou zahrnovány do oblasti trestných činů v dopravě a provedl jsem jejich třídění. Tento cíl práce se mi podařilo naplnit v kapitole 2. Cílem praktické části byl rozbor příkladu z praxe

k ohrožení pod vlivem návykové látky a analýza statistických dat od České kanceláře pojistitelů a Policie České republiky se zaměřením na alkohol.

Z obdržené odpovědi od České kanceláře pojistitelů vyplynulo, že údaje k regresivnímu plnění v souvislosti s § 10 odst. 1 písm. b), c), f), g), i) zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nejsou ze strany pojišťoven statisticky shromažďovány. Důležitým závěrem se tak stalo zjištění, že tyto statistická data nejsou vedeny a zpracovávány. Byly poskytnuty statistiky za období od roku 2020 do roku 2022. Ve sledovaném období za Českou republiku bylo pojišťovně nahlášeno 282 446 dopravních nehod, kdy podíl alkoholu k dopravním nehodám byl 14 990, což je 5,1 %. V poskytnutých datech pouze za okres Zlín se stalo 4 523 dopravních nehod, kdy podíl k dopravním nehodám byl 284, což je 6,3 %. Na prvním místě v přepočtu k podílu alkoholu k dopravním nehodám byl v tomto období okres Břeclav (11,8 %).

Za pomoci metody analyzování statistických dat Policie ČR jsem u příčin dopravních nehod v rámci České republiky, při jejich souhrnu za období jedenácti let (2011 až 2022), dospěl k závěru, že u následků nehod (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) je na prvním místě nepřiměřená rychlost. Na druhém místě je nedání přednosti v jízdě a třetí místo zaujímá nesprávný způsob jízdy. Ze statistických dat za Českou republiku jsem v rámci jedenácti let zjistil, že počet dopravních nehod s alkoholem v rámci trestně právní roviny nad 1,5 ‰ jednoznačně převyšuje počet dopravních nehod od 1 ‰ do 1,5 ‰. U počtu dopravních nehod s alkoholem nad 1,5 ‰ byl nejhorší rok 2022 s počtem 2 964 nehod. U hodnoty od 1 ‰ do 1,5 ‰ byl největší počet dopravních nehod (783) v roce 2011. Z analyzovaných dat lze učinit závěr, že dopravní nehody pod vlivem alkoholu mají větší poměr následků na životě a zdraví než ostatní dopravní nehody. V roce 2022 bylo v rámci České republiky 98 461 dopravních nehod, kdy z hlediska souhrnu následků (usmrcení 454, těžké zranění 1 734, lehké zranění 22 453) bylo zraněno celkem 24 641 osob, což činilo 25 % z celkového počtu dopravních nehod. Ve shodném roce 2022 v rámci České republiky bylo způsobeno 4 754 dopravních nehod s alkoholem u viníka, kdy z hlediska souhrnu následků (usmrcení 46, těžké zranění 176, lehké zranění 2 079) bylo zraněno celkem 2 301 osob, což činilo 49 % z celkového počtu těchto dopravních nehod.

Srovnáním právní úpravy při postihu alkoholu u řidičů v Polské republice a u nás jsem dospěl k závěru, že je přísnější postih v Polské republice, zejména k možnosti uložení většího rozpětí zákazu řízení.

Seznam použité literatury

Monografie

ČERNÍNOVÁ, Michaela; ČERNÍN, Karel; TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-9-17]. ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-3-3]. ASPI_ID KO40_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

GŘIVNA, Tomáš; SCHEINOST, Miroslav a ZOUBKOVÁ, Ivana. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. 588 s. ISBN 978-80-7598-554-5.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Právnícký slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. Beck-online. [Placená databáze].

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety: scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. 295 s. ISBN 978-80-7251-529-5.

KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021. 479 s. ISBN 978-80-7400-848-1.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDLERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 438 s. ISBN 978-80-7400-418-6.

NOVOTNÝ, František a RŮŽIČKA, Miroslav. *Trestní kodexy: trestní zákon, trestní řád a související předpisy (komentář)*. 2. přeprac. vyd. Praha: Eurounion, 2002. 1640 s. ISBN 80-7317-009-4.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnícká učebnice. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, 4933 s. ISBN 978-80-7400-893-1.

VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš. *Ochrana před škodlivými vlivy tabáku, alkoholu a návykových látek*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 348 s. ISBN 978-80-7400-399-8.

VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana a BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. 836 s. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

Zákonná úprava a IAŘ (interní akty řízení)

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. § 2 odst. 1. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/41984/1/2>. ISSN 2336-517X.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. § 2. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2>. ISSN 2336-517X.

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů. § 2 odst. 1, písm. a). In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-2-3]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/46725/1/2>. ISSN 2336-517X.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). §125c. In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-2-7]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/49756/1/2>. ISSN 2336-517X.

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. § 2 písm. f). In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-9]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/88078/1/2>. ISSN 2336-517X.

Judikatura

Nález Ústavního soudu 199/2016-n. – ÚSTAVNÍ SOUD, 2016. Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15. ÚSTAVNÍ SOUD. Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15 [online]. 25. října 2016 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z:

https://www.usoud.cz/fileadmin/user_upload/Tiskova_mluvci/Publikovane_nalezey/2016/IV._US_3159_15_an.pdf.

Nález Ústavního soudu II. ÚS 268/06 - ÚSTAVNÍ SOUD, 2008. Nález Ústavního soudu II.ÚS 268/06. ÚSTAVNÍ SOUD. Nález Ústavního soudu II.ÚS 268/06 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://nalus.usoud.cz/Search/GetText.aspx?sz=2-268-06>.

Nález Ústavního soudu sp. zn. II. spisová značka 1711/20 - ÚSTAVNÍ SOUD, 2020. Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. II. ÚS 1711/20. ÚSTAVNÍ SOUD. Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. II. ÚS 1711/20 [online]. 21. prosince 2020 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.usoud.cz/fileadmin/user_upload/Tiskova_mluvci/Publikovane_nalezey/2021/II._US_1711_20_an.pdf.

Rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích č. 14/1961 - KRAJSKÝ SOUD V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH, 1961. Rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 19.04.1960. KRAJSKÝ SOUD V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH. Rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 19.04.1960 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8181/>.

Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem č. 62/1967 -KRAJSKÝ SOUD V ÚSTÍ NAD LABEM, 1967. Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 25.10.1966, sp. zn. 1 To 320/66. KRAJSKÝ SOUD V ÚSTÍ NAD LABEM. Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 25.10.1966, sp. zn. 1 To 320/66 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8868/>.

Rozhodnutí Nejvyšší soud SSR č. 33/1972 – NEJVYŠŠÍ SOUD SSR, 1972. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 14.09.1971, sp. zn. 2 Tz 85/71. NEJVYŠŠÍ SOUD SSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 14.09.1971, sp. zn. 2 Tz 85/71 [online]. ©2024 Nejvyšší soud. Brno [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/9849/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu č. 29/2021 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2021. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27.03.2019, sp. zn. 7 Tdo 46/2019. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27.03.2019, sp. zn. 7 Tdo

46/2019 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/5653/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu č. 45/2005 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2005. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/5039/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu č. 45/2005-II – NEJVYŠŠÍ SOUD, 2004. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 [online]. 20.10.2004 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/5039/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR č. 34/1979 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP., 1978. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.03.1978, sp. zn. 11 Tz 9/78. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.03.1978, sp. zn. 11 Tz 9/78 [online]. 14.03.1978 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10760/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR 39/1977 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP., 1977. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 30.11.1976, sp. zn. 11 Tz 50/76. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 30.11.1976, sp. zn. 11 Tz 50/76 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10504/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR43/1982 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP., 1982. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.07.1981, sp. zn. 3 Tz 20/81. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.07.1981, sp. zn. 3 Tz 20/81 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/11126/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR61/1978 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP., 1978. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 16.08.1977, sp. zn. 3 Tz 17/77. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 16.08.1977, sp. zn. 3 Tz 17/77 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10672/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR9/1981-II. - NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP., 1981. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 02.07.1980, sp. zn. 4 To 24/80. NEJVYŠŠÍ SOUD ČESKÉ SOC. REP. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 02.07.1980, sp. zn. 4 To 24/80 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10962/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR 24/1963 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1963. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.12.1962, sp. zn. 2 Tz 11/62. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.12.1962, sp. zn. 2 Tz 11/62 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8398/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR 26/1964 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1964. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 12.11.1963, sp. zn. 7 Tz 43/63. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 12.11.1963, sp. zn. 7 Tz 43/63 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8511/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR č. 33/1961 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1961. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 24.02.1961, sp. zn. 7 Cz 6/61. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 24.02.1961, sp. zn. 7 Cz 6/61 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8225/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR č.57/1960 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1960. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.09.1960, sp. zn. 8 Tz 10/60. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.09.1960, sp. zn. 8 Tz 10/60 [online]. 27.09.1960 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/7958/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 11 Tdo 1319/2014 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 11. 2014, sp. zn. 11 Tdo 1319/2014. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 11. 2014, sp. zn. 11 Tdo 1319/2014 [online]. 26.11.2014 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0E5A6F00A2B7C628C1257DCE000668C7?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 4 Tdo 243/2016 – NEJVYŠŠÍ SOUD, 2016. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 4. 2016, sp. zn. 4 Tdo 243/2016.

NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 4. 2016, sp. zn. 4 Tdo 243/2016 [online]. 06.04.2016 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/5E2B5656AC80AC1CC1257FDC0030F34D?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 450/2015 – NEJVYŠŠÍ SOUD, 2015. Rozhodnutí NS 7 Tdo 450/2015. NEJVYŠŠÍ SOUD. Rozhodnutí NS 7 Tdo 450/2015 [online]. 29.04.2015 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/3EED7D933A475221C1257E850046CF55?openDocument&Highlight=0,null. Rozhodnutí

Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 574/2015 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2015. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 7 Tdo 574/2015. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 7 Tdo 574/2015 [online]. 03.06.2015 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/4BC87EB84813B79DC1257E960025F479?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 705/2014 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. 7. 2014, sp. zn. 7 Tdo 705/2014. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. 7. 2014, sp. zn. 7 Tdo 705/2014 [online]. 09.07.2014 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/F3483C170FB26F03C1257D47004B3BD0?openDocument&Highlight=0,null. Rozhodnutí

Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 788/2016 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2020. Rozhodnutí NS 7 Tdo 788/2020. NEJVYŠŠÍ SOUD. Rozhodnutí NS 7 Tdo 788/2020 [online]. 05.08.2020 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/EBFA6DA2F7452860C125860B0018C85A?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 95/2015 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2015. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2015, sp. zn. 7 Tdo 95/2015. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2015, sp. zn. 7 Tdo 95/2015 [online]. 25.03.2015 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/2AE8FF8AD2A9BC14C1257E54003B5375?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu pod sp. zn. 8 Tdo 870/2012 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2012. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. 8. 2012, sp. zn. 8 Tdo 870/2012. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27.03.2019, sp. zn. 7 Tdo 46/2019 [online]. 15.08.2012 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/DC7AF6D5A28ED755C1257A9100508053?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 1082/2014 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. 9. 2014, sp. zn. 3 Tdo 1082/2014. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. 9. 2014, sp. zn. 3 Tdo 1082/2014 [online]. 18.09.2014 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/5856D9C19A879D90C1257D8E00308C77?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 602/2015 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2015. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 3 Tdo 602/2015. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 3 Tdo 602/2015 [online]. 03.06.2015 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/DFF1C168EDF151FDC1257EAF001AD943?openDocument&Highlight=0,null.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR 13/1978 - NEJVYŠŠÍ SOUD SSR, 1978. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 10.12.1976, sp. zn. 6 Tz 61/76. NEJVYŠŠÍ SOUD SSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 10.12.1976, sp. zn. 6 Tz 61/76 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10608/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR č. 40/1978 - NEJVYŠŠÍ SOUD SSR, 1978. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 08.02.1977, sp. zn. 6 Tz 73/76. NEJVYŠŠÍ SOUD SSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 08.02.1977, sp. zn. 6 Tz 73/76 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10634/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR 50/1981 - NEJVYŠŠÍ SOUD SSR, 1981. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 06.03.1980, sp. zn. 7 Tz 19/80. NEJVYŠŠÍ SOUD SSR. Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 06.03.1980, sp. zn. 7 Tz 19/80 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/11042/>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 23. 4. 2014, sp. zn. 6 Tdo 419/2014 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014. Rozhodnutí NS 6 Tdo 419/2014. NEJVYŠŠÍ SOUD. Rozhodnutí NS 6 Tdo 419/2014 [online]. 23. dubna 2014 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z:

https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/132DF729BAAD58DEC1257CFB001E9D97?openDocument&Highlight=0.

Rozhodnutí Okresního soud v České Lípě č. 26/1962 - OKRESNÍ SOUD V ČESKÉ LÍPĚ, 1962. Rozhodnutí Okresního soud v České Lípě ze dne 28.03.1962, sp. zn. T 39/62. OKRESNÍ SOUD V ČESKÉ LÍPĚ. Rozhodnutí Okresního soud v České Lípě ze dne 28.03.1962, sp. zn. T 39/62 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8348/>.

Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích 42/1999-I - KRAJSKÝ SOUD V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH, 1999. Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 13.08.1998. KRAJSKÝ SOUD V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH. Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 13.08.1998 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/13171/>.

Rozsudek Krajského soudu v Plzni 44/1998 - KRAJSKÝ SOUD V PLZNI, 1998. Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 21.08.1997, sp. zn. 9 To 446/97. KRAJSKÝ SOUD V PLZNI. Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 21.08.1997, sp. zn. 9 To 446/97 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/13049/>.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR 18/1969 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1969. Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18.10.1968, sp. zn. 7 Tz 64/68. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18.10.1968, sp. zn. 7 Tz 64/68 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/9347/>.

Rozsudek Nejvyššího soudu SSR 21/1984 - NEJVYŠŠÍ SOUD SSR, 1984. Rozsudek Nejvyššího soudu SSR ze dne 14.01.1983, sp. zn. 6 Tz 83/82. NEJVYŠŠÍ SOUD SSR. Rozsudek Nejvyššího soudu SSR ze dne 14.01.1983, sp. zn. 6 Tz 83/82 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/11337/>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 63/2013 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2013. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2013, čj. 1 As 63/2013-49. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2013, čj. 1 As 63/2013-49 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/629246>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 76/2009 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2009. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, čj. 1 As 76/2009-60, č. 2028/2010 Sb. NSS. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, čj. 1 As 76/2009-60, č. 2028/2010 Sb. NSS [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/617369>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 76/2009 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2009. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, čj. 1 As 76/2009-60, č. 2028/2010 Sb. NSS. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009, čj. 1 As 76/2009-60, č. 2028/2010 Sb. NSS [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/617369>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 10 As 41/2014 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2014. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2014, čj. 10 As 41/2014-39. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2014, čj. 10 As 41/2014-39 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/631073>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 4 As 163/2013 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2014. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 6. 2014, čj. 4 As 163/2013-27. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 6. 2014, čj. 4 As 163/2013-27 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/631544>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 5 As 20/2003 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2004. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, čj. 5 As 20/2003-64. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, čj. 5 As 20/2003-64 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/639041>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 7 As 167/2014 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2015. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2015, čj. 7 As 167/2014-46. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2015, čj. 7 As 167/2014-46 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/634521>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 7 As 94/2013 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2013. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2013, čj. 7 As 94/2013-37. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2013, čj. 7 As 94/2013-37 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/630143>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 8 As 32/2015 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2015. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2015, čj. 8 As 32/2015-32. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2015, čj. 8 As 32/2015-32 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/636566>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 As 147/2013 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2014. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2014, čj. 9 As 147/2013-48. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2014, čj. 9 As 147/2013-48 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/632469>.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 As 55/2011 - NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2011. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2011, čj. 9 As 55/2011-141. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2011, čj. 9 As 55/2011-141 [online]. Brno [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Text/623063>.

Rozsudek Vrchního soudu v Praze 50/1994 - VRCHNÍ SOUD V PRAZE, 1994. Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 24.09.1993, sp. zn. 2 Tz 23/93. VRCHNÍ SOUD V PRAZE. Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 24.09.1993, sp. zn. 2 Tz 23/93 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nssoud.cz/sbirka/12420/>.

Usnesení Nejvyššího soudu 25 Cdo 299/2018 - NEJVYŠŠÍ SOUD, 2018. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2018, sp. zn. 25 Cdo 299/2018. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2018, sp. zn. 25

Cdo 299/2018 [online]. 28.05.2018 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: https://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/CBCCDD4280BF6BD6C12582F1003C6192?openDocument&Highlight=0,null. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR 38/1975 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1975. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.06.1975, sp. zn. Tpjf 20/75. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.06.1975, sp. zn. Tpjf 20/75 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10285/>.

Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR 38/1975 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1975. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.06.1975, sp. zn. Tpjf 20/75. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27.06.1975, sp. zn. Tpjf 20/75 [online]. ©2024 Nejvyšší soud. Brno [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/10285/>.

Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR I/1966 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1966. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.12.1965, sp. zn. Pls 7/65. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.12.1965, sp. zn. Pls 7/65 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8847/>.

21 Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR I/1966 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1966. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.12.1965, sp. zn. Pls 7/65. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.12.1965, sp. zn. Pls 7/65 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8847/>.

Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR R II/1965 - NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR, 1965. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 02.07.1965, sp. zn. Pls 5/65. NEJVYŠŠÍ SOUD ČSSR. Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 02.07.1965, sp. zn. Pls 5/65 [online]. [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8568/>.

Webové stránky a elektronické zdroje

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Dopravní nehody v ČR*. Online. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. Dopravní nehody v ČR. 2023. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>. [cit. 2024-01-03].

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Nehody v ČR, statistiky*. Online. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. Nehody v ČR, statistiky. © 2024. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, © 2023. Česká kancelář pojistitelů. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2023-10-25]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Nejrizikovější oblasti výskytu nehod s alkoholem zůstávají na Jižní Moravě a na Plzeňsku*. Online. ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. Nejrizikovější oblasti výskytu nehod s alkoholem zůstávají na Jižní Moravě a na Plzeňsku. 2023. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/196-nejrizikovejsi-oblasti-vyskytu-nehod-s-alkoholem-zustavaji-na-jizni-morave-a-na-plzensku>. [cit. 2024-01-03].

DRÄGER SAFETY. *Alkoholový tester Dräger Alcotest® 7510*. Online. Alkoholový tester Dräger Alcotest® 7510. 2023. Dostupné z: https://www.draeger.com/cs_cz/Products/Alcotest-7510. [cit. 2023-11-10].

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0,2‰*. Online. SCHIMMER, David. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Hladina alkoholu v krvi řidiče vozidla do 0,2‰. 2016. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hladina-alkoholu-v-krvi-ridice-vozidla-do-0-2.aspx>. [cit. 2024-01-03].

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2023. *Přehled z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR*. Online. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Ředitelství silnic a dálnic ČR - ŘSD ČR. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci#zalozka-prehledy-z-issd-cr>. [cit. 2023-09-17].

Sčítání dopravy. rsdweb [online]. [vid. 2023-08-22]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ, 2024. ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem). VELVYSLANECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE VARŠAVĚ. *ŘIDIČI POZOR – novelizace Trestního zákoníku PL k 14. březnu 2024 ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích (alkohol za volantem)* [online]. 04.01.2024, 04.01.2024 [cit. 2024-01-21]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/warsaw/cz/konzularni_informace/aktuality/ridici_pozor_novelizace_trestniho.html

Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí, © 2010–2020. *Základní přehled bodového systému a pokut v zahraničí* [online]. [cit. 2024-01-26]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/140/zakladni-prehled-bodoveho-systemu-a-pokut-v-zahranici.html>

Webové stránky – zahraniční zdroj

KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2023 poz. 2119 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 4 września 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks wykroczeń*. Online. KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2023 poz. 2119 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 4 września 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks wykroczeń*. 2023. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230002119/T/D20232119L.pdf>. [cit. 2024-02-07].

KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny*. Online. KANCELARIA SEJMU. *Dz. U. 2024 poz. 17 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny*. 2024. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20240000017/T/D20240017L.pdf>. [cit. 2024-02-07].

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Obal, v němž je uchován test Druqwipe®5 SP	39
Obrázek 2 - Pozitivní záchyt na látky (THC), (AMP/MET) Druqwipe®5 SP	40

Seznam grafů

Graf 1 - Délka silniční sítě v ČR v metrech k 1. 7. 2023.....	13
Graf 2 - Vývoj nehod a jejich závažnosti 2011–2022 za ČR	45
Graf 3 - Vývoj nehod a jejich závažnosti ve Zlínském kraji 2011–2022.....	45
Graf 4 - Vývoj následků nehod 2011–2022 za ČR	46
Graf 5 - Vývoj následků nehod ve Zlínském kraji 2011–2022	47
Graf 6 - Následky nehod v ČR dle jejich příčiny v souhrnu let 2011–2022.....	48
Graf 7 - Následky nehod v ČR dle jejich příčiny v roce 2022	48
Graf 8 - Následky nehod ve Zlínském kraji dle jejich příčiny v roce 2022	49
Graf 9 - Následky nehod dle věku a pohlaví osoby 2011–2022 za ČR	50
Graf 10 - Počet nehod s alkoholem 1,0 - 1,5 ‰ v letech 2011–2022 za ČR	51
Graf 11 - Počet nehod s alkoholem nad 1,5 ‰ v letech 2011–2022 za ČR	51
Graf 12 - Následky nehod s alkoholem u viníka v roce 2022 za ČR	52
Graf 13 - Následky všech nehod v roce 2022 za ČR	53

Seznam příloh

Příloha 1 - Okresy v roce 2022 s nejvyšším rizikem alkoholu od ČKP	1
Příloha 2 - Přehled úseků s nejvyšší dopravní nehodovostí v rámci Zlínského kraje	3

Přílohy práce

Příloha 1 - Okresy v roce 2022 s nejvyšším rizikem alkoholu od ČKP

okres	riziko alkohol 2022	nové pořadí 2022	počet nehod 2020 - 2022	z toho počet nehod s alkoholem 2020 - 2022	podíl alkohol
BŘECLAV	230,7%	1	1 774	210	11,8%
PLZEŇ - SEVER	211,9%	2	2 134	232	10,9%
TACHOV	210,8%	3	1 304	141	10,8%
ZNOJMO	209,1%	4	1 240	133	10,7%
HODONÍN	206,6%	5	1 821	193	10,6%
JINDŘICHŮV HRADEC	203,0%	6	1 469	153	10,4%
PÍSEK	186,5%	7	1 108	106	9,6%
ČESKÝ KRUMLOV	183,5%	8	1 402	132	9,4%
BLANSKO	175,0%	9	1 615	145	9,0%
KLATOVY	170,3%	10	1 591	139	8,7%
CHEB	165,3%	11	1 887	160	8,5%
TÁBOR	157,4%	12	2 180	176	8,1%
VYŠKOV	153,4%	13	1 614	127	7,9%
JABLONEC NAD NISOU	153,2%	14	2 036	160	7,9%
PLZEŇ	148,1%	15	3 857	293	7,6%
ČESKÉ BUDĚJOVICE	147,5%	16	3 885	294	7,6%
STRAKONICE	146,1%	17	1 294	97	7,5%
ROKYCANY	145,5%	18	750	56	7,5%
ŠUMPERK	145,1%	19	2 861	213	7,4%
DOMAŽLICE	142,7%	20	1 503	110	7,3%
SVITAVY	141,0%	21	2 005	145	7,2%
ÚSTÍ NAD ORLICÍ	138,5%	22	3 223	229	7,1%
SEMILY	136,4%	23	1 686	118	7,0%
FRÝDEK - MÍSTEK	136,2%	24	4 822	337	7,0%
BRNO - MĚSTO	135,0%	25	6 917	479	6,9%
UHERSKÉ HRADIŠTĚ	132,5%	26	3 325	226	6,8%
PRACHATICE	131,8%	27	1 301	88	6,8%
TRUTNOV	131,7%	28	3 019	204	6,8%
VSETÍN	131,2%	29	2 763	186	6,7%
BRNO - VENKOV	128,2%	30	4 274	281	6,6%
ZLÍN	122,4%	31	4 523	284	6,3%
PŘEROV	122,2%	32	2 888	181	6,3%
BEROUN	121,3%	33	2 523	157	6,2%
KROMĚŘÍŽ	119,2%	34	2 470	151	6,1%
OLOMOUC	115,4%	35	6 404	379	5,9%
OPAVA	113,0%	36	4 366	253	5,8%
JESENÍK	110,3%	37	1 396	79	5,7%

okres	riziko alkohol 2022	nové pořadí 2022	počet nehod 2020 - 2022	z toho počet nehod s alkoholem 2020 - 2022	podíl alkohol
CHRUDEM	107,2%	38	2 692	148	5,5%
SOKOLOV	105,5%	39	2 033	110	5,4%
KARLOVY VARY	104,7%	40	3 108	167	5,4%
PARDUBICE	104,3%	41	4 562	244	5,3%
JIČÍN	102,0%	42	2 082	109	5,2%
KLADNO	100,7%	43	3 214	166	5,2%
BRUNTÁL	97,0%	44	2 674	133	5,0%
PROSTĚJOV	96,9%	45	2 052	102	5,0%
PRAHA - ZÁPAD	96,2%	46	3 242	160	4,9%
NÁCHOD	95,3%	47	2 433	119	4,9%
LIBEREC	94,7%	48	5 187	252	4,9%
NOVÝ JIČÍN	93,8%	49	3 657	176	4,8%
OSTRAVA - MĚSTO	92,6%	50	8 338	396	4,7%
PRAHA - VÝCHOD	92,4%	51	4 578	217	4,7%
RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	91,9%	52	1 888	89	4,7%
MLADÁ BOLESLAV	91,4%	53	4 950	232	4,7%
KARVINÁ	90,0%	54	4 485	207	4,6%
ČESKÁ LÍPA	89,8%	55	4 405	203	4,6%
HRADEC KRÁLOVÉ	89,3%	56	4 887	224	4,6%
NYMBURK	87,4%	57	2 899	130	4,5%
CHOMUTOV	87,4%	58	4 439	199	4,5%
TEPLICE	85,6%	59	4 190	184	4,4%
KUTNÁ HORA	78,8%	60	2 697	109	4,0%
MĚLNÍK	78,5%	61	2 856	115	4,0%
PŘÍBRAM	77,7%	62	3 887	155	4,0%
HAVLÍČKŮV BROD	77,1%	63	2 579	102	4,0%
DĚČÍN	72,0%	64	4 387	162	3,7%
LITOMĚŘICE	69,6%	65	4 568	163	3,6%
ŽDÁR NAD SÁZAVOU	68,7%	66	2 981	105	3,5%
KOLÍN	67,0%	67	3 258	112	3,4%
JIHLAVA	67,0%	68	3 056	105	3,4%
BENEŠOV	66,3%	69	4 764	162	3,4%
LOUNY	64,2%	70	4 314	142	3,3%
ÚSTÍ NAD LABEM	63,3%	71	5 697	185	3,2%
TŘEBÍČ	63,0%	72	2 570	83	3,2%
MOST	62,0%	73	3 332	106	3,2%
RAKOVNÍK	60,3%	74	2 587	80	3,1%
PRAHA	60,0%	75	49 248	1 515	3,1%
PELHŘIMOV	59,9%	76	2 440	75	3,1%

Příloha 2 - Přehled úseků s nejvyšší dopravní nehodovostí v rámci Zlínského kraje

1. Uherské Hradiště – křižovatka ulice Všehrdova – 31 nehod, 25 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti při odbočování vlevo – škody podle pojišťoven přes 5 milionů Kč.
2. Buchlovské kopce – odbočka na Staré Hutě – 28 nehod, 17 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nepřizpůsobení rychlosti technickému stavu vozovky – škody podle pojišťoven skoro 7 milionů Kč.
3. Staré město u Uherského Hradiště – křižovatka ulic Brněnská, Kostelanská a Nádražní – 22 nehod, 26 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti při odbočování vlevo – škody podle pojišťoven skoro 6 milionů Kč
4. Uherský Ostroh – křižovatka poblíž benzinky Shell – 20 nehod, 22 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti proti příkazu Dej přednost v jízdě – škody podle pojišťoven skoro 3 miliony Kč.
5. Zlín – křižovatka ulic Dlouhá, Vodní a Santražiny – 18 nehod, 15 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu – škody podle pojišťoven skoro 2,5 milionů Kč.
6. Zlín – křižovatka v centru města poblíž Filharmonie – 16 nehod, 8 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti při odbočování vlevo – škody podle pojišťoven skoro 2,5 milionů Kč.
7. Otrokovice – křižovatka ulic Komenského a Nadjezd – 15 nehod, 16 zraněných – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti při odbočování vlevo – škody podle pojišťoven skoro 2,4 milionů Kč.
8. Staré Město u Uherského Hradiště – křižovatka v ulici Hradištská poblíž nákupního centra a přístavu – 15 nehod, 11 zraněných – nejčastěji příčina nehod: řidič se plně nevěnovali řízení vozidla – škody podle pojišťoven zhruba 2,5 milionů.
9. Těšnovice – silnice II/367 uprostřed polí – 15 nehod, 6 zraněných – nejčastěji příčina nehod: střety se zvěří nezaviněné řidičem – škody podle pojišťoven skoro 3 miliony Kč.
10. Rožnov pod Radhoštěm – křižovatka ulic Meziříčská a Zuberská – 11 nehod, 4 zranění – nejčastěji příčina nehod: nedání přednosti proti příkazu Stůj, dej přednost v jízdě – škody podle pojišťoven zhruba 1,5 milionu Kč.