

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ  
STUDIUM

2015 – 2016

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Žaneta Prustoměrská

Analýza dopravních přestupků spáchaných pod vlivem alkoholu  
a jiných návykových látek (drog) ve vybraných krajích ČR.

Praha 2016

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

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

MASTER COMBINED (PART TIME)

STUDIES

2015 - 2016

DIPLOMA THESIS

Žaneta Prustoměřská

An analysis of traffic offences caused by consumption of alcohol  
or other addictive substances in selected regions of the CR.

Prague 2016

The diploma Thesis Work Supervisor:

JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

## Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů. Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne .....

Žaneta Prustoměřská .....

## Poděkování

Chtěla bych poděkovat panu JUDr. Jozefovi Bandžakovi, Ph.D. za jeho odborné rady, připomínky, čas a ochotu, kterou mi věnoval.

## Anotace

Diplomová práce „Analýza dopravních přestupků spáchaných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) ve vybraných krajích ČR“ se zabývá problematikou dopravních přestupků, které jsou způsobeny pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, jako jsou drogy. Práce rozebírá základní pojmy této problematiky, jako je alkohol a jiné návykové látky, dopravní přestupek, přestupek vs. trestný čin a základní charakteristiku průběhu přestupkového řízení. Dále se zabývá sankcemi, analýzou, statistikami, bezpečnostním opatřením v silničním provozu a dále možnou prevencí těchto dopravních přestupků.

## Klíčové pojmy

Alkohol, Bezpečnostní opatření, Dopravní přestupky, Drogy, Kontrola, Jiné návykové látky, Prevence, Sankce, Trestný čin.

## Annotation

Diploma theses “An analysis of traffic offences caused by consumption of alcohol or other addictive substances in selected regions of the Czech Republic.” The purpose of this Thesis is to examine the issue of traffic offences, which are caused by consumption of alcohol or other addictive substances such as a use of drugs. The four main elements of this issue will be discussed in this thesis. Firstly, it will demonstrate consumption of alcohol and other addictive substances, it will then go on to describe traffic offences, offences versus a criminal offence and then the basic characterisation of the infringement procedure. The final part will examine the sanctions, safety measures of traffic and analysis of statistics. Lastly, it will highlight how to prevent these traffic offences.

## Key words

Alcohol, Security, Traffic offenses, Drugs, Control, Other addictive substances, Prevention, Sanctions, Crime.

## OBSAH

ÚVOD.....	10
<b>1. VYSVĚTLENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....</b>	<b>12</b>
1.1 Alkohol a jiné návykové látky .....	12
1.1.1 Alkohol .....	14
1.1.2 Marihuana .....	15
1.1.3 Pervitin, kokain či metamfetaminy .....	16
1.1.4 Opiáty.....	17
1.2 Přestupky obecně .....	17
1.3 Přestupky v dopravě.....	18
1.3.1 Přestupek vs. trestný čin spáchaný pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) při řízení motorového vozidla .....	19
1.4 Povinnosti řidiče .....	23
1.4.1 Způsob zjišťování hladiny alkoholu .....	23
1.4.2 Způsob zjišťování hladiny návykových látek .....	25
1.4.3 Odmítnutí dechové orientační zkoušky .....	26
1.4.4 Odmítnutí vyšetření .....	26
<b>2. PŘESTUPKOVÉ ŘÍZENÍ .....</b>	<b>28</b>
2.1 Blokové řízení.....	28
2.2 Příkazní řízení.....	29
2.3 Správní řízení.....	30
<b>3. SANKCE UKLÁDANÉ ZA DOPRAVNÍ PŘESTUPKY.....</b>	<b>33</b>
3.1 Zásady v trestání .....	33
3.2 Napomenutí.....	35
3.3 Pokuta .....	35
3.4 Zákaz činnosti .....	36
3.5 Propadnutí věci .....	37
<b>4. STATISTIKA NEHODOVOSTI POD VLIVEM ALKOHOLU NEBO JINÝCH NÁVYKOVÝCH LÁTEK VE VYBRANÝCH KRAJÍCH ČR.....</b>	<b>39</b>
4.1 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji - hlavní město Praha .....	40

4.2 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji - Jihomoravském.....	40
4.3 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji -Moravskoslezském .....	41
4.4 Rizikové skupiny páchající dopravní přestupky pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) .....	41
<b>5. METODIKA VÝZKUMU V OBLASTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU .....</b>	<b>43</b>
5.1 Cíl práce a hypotézy .....	43
5.2 Sběr dat a zpracování.....	43
5.3 Popis výzkumného šetření .....	44
<b>6. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....</b>	<b>47</b>
6.1 Vyhodnocení výzkumu .....	47
6.2 Popis rizikového řidiče .....	54
6.2.1 Rizikový řidič v kraji Hl.m.Praha.....	55
6.2.2 Rizikový řidič v kraji Jihomoravském.....	55
6.2.3 Rizikový řidič v kraji Moravskoslezském .....	56
6.3 Ověření hypotéz.....	56
6.4 Závěr výzkumu .....	57
<b>7. BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ V SILNIČNÍM PROVOZU .....</b>	<b>61</b>
7.1 Legislativní opatření .....	61
7.1.1 Bodový systém.....	62
7.1.2 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu .....	63
7.2 Bezpečnostní prvky na silnicích .....	64
<b>8. PREVENCE DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ.....</b>	<b>65</b>
8.1 Výchovně - vzdělávací proces .....	65
8.1.1 Předškolní věk.....	65
8.1.2 Mladší školní věk.....	66
8.1.3 Starší školní věk.....	67
8.1.4 Celoživotní vzdělávání .....	68
8.2 Preventivní programy .....	68
8.3 Policie ČR.....	69



8.4 Sankce .....	71
ZÁVĚR .....	75
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	78
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	82
SEZNAM TABULEK .....	83
SEZNAM PŘÍLOH.....	84

## ÚVOD

Při volbě tématu diplomové práce jsem měla na výběr z mnoha zajímavých témat. Kromě jakési výzvy zde motivovala i touha po poznání nových a zajímavých informací.

Tak, jako se neustále zvyšuje počet obyvatel, tak se zvyšuje i počet účastníků silničního provozu a tím i řidičů. Jako účastník provozu na pozemních komunikacích se musí chovat každý jednotlivec dle určených pravidel, které jsou stanoveny zákonem. Velká část populace tyto zákonem stanovené pravidla nedodržuje a nerespektováním dochází právě k jejímu porušení. Silniční doprava s sebou bohužel přináší i špatnou stránku, kde se jedná o časté dopravní nehody, kvůli kterým zemře na našich silnicích několik set lidí. Jedna z hlavních příčin dopravních nehod je právě porušování dopravních předpisů. Nejvíce plošně a hlavně dlouhodobě jsou přestupky páčány právě s alkoholem, nebo jinými návykovými látkami. Takové jednání patří bezesporu mezi nejnebezpečnější jednání, co se týče silničního provozu. Tímto nebezpečným jednáním a hazardováním může být následek velmi vážný, kde mohou být způsobeny škody na majetku a hlavně je ohroženo zdraví jak u přestupce, tak u osob, kteří jsou také účastníci silničního provozu.

Tématem této diplomové práce je „*Analýza dopravních přestupků spáchaných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) ve vybraných krajích ČR*“. Tato problematika je velmi širokým tématem, proto hlavním cílem diplomové práce bude poukázat na dopravní přestupky, které jsou spáchany pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) na území České republiky v kraji Hlavní město Praha v porovnání s krajem Jihomoravským a krajem Moravskoslezským a dále bude následovat její možná prevence. Práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části budou rozebrány základní pojmy, jako je alkohol, co jsou to jiné návykové látky, přestupek obecně, povinnosti řidiče aj. Rizikové skupiny, které páchají tento typ přestupku na našem území budou dalším řešeným problémem, kde rozdělíme tyto nejčastější skupiny na mladé řidiče a muže. V praktické části bude následovat uvedení dotazníkového šetření, kterým se pokusíme zjistit, zda všichni z účastněných respondentů mají respekt vůči stanoveným pravidlům, které v ČR máme a dále se pokusíme srovnávat zjištěné informace, které jsme získaly z vybraných krajů.

Vzhledem k vysokému počtu dopravních přestupků páchaných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) se v závěru práce pokusíme stanovit návrh bezpečnostních a preventivních opatření, které povedou ke snížení těchto dopravních přestupků.

# 1. VYSVĚTLENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

V ČR je nastavena tzv. nulová tolerance alkoholu v krvi řidiče a ani u jiných návykových látek tomu není jinak. Jestliže řidič spáchá přestupek, který je v rozporu se zákonem, jsou mu uloženy sankce, které jsou stanoveny v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích. § 7 odst. 2, PřesZ, který nám říká, že: „*Pachatelé lze uložit pouze takový druh sankce, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje.*”<sup>1</sup>

Alkohol u člověka způsobuje neobvyklé projevy, kdy se velmi často zvýší úsilí, na určitou chvíli odstraní překážky a člověk si myslí, že jsou určité situace usnadněny. Člověk pod vlivem alkoholu koná riskantnější činy, které by ve střízlivém stavu třeba ani nedělal.

Návykové látky představují pojem, který je spojován s drogami. K tomuto pojmu řadíme všechny látky, které negativně ovlivňují ovládací a rozpoznávací schopnosti člověka. Můžeme je rozdělit na skupinu halucinogenních a psychostimulačních, kam můžeme zařadit marihuanu, kokain, pervitin, atd. Další skupina se nazývá narkotika, kam patří opiáty, jako je heroin, morfin aj.

## 1.1 Alkohol a jiné návykové látky za volantem

Poslední dobou je toto téma velmi aktuální, nejen v médiích, kdy problematika řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek nás upozorňuje i především na nebezpečnost takového jednání a hlavně na následky, které řidiči zavíní. Řízení pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek patří mezi nejčastější páchané dopravní přestupek v silničním provozu. Z tohoto důvodu musíme této problematice věnovat zvýšenou pozornost.

Běžné každodenní činnosti vyžadují soustředění, které potřebujeme na přesnost pohybů. Hlavně schopnost předvídat je v silničním provozu jedna z nejdůležitějších činností. Alkohol a návykové látky tyto důležité činnosti velmi ovlivňují, a když řidič

---

<sup>1</sup> §7 odst. 2, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část první, s. 91.

nemůže takové situace zvládnout, způsobuje tím škody na majetku a zdraví jak sebe, tak ostatních účastníků silničního provozu. Dle zákona o silničním provozu nám §5 odst. 2, písm. a) a b) říká, že „Řidič nesmí:

*a) požití alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užít jinou návykovou látku během jízdy,*

*b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.“<sup>2</sup>*

Pro vyloučení alkoholu z těla je doba u každého jedince rozdílná, závisí zde na několika faktorech: množství požitého alkoholu, tělesná hmotnost, fyzická aktivita, psychický stav atd. „V různých časopisech a odborných publikacích můžeme najít tabulky, které nám uvádějí dobu vylučování alkoholu z těla, ale tyto tabulky jsou pouze orientační.“<sup>3</sup>

Jak ale ovlivňují schopnosti řídit motorové vozidlo drogy? U alkoholu je to ovlivněno už i v nízké hladině. Alkohol totiž zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody a závažnost zranění při daných dopravních nehodách. Při požití jiné návykové látky (kromě alkoholu) je hůře popsán vzhledem ke skutečným obtížím při stanovení hladiny drog v organismu. Tato hladina nám ukazuje, jak moc drogy ovlivnily schopnost řídit motorové vozidlo. Návykovou látkou se rozumí dle §130 Tr. Zákona: „alkohol,

---

<sup>2</sup> §5 odst. 2, písm. a) a b), zákona č. 361/2000Sb, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, část první, hlava II., s. 11.

<sup>3</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2009. s. 30. ISBN 978-80-7380-211-0

*omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobí nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování“<sup>4</sup>*

Když je řidič ovlivněn jinými návykovými látkami (drogami) mimo alkoholu, je situace složitější. Vzhledem k velkému množství druhů a různých účinků jiných návykových látek, není stanovena žádná univerzální hranice, od které by byla vyloučena způsobilost řídit motorové vozidlo. Z tohoto důvodu je při pozitivním výsledku policejní kontroly na přítomnost jiných návykových látek nutné ještě vypracovat znalecký posudek, který je z odvětví toxikologie neboli psychiatrie. Na základě tohoto rozhodnutí se určí, jestli se jednalo o stav, který vylučoval způsobilost k řízení motorového vozidla.

### **1.1.1 Alkohol**

Alkohol můžeme zařadit jako hlavní zneužívanou návykovou látku, která je veřejně dostupná. V ČR se na alkohol vztahuje nulová tolerance při řízení motorového vozidla. Jestliže se při běžné policejní kontrole podrobíme dechové zkoušce, která byla pozitivní na alkohol, závisí teď její naměřená hodnota na výši trestu. Právní řád ČR nestanovuje přesně hranici mezi přestupkem a trestným činem. Například v JMK, jestliže řidič nadýchá pod 1‰, jedná se o přestupek. Je-li hladina alkoholu vyšší než 1‰, jedná se už o trestný čin, za který může řidiči hrozit v krajním případě až trest odnětí svobody nepodmíněně.

Podmínky pro stanovení právní kvalifikace si však určují jednotlivá státní zastupitelství sami. Řešení těchto problémů není právě v ČR jednotné. Sankcím za dopravní přestupky se budeme podrobněji věnovat v kapitole 3.

Mezi alkoholické nápoje řadíme pivo, víno, lihoviny, destiláty a jiné nápoje, které obsahují víc jak 0,5 objemového procenta alkoholu. Starší právní norma hovořila o „alkoholickém nápoji“, v současné době se již dle platné judikatury také jedná o „jinou látku obsahující alkohol“. Na první pohled téměř totožné termíny však mají

---

<sup>4</sup> §130, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2009, část první, hlava VIII. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/cast1h8.aspx>

své opodstatnění, neboť se za látku obsahující alkohol může považovat také např. zkvašený jablečný mošt. V takovém případě by požití této látky v případě starší vyhlášky znamenalo okolnost, jež by ve svém důsledku vylučovala jakékoli protiprávní jednání, byť by dotyčný pod vlivem alkoholu skutečně byl. Je všeobecně známo, že alkohol a jiné návykové látky působí negativně na každého člověka a tím i tyto látky působí společenské škody. Každá vyspělá společnost by měla mít na prvním místě zájem o zdraví své společnosti. Společensky tolerovanou drogou je alkohol. Kolik času potřebuje alkohol na odbourání z krve řidiči je u každé osoby individuální. Pro názorný příklad je vložena v příloze F a G tabulka, která zobrazuje orientační dobu odbourání alkoholu z krve řidiče. U muže a u ženy je doba rozdílná a také zde závisí na několika faktorech, jako je fyzická odolnost, váha aj.

Alkohol negativně ovlivňuje schopnost řidiče posoudit rychlost, odhadnout vzdálenost, špatné rozpoznání pohybujícího se světla. Celkově způsobuje tzv. tunelové vidění a zhoršené vnímání barev. Člověk pod jeho vlivem bývá často výřečný, veselý, ale při vyšším ovlivnění se může dostavit okamžitá změna nálady, což může vést k agresivitě, přes potácivou chůzi přichází následně únava. Dopravní nehoda způsobená nejen pod vlivem alkoholu bývá velmi závažná věc, která může vést k poškození zdraví, nebo může dokonce způsobit smrt. Je všeobecně známé, že alkohol za volant nepatří. Najde se ale bohužel několik jedinců, kteří se touto skutečností neřídí a závažnost tohoto problému podceňují. Mnoho z takových suverénních řidičů si myslí, že jedno pivo či jedna sklenka vína nemůže nic ovlivnit. Opak je zde bohužel pravdou. Jak alkohol ovlivňuje schopnost řízení motorového vozidla je uvedeno v příloze E.

### **1.1.2 Marihuana**

Tato droga se řadí mezi halucinogenní a jsou to tzv. drogy lehké. Je to termín, který označuje vysušené květy, lístky a semena z indického konopí. Hašiš je pouze jiná úprava Marihuany, kde právě její výroba ovlivňuje účinky této drogy. Látka, která způsobuje halucinogen se nazývá THC.

Řízení motorových vozidel pod vlivem této drogy negativně ovlivňuje tzv. kognitivní funkce v mozku. I přes to, že může mít řidič pocit vysoké koncentrace,

může však dojít ke ztrátě pozornosti, kdy se řidič zaměří pouze na jednu činnost, která ho může odvádět od pozorného řízení vozidla. Tím se prodlužuje reakční doba a když se objeví nečekaná událost, je zde vysoké riziko nehody mnohem pravděpodobnější.

### **1.1.3 Pervitin, kokain či metamfetaminy**

Právě pervitin je české označení pro metamfetamin, který dává pocit slasti, jistoty, hyperaktivity a celkovou zvýšenost energie. Řadí se do skupiny zv. psychostimulační. Člověk pod vlivem takových látek bývá obecně potácivý, bezdůvodně se potí, má rozšířené zorničky, suché rty, je zmatený, leckdy mívá halucinace, mluví těžkopádně a leckdy i nesmysly.

Kokain je vysoce návyková látka, která byla původně vyvinuta jako lék proti bolesti. V dnešní době je tato droga funguje jako mnohamiliardový podnik, který probíhá na celém světě.

Požítí těchto omamných látek před řízením motorového vozidla změní řidiči opět jeho tzv. kognitivní funkce, kdy se danému řidiči odbourají zábrany, zejména jeho schopnost odhadnout rychlost a při předjíždění odhadnout vzdálenost od blížícího se vozidla. Při požití těchto drog mají řidiči především nutkání k rychlé a rizikové jízdě, která ohrožuje jak samotného řidiče, tak i ostatní účastníky silničního provozu. Těmito drogami je negativně ovlivněno soustředění řidiče. „V silničním provozu se jedná zejména o osoby mladšího věku, jezdících velmi agresivně, na křižovatkách prudce akcelerujících a zatáčky projíždějících nezřídka s kvílejícími pneumatikami. Například provádí-li policista kontrolu v místech, kde se vyskytují taneční kluby s techno hudbou a čase, který se blíží rannímu rozednění, lze předpokládat, že řidiči budou ovlivněni některou ze stimulačních drog, zejména pervitinem a též extází.“<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> ZÁMEK, D., BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v silniční dopravě* [online] 2009. [cit. 2009-12-30]. Dostupné z: [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy\\_v\\_doprave.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm)



### 1.1.4 Opiáty

Mezi opiáty neboli narkotika, řadíme například heroin. Pokud se bavíme o orientačním vyšetření na přítomnost OPL v těle řidiče, je na testeru i kolonka pro opiáty, proto bychom se jim měli v práci taky okrajově věnovat.

Heroin řadíme do vysoce návykových látek, kde uživatelé nemohou přestat na úkor děsivých abstinčních příznaků. Přitom původem z r. 1898 byl tento "lék" uveden na trh jako lék na tuberkulózu. Závislost a následně úmrtnost se stala velkým problémem té doby.

*„Typickým uživatelem opioidů pokud už vůbec řídí vozidlo, tak se zpravidla jedná o vozidlo staršího data výroby, ve špatném technickém stavu a malé hodnoty. Pro lidi závislých na opiátech je typické, že se zbavují veškerého svého hodnotnějšího majetku za účelem získání finanční hotovosti pro nákup drogy. Nelze tedy předpokládat, že by takovýto uživatel řídil hodnotnější vůz.“<sup>6</sup>*

### 1.2 Přestupek obecně

Policie ČR má zajisté úkol s širokým spektrem přestupků, mezi které např. patří občanské soužití, přestupky v oblasti dopravy, majetku, životního prostředí, veřejného pořádku atd. Tyto přestupky můžeme ale vnímat jako méně závažné oproti např. trestným činům. Každý občan se dle mého názoru dopustí nějakého přestupku minimálně 1x denně. Tím je myšleno přecházení silnice mimo místo určení k přechodu (přechod), telefonování při řízení motorového vozidla a také nepřipoutání se bezpečnostním pásem v sedadle motorového vozidla na zadním sedadle. Přestupek můžeme chápat podle §2 odst. 1, zákona o přestupcích jako „zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních

---

<sup>6</sup> ZÁMEK, D., BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v silniční dopravě* [online] 2009. [cit. 2009-12-30]. Dostupné z: [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy\\_v\\_doprave.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm)

*právních předpisů anebo o trestný čin.*“<sup>7</sup> Ikdyž zde jde o porušení právního předpisu, zájmem společnosti není přestupce vždy potrestat nejpřísnější a vysokou sankcí. Je ale důležité, aby si každý uvědomil, jakého jednání se dopustil a příště se takovému jednání vyvaroval. Proto v takových případech často stačí ústní napomenutí, kterému se více budeme věnovat v podkapitole 3.2.

### 1.3 Přestupek v dopravě

Každé porušení pravidel silničního provozu může zakládat odpovědnost za přestupek. Ten řidič, který si před jízdou autem dopřál nápoj s obsahem alkoholu nebo užije jinou návykovou látku (drogu), spáchal tak jeden z nejzávažnějších dopravních přestupků, který nelze řešit v blokovém řízení udělením blokové pokuty, ale po spáchání takového přestupku za který mu hrozí přičtení 7 bodů v rámci bodového systému, je s daným řidičem zahájeno správní řízení, ve kterém mu hrozí sankce 25 000 - 50 000 Kč. Jako další trest tohoto přestupku se řidiči může udělit zákaz činnosti (řízení motorových vozidel) na 1 - 2 roky. Příloha B zobrazuje alkohol tester, kterým se zjišťuje přítomnost alkoholu u řidiče.

Dle § 55 odst. 1, v zákoně o přestupcích *„k projednání přestupku je místně příslušný správní orgán, v jehož územním obvodu byl přestupek spáchán.“*<sup>8</sup> Ty přestupky, které se týkají alkoholu a jiných drog lze zjistit přítomnost látky v těle orientační dechovou zkouškou nebo testerem určeným na zjištění hladiny návykové látky v těle řidiče. Co se ale stane při odmítnutí dechové zkoušky nebo podrobení se lékařského vyšetření bude blíže rozebráno níže.

Dále řidič nesmí dle §5 odst. 2 písm. d), zákona o silničním provozu *„předat řízení vozidla nebo svěřit zvíře osobě, která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je snížena*

---

<sup>7</sup> §2 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část první. s.90.

<sup>8</sup> §55 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část třetí. s. 102

v důsledku jejího zdravotního stavu.“<sup>9</sup> Jak zde ale řidič pozná, že je osoba pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky? Záleží zde hlavně na subjektivním posouzení řidiče. Nastává zde diskutabilní diskuze ohledně nižší hladiny alkoholu, zda pod vlivem je či není. V mnoha případech nízkou hladinu alkoholu totiž nelze pouhým okem rozpoznat. Takový řidič může být potrestán pouze za zřejmé předání řízení osobě pod vlivem. Při rozhodování správního orgánu by měl dle subjektivního názoru orgán přihlídnout k tomu, zda se řidič při předání řízení pokusil rozpoznat, zda osoba pod vlivem je, či není.

### **1.3.1 Přestupek vs. trestný čin spáchaný pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) při řízení motorového vozidla**

Řidič se může při řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky dopustit nejen přestupku, ale i trestného činu.

Přestupek se od trestného činu rozlišuje tím, že je zde stupeň škodlivosti pro společnost nižší. Dle § 13 odst. 1 Tr. Zákoníku „*trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“<sup>10</sup> Jestliže jsou porušena některá pravidla silničního provozu, které mají natolik závažné následky, že přestupková odpovědnost by nebyla dostačující, v takovém případě nastává odpovědnost za trestný čin.

Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) je takové jednání, kterým je možné spáchat nejen přestupek, ale i trestný čin (přečin). Zde závisí na tom, jak moc byl řidič alkoholem nebo jinou návykovou látkou (drogou) ovlivněn. Pokud byl řidič ovlivněn těmito látkami natolik, že by byla vyloučena jeho způsobilost řídit vozidlo, jedná se tak o trestný čin. Míru ovlivnění řidiče takovou návykovou látkou nelze prokazatelně zjistit přímo na místě dopravní kontroly, neboť Policie ČR provádí pouze orientační vyšetření na přítomnost těchto

---

<sup>9</sup> §5 odst. 2 písm. d), zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, část první, hlava II. s. 11.

<sup>10</sup> §13, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbírka zákonů České republiky. 2009, část první, hlava II. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/cast1h2d1.aspx>

látek v krvi řidiče a to nejčastěji stěrem ze slin nebo potu kontrolovaného. „*pro stav vylučující způsobilost neexistuje žádná konkrétní definice, neboť různé návykové látky působí na člověka odlišně a rozdílně ho ovlivňují se zřetelem k provozované činnosti, proto je nutné v každém jednotlivém případě zkoumat, jakou měrou byla použitou návykovou látkou ovlivněna schopnost vykonávat pachatelem provozovanou činnost. K naplnění znaků tohoto trestného činu (ohrožení pod vlivem návykové látky) se nevyžaduje takový stav, kdy pachatel upadá do bezvědomí nebo není schopen komunikovat, ale postačí takové ovlivnění fyzických a psychických schopností návykovou látkou, které vylučuje způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku.*“<sup>11</sup> Poté, co jsou ze strany policie zahájeny úkony trestního řízení s podezřelým pro trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku, neboť „*kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.*“<sup>12</sup>

Jelikož je tendence, aby tyto řidiče pod vlivem řešil soud pokud možno co nejrychleji a to jak z preventivních, tak i z výchovných důvodů řeší Policie ČR tyto přečiny v tzv. zkráceném přípravném řízení. To pro podezřelého znamená fakt, že od samotných zahájení úkonů trestního řízení, kdy mu je sděleno podezření ze spáchání shora uvedeného přečinu, až po předání spisového materiálu na státní zastupitelství, kdy dále státní zástupce podá obžalobu k soudu prvního stupně, uplyne maximálně 14 dní.

Za spáchání trestného činu (přečinu) řidiče, který řídí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky (drogy) a tento stav vylučuje jeho způsobilost, je tomuto řidiči přičteno 7 bodů v rámci bodového systému. Takový skutek je vždy projednáván soudy, kde řidiči v trestním řízení hrozí až 3 roky odnětí svobody, peněžitý trest a obvykle i zákaz činnosti od jednoho roku až 10 let.

---

<sup>11</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Ohrožení pod vlivem návykové látky - definování stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla u jiných návykových látek pomocí alkoholu* [online] 2014. [cit. 2014-06-30]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nsct/108608/>

<sup>12</sup> §274, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2009, část druhá, Hlava VII. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/cast2h7d1.aspx>

Jak uvádí usnesení Nejvyššího soudu ČR: „*trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je možné spáchat, i pokud se nepodaří objektivně zjistit přesné množství alkoholu v krvi řidiče v době jízdy. Trestní odpovědnost je závislá na stavu vylučující způsobilost k výkonu řídičské činnosti. Vyloučení způsobilosti lze prokázat souhrnem provedených důkazů jako např. svědeckými výpověďmi nebo znaleckým posudkem, výsledkem orientační dechové zkoušky, obzvláště pokud se jednalo o přístroj, který umožňuje kvantifikovat množství požitého alkoholu. Výsledek dechové zkoušky může být zatížen určitou nepřesností, pokud to odpovídá dalším důkazům.*“<sup>13</sup>

V případě alkoholu je hranice poměrně zřejmá, jestli se jedná o přestupek, nebo trestný čin, byť přestupkové nebo trestní právo přesně tuto hranici nikde nevyznačuje. Obecně ale platí, že v případě, že řidič bude mít při policejní kontrole hladinu alkoholu v dechu nižší než 1‰, jedná se tak o přestupek. Přestupek je definován jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. O přestupek tedy jde pouze tehdy, nejde-li o trestný čin nebo jiný správní delikt. Od trestného činu se dopravní přestupek odlišuje tím, že je projednáván obecním úřadem obce, který má rozšířenou působnost, kdežto trestnými činy se zabývá soud.

Řidič se vystavuje zabránění v jízdě mimo jiné dle §118a odst. 1, písm. c), d), e) a f), zákona o silničním provozu v následujících případech:

*„Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtahem vozidla, jestliže řidič*

*c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy,*

*d) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití*

*alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,*

---

<sup>13</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ČR. Určení alkoholu v krvi řidiče u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky [online] 2007. [cit. 2007-11-28]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/57392>

*e) se přes výzvu odmítl podrobit vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,*

*f) se přes výzvu odmítl podrobit vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.*<sup>14</sup>

V takovém případě, dle rozsudku Nejvyššího správního soudu „*pokud policista zabrání řidiči pokračovat v jízdě, lze se proti takovému postupu policisty bránit žalobou na ochranu před nezákonným zásahem, pokynem nebo donucením správního orgánu. Policista je povinen vydat řidiči písemné potvrzení, v němž musí být uvedeny alespoň stručně objektivní důvody, které zakládají důvodné podezření, že se řidič bude vyhýbat přestupkovému řízení.*“<sup>15</sup>

Dle usnesení Nejvyššího soudu ČR můžeme uvést příklad, kdy byl jistý pan P. K. obviněn z trestného činu, kdy měl v určitou dobu couvat svým vozidlem na parkovišti, kde svou nepozorností a při snížených schopnostech řídit svůj automobil skrz požití alkoholu nacouval zadní částí automobilu do dopravní značky. Po příjezdu Policie ČR kontrolou alkohol testerem zjistili, že řidičova orientační dechová zkouška byla pozitivní s výsledkem 1,34 ‰. „*Usnesením Městského soudu v Brně bylo ve věci obviněného P. K. rozhodnuto o postoupení věci Obecnímu úřadu s odůvodněním, že nebylo prokázáno, že jde o trestný čin, nýbrž o skutek, jež by mohl být jiným orgánem posouzen jako přestupek, a to ve věci trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.*“<sup>16</sup> Pan P. K. policii tvrdil, že si dopřál pouze pár piv a tvrdý alkohol nepožil. Svědci ale tvrdí opak. Proto přesnou hodnotu v krvi by odhalilo lékařské vyšetření, kterého se ale přestupce odmítal podrobit. Tudíž není z dechové zkoušky přesně jasné, kolik měl přestupce hladinu alkoholu v krvi. Zde ale můžeme poukázat na ustálenou judikaturu, která nám říká, že: „*jestliže je u řidiče motorového vozidla zjištěno, že v době jízdy měl nejméně jedno promile alkoholu v krvi, pak je v důsledku toho vždy vyloučena jeho způsobilost řídit motorové vozidlo. Dále je možné též tehdy,*

---

<sup>14</sup> §118a odst. 1, písm. c), d), e), f), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, část první, Hlava III., s. 58.

<sup>15</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu. Zabránění řidiči pokračovat v jízdě. [online] 2014. [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nsscr/33406/>

<sup>16</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Alkohol a ohrožení pod vlivem návykové látky* [online] 2009. [cit. 2009-05-13]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/72459/>

*je-li v konkrétním případě zjištěno, že i menší množství alkoholu v krvi řidiče blíží se hranici jednoho promile vylučovalo jeho způsobilost řídit motorové vozidlo. V takových případech mohou být důkazem o míře ovlivnění řidiče alkoholem a o vyloučení jeho způsobilosti řídit motorové vozidlo např. svědecké výpovědi spolujezdců, zasahujících policistů a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření, jakož i svědecké výpovědi jiných osob o chování řidiče, eventuálně o jeho způsobu jízdy.*<sup>17</sup> Zda šlo o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky postačí dle Tr. zákoníku, že se naměřená hodnota (1,34‰) nepohybovala v rozmezí okolo 1‰. Proto v tomto případě lze konstatovat, že se nejedná o tzv. hraniční hodnotu. Musí se zde přihlídnout nejen k naměřeným hodnotám, ale i ke svědectví jiných účastníků a musí se zde přihlídnout, jestli byl přestupce ve stavu, který vylučoval způsobilost k řízení. Závěrem lze říct, že sebemenší požití alkoholu velmi ovlivňuje chování a reakce řidiče, snižuje celkovou způsobilost řidiče automobil řídit a správně reagovat na situace, které vznikají při provozu na silnicích.

#### **1.4 Povinnosti řidiče**

V této podkapitole uvedeme několik povinností, které řidič musí učinit, jestliže jej vyzve orgán příslušný k danému jednání. Při kontrole v silničním provozu orgánem, který je k dané kontrole pověřen (policista, vojenská policie, aj.) se v dnešní době pravděpodobně nevyhneme orientační dechové zkoušce. Je to vlastně takový standart při dopravní kontrole. Zkontrolován může být řidič nejen motorového vozidla, ale i řidič vozidla nemotorového, nebo například řidič tramvaje.

##### **1.4.1 Způsob zjišťování hladiny alkoholu**

Orientační dechová zkouška je při policejní kontrole běžnou součástí. Analyzátor neboli alkohol tester zachycuje množství alkoholu, který je zachycen

---

<sup>17</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Nezpůsobilost řidiče motorového vozidla* [online] 2008. [cit. 2007-08-22]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nsct/54475>

v dechu a podle toho vyhodnotí hladinu alkoholu v dechu řidiče. Vědecky je zde dokázáno, že někteří lidé mohou mít tzv. fyziologickou hladinu alkoholu v krvi. To znamená, že přibližně do 0,24‰ alkoholu nelze přičítat ke konzumaci, ale k přirozené hladině alkoholu v krvi dané osoby. Ovšem do té doby, jestliže se řidič sám nepřizná, že si něco málo alkoholu před jízdou dopřál. Rozsudek Nejvyššího správního soudu říká, že: „*jakákoliv naměřená hodnota vyšší než nula nasvědčuje výskytu určitého množství alkoholu v organismu. Z tohoto pohledu je tedy třeba každý takový výsledek dechové zkoušky považovat za pozitivní, přičemž i minimální hodnota alkoholu v dechu řidiče naměřená při dechové zkoušce vznáší pochybnost o tom, zda-li tento řidič před řízením motorového vozidla nepožil alkoholický nápoj a nebyl při řízení vozidla pod jeho vlivem.*“<sup>18</sup>

V případě pozitivní dechové zkoušky je řidič vyzván k podrobení se lékařského vyšetření, kde laboratorní testy ukáží hladinu alkoholu v těle řidiče buď z krve, nebo z moči. Co se ale stane při odmítnutí takového lékařského vyšetření, budeme rozebírat níže v podkapitole 1.4.4.

Hladinu alkoholu v těle řidiče můžeme zjistit dvěma způsoby, jako je orientační dechová zkouška nebo lékařské vyšetření. Orientační dechová zkouška je nejčastěji provedena alkohol testerem (Dräger), který je certifikovaný Českou metrologickou institucí (viz vložena příloha B). Tento vyspělý přístroj je díky svým technickým parametrům na stupni číslo jedna, co se týče zjišťování přítomnosti alkoholu v těle řidiče. Odběry biologických vzorků jdou v dnešní době do pozadí, protože po změření alkoholu v dechu řidiče tímto certifikovaným měřičem může být tato naměřená hodnota použit jako důkaz, bez dalšího vyšetření. „*Organismus se alkoholu zbavuje fyziologicky, z 90% jeho okysličením, asi ze 7% je vydýchán, a ze 3% odchází močí a stolicí. Z lidského organismu se po skončení požívání alkoholu vylučuje 0,12 až 0,18 promile za hodinu. Délku doby odbourávání alkoholu nelze nijak výrazně ovlivnit ani pitím kávy či studenou sprchou. V těchto případech dochází pouze k útlumu subjektivního pocitu ovlivnění alkoholem, nikoli k odstranění vlivu alkoholu*

---

<sup>18</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR. [online] 2010. [cit. 2010-03-11]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2010/0105\\_7As\\_\\_100\\_20110608101852\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2010/0105_7As__100_20110608101852_prevedeno.pdf)



*na schopnost řídit silniční vozidlo. Obecně je uváděno, že po dvou deseti stupňových pivech nelze bezpečně řídit dříve než po 5 až 6 hodinách.*<sup>19</sup>

#### **1.4.2 Způsob zjišťování hladiny návykové látky**

Když Policie ČR vyšetřuje dopravní nehodu, většinou u ní zjistí i další spáchání přestupku v dopravě. Povinností každého řidiče je podrobit se na výzvu Policisty vyšetření na zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky. Tuto povinnost stanovuje řidiči §5 odst. 1 písmeno f) a g) zákona o silničním provozu „*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*“<sup>20</sup> a „*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 jinou návykovou látkou*“.<sup>21</sup>

Jednou z možností, jak provést vyšetření je, že daná osoba bude plně spolupracovat. „*Jednotlivé výsledky orientační zkoušky a odborné lékařské zkoušky je nutno brát jen jako dílčí výsledky, které dohromady tvoří celek. Pokud osoba neposkytne součinnost se podrobit byt' jen části vyšetření, je toto odmítnutí považováno za nesplnění řádně provedené celé zkoušky.*“<sup>22</sup>

Čím můžeme zjistit přítomnost návykové látky u řidiče nám zobrazuje příloha C - Tester na drogy. Při pozitivním záchytu má řidič povinnost podrobit se lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu a to moči nebo krve. Z odebraného biologického materiálu lze poté provést v odborné laboratoři z moči tzv. screening, který zcela zřejmě určí, zda je omamná a návyková látka skutečně

---

<sup>19</sup> KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: Linde Praha, a.s., 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

<sup>20</sup> §5 písm. f), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, část první, Hlava II., s. 10

<sup>21</sup> §5 písm. g), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, část první, Hlava II., s. 11.

<sup>22</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2011. 978-80-87576-01-4. s. 613.

přítomna v těle řidiče, neboť orientační testy, o kterých je již zmínka výše, nejsou vždy zcela stoprocentní. Na základě pozitivního screeningu pak laboratoř provede rozbor krve, který prokáže skutečnou hladinu návykové látky v krvi řidiče, která se zpravidla udává v miligramech na litr krve. Pokud systém dále vyžaduje, přibere se do trestního řízení ještě soudní znalec z oboru toxikologie, který znaleckým posudkem dále může určit míru ovlivnění řidiče, tedy skutečnost, jak moc byly v době řízení sníženy jeho základní rozpoznávací schopnosti a schopnost řídit motorové vozidlo.

### **1.4.3 Odmítnutí orientační dechové zkoušky**

Při provádění orientační dechové zkoušky řidiči využívají mezery v zákoně, která povoluje odmítnutí dechové i krevní zkoušky na přítomnost alkoholu. Pokud totiž řidič v takovém případě tuší, že by měl např. více než 2‰ alkoholu, bylo by to řešeno už jako trestný čin. Odmítnutím dechové nebo krevní zkoušky na alkohol se na území ČR jedná pouze o přešupek. Tím se řidič vyhne trestnímu stíhání i když je třeba evidentní, že byl řidič při jízdě ovlivněn a hladina alkoholu by mohla překonat 2‰.

Tato mezera v zákoně by šla řešit tak, že by se radikálně zvýšily pokuty za tyto přešupky a řidiči by přišli o řidičské oprávnění i třeba na několik let. Jako příklad by jsme si mohli vzít sousední stát - Slovenskou republiku, kde odmítnutí dechové zkoušky nebo lékařského vyšetření patří do kategorie trestných činů.

Jestliže řidič odmítne vykonat orientační dechovou zkoušku, je tedy řidič vyzván k odbornému lékařskému vyšetření.

### **1.4.4 Odmítnutí lékařského vyšetření.**

Řidiči se v praxi velmi často snaží podrobení se orientační dechové zkoušce či lékařskému vyšetření vyhnout. Mezi nejčastější výmluvy u odmítnutí vyšetření je například špatný zdravotní stav, nevolnost při odběru krve atd. Přitom se jedná o jeden z nejobjektivnějších důkazů, pro jeho nevinu v případě řidičovy nevinu. Řidič, který odmítne lékařské vyšetření se zde nedopouští přešupku, který by páchal

pod vlivem alkoholu nebo drog, ale porušuje zde povinnosti, které mu nařídil policista, vojenský policista, nebo zaměstnavatel při kontrole, aby zjistili, zda je osoba pod vlivem, nebo ne. V případě u řidiče motorového vozidla se takovém případě na řidiče přihlíží, jako by byl při jeho řízení pod vlivem. Z tohoto důvodu byla výše sankce nastavena docela přísně. Dle §125c odst. 4 písmene a) zákona o silničním provozu udělí pokutu od 25 000 Kč až do 50 000 Kč a dále odst. 5, zákaz činnosti od 1 roku do 2 let.

Výše trestu je dle mého názoru nastavena dobře, možná by mohla být ještě vyšší. Příliš nízké sankce by mohly vést k tomu, že by řidiči velmi často odmítali vyšetření.

## 2. PŘESTUPKOVÉ ŘÍZENÍ

Průběh silniční kontroly Policie ČR zná velmi dobře každý řidič. Řidič je hlídkou Policie ČR vyzván k předložení dokladů totožnosti, řidičského oprávnění a kartičku o technické způsobilosti vozidla ihned po zastavení motorového vozidla. Na to následuje výzva k podrobení se dechové zkoušce, zda nemá řidič v dechu přítomnost alkoholu. Kvůli technické vyspělosti nynějších alkohol testerů se odběr biologických vzorků dostává do pozadí, tím pádem test z alkohol testeru můžeme považovat za dostatečný důkaz.

Projednání přestupku je časově omezeno, lze ho projednat do té doby, jestli neuběhl od doby jeho spáchání jeden rok. Do lhůty jednoho roku se však nezapočítává ta doba, po kterou bylo vedeno v tomto skutku trestní řízení.

Řešení dopravních přestupků upravuje Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád a Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších změn.

Dopravní přestupky můžeme projednávat buď v blokovém řízení, příkazním řízení, nebo ve správním řízení. Některé druhy přestupků se mohou projednávat ve zkráceném řízení, mezi které můžeme zařadit tzv. blokové řízení nebo řízení příkazní.

### 2.1 Blokové řízení

Blokové řízení můžeme chápat jako vyřešení daného přestupku tím, že se řidiči uloží bloková pokuta. §84, odst. 3 nám říká, kdo může ukládat pokuty v tomto řízení: „*pokuty v blokovém řízení jsou oprávněny ukládat a vybírat správní orgány, v jejichž působnosti je projednávání přestupků, a osoby jimi pověřené a dále orgány*

určené tímto nebo jiným zákonem.”<sup>23</sup> Mezi tyto orgány patří např. obecní policie, orgány Policie ČR a orgány na ochranu veřejného zdraví a odborného dozoru.

Pokud řidič souhlasí na místě s tím, že se daného přestupku dopustil a pokud to zákon umožňuje, orgán oprávněný ukládat pokuty zpravidla nabídne možnost věc vyřešit právě v blokovém řízení. Je to nejrychlejší způsob, jak vyřídit přestupek. Dokonce pro řidiče i nejlevnější. Dle §13, odst. 2 PřesZ „V blokovém řízení lze uložit pokutu do 5000 Kč, pokud tento zákon nebo jiný zákon nepřipouští uložit v takovém řízení pokutu vyšší.”<sup>24</sup> Bloková pokuta se může uhradit přímo na místě, nebo ho musí přestupce uhradit do určité lhůty pomocí poštovní poukázky nebo bezhotovostním bankovním převodem. Jestliže není lhůta dodržena, následně se nezaplacená pokuta předává k vyřízení Celnímu úřadu ČR, který může využít až krajního prostředku, což je vymáhání formou exekuce. Na základě blokové pokuty dojde i k hlášení do příslušného registru řidičů obci s rozšířenou působností, kde se provede zápis bodů v rámci bodového systému, jestliže se jednalo o přestupek, za který se body přidělují. **Aktuální bodový systém, podle kterého se udělují body za určité přestupky můžeme vidět v příloze A.** Pokud přestupce na místě nesouhlasí s uloženou pokutou, řeší věc správní orgán. V případě již uložené blokové pokuty lze ve lhůtě do 6-ti měsíců využít opravný prostředek zv. přezkumné řízení.<sup>25</sup>

Jestliže není daný přestupek vyřešen v blokovém řízení, postupuje se tak do správního řízení, které má 2 možnosti - příkazní řízení nebo správní řízení.

## 2.2 Příkazní řízení

Správní orgán může vydat příkaz, jestliže má informace o tom, že se přestupek skutečně stal a ví, kdo se ho dopustil. V zákoně o přestupcích je v §87 odst. 1

---

<sup>23</sup> §84 odst. 3, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část třetí, s. 108.

<sup>24</sup> §13 odst. 2, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>25</sup> Přezkumné řízení - podle §94, zákona č. 500/2004 Sb., správní řád - „V přezkumném řízení správní orgány z moci úřední přezkoumávají pravomocná rozhodnutí v případě, kdy lze důvodně pochybovat o tom, že rozhodnutí je v souladu s právními předpisy.“

definováno jako: „*není-li pochybnosti o tom, že obviněný z přestupku se přestupku dopustil a nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení, může správní orgán bez dalšího řízení vydat příkaz o uložení napomenutí nebo pokuty.*“<sup>26</sup>. Výši pokuty lze uložit do maximální výše 10 000 Kč. Souhlasí-li přestupce s příkazem, nabude příkaz právní moc a tím se stává pravomocným rozhodnutím.

Každý občan má ale právo proti příkazu podat odpor. Uplatněním takového odporu je příkaz zrušen a správní orgán pokračuje dále v řízení o přestupku, jakoby žádný příkaz nebyl vydán. Důvodem pro podání odporu by mělo být to, že se přestupce přisuzovaného přestupku vůbec nedopustil. Kdy ale nelze příkaz osobě vydat, nám říká §87 odst. 2, že: „*jestliže obviněný z přestupku je zbaven způsobilosti k právním úkonům nebo jeho způsobilost k právním úkonům je omezena.*“<sup>27</sup>

### **2.3 Správní řízení**

Dle § 9 Spr. řádu „*správní řízení je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.*“<sup>28</sup>

Správní orgán přestupce pozve k tzv. ústnímu jednání, kde tento orgán přestupce seznámí s důkazy, které jsou vedeny proti dané osobě, která má možnost se k dané skutečnosti vyjádřit a obhajovat se. Dále správní orgán zhodnotí důkazy a následně vydá tzv. rozhodnutí. V tomto rozhodnutí je stanovena výše pokuty, nebo i doba zákazu řízení s odůvodněním přestupku. Proti takovému rozhodnutí může přestupce podat odvolání. To vše ve lhůtě do 15-ti dnů od doručení rozhodnutí. Jestliže si ale přestupce rozhodnutí nepřebere, do 10-ti dnů nabývá právní moci a je uloženo na poště.

---

<sup>26</sup> §87 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část třetí, s. 109.

<sup>27</sup> §87 odst. 2, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část třetí, s. 109.

<sup>28</sup> §9, zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2004, část druhá, hlava I., s. 8.

Když si jej přestupce nepřevzal, počítá se, že bylo posledním možným dnem na vyzvednutí bylo doručeno. Takové doručení se nazývá tzv. doručeno fikcí.

Jako příklad zde můžeme uvést rozsudek Krajského soudu, kde žalobce J.S. nesouhlasil s rozhodnutím Krajskému úřadu, ve kterém bylo vedeno řízení proti J.S. za spáchání přestupku, kde mu byla uložena pokuta ve výši 40 000Kč a zákaz řízení motorového vozidla na 20 měsíců, protože byl tento přestupce obviněn ze spáchání přestupku odmítnutí podrobení se vyšetření, zda neřídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Žalobce J.S. se dopustil přestupku při policejní kontrole, kde byl vyzván hlídkou policie, aby předložil potřebné doklady, které jsou potřebné k řízení automobilu. Dále pan J.S. odmítl výzvu k dechové zkoušce, aby hlídka policie mohla zjistit, zda není řidič pod vlivem alkoholu. Dále J.S. tvrdil, že automobil neřídil, protože policie pana J.S. zastavili již několik metrů od vozila. „*Magistrát v rozporu s nutností analogicky aplikovat § 105 odst. 1 písm. e) trestního zákoníku týkající se zahlazení odsouzení přihlédl k přestupkům, kterých se žalobce dopustil v minulosti*”<sup>29</sup>, ale k takovým rozhodnutím nelze přihlédnout, proto byly magistrátem zrušeny. Jako další trest mu byl udělen zákaz řízení, ale „*Odůvodnění sankce je obecné, vycházel-li magistrát ze závažnosti přestupků a z toho, že jednání bylo v hrubém rozporu s pravidly provozu na pozemních komunikacích, přičítal žalobci k tíži jako přitěžující okolnost samotný znak skutkové podstaty přestupků, za jejichž naplnění byl odsouzen. Nebyly uvedeny konkrétní skutečnosti, na základě kterých magistrát výši sankce uložil, není tak zřejmé, zda uložené sankce odpovídají okolnostem individuálního případu. Správní orgány se také vůbec nezabývaly otázkou zavinění, přitom se jedná o významnou skutečnost při rozhodování o výši sankce.*”<sup>30</sup> V oznámení o přestupku žalobce policie zapsala, že pan J.S. řídil osobní automobil, zastavil na parkovišti a při vystupování z automobilu jej policejní hlídka zastavila s tím, aby předložil potřebné doklady. Pan J.S. předložil pouze občanský průkaz a jak již bylo zmíněno, odmítl se podrobit dechové zkoušce. „*Z jeho dechu byl cítit alkohol, přes opakované poučení odmítl podrobit se odbornému vyšetření. Žalobci byla zakázána další jízda.*”<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Rozsudek Krajského soudu. *Přestupkové řízení* [online] 2013. [cit. 2013-03-03] Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/kscr/2206/>

<sup>30</sup> tamtéž.

<sup>31</sup> tamtéž.

Dále přestupce odmítl podepsat oznámení o přestupku a poučení o povinnostech. „Skutečnost, že řidič motorového vozidla podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti nebo plynulosti provozu na pozemních komunikacích odmítl podepsat oznámení o přestupku, nezakládá bez dalšího důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení ve smyslu § 125a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.”<sup>32</sup> Dále „při stanovení výše a druhu sankce bylo přihlédnuto k závažnosti přestupků, k tomu, že jednání žalobce bylo v hrubém rozporu s pravidly provozu na pozemních komunikacích.”<sup>33</sup> V tomto případě ale nebyl magistrátem vyslechnut přímý svěděk, který byl jako spolujezdec žalobce. Tímto došlo k porušení práva na spravedlivý proces. Dále je nutno vytknout, že magistrát neoprávněně přihlížel k záznamu, který žalobce spáchal již v minulosti (pokuta 20 000Kč. a zákaz řízení za obdobný přestupek). Při novém přestupku se ale musí v tomto případě na přestupce pohlížet, jakoby v minulosti nebyl trestán.<sup>34</sup> Pro tyto vady řízení bylo rozhodnutí magistrátu soudem zrušeno.

---

<sup>32</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu. *Správní trestání : důvodné podezření ze spáchání přestupku.* [online] 2015. [cit. 2015-02-12]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl\\_id=66695&menu=266](http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=66695&menu=266)

<sup>33</sup> Rozsudek Krajského soudu. *Přestupkové řízení* [online] 2013. [cit. 2013-03-03] Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/kscr/2206/>

<sup>34</sup> Právní fikce - v trestním právu je tzv. zahlazení odsouzení, kdy se na pachatele hledí, jako by odsouzen nikdy nebyl. Dle §106 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/cast1h6.aspx>



### 3. SANKCE UKLÁDANÉ ZA DOPRAVNÍ PŘESTUPKY

Jestliže se přestupce dopustí přestupku v silničním provozu, následuje zde právní následek, kterým je sankce. Tyto sankce se ukládají především za účelem represe, ale hlavně také za účelem prevence a jejího výchovného působení, aby k nim již příště nedocházelo. Dle §11 odst. 1 a odst. 2, Přes.Z. „za přestupek lze uložit tyto sankce:

- napomenutí,
- pokutu,
- zákaz činnosti,
- propadnutí věci,
- zákaz pobytu.”<sup>35</sup>

Dle PřesZ „sankci lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí, napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.”<sup>36</sup> Když se ukládá určitý druh sankce, přihlíží se zde k závažnosti přestupku a zejména ke způsobu jeho spáchání. Dále se přihlíží k míře zavinění, jeho následkům a okolnostem, za které byl přestupek spáchán. Přestupky, které jsou spáchané v silničním provozu jsou sankce ukládány dle PřesZ.

Sankce, které jsou ukládány za tyto přestupky se snaží eliminovat počet řidičů, kteří bezprostředně ohrožují jak bezpečnost, tak i plynulost silničního provozu.

#### 3.1 Zásady v trestání za přestupky

Při ukládání sankcí za přestupky je jednou z hlavních zásad zásada zákonnosti. Tato zásada znamená, že za spáchaný přestupek lze uložit pouze takovou sankci, která je stanovena v PřesZ, nebo jiném zákoně. Zde je nutné dodržovat zákonnou výši a daná pravidla pro určitou situaci. Jak jsem již výše uvedla, že základním pravidlem

---

<sup>35</sup> §11 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>36</sup> §11 odst. 2, zákona č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

je možnost sankce uložit samostatně, nebo i s jinou sankcí. Mezi výjimky patří napomenutí, které nelze ukládat s pokutou. Jestliže se ale přestupce dopustí více přestupků, jeho přestupky se projednávají ve společném řízení a jeho sankce se vyměřují za přestupek, který je nejpřísněji postižitelný. Mezi specifická pravidla platí u vyměrování sankcí pro mladistvé.

V odvolacím řízení při změně rozhodnutí musí orgány postupovat podle zásady zákazu *reformatio in peius*. Tato zásada je vyjádřena v § 82 PřesZ „*v odvolacím řízení nemůže správní orgán změnit uloženou sankci v neprospěch obviněného z přestupku.*”<sup>37</sup> Příklad, kdy správní orgán tuto zásadu nerespektoval bylo, když správní orgán pokračoval v řízení o přestupku, i když se příkaz zrušil. Toto řízení bylo ještě rozšířeno o další přestupek, který je přísněji postižitelný. V rozhodnutí pak byla uložena vyšší sankce, než byla v příkazu. V tomto řízení řidič totiž spáchal přestupek, kdy v obci překročil maximální povolenou rychlost. Tím mu byla v příkazním řízení uložena pokuta ve výši 1 500 Kč. Přestupce proti tomuto příkazu podal odpor a správní orgán dále pokračoval v řízení. Tím vyšlo najevo, že řidič ještě v daný přestupek předjížděl na přechodu pro chodce. Přestupce se tímto dopustil dvou přestupků ve stejnou chvíli. Správní orgán spojil řízení a následně uložil pokutu 8 000 Kč. Tímto ale správní orgán rozhodl v rozporu se zásadou *Reformatio in peius*.

Další zásadou, podle které musí správní orgány postupovat je zásada individualizace. ta je upravena § 12 odst. 1 PřesZ: „*Při určení druhu sankce a její výměry se přihlédne k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v disciplinárním řízení.*”<sup>38</sup>

Dle zásady subsidiarity trestání by měla být sankce uložena v tom případě, kdy jsou jiné prostředky nedostatečné. Tato zásada je ustanovena v § 11 odst. 3 PřesZ. „*Od uložení sankce lze v rozhodnutí o přestupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.*”<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> §82, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část třetí, s. 107.

<sup>38</sup> §12 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>39</sup> §11 odst. 3, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

Zásada proporcionality neboli přiměřenosti, je další velmi důležitou zásadou v trestání za přestupky. Hlavní roli zde hraje na jedné straně ochrana práv, existence veřejného zájmu a oprávněný zájem jednotlivce, a na druhé straně je vyvážená volba zákonných prostředků.

### 3.2 Napomenutí

Na nejnižší stupeň závažnosti sankce můžeme zařadit napomenutí. Můžeme ho charakterizovat spíše jako morální donucení, který má ale i výchovný aspekt. Možná proto neobsahuje PřesZ. podrobnější úpravu této sankce. Napomenutí nemůže být současně uloženo s pokutou a zpravidla se ukládají za přestupky, které jsou méně závažné. Nelze jej ale udělit za každý přestupek, ale pouze tehdy, kdy to není zákonem výslovně upraveno. Takové napomenutí se ukládá např. za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu.

### 3.3 Pokuta

Nejtypičtější a nejčastější ukládaná sankce za přestupky. Význam této sankce můžeme chápat i jako částečně výchovný a přestupce tak odčiní své protiprávní jednání, kterého se dopustil. PřesZ. upravuje tento pojem v § 13 odst. 1, kdy „*Pokutu lze uložit do 1000 Kč, nestanoví-li zvláštní část tohoto zákona nebo jiný zákon pokutu vyšší.*“<sup>40</sup> Do přílohy D autorka vložila názornou ukázkou Bloku na pokuty, které jsou na místě zaplacený. § 85 nám říká, že „*bloky k ukládání pokut vydává ministerstvo financí České republiky.*“<sup>41</sup> Tyto pokuty smí ukládat a vybírat pouze orgány k tomu oprávněné.

„*Pokuta má ovlivnit pachatele tak, aby se v budoucnu podobného přestupku nedopouštěl. Zároveň má odrazovat i ostatní osoby od podobného protispolečenského*

---

<sup>40</sup> §13 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbírká zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>41</sup> §85, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbírká zákonů České republiky. 1990, část třetí, s. 108.

*jednání. Cíle může pokuta dosáhnout tehdy, odpovídá-li závažnosti spáchaného přestupku a znamená-li pro obviněného skutečnou újmu.*“<sup>42</sup>

V roce 2006 byl v ČR zaveden bodový systém, který kompletně upravuje výši sankcí za spáchané přestupky v dopravě. Aktuální tabulka pokut a bodů je uvedena v příloze A - Tabulka přestupků, trestných činů a bodového hodnocení. Dále se tímto tématem budeme zabývat v podkapitole 7.1.1.

### **3.4 Zákaz činnosti**

Zákaz činnosti je uložen přestupci většinou za závažnější přestupky. Tato sankce má převážně preventivní dopad a zabezpečuje, aby přestupce, který např. opakovaně páchá dané závažné dopravní přestupky, nemohl dále ohrožovat svým jednáním okolí. Tím pádem tato sankce má i výchovný charakter. „*Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, předpokládá situaci, že řidič může po-zbýt řidičské oprávnění na základě pravomocného rozhodnutí vydaného správním orgánem, jímž bude uložen zákaz činnosti (§ 94a odst. 1 citovaného zákona), a následně v důsledku tohoto rozhodnutí může pozbýt řidičské oprávnění i podle bodového systému (§ 123c odst. 3 citovaného zákona). Počátky dob, od nichž řidič pozbývá řidičské oprávnění, se určují nezávisle na sobě.*“<sup>43</sup>

Pro mnoho přestupců je právě tato sankce s nejtěžšími následky, protože pro mnoho z nich je právě řidičské oprávnění jejich nepřímým zdrojem obživy. Podle §14 odst. 1, PřesZ. lze zákaz činnosti uložit: „*jen za přestupky uvedené ve zvláštní části tohoto zákona nebo v jiném zákoně a na dobu tam stanovenou, nejdéle na dva roky, a jde-li o činnost, kterou pachatel vykonává v pracovním nebo jiném obdobném poměru,*

---

<sup>42</sup> ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H.: *Přestupkové řízení*, 9. vydání. Praha: Linde, 2005, s. 148. ISBN 80-7201-567-2.

<sup>43</sup> Rozsudek Krajského soudu. *Provoz na pozemních komunikacích: pozbytí řidičského oprávnění* [online]. 2014. [cit. 2014-10-01]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl\\_id=68611&menu=266](http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=68611&menu=266)

*nebo k níž je třeba povolení nebo souhlasu státního orgánu, a spáchal-li pachatel přešupek touto činností nebo v souvislosti s ní.*<sup>44</sup>

Podobně jako u ukládání pokut jsou stanoveny spodní hranice, tak i zde jsou stanoveny spodní hranice, tedy minimální doba trvání zákazu činnosti.

Tento typ sankce je největší zátěží pro řidiče, kteří se musí automobilem dostat do zaměstnání, nebo řidičské oprávnění právě k zaměstnání potřebují (profesionální řidiči). Když takový řidič spáchá přešupek pod vlivem, mnohdy se z něj poučí a v budoucnu se takovým případům snaží jistě vyvarovat. Druhá strana mince v tomto případě představuje takové řidiče, kteří zákaz řízení ignorují a usedají dále za volant. To, že řidič má výslovný zákaz této činnosti se většinou Policie dozví při jeho náhodné kontrole nebo u spáchání dalšího dopravního přešupku.

### **3.5 Propadnutí věci**

Přestupkový zákon upravuje propadnutí věci v § 15 odst. 1. „*propadnutí věci lze uložit, jestliže věc náleží pachateli a věc*

*a) byla ke spáchání přešupku užita nebo určena, anebo*

*b) byla přešupkem získána nebo byla nabyta za věc přešupkem získanou.*<sup>45</sup>

Případ, kdy nelze uložit propadnutí věci je v tom momentu, jestli je hodnota věci v nepoměru k povaze daného přešupku. S ohledem na trestání dopravních přešupků, které jsou páchaný motorovými vozidly, si myslím, že toto lze v málokterých případech.

*„Účelem sankce propadnutí věci je jednak omezit pachateli možnost páchaní dalších přešupků, jednak mu odejmout prospěch z přešupku.“*<sup>46</sup>

V dnešní době došlo ke značnému zpřísnění sankcí, které hrozí za některé dopravní přešupky. V některých situacích přešupci hrozí pokuta až 50 000 Kč,

---

<sup>44</sup> §14 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přešupcích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>45</sup> §15 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přešupcích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990, část první, s. 92.

<sup>46</sup> ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V., TAUBER, M.: *Přestupkové právo*, 16. vydání. Praha: Linde, 2009, s. 48. ISBN 978-80-7201-768-3.

tak se může zdát, že nemožnost propadnutí věci by byla do určité míry překonána. Při spáchání takového přestupku si ale musíme uvědomit, že nejde o hodnotu přestupku, ale k čemu je motorové vozidlo určeno. Bez motorového vozidla by daný přestupek sice nebyl spáchán, ale motorové vozidlo není určeno k páčání daných přestupků. Proto motorové vozidlo nemůže být prohlášeno za propadlou věc.

## **4. STATISTIKA NEHODOVOSTI POD VLIVEM ALKOHOLU NEBO JINÝCH NÁVYKOVÝCH LÁTEK VE VYBRANÝCH KRAJÍCH ČR**

Policejní prezidium zpracovává statistické přehledy dopravních přestupků, které jsou způsobeny každý rok. Jsou zde zmíněny přestupky zjištěné policií, ale to nám udává pouze zlomek z celkového počtu nehod, které se stanou proti bezpečnosti a plynulosti v dopravě. Proto policie v žádném případě nemůže zdokumentovat veškeré spáchané přestupky na našem území. Přesně na tohle řidiči spoléhají a doufají, že právě jejich přestupek nebude zrovna zjištěn a tudíž za volant usedají pod vlivem alkoholu nebo drog. Dalším velmi častým přestupkem je v dnešní době telefonování za jízdy nebo překračování maximální povolené rychlosti jak v obci, tak i mimo obec. V této kapitole jsme zpracovali informační data, které jsme získaly z webového portálu Policie ČR. Jsou zde zahrnuty celkové počty dopravních nehod, které zahrnují celý rok 2014, rok 2015 a první čtvrtletí roku 2016.

Tragické nehody jsou čím dál častěji způsobeny alkoholem nebo drogami za volantem, kdy řidiči neberou v potaz legislativu, která je zákonem stanovená.

Za první tři měsíce tohoto roku Policie ČR řešila celkově cca 22 000 dopravních nehod na pozemních komunikacích. U více jak 900 nehod bylo u viníka zjištěno právě požití alkoholu a u 51 dopravních nehod byly u řidiče zjištěny drogy. Ve 14-ti případech byl zjištěn současně jak alkohol, tak návykové látky.

Za celý minulý rok Policie ČR řešila více dopravních nehod, než bylo v roce 2014. V roce 2015 bylo způsobeno 93 067 dopravních nehod, kde u několika z nich hrál velkou roli právě alkohol nebo jiné návykové látky. Celkově asi u 4 544 dopravních nehod hrál roli právě alkohol a u dalších 301 nehod byl u řidičů test na přítomnost návykových látek pozitivní. I když zjištěné hodnoty nejsou zase až tak vysoké, je nutno zmínit, že tyto přestupky, které jsou páchany pod vlivem látek, jsou na silnicích velmi nebezpečné a dopravní nehody tohoto typu končí ve většině případech tragicky.

Celkově za rok 2014 Policie ČR evidovala kolem 85 859 dopravních nehod, z toho bylo 4 637 nehod, které byly způsobeny pod vlivem alkoholu. Při těchto nehodách bylo usmrceno 63 osob a 2 366 osob bylo zraněno. Drogy byly zjištěny u 260 řidičů, kteří páchali dopravní přestupky a u 40 byla zjištěna přítomnost alkoholu i jiné

návykové látky dohromady. V příloze I tabulka ukazuje rozložení dopravních nehod dle krajů, které byly způsobeny pod vlivem alkoholu nebo pod vlivem jiných návykových látek v roce 2015 a následuje příloha J, kde tabulka ukazuje také dopravní nehody rozdělené na kraje, které jsou ale způsobené alkoholem nebo jinými návykovými látkami k porovnání z roku 2014.

#### **4.1 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji - Hlavní město Praha**

Za letošní rok se v prvních třech měsících stalo 5 270 dopravních nehod v kraji Hl.m.Praha. Když vezmeme k porovnání minulý rok, tak se za 12 měsíců stalo celkově v tomto kraji 21 462 dopravních nehod. Alkohol byl přítomný u 454 dopravních nehod a u 26 řidičů byl i pozitivní test na drogy.

V porovnání s rokem 2014 bylo způsobeno v kraji Hl.m.Praha mnohem méně dopravních nehod. Celkové číslo se zastavilo na 19 306-ti dopravních nehodách, což nám ale ukázalo, že toto číslo je o 713 dopravních nehod vyšší, než bylo v roce 2013 (8 593nehod). Jestliže ale srovnáme zjištěný stav u řidičů zjistíme, že nejvíce opilých usedlo za volant právě v roce 2014 (454 osob) a naopak nejméně řidičů, kteří byli ovlivněni návykovou látkou usedlo za volant v tomto kraji minulý rok (26 osob).

#### **4.2 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji - Jihomoravském.**

V JMK se za období leden - březen 2016 stalo celkově 1 420 dopravních nehod. V roce 2015 se stalo za celý rok 7 056 dopravních nehod a z toho byl ve 455-ti případech zjištěn u řidičů alkohol a u 44 nehod byla přítomna u řidičů i návyková látka (droga).

Když ale porovnáme statistiky z roku 2014 zjistíme, že právě tento rok byl co se týče počtu nehod pozitivnější (6 950 nehod). Sice bylo o 249 nehod víc, než bylo



zaznamenáno v roce 2013 (6 701 nehod), ale co se týče dopravních přestupků spáchaných pod vlivem drog byl počet nehod nižší (39 nehod), než bylo v roce 2015 (44 nehod).

#### **4.3 Dopravní přestupky páchané pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) v kraji - Moravskoslezském.**

Statistika z prvních 3 měsíců tohoto roku nám udává, že bylo celkově 2 026 dopravních nehod, které byly spáchané v tomto kraji pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Za celý rok 2015 bylo spácháno 8 899 nehod, při kterých měl řidič pozitivní dechovou zkoušku na alkohol v 527-mi případech a 36 řidičů byli při těchto nehodách ovlivněni jinou návykovou látkou.

V roce 2014 bylo mnohem méně dopravních nehod. Dle statistiky bylo v tento rok 8 317 nehod, u kterých asistoval alkohol u 539-ti nehod. Ti řidiči, kteří byli pod vlivem drog, dosáhli za rok 2014 počtu 23 dopravních nehod.

#### **4.4 Rizikové skupiny páchající dopravní přestupky pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog)**

Rizikové skupiny, které páchají přestupky pod vlivem alkoholu, nebo drog můžeme rozdělit v první řadě na skupinu mladých řidičů. Tito mladí, mnohdy nezkušení řidiči jsou ovlivněni především svým věkem, návyky, životním stylem, celkovou nevyzrálostí a pod. Tito mladí řidiči jsou všeobecně známí jako nejrizikovější skupina, která se stává často obětí dopravních nehod. Možná je to způsobeno malou praxí v silničním provozu, možná jejich výchovou nebo pocitem, že se jim nemůže nic stát. Dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 je směřované takové opatření, aby noví řidiči měli kvalitnější přípravy v autoškolách. Právě takové působení na nové řidiče je poněkud zásadní, protože si své návyky nesou z větší části po celý svůj

život. O záměru Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 se budeme zabývat v podkapitole 8.2 Preventivní programy.

Jako další skupinu by jsme mohli uvést muže obecně. Zde už většinou můžeme hodnotit jejich řidičskou historii, jako jsou jejich bohaté zkušenosti v silničním provozu, mezi které můžeme počítat jejich přestupky či odebrání řidičského oprávnění. Muži mnohem více a častěji na silnicích riskují, než ženy. Při řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek jsou negativně ovlivněny faktory, které zásadně ovlivňují bezpečnost na pozemních komunikacích. Ať se jedná o ohrožení života nebo zdraví samotného řidiče nebo ohrožení jak na zdraví, tak na životě všech účastníků silničního provozu jako může být chodec nebo cyklista.

## **5. METODA VÝZKUMU V OBLASTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU**

### **5.1 Cíl a hypotéza**

V této části diplomové práce je cílem zjistit všeobecné informace o řízení, které se týkají řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek mezi českými řidiči, kteří tímto páchají dopravní přestupky v kraji Hl.m.Praha, Jihomoravském a v kraji Moravskoslezském, zda účastníci dotazníkového šetření pod tímto vlivem za volant někdy usedli. Další cíle zkoumají, jestli by některý z účinkujících svěřil své zdraví do rukou jiné osoby, která je pod vlivem buď alkoholu, nebo jiných návykových látek při řízení automobilu. Součástí tohoto výzkumu je také prevence, která je dle respondentů nejúčinnější.

Metoda tohoto výzkumu byla zvolena kvantitativní, kde bylo celkem 10 otázek, na které měli respondenti odpovědět ze stanovených odpovědí.

Předpokládáme zde několik hypotéz, které budou níže uvedeny:

- a) Častěji budou tyto přestupky páchat spíše muži než ženy.
- b) Pod vlivem alkoholu nebo drog budou častěji páchat řidiči mladšího věku.
- c) Pod vlivem alkoholu nebo drog budou častěji páchat řidiči s nižším stupněm vzdělání.
- d) Předpokládáme, že by osoby nikdy nesedly jako spolujezdec s řidičem, který je pod vlivem.

### **5.2 Sběr dat a jejich zpracování**

Dotazníkové šetření se zabývá dopravními přestupky, které jsou páchány řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) na území ČR.

Výzkumu se zúčastnilo celkem 298 respondentů z vybraných krajů ČR, kteří byli osloveni jak osobně, tak přes sociální sítě (emailová schránka, facebook), kde byl respondentům vložen i průvodní dopis, kde byli stručně seznámeni s cílem

tohoto výzkumu. Dotazníkové šetření bylo limitováno počtem respondentů a také nebyla opomenuta anonymita a celková dobrovolnost výzkumu.

### **5.3 Popis dotazníkového šetření**

Zúčastnění respondenti odpovídali na 10 základních otázek, které se týkaly pohlaví, věku, vzdělání, délky vlastnictví řidičského oprávnění, pravidelnosti řízení, řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, zda by zvýšili povolenou hladinu alkoholu v krvi v ČR a také zazněla otázka na zlepšení prevence těchto přestupků.

Ukázka dotazníkového šetření - Dopravní přestupky v ČR pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek ve vybraných krajích ČR.

#### **1. otázka - Pohlaví.**

- žena
- muž

#### **2. otázka - Věk.**

- 18 - 22
- 23 - 26
- 27 - 35
- 36 - 45
- 46 - 65
- 66+

#### **3. otázka - Vzdělání.**

- Základní škola
- Odborné učiliště
- Střední škola
- Vyšší odborná škola
- Vysoká škola

**4. otázka - Délka vlastnictví řidičského oprávnění.**

- Nevlastním
- Méně než 1 rok
- 1 - 4 roky
- 5 - 9 let
- 10 let a více

**5. otázka - Pravidelnost řízení.**

- Ano
- Ne

**6. otázka - Řídil(a) jste někdy pod vlivem alkoholu?**

- Nikdy
- 1 - 2x
- 3 - 4x
- 5x a více

**7. otázka - Řídil(a) jste někdy pod vlivem drog?**

- Nikdy
- 1 - 2x
- 3 - 4x
- 5x a více

**8. otázka - Jel(a) jste někdy v autě s řidičem, který byl pod vlivem alkoholu, drog?**

- Ano
- Ne
- Nevím

**9. otázka - Měla by být v ČR povolena hladina alkoholu v krvi 0,5‰?**

- Ano
- Ne

**10. otázka - Jaká prevence proti řízení pod vlivem alkoholu nebo drog by byla nejúčinnější?**

- Častější kontroly
- Vyšší pokuty
- Smrt blízké osoby
- Nemyslíš, zaplatíš
- Různé kombinace

## 6. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

V předešlé kapitole jsem se zabývala cílem a popisem dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo celkem 298 respondentů z vybraných krajů ČR. Vybrala jsem si kraj Hlavní město Praha, Jihomoravský kraj a kraj Moravskoslezský.

### 6.1 Vyhodnocení výzkumu

První otázka byla stanovena na rozdělení respondentů na muže a ženy, kde konečný výsledek ukázal, že bylo celkově ve vybraných krajích (Hl.m.Praha, JMK, MSK) zúčastněno více mužů, než žen.

Tabulka 1: Pohlaví

1. Pohlaví	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Žena	42	40	32
Muž	56	60	68
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>47</sup>

V otázce č. 2 jsme se dozvěděli věk respondentů, který nám říká, že většina zúčastněných respondentů se pohybuje v Hl.m.Praha mezi 27 - 35 lety (42 respondentů). Na druhém místě byl nejčastější věk 23 - 26 let a o něco méně častější byl věk mezi 36 - 45 lety.

V JMK byl nejčastější věk respondentů od 23 do 26-ti let. Těchto respondentů bylo 36, což odpovídá 36%. Druhý nejčastější věk byl mezi

---

<sup>47</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

27 až 35 (28 respondentů = 28% tázaných). Ani jeden z odpovídajících z Hl.m.Praha a JMK nebyl starší 66-ti let.

Odpovědi od respondentů na jejich věk, byl nejčastěji odpovídáný v rozmezí 27 - 35 let (40 odpovědí), stejně jako u tázaných z Hl.m.Praha. Druhý nejčastější věk byl u respondentů v rozmezí 23 - 26 let (32 odpovědí).

Tabulka 2: Věk

2. Věk	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
18 - 22	7	4	4
23 - 26	28	36	32
27 - 35	42	28	40
36 - 45	21	20	16
46 - 65	0	12	8
66 +	0	0	0
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>48</sup>

Otázka č. 3 se zabývala vzděláním, kde vyšlo najevo, že nejvíce tázaných respondentů z Hl.m.Prahy má Vysokoškolské vzdělání. Žádný z odpovídajících neabsolvoval Vyšší odbornou školu, ale 41 tázaných má alespoň Středoškolské vzdělání.

Většina odpovídajících z JMK byla vyučena na středních školách (38 respondentů). Hned za nimi byli studenti z vysokých škol a nejméně bylo respondentů se základním vzděláním.

---

<sup>48</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)



V MSK také nebyl zúčastněný žádný respondent pouze se vzděláním základní školy. Z našeho dotazníku vyplynulo, že v tomto tázaném kraji se nejvíce zúčastnili respondenti, kteří mají vysokoškolské vzdělání (52 respondentů).

Tabulka 3: Vzdělání

3. Vzdělání	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Základní škola	0	2	0
Odborné učiliště	7	18	12
Střední škola	41	38	36
Vyšší odborná škola	0	8	0
Vysoká škola	50	34	52
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>49</sup>

V otázce č. 4 jsme se dozvěděli, jak dlouho jsou daní respondenti držitelé řidičského oprávnění. Z výsledků lze vyčíst, že všichni ze zúčastněných řidičský průkaz vlastní a to delší dobu, než je jeden rok. Nejvíce je však řidičů, kteří vlastní řidičský průkaz déle jak 10 let (více jak polovina respondentů). Druhé místo nejčastěji odpovídaných let se umístila předposlední volba, a to 5 - 9 let, kde v Hl.m.Praha odpovědělo 28 respondentů a v JMK a MSK odpovědělo stejně respondentů, a to 36.

---

<sup>49</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Tabulka 4: Délka vlastnění řidičského průkazu

4. Délka vlastnění ŘP	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Nevlastním	0	0	0
Méně než 1 rok	0	0	0
1 - 4 roky	13	14	8
5 - 9 let	28	36	36
10 let a více	57	50	56
<b>Celkem</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Zdroj<sup>50</sup>

Otázka č. 5 se zabývala pravidelností řízení našich dotázaných respondentů, kde v Hl.m.Praha odpovědělo 78 respondentů ano, v JMK 90 a v MSK v 92 případech zněla odpověď také kladně.

Tabulka 5: Pravidelnost řízení

5. Pravidelnost řízení	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Ano	78	90	92
Ne	21	10	8
<b>Celkem</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Zdroj<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>51</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Jestli respondenti řídili někdy pod vlivem alkoholu jsme se mohli dozvědět v otázce č. 6, kde polovina respondentů z Hl.m.Praha odpověděla - nikdy (49 hlasů) a druhá polovina za volant překvapivě usedla pod vlivem alkoholu minimálně 1x.

V JMK respondenti pochopitelně nejvíce odpověděli, že nikdy (54%). S údivem jsme zde ale zjistili, že z celkového počtu tázaných, řídilo alespoň jednou pod vlivem alkoholu 46 respondentů. Ovšem nejvíce překvapivé je, když odpovědi ukázaly, že řidiči usednou za volant 5x i vícekrát opilí.

Stejných alarmujících výsledků jsme se dozvěděli v MSK, kde více jak polovina respondentů řídila alespoň 1x opilá (52 odpovědi).

Tabulka 6: Řízení pod vlivem alkoholu

6. Řízení pod vlivem alkoholu	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Nikdy	49	54	48
1 - 2x	49	22	24
3 - 4x	0	8	12
5x a více	0	16	16
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>52</sup>

Otázka č. 7 respondenty vyzpovídala z toho, zda některý ze zúčastněných řídil pod vlivem drog. V Hl.m.Praha jsme se dozvěděli, že pochopitelně nejvíce respondenti odpověděli, že nikdy neřídili pod vlivem drog. Ale našli se zde i tací, kteří usedli za volant pod vlivem návykových látek minimálně 1x a to v 27 případech tázaných.

Nejčastěji v JMK padla odpověď, že nikdy (74 respondentů), ale i kladná odpověď se našla v odpovědích a to u 16-ti tázaných, což je velmi šokující.

---

<sup>52</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Nejlépe zde dopadl MSK, kde respondenti odpověděli v 92 případech, že nikdy neusedli za volant, když byli ovlivněni návykovou látkou. V málo případech se zde objevila i odpověď kladná, a to v 8 případech.

Tabulka 7: Řízení od vlivem drog

7. Řízení pod vlivem drog	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Nikdy	71	74	92
1 - 2x	21	10	4
3 - 4x	0	0	0
5x a více	6	26	4
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>53</sup>

Dotazník se také věnoval tomu, jestli některý(a) z tázaných jel(a) s řidičem v autě, který byl buď pod vlivem alkoholu, nebo pod vlivem nějakých jiných návykových látek (drog). V kraji Hl.m.Praha nejčastěji respondenti odpověděli - Ne (50 odpovědí), 42 respondentů vědomě sedlo do auta s řidičem pod vlivem a 6 respondentů ani nevěděli.

Překvapivě nejvíce odpovědí z JMK dosáhla odpověď, že ano (52%). Kolem 24 respondentů pochopitelně odpovědělo, že ne a zbylých 24 tázaných o tom ani nevěděli.

Stejně nejvyšší počet odpovědí získala kladná odpověď i v MSK (56%). Pouhých 20% tázaných by nesedlo v tomto kraji do auta s řidičem pod vlivem. Stejný počet respondentů odpovědělo - Nevím, jako v JMK.

---

<sup>53</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Tabulka 8: Jízda v autě s řidičem pod vlivem

8. Jízda v autě s řidičem pod vlivem	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Ano	42	52	56
Ne	50	24	20
Nevím	6	24	24
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>54</sup>

Předposlední, tedy devátá otázka se ptala, jestli by zúčastnění dotazníkového šetření zvýšili povolenou hladinu alkoholu v krvi u řidiče, jak je tomu u několika sousedních zemí. V Hl.m.Praha by 77 respondentů zvýšení alkoholu v krvi u řidiče rozhodně nepovolovali. Ale našli se i tací, kterým by hladina alkoholu v krvi při řízení vůbec nevadila (21 tázaných).

Z JMK bylo také 70% zásadně proti a zbylí respondenti odpověděli, že klidně ano (30%). Jinak tomu nebylo ani v MSK, kde byla polovina pro a polovina proti.

Tabulka 9: Povolení zvýšení hladiny alkoholu v krvi řidiče

9. Povolení zvýšení hladiny alkoholu v krvi řidiče	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Ano	21	30	48
Ne	77	70	52
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

Desátá, poslední otázka se ptala na zlepšení prevence, proti dopravním přestupkům, které řidiči páchají pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek (drog) na našem území. Jednou z možných a nejčastěji odpovídaných variant ve všech třech tázaných krajů, byla odpověď - častější kontroly a různé kombinace, jako jsou například právě zmíněné časté kontroly, spojené s vyššími pokutami.

Tabulka 10: Prevence

10. Prevence	Počet (Hl.m.Praha)	Počet (JMK)	Počet (MSK)
Častější kontroly	23	32	6
Vyšší pokuty	23	14	22
Smrt blízké osoby	15	2	11
Nemyslíš, zaplatíš	0	10	11
Různé kombinace	37	38	50
Celkem	98	100	100

Zdroj<sup>56</sup>

## 6.2 Popis rizikového řidiče dle dotazníkového šetření

Podle dotazníkového šetření jsme mohli získat informace, ze kterých můžeme získat tzv. profil rizikového řidiče. Zde můžeme sestavit rizikového řidiče dle krajů, které byly vybrány pro tuto práci. Tento výzkum nám přináší jistě zajímavé poznatky, ale výsledky dotazníkového šetření mohou být zkreslené, protože vzorek nám nepopisuje situaci za celou populaci žijící v ČR, ale popisuje situaci pouze z několika zúčastněných, kteří byli ochotni z vybraných krajů ČR se do tohoto výzkumu zapojit.

<sup>55</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

<sup>56</sup> Autor práce, 2016 (vlastní šetření)

### **6.2.1 Rizikový řidič v kraji Hl.m.Praha**

Ze získaných údajů jsme zjistili, že v tomto kraji bude nejčastěji řídící osoba pod vlivem alkoholu nebo drog mužského pohlaví, který je nejčastěji ve věku v rozmezí 27 - 35 let. Jeho vzdělání je překvapivě vysokoškolské, což je vzhledem k závažnosti problémů přestupků velmi netradiční u těch řidičů, kteří by měli být vzdělaní a být proto vůči okolí zodpovědní. Tento rizikový řidič vlastní řidičské oprávnění již více jak 10 let a řízení je se stalo jeho pravidelností. Pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) řídil ve výjimečných situacích, jenže o tak vzdělaném řidiči by se dalo předpokládat, že svými zkušenostmi bude za volantem působit právě zodpovědně a opatrně. Možná si takový řidič myslí, že přes jeho dlouholeté zkušenosti s řízením nebude mít alkohol velký vliv na jeho řidičské dovednosti. Co se ale takovému řidiči může dávat za kladné je, že by nikdy neusedl do motorového vozidla s řidičem, který by byl pod vlivem alkoholu nebo drog. Názory se zde ale střetávají a protiřečí si, protože rizikový řidič z tohoto kraje sám za volant pod vlivem usedá. Zda by takový řidič povolil zvýšení hladiny alkoholu v krvi řidiče v ČR, zněla odpověď jednoznačně - Ne. Jako nejlepší prevenci proti těmto páchaným přestupkům by rizikový řidič z kraje Hl.m.Praha viděl v různých kombinacích, které se v dnešní době aplikují. Jedná se zejména o kombinaci častějších kontrol Policie ČR se zvýšením pokut za přestupky pod vlivem. Větší podíl na prevenci si zde rizikový řidič myslí, že by patřila mezi vhodnou prevenci i smrt blízké osoby, která by jistě všechny známé a blízké upozornila, že takto rizikové chování se rozhodně nevyplácí.

### **6.2.2 Rizikový řidič v kraji Jihomoravském**

V tomto kraji můžeme považovat za rizikového řidiče muže, který je ve věku mezi 23 - 26 lety a řídí pravidelně, přičemž nikdy neusedl za volant pod vlivem jak alkoholu, tak jiných návykových látek (drog). Rizikový řidič sám za volant pod vlivem nikdy neusedl, jak sám uvedl, ale usednout jako spolujezdec s řidičem, který pod vlivem je, zřejmě problém nemá. Je zajímavé, že svůj život a zdraví svěří do rukou někoho, kdo chce ohrožovat při řízení pod vlivem nejen sebe, ale všechny účastníky silničního

provozu. I řidič tohoto kraje by si v žádném případě nepřál, aby se zvýšila povolená hladina alkoholu v krvi řidiče, jako je u sousedních států a souhlasí z prováděnou kombinací preventivních opatření, jako to bylo u rizikového řidiče v kraji Hl.m.Praha. Dále se zde jedná se o řidiče, který má středoškolské vzdělání a délka jeho vlastnictví řidičského oprávnění přesahuje 10-ti let. V tento moment se nám ukazují nepřesnosti v dotazníkovém šetření, protože v ČR je možnost získání řidičského oprávnění dovršením věku 18-ti let. Když odečteme z nejčastěji odpovídaného věku v tomto kraji (23 - 26) 18 let, dostaneme se na nesmyslnou číslici, která nám udává zřejmě lživé odpovědi tázaných respondentů. Proto je toto dotazníkové šetření pouhým obrazným poznatkem.

### **6.2.3 Rizikový řidič v kraji Moravskoslezském**

Také v kraji Moravskoslezském nám vyšel rizikový řidič jako muž, který je v rozmezí věku od 27 do 35 let se vzděláním vysoké školy. Od délky vlastnictví řidičského oprávnění (déle jak 10 let) a pravidelností řízení se zde odvíjí zřejmě zkušený řidič, který je svědomitý a nikdy za volant opilý, ani zdrogovaný neusedl. Opět se zde ale dostáváme do stavu, kdy je dané osobě jedno a svěřila by své zdraví do rukou nespolehlivého řidiče, který chce řídit automobil pod vlivem. Co se ale týče bezpečnosti na silnicích vůči nulové toleranci alkoholu v krvi řidiče, je zde proti zvýšení této hladiny, což považujeme za dosti důležité. Prevenci zde vnímá rizikový řidič stejně jako řidiči z předešlých tázaných krajů a to tak, že jako jednu z důležitých prevencí na silnicích proti těmto přestupkům preferuje různé kombinace, které již byly zmíněny.

### **6.3 Ověření hypotéz**

Z výše uvedeného dotazníku jsme dopracovali k závěru, že hypotézy, které jsme si stanovili před zahájením dotazníkového šetření se některé potvrdily a některé naopak vyvrátily.



**a) Častěji budou tyto přestupky páchat spíše muži než ženy.**

Hypotéza se nám potvrdila, protože se dotazníkovým šetřením potvrdilo, že z celkového počtu 298 tázaných respondentů z vybraných krajů bylo 184 mužů a 114 žen. Proto zde hypotézu přijímáme.

**b) Pod vlivem alkoholu nebo drog budou častěji páchat řidiči mladšího věku.**

Tuto hypotézu musíme potvrdit jedině z výsledků JMK, kde usedli za volant řidiči pod vlivem ve věku 23 - 26 let. V kraji Hl.m.Praha a v MSK se jednalo o řidiče, kteří byli v tzv. středním věku, tedy v rozmezí od 27 - 35 let. Zde proto hypotézu musíme zamítnout.

**c) Pod vlivem alkoholu nebo drog budou častěji páchat řidiči s nižším stupněm vzdělání.**

Hypotéza se nám zde vyvrátila tvrzení, protože dle výzkumu byli zúčastnění respondenti, kteří uvedli, že v některých případech řídili pod vlivem (viz tabulka č. 6 a č. 7) i když mají Středoškolské, nebo dokonce i Vysokoškolské vzdělání. Proto tuhle hypotézu nemůžeme přijmout.

**d) Předpokládáme, že by osoby nikdy nesedly jako spolujezdec s řidičem, který je pod vlivem.**

Tato hypotéza se nám opět také vyvrátila, protože z dotazníkového šetření je patrné, že by řidiči z JMK a MSK klidně za volant s takovým řidičem usedli. Naopak kde ji můžeme potvrdit, tak je to v kraji Hl.m.Praha, kde zúčastnění respondenti by v žádném případě s řidičem pod vlivem do auta nenasedli.

## **6.4 Závěr výzkumu**

Z výzkumného šetření nemohou být výsledky brány pro celou českou populaci z vybraných krajů skrz malou účast respondentů. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 298 respondentů z vybraných krajů ČR. Vybrala jsem si kraj Hlavní město Praha, Jihomoravský kraj a kraj Moravskoslezský. Dozvěděli jsme se, že větší podíl

zúčastněných patřil spíše mužům, než ženám, ve věku od 23 do 35-ti let, kteří mají dosažené vysokoškolské vzdělání. To nám ukazuje, že vyšší stupeň vzdělání nijak neovlivňuje páchaní těchto vážných dopravních přestupků.

Délka vlastnění řidičského průkazu byla z dotazovaných respondentů nejčastěji odpovídána 10 let a více, což je přiměřené k uvedení průměrného věku respondentů.

Řidiči, kteří byli zúčastněni výše uvedeného dotazníku, odpověděli, že cca z 90% všichni řidiči řídí pravidelně. Pravidelnost je v dnešní době způsobena hlavně zaměstnáním, kam řidiči musí každodenně dojíždět i několik desítek kilometrů vzdálené od místa bydliště.

Z výše uvedeného dotazníku jsme dopracovali k závěru, že z 298 zúčastněných řídilo alespoň 1x pod vlivem alkoholu 147 respondentů a dalších 71 řídilo pod vlivem drog, což je alarmující zjištění. Slabá polovina zúčastněných v otázce číslo 6 uvádí, že nikdy neřídili pod vlivem alkoholu. Toto číslo je až příliš děsivé na to, že by pod vlivem alkoholu nebo drog neměl řídit nikdo. To nám udává, že by bylo zajisté na místě, kdyby jsme prováděli kontrolu na přítomnost alkoholu mnohem častěji a nárazově. Více se těmto kontrolám budeme věnovat v poslední kapitole č. 8 - Prevence dopravních přestupků. Co se ale týče řízení pod vlivem návykových látek jsou zúčastnění respondenti alespoň trochu zodpovědnější, kde z 80% tázaných uvedlo, že by nikdy v takovém stavu neřídili. I přes to všechno je překvapující fakt, že mnozí svou nezodpovědností ohrožují nejen sebe, ale i okolí.

Na to zde navazuje otázka č. 8, kde respondenti odpovídali, zda někdy nasedli do auta s řidičem, který byl pod vlivem buď alkoholu nebo jiných návykových látek (drog). Je zajímavé, že spolucestující opilých, či jinak ovlivněných řidičů se nebojí jejich činů, snad jakoby nevěděli, jaký závažný problém může takový řidič způsobit.

Nejen v minulosti, ale i v současné době můžeme zaznamenat velké diskuze o povolení určitého množství alkoholu řidiči před jízdou, či nepovolit. Následovala tedy otázka povolení hladiny alkoholu v krvi při řízení na hranici 0,5‰, kde bezpochyby nejčastější odpovědí byla reakce, že by tázaní respondenti tuto hladinu nepovolili. Přeci nikdo nechce podporovat alkohol za volantem, aby byli ohroženi samotní řidiči a další účastníci silničního provozu. Mezi nejvíce ohrožené sem můžeme zařadit malé děti a mladé řidiče, kteří jsou velmi často obětí tohoto hazardu.

Návrhy prevence jsme mohli vidět různé od účastníků dotazníkového šetření. Nejčastěji šlo však o různé kombinace již zaběhlých prevencí, jako jsou častější policejní kontroly, vybírání sankcí za tyto přestupky a jen někteří viděli jako účinnou prevenci smrt blízké osoby. Taková prevence je velmi přísného charakteru a možná s jen krátkodobým účinkem. Kampaň Nemyslíš, zaplatíš obdržela od respondentů 22 hlasů ze všech zúčastněných. Ministerstvo dopravy na tomto projektu nechtělo šetřit, protože se přeci jedná o záchranu lidských životů. Tato prevence byla zaměřená na mladé řidiče a byla velmi účinná, ale také velmi nákladná. Proto tato kampaň musela být pozastavena s tím, že značka a slogan se stále užívá na některých preventivních akcích, které pořádá například BESIP.

Zhodnocení rizikových řidičů dopadlo tak, že nejlépe z výsledků vyšel řidič, který je z kraje Hl.m.Praha, který působí velmi svědomitě co se týče alkoholu za volantem. Na druhém a třetím místě se umístil řidič z kraje Moravskoslezského a kraje Jihomoravského. Jsou to dle výzkumu rizikovější skupina řidičů, kde významnou roli hrála otázka, zda by usedli s řidičem, který je pod vlivem jako spolujezdci. Oba řidiči z těchto krajů by neměli problém s tak nebezpečným řidičem jak pro sebe, tak pro okolí usednout do auta.

Závěrem výzkumu lze hodnotit informace z průzkumu ve dvou pohledech. První by bylo, že statistická data jsou věrohodná vzhledem k většímu počtu oslovených a dobrovolně ochotných anonymních účastníků. V tomto případě by vyšlo, že ve větších aglomeracích jsou lidé více náchylní k riskování za volantem v podnapilém nebo drogově ovlivněném stavu. Naopak v menších městech je přístup k drogám omezen a řízení v opilosti je odsuzováno mnohem přísněji, než ve větších městech.

Druhý neméně zajímavý pohled by byl ten, že oslovení respondenti nejsou věrohodní, protože v dnešní přetechnizované době mají obavy ze skutečné anonymity a odpovědi, zejména v malých aglomeracích upravily všeobecnému názoru o morálním odsouzení lidí za volantem ovlivněných drogami nebo alkoholem.

Ať už se přikloníme k variantě první nebo druhé, v obou případech vychází, že lidé ve větších městech jsou ochotni častěji usednout za volant v opilosti nebo pod drogami, než v menších městech. Dle mého názoru je to způsobeno hlavně tím, že ve větších městech si lidé připouští mnohem větší anonymitu a neodhalitelnost

tohoto činu, než v městech s menším počtem obyvatel, kde se lidé mezi sebou dobře znají.

## 7. BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ V SILNIČNÍM PROVOZU

V ČR se dopravní situací zabývá Ministerstvo dopravy, které je ústředním orgánem státní správy, která se zabývá provozem na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy vydává a upravuje řadu zákonů a vyhlášek, jako je Zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.) a Zákon o přestupcích (č. 200/1990 Sb.), kterými se musí řídit každý účastník silničního provozu. S dalšími orgány, s kým Ministerstvo dopravy spolupracuje je Ministerstvo vnitra a Ministerstvo zdravotnictví.

S Ministerstvem dopravy spolupracuje i InSTITUTE CDV (Centrum dopravního výzkumu) která je dopravní vědecko-výzkumnou organizací. Tato instituce funguje již 24 let a věnuje se oblastem jako je např. bezpečnost silničního provozu, dopravní inženýrství, dopravní psychologie, atd. Dopravní nehody, které ve velmi častých případech končí tragicky se stále nedaří dostatečně snižovat. Dle slov ředitele Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství pana Mikulíka: *„Česká republika má pověst nejbezpečnější země v Evropě. Věřím, že ke stejnému cíli můžeme směřovat i na našich silnicích a zachovat si tak pověst kulturního národa ve středu Evropy.“*<sup>57</sup>

### 7.1 Legislativní opatření

Jak jsem již výše uvedla, oblast dopravy je upravena zákony a vyhláškami. Pravidla silničního provozu jsou stanoveny v Zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon je účinný od 1. 1. 2001 a byl průběžně novelizován. Zákon o silničním provozu zahrnuje základní pojmy, podmínky při účasti na provozu na pozemních komunikacích, jaké mají účastníci provozu povinnosti, pojednává o pravidlech provozu,

---

<sup>57</sup> MIKULÍK, J. *Dopravní nehody přijdou na miliardy. Prevence stojí stonásobně méně.* [online]. 2016 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/novinky/kopie-tiskova-zprava-automaticka-vozidla-potrebuji-ridicke-zkousky/>

dopravních nehodách, o zastavování vozidel, měření rychlosti, zabývá se právními delikty, přestupky atd.

Zákon č. 361/2000 Sb., upravuje základní pojmy týkající se všech přestupků, včetně přestupků v dopravě. Upravuje příslušnost, řízení, hrozící sankce, odvolání atd.

### 7.1.1 Bodový systém

Mezi legislativní opatření můžeme také zařadit zákonem stanovené bodové hodnocení, známý jako tzv. bodový systém, kde jsou ještě pachatelům přestupků přičítány tzv. trestné body. Tento systém se stal součástí novely silničního zákona z 1. 7. 2006. Dle §123a silničního zákona „*bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpis, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*”<sup>58</sup> V příloze A je vložena aktuální tabulka, která udává přehled jednání, které jsou stanoveny předpisy a hrozí při jejich porušení.

Znamená to, že každý řidič má zákonem stanovený maximální počet (12 bodů) a za určitý dopravní přestupek, který spáchá se mu kromě stanovené výše pokuty, přičítají i tzv. trestné body. Každý řidič si musí trestné body hlídat sám. Jestliže je řidič tzv. vybodovaný (získá maximální počet bodů - 12), odebere se mu řidičský průkaz. Zpět ho může řidič obdržet po jednom roce s podmínkou přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud řidič nenasbírá více než 10 bodů, dle novely silničního zákona může požádat příslušný Obecní úřad s rozšířenou působností o umazání 3 bodů a to jednou za rok. Tento proces je ale podmíněný absolvováním školení bezpečné jízdy, která přijde řidiče až na několik tisíc korun. Zde se jedná o formu zkušební přezkoušení, kde je ale otázka, jak moc dojde ke skutečnému zkvalitnění dovedností a vědomostí řidiče. Jednorázový kurz pro odpočet bodů z registru řidiče je jednodenní

---

<sup>58</sup> §123a, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbirka zákonů České republiky. 2000, část třetí, hlava V., s. 62.

přeškolení řidiče, který přeceňoval své schopnosti k řízení nevhodným chováním, nebo měl vzdělávací a dovednostní mezery v této oblasti. Je zde diskutabilní, jestli tato forma nápravy dostačující a zda vedou ke skutečné nápravě řidičů.

Každé přestupky všech řidičů se evidují v centrálním registru řidičů, který má pod kontrolou Ministerstvo dopravy.

Bodový systém byl po zavedení (1. 7. 2006) nejprve velmi kritizován, protože tento systém platí pouze pro řidiče motorových vozidel, tudíž se netýká cyklistů a chodců, které ale také musíme zařadit do skupiny viníků, co se týká dopravních nehod. Na druhou stranu má tento systém i podporu, protože se počet nehod, zraněných osob i mrtvých výrazně snížil.

### **7.1.2 Národní strategie bezpečnostního silničního provozu 2011 - 2020**

Jako další bezpečnostní opatření zde můžeme uvést národní strategii bezpečnostního silničního provozu 2011 - 2020. Tato strategie je materiál, který vytvoří Ministerstvo dopravy, kde jsou uvedeny cíle, základní principy a návrhy, které přispívají na českých silnicích ke snížení celkové nehodovosti. Byla schválena vládou 10. 8. 2011 a její hlavní cíl je, že do roku 2020 by se měl snížit počet usmrcených lidí na úroveň průměru, který se rovná evropským zemím. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 má do roku 2020 snížit počet těžce zraněných a usmrcených osob v silničním provozu, minimálně na úroveň průměru států v EU. Tato strategie si vytyčuje základní principy, cíle a přímé návrhy opatření, které vedou ke snížení nehodovosti na našich silnicích a to snaha o snížení 40% těžce zraněných. Aby tato prevence na zvýšení bezpečnosti na našich silnicích byla účinná, musíme zde zapojit veškeré účastníky silničního provozu.

Děti sice bývají velmi často ohroženi na pozemních komunikacích, ale nepatří mezi nejrizikovější účastníky silničního provozu. Je zde ale nutné dbát na důležitou pozornost, protože z těchto dětí se časem stanou řidiči, u kterých musíme zahájit preventivní výchovu co nejdříve.

O něco více ohroženější skupinou jsou na pozemní komunikaci chodci, kterých na českých silnicích za rok zahyne vždy velmi vysoký počet, který se naží právě tato strategie snížit.

Do další skupiny ohrožených účastníků silničního provozu můžeme zahrnout cyklisty a motocyklisty. Největší nebezpečí na našich silnicích zažívají právě zmiňovaní motocyklisté, kterých je na silnicích čím dál více a proto počet tragických případů se bohužel moc nesnižuje.

## **7.2 Bezpečnostní prvky na silnicích**

V posledních letech se intenzita dopravy na našich silnicích podstatně zvýšila, než tomu bylo před několika desítkami let. Proto je číslo vzniku dopravních nehod a zvýšeného nebezpečí čím dál větší. V dnešní době se nové silnice budují dle nových bezpečnostních směrnic, které je nutné při výstavbě dodržet a riziko nehod se tím částečně eliminuje. Další bezpečnostní prvky můžeme hledat například v automobilkách, které se snaží vyrábět čím dál bezpečnější automobily. Zmiňované bezpečnostní prvky na silnicích, které působí po celé Evropě, působí jako jeden z největších potenciálů na snížení počtu usmrcených a vážně zraněných osob v silničním provozu. Mezi tyto prvky můžeme zařadit např. různé barevné „koberce“ na pozemních komunikacích., nebo osvětlené přechody pro chodce.



## **8. PREVENCE DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ**

V této kapitole se pokusíme navrhnout na základě předchozí studie a analýzy několik možných zlepšení (opatření), které by mohly kladně ovlivnit dopravní nehodovost pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) na území ČR. Musíme si zde uvědomit, že můžeme být nejen obětí, ale i viníkem svého neuváženého jednání, nebo jednání někoho jiného. V dnešní době existuje spousta preventivních programů, které mohou přispět ke zlepšení bezpečnosti dopravy a také mohou pomoci ke snížení dopravní nehodovosti. Za největšího propagátora bezpečnosti silničního provozu můžeme považovat subjekt BESIP, která je oddělením Ministerstva dopravy ČR. BESIP se soustředí hlavně na prevenci pomocí různých kampaní, dopravní výchovu, šířením informací této oblasti apod. Dopravní prevencí se dále zabývá CDV (Centrum dopravního výzkumu), Policie ČR a útvary Městské policie, kteří působí na širší veřejnost, jako jsou rodiče, děti, důchodci, cyklisti, řidiči, učitelé atd.

Také myšlenka o zabudování speciálních systémů přímo do vozidel, které by vyloučily možnost nastartování při ovlivnění řidiče alkoholem není špatná, ale zda by se opravdu dala zrealizovat je otázka dlouhodobých výzkumů.

### **8.1 Výchovně-vzdělávací proces**

Tento proces můžeme zařadit mezi jeden z nejdůležitějších činů, který od vědomostí z předškolního věku odráží znalost a zodpovědnost daného člověka třeba i z níže zmiňované dopravní výchovy.

#### **8.1.1 Předškolní věk**

Již od útlého věku by jsme měly být vedeni od rodičů či při dopravní výchově ve škole, jak se chovat v provozu na pozemní komunikaci. Rodiče by měli děti dohlížet na bezpečná místa pro hry, které učí rozvíjet zručnost, pohotovost, pohyb a celková orientace v dopravním prostoru. Nejlepší formou může probíhat aktivní účast dětí na

dopravních hřištích, kde je umístěna zmenšená síť ulic, silnic, chodníků, dopravních značek a další dopravní zařízení. Zde se děti učí dovednosti, jako je pohyb na silničních komunikacích. Předškolní děti formou zábavy získají vědomosti a zkušenosti, které jsou z oblasti dopravní výchovy důležité k vytvoření si správných návyků, vztahů k lidem, k okolí ke zdraví a učení je celkové opatrnosti jak se správně a ukázněně chovat. Dále si tyto děti rozvíjí vlastnosti, které velice ovlivňují reakce dětí v určitých dopravních situacích. Mezi tyto vlastnosti můžeme zařadit paměť, soustředěnost, pozornost, ohleduplnost, ukázněnost, správná orientace v prostoru, správné jednání v době nebezpečí, aj. Právě předškolní a školní věk hraje velkou roli v této oblasti. V mateřské škole se děti učí rozvíjet sociální styky s ostatními nejen dětmi, ale i učiteli. Do dopravní výchovy můžeme zařadit dopravní hřiště, různé knihy, naučné filmy, výstavy a celkově hry.

### **8.1.2 Mladší školní věk**

Tento věk dítěte začíná nástupem do základní školy (v ČR od 6-ti let povinná školní docházka), kde místo formou her začíná výuka opravdová. Školy se zde sice snaží pořádat preventivně-výchovné programy, které probíhají 1-2x za školní rok, formou různých soutěží, nebo své znalosti ověřují pomocí různých testů. Dopravní hřiště se využívá k výuce právě zmiňované dopravní výchovy, kde si žáci názorně zkouší pravidla silničního provozu. V některých případech se uspořádá beseda přímo s policisty. Tyto programy jsou ale nedostačující na to, že se děti pohybují v dopravním provozu každodenně. Musíme si zde uvědomit, že žáci základních škol budou jednou řidiči a tak právě u těchto dětí musí začít náprava návyků a vůbec celého chování celé naší společnosti. Bohužel se i tyto návyky odrážejí v dopravě. Rozhodně by jsme měli více začlenit dopravní výchovu do obsahu vzdělávání škol a zařídit mnohem více přednášek na školách a ve školních zařízeních ohledně návykových látek, jako je alkohol, drogy apod. Hlavním smyslem dopravní výchovy je, aby studenti pochopili, jak je důležitá bezpečnost v silničním provozu, aby žák získal vědomosti a správné návyky, co se týče ohleduplného a hlavně bezpečného chování a aby se řídil dle stanovených norem.

### 8.1.3 Starší školní věk

Od útlého věku se dostáváme do věku, kdy přebírá funkci učitele základních škol učitel středních škol. Chlapci či dívky se na středních školách od určitého věku mohou poprvé setkat s možností řídit motorové vozidlo. Následuje zde výuka v Autoškolách, kde jsou specializovaní lidé, kteří učí své studenty řídit automobil nebo motorku, jak se správně chovat v určitých situacích, dodržovat zákonem stanovené pravidla apod. Zde si myslím by bylo vhodné více zapojit účast útvaru Městské policie, kde by v seminářích prezentovali, co rozhodně za volat nepatří. Snad nejzákladnější část celé nehodovosti na našich silnicích spočívá právě v samotné výchově jak stávajících, tak nových řidičů. Kromě autoškol by se touto problematikou měly více zabývat školy, které by se více zaměřovaly na různé kampaně dopravní výchovy či besídky proti alkoholu a drogám. Středoškolský věk je velmi divoký a mnoho z nich právě v tomto věku začne experimentovat, co se týče alkoholu či jiných návykových látek (drog). Proto situace na středních školách není moc optimální. Mnoho středních škol pro své studenty zajišťuje různé preventivní programy. Existují i školy, které mají pro své studenty k dispozici i autoškolou a takové školy mají dopravní výchovu ve svých vzdělávacích programech zařazenou automaticky. Studenti v tomto věku (15-19 let) jsou v hodně případech začínající řidiči automobilů a různých motocyklů. Právě tito mladí lidé se velmi často stávají oběťmi při dopravních nehodách. Vzdělání a výchovu člověka k bezpečnosti v silničním provozu můžeme charakterizovat jako proces, který se učíme snad celý život. Policie ČR pořádá preventivně informační akce, které jsou určeny pro širší veřejnost, tudíž nejsou zaměřeni jen na děti, ale i na dospělé.

Dopravně bezpečnostní opatření bývá masověji zaměřeno cíleně v takovém období, které může mít krizovější charakter. To bývají většinou svátky, začátek a konec hlavních prázdnin, různé dny volna atd. Dle typu akce je daná prevence zaměřená na určitou skupinu lidí, ať jsou to řidiči nebo například školáci.

#### **8.1.4 Celoživotní vzdělávání**

Potřeba se celoživotně vzdělávat v této oblasti od útlého věku až po zralý, dospělý věk je ovlivněno celoživotní účastí v dopravním prostředí. Zajištění v tak rozsáhlé a společensky důležité potřebě vyžaduje nejen zkušenosti, ale i odbornou výchovu v silničním provozu.

Bezpečnost v silničním provozu určitě patří mezi vzdělání a výchovu člověka do celoživotního procesu. Dopravní výchovou v dětském věku rozvíjíme znalosti a dovednosti, které potřebujeme každodenně v silniční dopravě. Pro dospělé a seniory by silniční výchova měla spočívat spíše v udržení si dříve získaných důležitých informací v této oblasti.

Asi největší podíl zde mají autoškoly, které nejen že učí své žáky motorové vozidlo řídit a pečovat o něj, ale také učí své studenty řešit různé krizové situace, které můžou každého řidiče potkat. Zde by jsme vzhledem k závažnosti měli do autoškol zařadit i výuku o prevenci jako povinnou část, kde by se žáci učili o návykových látkách a jaký mají dopad na chování řidiče pod jejich vlivem.

Do celoživotního vzdělávání bezpečnosti v silničním provozu můžeme zařadit i organizace, které pořádají různé kurzy bezpečné jízdy, kam řadíme tzv. školu smyku. Tento kurz probíhá na speciálně upravených hřištích, kterých je v ČR hned několik. Dále sem můžeme zařadit kurz pomoci při autonehodě, kurzy pro motocykly aj.

#### **8.2 Preventivní programy**

Již zmiňovaný BESIP (Bezpečnost silničního provozu) můžeme vidět v různých médiích, jako je např. internet, televize, časopisy atd. Zabývá se bezpečností silničního provozu v ČR již 45 let. Tento subjekt působí přímo na lidského činitele pomocí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 - 2020. Do programu BESIP je v ČR zapojeno všech 14 krajů, kde je v každém kraji určen krajský koordinátor. BESIP pořádá preventivní činnost (akce, semináře a různé besedy) právě pro lidského činitele (studenty, veřejnost a také pro řidiče) v oblasti jak bezpečnosti,

tak plynulosti v provozu na pozemních komunikacích v ČR. Tyto činnosti musí být v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

ŘPNP (Řídím, piju nealko pivo). Tato společnost se aktivně zapojuje na prevenci Stop alkoholu za volantem!. Mezi jeho nejaktuálnější projekt patří „Řídím, piju nealko pivo“, kde je cílem zvýšit povědomí všech řidičů a motivovat je, aby byli zodpovědní vůči nejen sobě, ale všech účastníků na pozemní komunikaci. Ve spolupráci s výše uvedeným BESIPem se uskutečnil projekt na našem území ve všech krajích ČR, kde po úspěšném zkontrolování Policií ČR řidiče, zda není ovlivněn při jízdě alkoholem, následně obdržel alkohol tester zároveň s nealkoholickým pivem. Cílem je informovat řidiče o tom, jak je nebezpečné s tímto přestupkem hazardovat, což je skvělým nápadem. Zde si musí každý řidič uvědomit, jak málo stačí k zodpovědnému chování každého řidiče. Mezi další preventivní akce ŘPNP patří každoroční účast na hudebních festivalech, kde si účastníci mohou vyzkoušet zábavnou formou tzv. opilými brýlemi, jaké to je, řídit právě pod vlivem alkoholu.

Účast takových společností by jsme na hudebních festivalech měli rozhodně zvyšovat, aby se mohlo bezpečně ukázat, že se nevyplácí hazardovat a řídit právě pod vlivem alkoholu.

### **8.3 Policie ČR**

Policie ČR provádí na silnicích čím dále pečlivěji testy, zda řidič není pod vlivem alkoholu, ale výsledky jsou nedostatečné. Jako mnohem více závažnější se jeví řidiči, kteří jsou pod vlivem jiné návykové látky, než alkohol. Čím dál více mladých řidičů usedá za volant právě pod vlivem nějaké návykové látky. proto je velmi důležité u těchto mladých, nezkušených řidičů působit různými preventivními programy nebo kampaněmi. I v autoškolách by se měli více této prevenci věnovat.

Policii ČR vnímá občan jako vykonavatele mnoha represivních opatření, který ale působí i v rámci prevence v dopravě. Kontrola nám umožňuje hlídat dodržování legislativních a jiných opatření na silnicích. *„Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku,*

*chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní rovněž úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky.*<sup>59</sup>

V ČR nejsou bohužel přestupky v dopravě brány nějak závažně. Různé preventivní opatření a prostředky nám slouží právě ke snižování počtu nehod a snižování počtu zraněných osob při těchto nehodách, ať jsou to řidiči motorových vozidel, cyklisté nebo například chodci.

Velkou roli zde hraje otázka chování řidičů, kteří mají/nemají autoritu vůči našemu celému právnímu systému a vůbec celkově k Policii. Policisté, kteří jsou služebně mladší jsou mnohdy v některých situacích málo zkušení, než většinou bývají samotní řidiči. Zde bych navrhovala, aby tzv. služebně mladší policisté vykonávali z počátku svou činnost vedle služebně staršího, zkušenějšího kolegy.

Na další zlepšení by jsme se měli hlavně zaměřit na intenzivnější kontrolu řidičů, kteří páchají přestupky pod vlivem alkoholu, nebo návykových látek. V této oblasti by jsme měli více kontrolovat řidiče, jestli nesedají za volant pod vlivem alkoholu nebo drog. To, že dechová zkouška je již standardem při silničních kontrolách, bych zavedla to samé i pro kontrolu návykových látek. Tento test na drogy (viz příloha) výjde ale Policii ČR příliš drahé, tudíž se nemůže provádět tak často a bez důvodu podezření při každé běžné kontrole Policií ČR. Otázkou je, zda by se nevyplatilo investovat spíše do takového projektu, který by umožňoval provádět test u řidičů na přítomnost návykových látek při běžné Policejní kontrole.

Například v průběhu března letošního roku se Policie zaměří v MSK na časté dopravní přestupky, jako je rychlá jízda a nebo právě zmiňovaný alkohol a jiné návykové látky za volantem před nebo v průběhu jízdy. Hlavní záměr této dopravně bezpečnostní akce je ovlivnit v první řadě nekázeň řidičů a zároveň tak snížit nepříznivý vývoj nehodovosti na našich silnicích. Zesílený pohled policistů má svůj smysl. Policie nechce působit jen represivně, ale chce působit převážně preventivně a výchovně. Tím můžeme v určité míře snižovat rizika, které jsou způsobeny dopravní

---

<sup>59</sup> Policie České republiky [online] 2015. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

nehodou a jejich následky. Nejvíce zbytečná jsou totiž úmrtí mladých lidí, kteří míří domů v ranních hodinách z diskotéky. Zde by mohla velmi efektivně zasáhnout městská policie, která by konala častější kontroly i víkendových akcích pro řidiče, zda nejsou pod vlivem.

Dalším možným bezpečnostním opatřením Policie ČR je skrytý dohled. Skrytý dohled umožňuje Policii ČR kontrolu nad plynulostí a hlavně bezpečností silničního provozu. Policie ČR má k dispozici několik desítek nových neoznačených aut, které jsou vybaveny speciálním měřícím zařízením (radary). Smysl těchto skrytých dohledů není až tak férový. Předpisy v dopravě se musí sice dodržovat, tak, jako tak, ale mohli by jsme to nazvat jako skryté šikanování řidičů, kdy vyhlíží byt' sebemenší přestupky a ukládají za ně sankce.

Můžeme zde jen spekulovat, jestli nekázní řidiči můžou být usměrněni častějšími kontrolami, které jsou zaměřeny na tyto vážné dopravní přestupky, i když je alkohol společensky uznávaná, tolerovaná droga.

#### **8.4 Sankce**

Dle mého názoru by měla ČR zvážit zvýšení sankcí za přestupky, které řidič páchá opakovaně pod vlivem alkoholu nebo pod vlivem jiných návykových látek (drog). Pokuty by neměly být extrémně vysoké, ale díky právě stálému zvyšování pokut za přestupky u řidičů vyvolává pocit, že se jedná o vysoké částky. V dnešní době je spousta řidičů, kteří opakovaně sednou opilí nebo zdrogovaní za volant. Takovým řidičům by měly být klidně odebrány řidičské průkazy přímo na místě. Jako další krok bych provedla zpřísnění bodového systému, který vnímám jakožto zkušená řidička velmi kladně. Tímto si myslím, že by se v ČR zvýšila bezpečnost na našich silnicích. Řidiči by se lépe rozmysleli nad tím, v jakém stavu za volant usednou a jak se budou na silnicích chovat. Je tady ještě varianta, že by jsme se mohli vzít příklad z našeho sousedního státu - Slovenska, kde nemají bodový systém a platí zde zásada - 3x a dost.

Pro recidivisty, kteří páchají tyto dopravní přestupky opakovaně by jsme měli zavést zvyšující se tresty za opakované přestupky, kde by řidič například za první přestupek dostal pokutu 1 000Kč. Následně za opakování stejného přestupku by sankce

činila v hodnotě 5 000Kč. V poslední fázi by bylo do třetice řidiči na místě odebrán řidičský průkaz včetně uložení sankce min. 10 000Kč. V takových případech by mohly zvyšující se pokuty za opakované přestupky vést k jejich postupnému snižování.

Tato myšlenka se po prostudování odborné literatury stane již skutečností. Ne doslova, jak autorka mínila, ale jde o tzv. centrální evidenci přestupků, které jsou páchany na našem území opakovaně, tedy recidivisty. Platnost této centrální evidence je s účinností od 1.10.2016, která bude správním orgánům umožňovat správné rozhodnutí při ukládání trestů za spáchaný přestupek recidivistům. Při spouštění této evidence bude na nějaký čas pouze omezené množství zapisování přestupků, zejména:

*„- o přestupcích na úseku **ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi** podle § 30 zákona o přestupcích (tedy přestupky porušující mj. omezení prodeje, podávání a požívání alkoholických nápojů, návykových látek, tabákových výrobků, zejm. ve vztahu k osobám mladším 18 let);*

*- o přestupcích na úseku **zemědělství a myslivosti** podle § 35 odst. 1 písm. c) a f) zákona o přestupcích (tedy nesplnění opatření uložených podle zvláštních právních předpisů o ochraně zemědělského půdního fondu nebo o myslivosti, nebo neoprávněný lov zvěře);*

*- o přestupcích na úseku **obrany České republiky** podle § 43 zákona o přestupcích (tedy porušení povinnosti uložené k zabezpečení úkolů civilní obrany, nebo úmyslné narušení režimu ochrany a vstupu do vojenského objektu);*

*- o přestupcích proti **veřejnému pořádku** podle § 47 odst. 1 zákona o přestupcích (mj. neuposlechnutí výzvy úřední osoby při výkonu její pravomoci, maření vykazání z obydlí, porušení nočního klidu, vzbuzování veřejného pohoršení, znečištění, poškozování nebo neoprávněný zábor veřejného prostranství, neoprávněné založení skládky apod.);*

*- o přestupcích proti **občanskému soužití** podle § 49 zákona o přestupcích (ubližení na cti nebo na zdraví, úmyslné vyhrožování újmou na zdraví,*



*nepravdivé obvinění z přestupku, dopuštění se schválnosti nebo jiného hrubého jednání, omezení nebo znemožnění výkonu práv národnostních menšin nebo způsobení újmu pro příslušnost k národnostní menšině nebo pro etnický původ, rasu, barvu pleti, pohlaví, sexuální orientaci apod.);*

*- o přestupcích proti **majetku** podle § 50 zákona o přestupcích (zejm. úmyslné způsobení škody na cizím majetku krádeží, zpronevěrou, podvodem, nebo zničením nebo poškozením věci, úmyslné neoprávněné užívání cizího majetku, přisvojení si cizí věc nálezem apod.).*<sup>60</sup>

Další přestupky (zatím) vedeny v této evidenci nebudou, ale jakmile se tato evidence osvědčí, je možné že se rozšíří seznam přestupků, na které se bude evidence vztahovat.. Tato nová evidence bude vedena Rejstříkem trestů jako samostatná evidence, protože hranice je velmi tenká mezi páchanými přestupky a trestnými činy. Podrobněji jsme se věnovali tomuto tématu v podkapitole 1.3.1.

Dle § 88 platného od 1. 10. 2016 PřesZ bude postup při zapisování do evidence následující: *„údaje do evidence přestupků zapisuje správní orgán, který o přestupku rozhodoval v posledním stupni, prostřednictvím elektronického formuláře, jehož podobu zveřejní Rejstřík trestů způsobem umožňujícím dálkový přístup, nebo prostřednictvím elektronické aplikace přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup, kterou stanovuje Rejstřík trestů.*<sup>61</sup>

Registr přestupků umožní státním orgánům, jaký člověk se před nimi vyskytuje a jakou má za sebou trestní minulost. Budou zde zaznamenávány nejen lehká ublížení na zdraví, ale také když bude pachatel potrestán za rušení nočního klidu, nebo za krádeže. Registr bude evidovat dané přestupky po dobu pěti let a pouze ty přestupky, kterých se dopustí jedna osoba za dobu jednoho roku víckrát (recidiva).

*„Zápis údajů do evidence přestupků se provede nejpozději do pěti pracovních dnů od nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo ode dne, kdy příslušný správní*

---

<sup>60</sup> Epravo. JUDr. Luboš Nevrkla, Ph.D. *Centrální evidence přestupků* [online] 2015. [cit. 2015-11-10]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/centralni-evidence-prestupku-99548.html>

<sup>61</sup> §88 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., In: Sbíрка zákoná České republiky. 1990. S účinností od 1. 10. 2016, s. 110.

*orgán obdržel podklad pro provedení zápisu. Záznam se provede ke dni nabytí právní moci rozhodnutí nebo uložení blokové pokuty.”<sup>62</sup>*

Praxe zde ukáže, že vyšší sankce za recidivu preventivně povede ke snížení zmiňovaných přestupků.

---

<sup>62</sup> §88 odst. 3, zákona č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990. S účinností od 1. 10. 2016, s. 110.

## ZÁVĚR

V diplomové práci na téma „*Analýza dopravních přestupků spáchaných pod vlivem alkoholu nebo jinými návykovými látkami (drog) ve vybraných krajích ČR*“ jsme se zaměřili na přestupky v dopravě, které jsou způsobeny pod vlivem alkoholu, nebo jinými návykovými látkami (drogy) na území České republiky. Tyto přestupky jsou upraveny zákony č. 200/1990 Sb., o přestupcích, 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 40/2009 Sb., trestní zákoník a dále je řeší zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Každá vyspělá společnost má za zájem dosáhnout nejvyšší možné bezpečnosti, co se týče i silničního provozu. V zájmu společnosti není pouze ukládání sankcí za dané přestupky, ale především jde o prevenci, aby k takovým porušení pravidel docházelo pokud možno co nejméně. Měli by jsme v prvé řadě navrhnout jinou reformu vzdělávání a pozměnit přípravy uchazečů v autoškolách, kde by jsme měli zařadit do běžné výuky školy bezpečné jízdy, kde by si budoucí řidiči natrénovali zkušební jízdy ve ztížených situacích a podmínkách. V tomto případě by jsme ještě měli provádět pravidelné rekvalifikační školení profesionálů, kteří vyučují v autoškolách a měli by jsme zařadit více různých výchovných programů do výuky budoucích řidičů. Dále by měla být pozornost věnována mladým lidem, kteří by měli být vedeni k zodpovědnému a rozumnému postoji, co se týče řízení motorového vozidla. Práce je rozdělena do 6-ti hlavních kapitol, které jsou dále členěny na podkapitoly.

V první kapitole jsme se nemohli vyhnout popisu teoretických základních pojmů, jako je alkohol a jiné návykové látky, do kterých řadíme např. marihuanu, pervitin či jiné amfetaminy. Další podkapitola jedná o přestupcích jako takových, přestupcích v dopravě, jaký je rozdíl mezi dopravním přestupkem a trestným činem. Jako další jsou zde uvedeny základní povinnosti řidiče a co se stane při jejich nedodržení, jako je odmítnutí výzvy na dechovou orientační zkoušku nebo odmítnutí lékařského vyšetření, zda řidič není pod vlivem alkoholu či drog.

Druhá kapitola se věnuje základní charakteristice průběhu přestupkového řízení a jejich druhy. Mezi druhy tohoto řízení patří blokové řízení, příkazní řízení nebo správní řízení.

V kapitole č. 3 jsou uvedeny sankce, které se za dopravní přestupky ukládají. Je to např. napomenutí, pokuta, zákaz činnosti atd. a dále jsou zde uvedeny zásady, které se musí při stanovení druhu a výše sankce dodržovat.

V kapitole č. 4 „Statistika nehodovosti pod vlivem alkoholu a návykových látek na území ČR“ se práce zabývá dopravními přestupky páchané pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) v kraji - Hlavní město Praha ve srovnání s krajem Jihomoravským a krajem Moravskoslezským. Zde můžeme říci, že všeobecně dopravních nehod bylo spácháno v roce 2014 nejméně, jestliže porovnááme s rokem 2015. Co se týče vybraných krajů, musíme zde zhodnotit, že na prvním místě, co se týče nejvíce dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (drog) se umístil kraj Hl.m.Praha. Druhé místo obsadil kraj Moravskoslezský a na třetím místě, tedy nejméně přestupků pod vlivem alkoholu nebo drog ze sledovaných třech krajů je kraj Jihomoravský. Další podkapitola věnuje pozornost rizikovým skupinám, které můžeme rozčlenit na mladé řidiče a na řidiče mužského pohlaví. Je totiž obecně známé, že muži v tomto směru riskují mnohem více a častěji, oproti ženám.

Metodika výzkumu je v kapitole č. 5, kde je uvedeno dotazníkové šetření na základě odpovědí u 298 tázaných v kraji Hl.m.Praha, JMK a MSK. Na začátku jsme si stanovili hypotézy, které se nám některé podařily potvrdit a další vyvrátit. Následoval zde popis sběru dat a jejich zpracování. Jako další podkapitolu jsme uvedli podrobný popis dotazníkového šetření s názornými tabulkami, kde jsme uvedli přímo stanovenou otázku a odpovědi respondentů, kteří jsou rozdělení na vybrané kraje.

Na tyto otázky navazujeme v kapitole č. 6 „Výsledky dotazníkového šetření“. Zde se celý výzkum hodnotí a dochází zde k závěru, zda byly naplněny již výše zmíněny hypotézy.

Sedmá kapitola řeší Bezpečnostní opatření v silničním provozu, kde je uvedeno jak legislativní opatření, tak jsou uvedeny i bezpečnostní prvky na silnicích. Do legislativního opatření můžeme zařadit Bodový systém a Národní strategii bezpečnostního silničního provozu 2011 - 2020.

Vyústěním této práce je rozbor této problematiky a navrnutí patřičných jak bezpečnostních, tak preventivních opatření. Tím se zabývá kapitola č. 8 „Prevence dopravních přestupků“, kde je uvedena první podkapitola a tím

i nejdůležitější - výchovně - vzdělávací proces. Zde jsme rozčlenili výchovně - vzdělávací proces na předškolní věk, mladší školní věk, starší školní věk a celoživotní vzdělávání. Další podkapitola se zabývá preventivními programy, do kterých patří bezkonkurenčně nejznámější propagátor BESIP a další, jako je ŘPNP (řídím, piju nealko pivo). Třetí podkapitola se věnuje Policii ČR, kde jsou uvedeny způsoby zlepšení bezpečnostních opatření na našich silnicích a to formou častějších kontrol nebo skrytého dozoru. Poslední podkapitola se zaměřuje na sankce, které by jsme pozměnili, aby se zpřísnily pro řidiče v případě přestupků, které jsou spáchány pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Cílem této práce mělo být poukázání na tuto závažnou problematiku, která se kolem nás děje každým dnem. Snaha ukázat na problematické aspekty a pokud možno navrhnout bezpečnostní i preventivní opatření, aby k těmto dopravním přestupkům docházelo co nejméně. Věřím, že se mi stanovený cíl podařil naplnit.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení*, 9. vydání. Praha: Linde, 2005. ISBN 80-7201-567-2

ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V., TAUBER, M. *Přestupkové právo*, 16. vydání. Praha: Linde, 2009. ISBN 978-80-7201-768-3

HENDRYCH, D. a KOL. *Správní právo. Obecná část*. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-049-2

CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

MATES, P. *Základy správního práva trestního*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7179-806-4

HIRT, M., a KOLEKTIV. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. 1. vyd. Praha: Grada publishing, a.s., 2012. ISBN 978-80-247-4308-0

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: Linde, a.s., 2006. ISBN 80-7201-613-x

KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2011. ISBN 978-80-87576-01-4

VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-355-4

VETEŠNÍK, P., a JEMELKA, L. *Ochrana před škodlivými vlivy tabáku, alkoholu a návykových látek: komentář*. 1 vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 9788074003998

### **Seznam použitých internetových zdrojů**

ALKOHOLIK. [online]. 2003 - 2016. Dostupné z: <http://www.alkoholik.cz/zavislost/>

BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*. [online]. 2012 [cit. 2011-08-10]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

BODOVÝ SYSTÉM. *Katalog pokut a bodů*. [online]. 2016 [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/Katalog-pokut-a-bodu/>

BUSINESS CENTER. *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*. [online]. 1968 - 2016. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody přijdou na miliardy. Prevence stojí stonásobně méně*. [online]. 2016 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/novinky/kopie-tiskova-zprava-automaticka-vozidla-potrebuji-ridicke-zkousky/>

Epravo. JUDr. Luboš Nevrkla, Ph.D. *Centrální evidence přestupků* [online] 2015. [cit. 2015-11-10]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/centralni-evidence-prestupku-99548.html>

NSSOUD. *Nejvyšší správní soud*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-01]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl\\_id=68611&menu=2](http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=68611&menu=2)

POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti*. [online]. 2015 [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

WIKIPEDIE. *Veřejná encyklopedie*. [online]. 2015 [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Osoba\\_bl%C3%ADzk%C3%A1#cite\\_note-1](https://cs.wikipedia.org/wiki/Osoba_bl%C3%ADzk%C3%A1#cite_note-1)

ZÁMEK, D., BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v silniční dopravě* [online] 2009. [cit. 2009-12-30]. Dostupné z: [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy\\_v\\_doprave.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm)

### **Seznam ostatních zdrojů**

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004.

Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Určení alkoholu v krvi řidiče u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky* [online] 2007. [cit. 2007-11-28]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/57392>

Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Ohrožení pod vlivem návykové látky - definování stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla u jiných návykových látek pomocí alkoholu* [online] 2014. [cit. 2014-06-30]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/108608/>

Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Alkohol a ohrožení pod vlivem návykové látky* [online] 2009. [cit. 2009-05-13]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/72459/>



Usnesení Nejvyššího soudu ČR. *Nezpůsobilost řidiče motorového vozidla* [online] 2008. [cit. 2007-08-22]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nscr/54475>

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR. [online] 2010. [cit. 2010-03-11]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2010/0105\\_7As\\_\\_100\\_20110608101852\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2010/0105_7As__100_20110608101852_prevedeno.pdf)

Rozsudek Krajského soudu. *Přestupkové řízení* [online] 2013. [cit. 2013-03-03] Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/kscr/2206/>

Rozsudek Krajského soudu. *Provoz na pozemních komunikacích: pozbytí řidičského oprávnění* [online] 2014. [cit. 2014-10-01]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl\\_id=68611&menu=266](http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=68611&menu=266)

Rozsudek Nejvyššího správního soudu. *Zabránění řidiči pokračovat v jízdě* [online] 2014. [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/document/nsscr/33406>

Rozsudek Nejvyššího správního soudu. *Správní trestání : důvodné podezření ze spáchání přestupku.* [online] 2015. [cit. 2015-02-12]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl\\_id=66695&menu=266](http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=66695&menu=266)

## SEZNAM ZKRATEK

aj. – a jiné,

atd. – a tak dále,

apod. – a podobně,

ČR – Česká republika,

EU – Evropská Unie,

Hl.m.Praha – Hlavní město Praha,

JMK – Jihomoravský kraj,

MSK – Moravskoslezský kraj,

PřesZ. – Přestupkový zákon (zákon o přestupcích),

ŘP – Řidičský průkaz,

Tr. Zákoník. – Trestní zákoník,

zv. – zvané.

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Pohlaví .....	47
Tabulka 2: Věk.....	48
Tabulka 3: Vzdělání.....	49
Tabulka 4: Délka vlastnění ŘP .....	50
Tabulka 5: Pravidelnost řízení .....	50
Tabulka 6: Řízení pod vlivem alkoholu.....	51
Tabulka 7: Řízení pod vlivem drog .....	52
Tabulka 8: Jízda v autě s řidičem pod vlivem .....	53
Tabulka 9: Povolení zvýšení hladiny alkoholu v krvi řidiče .....	53
Tabulka 10: Prevence.....	54

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Tabulka přestupků, trestných činů a bodového hodnocení .....	I – V
Příloha B - Alkohol tester .....	VI
Příloha C - Tester na drogy .....	VII
Příloha D - Blok na pokutu .....	VIII
Příloha E - Účinky různé koncentrace alkoholu na lidský organismus .....	IX
Příloha F - Doba odbourání alkoholu - muž .....	X
Příloha G - Doba odbourání alkoholu - žena .....	XI
Příloha H - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo drog 2015 – porovnání s rokem 2014.....	XII
Příloha I - Alkohol a drogy u viníka dopravních nehod dle krajů 2015 .....	XIII
Příloha J - Alkohol a drogy u viníka dopravních nehod dle krajů 2014.....	XIV

Příloha A - Tabulka přestupků, trestných činů a bodového hodnocení

§ příslušného zákona	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Pokuta blokově	Pokuta správní řízení, trest trestní řízení	Zákaz činnosti
<b>Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu</b>					
§ 125c/1a)1.	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem <sup>38b)</sup> není umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky která nebyla vozidlu přidělena	---	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1a) 2.	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	---	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1a) 3.	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích <sup>38a)</sup> tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
<b>§ 125c/1a) 4.</b>	<b>řízení vozidla, jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo</b>	---	-----	<b>10 000–20 000</b>	<b>6 měs.–1 rok</b>
§ 125c/1b)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řízení vozidla nebo jízda na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,  (alkohol do 0,3 promile:)	7  0	-----	2 500–20 000	6 měs.–1 rok
§125c/1c)	řízení vozidla nebo jízda na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	-----	25 000–50 000	1-2 roky
§125c/1d)	V rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7	-----	25 000–50 000	1-2 roky
§ 125c/1e) 1.	řízení vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění	4	-----	25 000–50 000	1–2 roky
§ 125c/1e) 2.	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
<b>§ 125c/1e) 3.</b>	<b>řízení motorového vozidla řidičem, který v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilý podle zvláštního právního předpisu<sup>4)</sup> nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace,</b>  Platný text přílohy zákona o silničním provozu, nyní však pro záznam bodů neaplikovatelný: „řízení motorového vozidla bez držení platného průkazu profesní způsobilosti řidiče“	---	-----	<b>5 000–10 000</b>	<b>6 měs.–1 rok</b>
§ 125c/1e) 4.	řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	---	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1e) 5.	řízení motorového vozidla řidičem, který jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7	---	-----	25 000–50 000	1–2 roky

§ 125c/1e) 6.	řízení motorového vozidla řidičem, jehož řidičské oprávnění jí bylo pozastaveno podle § 95 nebo exekučním příkazem podle exekučního řádu,	---	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1f) 1.	v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2	do 1 000	1 500–2 500	-----
§ 125c/1f) 2.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1f) 3.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2 500	2 500–5 000	1 – 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1f) 4.	překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h  Pro záznam bodů: v obci překročení rychlosti o +6 až +19 km/h, mimo obec o +11 až +29 km/h	2	do 1 000	1 500–2 500	-----
§ 125c/1f) 5.	v rozporu s § 4 odst. b) a c) nezastavení vozidla na signál, který řidiči prikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích <b>anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích</b> osobou k tomu oprávněnou <b>(Postačuje nedbalostně!)</b>	5	do 2 500	2 500–5 000 nebo 4 000–7 500 <b>(spáchá-li 2x a vícekrát za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců)</b>	1 – 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1f) 5.	v rozporu s § 4 odst. b) a c) <b>úmyslně</b> nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení <b>anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích</b> osobou k tomu oprávněnou	5	-----	2 500–5 000 nebo 4 000–7 500 <b>(spáchá-li 2x a vícekrát za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců)</b>	<b>1 – 6 měsíců</b>
§ 125c/1f) 6.	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) a) při řízení vozidla ( <b>pro záznam bodů: ohrožení chodce na přechodu a...</b> ) neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo b) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit nebo c) při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikací, na kterou řidič odbočuje nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) d) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	a) 4 b) 3 c) 0 d) 5	do 2 500	2 500–5 000	1 – 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1f) 7.	předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno  Pro záznam bodů: předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok
§ 125c/1f) 8.	nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	do 2 500	2 500–5 000	1 – 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1f) 9.	v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	-----	2 500–5 000	1 – 6 měsíců
§ 125c/1f) 10.	v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v	7	-----	5 000–10 000	6 měs.–1 rok

	místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu § 36 odst. 1 písm. b)				
§ 125c/1f) 11.	neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněné použití parkovací průkazu pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě	---	do 5 000	5 000-10 000	-----
§ 125c/1g)	V rozporu s § 43 porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	---	do 2 500	2 500-5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1h)	způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví	---	-----	25 000-50 000	1 rok-2 roky
§ 125c/1i) 1.	v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastavení vozidla	7	do 5 000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1i) 2.	v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlášení dopravní nehody policistovi	---	do 5 000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1i) 3.	v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokázání totožnosti ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	---	do 5 000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1i) 4.	v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 5 000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1j)	v rozporu s § 3 odst. 6 použití antiradaru	---	do 5 000	5 000 - 10 000	-----
§ 125c/1k)	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplnění nebo porušení povinnosti stanovené v hlavě II tohoto zákona	---	do 2 000	1 500-2 500	-----
§ 125c/1k)	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2 000	1 500-2 500	-----
§ 125c/1k)	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	3	do 2 000	1 500-2 500	-----
§ 125c/1k)	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2 000	1 500-2 500	-----
§ 125c/1k)	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2 000	1 500-2 500	-----
§ 125c/2	v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti	---	do 5 000	5 000-10 000	-----
§ 125c/4 a)	V rozporu s § 87a odst. 1 nebo 2 nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření	---		2 500 - 5 000	
§ 125c/4 b)	v rozporu s § 94a odst. 2, § 113 odst. 1 nebo 2 nebo § 123c odst. 5 neodevzdá řidičský průkaz, mezinárodní řidičský průkaz nebo potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození anebo zničení řidičského průkazu nebo v rozporu s § 6b odst. 4 neodevzdá osvědčení o registraci vozidla.		do 5 000	2 500 - 5 000	
<b>Zákon o přestupcích</b>					
§ 23/1f)	a) jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil	---	do 5 000	do 10 000	lze uložit

	doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla				6 – 12 měs.
§ 23/1f)	b) překročení nejdelší přípustné doby řízení (pro záznam bodů: o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů (pro záznam bodů: o 33% a více)	4	do 5 000	do 10 000	Ize uložit 6 – 12 měs.
§ 23/1f)	c) nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem,	---	do 5 000	do 10 000	Ize uložit 6 – 12 měs.
<b>Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích</b>					
§ 42a/4c)	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	=	do 15 000	do 500 000	-----
<b>Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník</b>					
§ 143/1	Usmrcení z nedbalosti (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody až 3 roky	1 rok–10 let
§ 143/2	Usmrcení z nedbalosti, porušením důležité povinnosti uložené podle zákona (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody 1 až 6 let	1 rok–10 let
§ 143/3	Usmrcení z nedbalosti hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody 2 až 8 let	1 rok–10 let
§ 143/4	Usmrcení z nedbalosti hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy se smrtí nejméně 2 osob (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody 3 až 10 let	1 rok–10 let
§ 147/1	způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k těžké újmě na zdraví jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody až na 2 roky	1 rok–10 let
§ 147/2	způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k těžké újmě na zdraví jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody 2 až 8 let	1 rok–10 let
§ 147/3	způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti porušením důležité povinnosti uložené zákonem (body: porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k těžké újmě na zdraví jiné osoby)	7	-----	Odnětí svobody až 10 let	1 rok–10 let
§ 148/1	ublížení na zdraví z nedbalosti porušením důležité povinnosti, uložené zákonem	---	-----	Odnětí svobody až 1 rok	1 rok–10 let
§ 148/2	ublížení na zdraví z nedbalosti nejméně 2 osob hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy	---	-----	Odnětí svobody až 3 roky	1 rok–10 let
§274	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky	7	-----	Odnětí svobody až do tří let, peněžitý trest	1–10 let
§ 150	Text § 150 Trestního zákoníku: (1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.			Odnětí svobody až na 2 léta	



	Text přílohy zákona č. 361/22000 Sb.: „neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života“	7			
§ 151	„Řidič dopravního prostředku, který <b>po dopravní nehodě, na níž měl účast</b> , neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.“	---	-----	Odnětí svobody až na 5 let	1–10 let
§ 337	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání: Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	-----	Odnětí svobody až na 2 léta	

Zdroj<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Tabulka přestupků, trestných činů a bodového hodnocení. [online] 2016. [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/admin/files/1.-Prestupky-a-body-2016-02-13.pdf>

## Příloha B - Alkohol tester



Zdroj<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Policejní deník [online] 2015. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://policejnidenik.cz/policiste-resili-v-techto-dnech-na-jihu-moravy-alkohol-i-drogy-u-sesti-ridicu/>

Příloha C - Tester na drogy



Zdroj<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Policie České republiky [online] 2014. [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/drogy-a-volant.aspx>

## Příloha D - Blok na pokutu

Série: MD / 2016 číslo bloku: **D** **A**

1. Název / jméno a příjmení [ ]

2. Sídlo / místo podnikání [ ]

3. IČ [ ]

4. Osoba jednající za pachatele, vč. data narození [ ]

**BLOK NA POKUTU**

5. Protiprávní jednání – doba, místo a popis .....

6. Pokuta uložena za správní delikt dle § ..... zák. č. .... Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty [ ] Kč, slovy [ ] Kč

Proti uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrzenka o zaplacení pokuty.

8. V [ ] dne [ ] 20 [ ]

otisk úředního razítka

podpis s uvedením jména a příjmení nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné úřední osoby

9. Souhlasím s projednáním správního deliktu v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na obou částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části A bloku dne ..... 20 ..... podpis pachatele / osoby jednající za pachatele

Část A bloku

Zdroj<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> SEVT [online] 2007 - 2016. Dostupné z: <http://www.sevt.cz/produkt/bloky-na-pokuty-na-miste-zaplacene-za-prestupky-ukladane-krajskymi-urady-nebo-obcemi-46611100/>

## Příloha E - Účinky různé koncentrace alkoholu na lidský organismus

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

Zdroj<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> BESIP [online] 2012. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-zavolant-rozhodne-nepatri>

Příloha F - Doba odbourání alkoholu – muž

<b>Doba odbourání alkoholu – muž, 85 kg</b> (hod : min)							
<b>Pivo 10</b>		<b>Pivo 12</b>		<b>Víno</b>		<b>Lihovina 40%</b>	
<i>počet</i>	<i>čas</i>	<i>počet</i>	<i>čas</i>	<i>objem</i>	<i>čas</i>	<i>objem</i>	<i>čas</i>
1	2:15	1	2:45	0,2 l	2:28	0,5 dcl	3:15
2	4:30	2	5:30	0,4 l	4:56	1,0 dcl	4:30
3	6:45	3	8:15	0,6 l	7:24	1,5 dcl	6:45
4	9:00	4	11:00	0,8 l	9:52	2,0 dcl	9:00
5	11:15	5	13:45	1,0 l	12:20	2,5 dcl	11:15
6	13:30	6	16:30	1,2 l	14:48	3,0 dcl	13:30
7	15:45	7	19:15	1,4 l	17:16	3,5 dcl	15:45
8	18:00	8	22:00	1,6 l	19:44	4,0 dcl	18:00
9	20:15	9	24:45	1,8 l	22:12	4,5 dcl	20:15
10	22:30	10	27:30	2,0 l	24:40	5,0 dcl	22:30

Zdroj<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> BESIP [online] 2012. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>

Příloha G - Doba odbourání alkoholu – žena

Doba odbourání alkoholu – žena, 60 kg (hod : min)							
Pivo 10		Pivo 12		Vino		Lihovina 40%	
počet	čas	počet	čas	objem	čas	objem	čas
1	3:42	1	4:31	0,2 l	4:04	0,5 dcl	3:42
2	7:24	2	9:12	0,4 l	8:08	1,0 dcl	7:24
3	11:07	3	13:33	0,6 l	12:13	1,5 dcl	11:07
4	14:49	4	18:04	0,8 l	16:18	2,0 dcl	14:49
5	18:31	5	22:35	1,0 l	20:22	2,5 dcl	18:31
6	22:15	6	27:06	1,2 l	24:26	3,0 dcl	22:13
7	25:57	7	31:37	1,4 l	28:30	3,5 dcl	25:57
8	29:38	8	36:06	1,6 l	32:34	4,0 dcl	29:38
9	33:20	9	40:37	1,8 l	36:38	4,5 dcl	33:20
10	37:02	10	45:08	2,0 l	40:42	5,0 dcl	37:02

Zdroj<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> BESIP [online] 2012. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-zavolant-rozhodne-nepatri>

Příloha H - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo drog 2015 - porovnání s rokem 2014

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo drog, 2015 - porovnání s rokem 2014	počet nehod	rozdíl nehod	počet usmr- cených	rozdíl usmr- cených
zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24‰	177	-14	7	-4
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	297	-15	2	0
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	293	17	5	3
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	249	38	4	-2
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	670	-110	12	3
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	2 802	-25	32	1
zjištěno požití drog i alkoholu	56	16	0	-2
zjištěno požití alkoholu celkem	4 544	-93	62	-1
zjištěno požití drog celkem	301	41	12	6

Zdroj<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Policie České republiky [online] 2014 -2015. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>



Příloha I - Alkohol a drogy u viníka dopravních nehod dle krajů 2015

Alkohol a drogy u viníka DN dle krajů	celkem nehod	z toho alkohol	alkohol v %	z toho drogy	drogy v %	usmrceno celkem	z toho usmrceno - alkohol	usmrceno - A v %	z toho usmrceno - drogy	usmrceno - D v %
Hl. m. Praha	21 462	452	2,11	26	0,12	25	6	24,00	0	0,00
Středočeský	12 463	507	4,07	31	0,25	102	4	3,92	1	0,98
Jihočeský	3 916	357	9,12	12	0,31	62	3	4,84	1	1,61
Plzeňský	3 205	319	9,95	33	1,03	39	7	17,95	1	2,56
Ústecký	9 707	332	3,42	28	0,29	44	3	6,82	1	2,27
Královehradecký	4 460	201	4,51	8	0,18	34	2	5,88	0	0,00
Jihomoravský	7 056	455	6,45	44	0,62	81	5	6,17	0	0,00
Moravskoslezský	8 899	527	5,92	36	0,40	53	5	9,43	3	5,66
Olomoucký	4 738	311	6,56	11	0,23	51	6	11,76	1	1,96
Zlínský	3 680	284	7,72	14	0,38	41	5	12,20	1	2,44
Vysočina	4 114	158	3,84	8	0,19	35	2	5,71	1	2,86
Pardubický	3 482	278	7,98	13	0,37	46	8	17,39	1	2,17
Liberecký	3 889	221	5,68	28	0,72	23	2	8,70	1	4,35
Karlovarský	1 996	142	7,11	9	0,45	24	4	16,67	0	0,00
<b>Celkem</b>	<b>93 067</b>	<b>4 544</b>	<b>4,88</b>	<b>301</b>	<b>0,32</b>	<b>660</b>	<b>62</b>	<b>9,39</b>	<b>12</b>	<b>1,82</b>

Zdroj<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Policie České republiky [online] 2015. [cit. 2015]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Příloha J - Alkohol a drogy u viníka dopravních nehod dle krajů 2014

KRAJ	do 0,24‰	0,24- 0,5‰	0,6-0,8‰	0,8-1‰	1-1,5‰	1,5‰ a více	alkohol + návykové látky	návykové látky
Hl.m. Praha	30	53	26	23	65	249	8	28
Středočeský	39	43	36	18	85	347	1	29
Jihočeský	18	18	19	14	56	223	3	9
Plzeňský	9	18	17	21	46	182	9	17
Ústecký	21	26	13	20	67	169	3	33
Královéhradecký	11	16	17	10	38	138	2	7
Jihomoravský	15	30	31	23	88	286	6	33
Moravskoslezský	22	29	30	21	88	346	3	20
Olomoucký	8	21	14	15	66	181	0	9
Zlínský	8	21	26	8	38	198	1	8
Vysočina	2	3	6	7	22	126	2	4
Pardubický	1	17	17	7	49	166	1	5
Liberecký	3	10	16	14	48	147	1	12
Karlovarský	4	7	8	10	24	69	0	6
<b>Česká republika</b>	<b>191</b>	<b>312</b>	<b>276</b>	<b>211</b>	<b>780</b>	<b>2827</b>	<b>40</b>	<b>220</b>

Zdroj<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Policie České republiky [online] 2015. [cit. 2014]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Žaneta Prustoměrská

**Obor:** Evropská hospodářskosprávní studia

**Forma studia:** Kombinovaná

**Název práce:** Analýza dopravních přestupků spáchaných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) ve vybraných krajích ČR.

**Rok:** 2016

**Počet stran textu bez příloh:** 68

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 10

**Počet internetových zdrojů:** 10

**Počet ostatních zdrojů:** 12

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