

Vysoká škola logistiky o.p.s

BAKALÁRSKA PRÁCA

Přerov 2023

Nikolas András

Vysoká škola logistiky o. p. s.

**Vplyv návykových látok na bezpečnosť
cestnej dopravy**

(Bakalárska práca)



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Nikolas András
studijní program	LOGISTIKA
obor	Logistika v dopravě

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Vliv návykových látek na bezpečnost silniční dopravy**

Cíl práce:

S využitím analýzy statistických údajů vedených dopravní policií SR posoudit vliv návykových látek na bezpečnost silniční dopravy. Zpracovat návrh opatření na zlepšení současného stavu.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající nevěřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Bezpečnost silničního provozu jako součást teorie logistiky silniční dopravy
2. Legislativní dokumenty SR o řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek
3. Analýza vlivu návykových látek na bezpečnost v silniční dopravě
4. Zhodnocení výsledků analýzy a návrh opatření

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

ČEČOT, Vladimír a kol. Dopravné nehody. Bratislava: Vydavateľstvo a nakladateľstvo respo, 2003. ISBN 80-968953-5-4.

KALAŠOVÁ, Alica a Miroslava MIKUŠOVÁ. Bezpečnosť cestnej dopravy a dopravná psychológia. Žilina: EDIS – vydavateľské centrum ŽU, 2017. ISBN 978-80-554-1329-7.

Novelizovaný zákon o cestnej premávke s vykonávacími vyhláškami. Bratislava: EPOS, 2022. ISBN 978-80-5620-362-0.

SLOVENSKO. Zákon č. 300/2005 Z. z., trestný zákon. In: Zbierka zákonov. Bratislava: Národná rada Slovenskej republiky, 2005, ročník 2005, čiastka 129/2005, číslo 300. Dostupné také z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2005-300>.

Vedúci bakalárske práce:

Mgr. Vojtěch Baka, PhD.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2022

Datum odevzdání bakalářské práce:

29. 4. 2023

Přerov 31. 10. 2022

Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalárska práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně.

Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalárskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalárské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalárskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalárska práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalárské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalárské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne2023

.....

podpis

Pod'akovanie

Ďakujem touto cestou vedúcemu bakalárskej práce, Mgr. Vojtěchovi Bakovi, PhD. za jeho ústretový prístup, trpezlivosť, ako i cenné rady a pripomienky v priebehu spracovávaní bakalárskej práce.

Anotácia

Témou bakalárskej práce je „Vplyv návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy.“ Bakalárska práca pozostáva zo štyroch hlavných kapitol. Prvá kapitola predstavuje teoretickú časť danej problematiky s charakteristikou najvýznamnejších pojmov. Druhá kapitola je časť venovaná legislatívnej stránke tejto problematiky. Praktickú časť tvorí tretia kapitola, v ktorej je obsiahnutá analýza vplyvu návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy. V poslednej, štvrtej kapitole navrhнем opatrenia, ktoré by mohli byť užitočné v boji proti jazde pod vplyvom návykových látok. Cieľom bakalárskej práce bolo s využitím analýzy štatistických údajov vedených dopravnou políciou SR posúdiť vplyv návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy. Spracovať návrh opatrení na zlepšenie súčasného stavu.

Kľúčové slová:

bezpečnosť cestnej dopravy, návykové látky, nehoda, vodič, logistika dopravy

Annotation

The topic of the bachelor thesis is " The influence of addictive substances on the safety of road transport." The bachelor thesis consists of four main chapters. The first chapter presents the theoretical part of the issue with the characteristics of the most important concepts. The second chapter is the part dedicated to the legislative side of this issue. The practical part consists of the third chapter, which contains an analysis of the impact of addictive substances on road traffic safety. In the last, fourth chapter, I will offer proposals for measures that could be useful in the fight against driving under the influence of addictive substances. The aim of the bachelor's thesis was to assess the impact of addictive substances on the safety of road transport, using the analysis of statistical data kept by the traffic police of the Slovak Republic. Prepare a proposal for measures to improve the current situation.

Keywords:

road safety, drugs, accident, driver, transport logistics

Obsah

Úvod	10
1 Bezpečnosť cestnej premávky ako súčasť teórie logistiky cestnej dopravy	12
1.1 Cestná doprava.....	12
1.2 Cestné dopravné nehody	12
1.3 Terminológia problematiky návykových látok	15
1.4 Alkohol a iné návykové látky v doprave	17
1.4.1 Škodlivé účinky alkoholu.....	17
1.4.2 Škodlivé účinky iných návykových látok.....	20
2 Legislatívne dokumenty SR o riadení motorových vozidiel pod vplyvom návykových látok	22
2.1 Stupeň spoločenskej nebezpečnosti	24
2.1.1 Protiprávne konanie ako priestupok	25
2.1.2 Protiprávne konanie ako trestný čin	28
3 Analýza vplyvu návykových látok na bezpečnosť v cestnej doprave	34
3.1 Návykové látky u vodičov všeobecne	35
3.1.1 Vodiči motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu.....	36
3.1.2 Cyklisti pod vplyvom alkoholu	37
3.1.3 Vodiči pod vplyvom inej návykovej látky	38
3.2 Návykové látky u vodičov - účastníkov nehôd	39
4 Zhodnotenie výsledkov analýzy a návrh opatrení	46
4.1 Návrh opatrení	47
Záver	51
Zoznam zdrojov	53

Zoznam grafických objektov.....	56
Zoznam skratiek.....	58

Úvod

Doprava je významnou súčasťou nášho každodenného života. Cestujeme do práce, školy, či obchodu, a taktiež cestujeme za oddychom a zábavou. Na tieto účely pritom využívame rôzne formy dopravy, či už automobilovú, autobusovú, železničnú, leteckú i lodnú. Za posledné roky sa však do popredia dostala preprava automobilom, nakoľko tento spôsob dopravy je najpohodlnejší. Pri doprave vznikajú však aj negatívne udalosti v podobe dopravných nehôd, ktorých následkom môže dôjsť k poškodeniu majetku, či ľudského zdravia, ako aj k stratám na živote. Väčšina dopravných nehôd je spôsobených ľudskou chybou a k najväčšiemu množstvu dopravných nehôd dochádza na cestách. Mnoho ľudí berie vedenie motorového vozidla na ľahkú váhu a neuvedomuje si možné následky svojho nerozvážneho konania. Či už je ním nevenovanie sa plne vedeniu vozidla, kedy pozornosť vodiča je pre vykonávanie iných činností (napr. telefonovanie za volantom a pod.) obmedzená, alebo príliš rýchla jazda, i nerešpektovanie dopravných značení. Faktorov, ktoré môžu prispieť k tragickému záveru jazdy je mnoho, no v prípade že pozornosť a schopnosť vodiča viesť motorové vozidlo je zhoršená vplyvom drog či alkoholu, sa nepochybne toto riziko niekoľkonásobne zvyšuje. Napriek tomu stále mnoho ľudí si za volant sadne v takomto stave a ohrozia nielen svoje zdravie a život, ale i zdravie a životy iných ľudí. Práve z vlastnej skúsenosti vychádzajúcej z práce v Policajnom zbore som už za krátky čas pôsobenia v tomto odvetví bol sám zaskočený tým, s koľkými prípadmi vodičov pod vplyvom návykových látok som sa stretol, podobne ako aj s množstvom dopravných nehôd. Práve preto považujem tému tejto bakalárskej práce za naďalej veľmi aktuálny problém, ktorý sa nedarí zo spoločnosti úplne odstrániť a tak považujem za dôležité sa touto problematikou naďalej zaoberať a snažiť sa nájsť efektívnejšie prostriedky eliminácie jazdy pod vplyvom návykových látok.

V bakalárskej práci sa budem venovať posúdeniu vplyvu návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy na základe analýzy štatistických údajov vedených dopravnou políciou SR v tejto súvislosti. Bakalárska práca pozostáva zo štyroch hlavných kapitol. V prvej kapitole sa venujem možnému dôsledku jazdy pod vplyvom návykových látok – dopravným nehodám, ako aj charakteristike najvýznamnejších súvisiacich pojmov a popisu nežiadúcich účinkov návykových látok. V druhej kapitole sa zameriavam na legislatívu SR, ktorá súvisí s problémom riadenia motorových

vozidiel pod vplyvom návykových látok. V tretej kapitole je obsiahnutá už samotná analýza vplyvu návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy, v ktorej som vychádzal z dostupných štatistických údajov SR. V poslednej kapitole zhodnotím informácie získané z týchto štatistík a navrhmem opatrenia, ktoré by z môjho pohľadu mohli prispieť k zlepšeniu stavu danej problematiky. Cieľom mojej práce je poukázať na to, aké významné je naďalej sa zapodievať zlepšovaním situácie v SR v súvislosti s páchaním protiprávnej činnosti v oblasti jazdy pod vplyvom návykových látok. Z toho dôvodu sa zameriam na to, aký vplyv na organizmus človeka majú tieto návykové látky a aké hrôzostrašné následky môže jazda pod ich vplyvom spôsobiť. Priblížim preto aj situáciu v SR v súvislosti s počtami ľudí, ktorí viedli vozidlo pod vplyvom niektorej návykovej látky, no na šťastie ich nerozvážne konanie nemalo dopad na zdravie či životy ľudí, ale taktiež priblížim štatistiku tých, ktorý týmto konaním zapríčinili dopravnú nehodu a spôsobili ňou teda určité škody, či už na majetku, zdraví, alebo životoch ľudí. Na základe týchto údajov, chcem apelovať na nevyhnutnosť zavádzania efektívnejších prostriedkov boja proti tomuto problému a to v oblasti preventívnej i represívnej, pričom sa pokúsim o ich návrh.

1 Bezpečnosť cestnej premávky ako súčasť teórie logistiky cestnej dopravy

Pre hodnotenie bezpečnosti cestnej premávky sa používa ako kritérium dopravná nehodovosť. Inak povedané, bezpečnosť cestnej dopravy je všeobecne charakterizovaná neprítomnosťou nehôd, zranení a úmrtí.[1]

V prvej kapitole bakalárskej práce sa preto budem venovať ohrozeniu, ktoré na nás číha na cestách - dopravným nehodám. Najprv priblížim faktory, ktoré ovplyvňujú výskyt dopravných nehôd. Spomedzi veľkého množstva príčin, ktoré zvyknú viesť k dopravným nehodám, sa následne zameriam najmä na to, ako vplýva alkohol a drogy na vodiča motorového vozidla a na jeho schopnosť viesť motorové vozidlo.

1.1 Cestná doprava

Cestná doprava je najviac vyťaženým a využívaným odvetvím dopravy. Je tomu tak preto, že sa v nej nevyskytujú obmedzenia v miestach nakládky a vykládky osôb a vecí. Táto forma dopravy teda umožňuje prepravu takpovediac z domu do domu a to prostredníctvom cestných dopravných prostriedkov po pozemných komunikáciách. Keďže predstavuje premiestňovanie vecí a osôb, ktoré je organizované a zámerné, tak sa od nej očakáva aj rýchlosť a kvalita prepravy a samozrejme aj bezpečnosť.[2] Na pohyb dopravných prostriedkov, ale aj chodcov sú určené pozemné komunikácie (diaľnice, cesty, miestne komunikácie a účelové komunikácie). Ich užívanie vodičmi vozidiel a chodcami sa označuje pojmom cestná premávka. V záujme zvýšenia bezpečnosti v premávke na pozemných komunikáciách bolo nutné zaviesť pre účastníkov cestnej premávky určité pravidlá, ktoré sú upravené v právnych predpisoch. Napriek tomu, pomerne často dochádza k nedodržiavaniu a porušovaniu pravidiel cestnej premávky, čo zväčša vedie k vzniku kolízie, či dopravnej nehody.

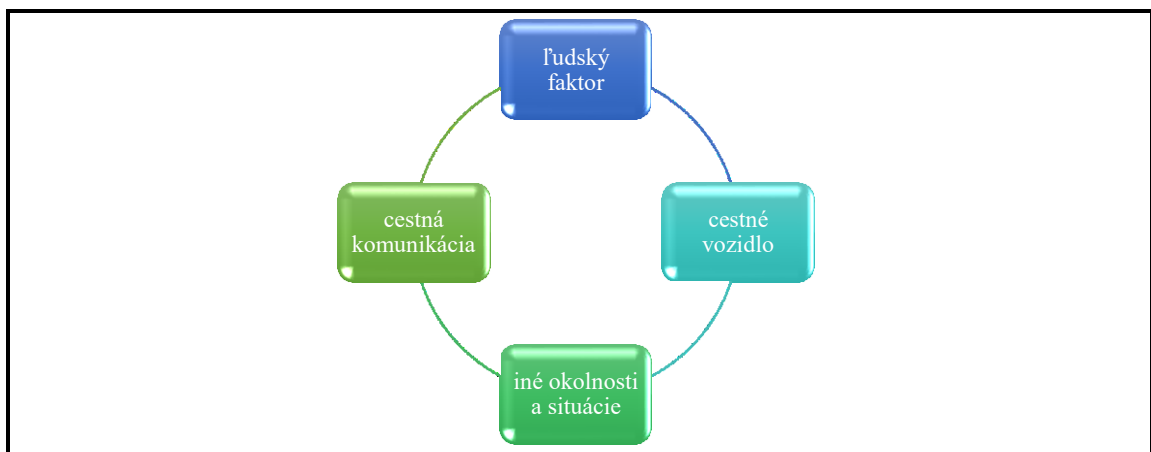
1.2 Cestné dopravné nehody

Pod cestnou dopravnou nehodou si môžeme predstaviť haváriu resp. zrážku, ku ktorej došlo na cestnej komunikácii v priamej súvislosti s prevádzkou vozidla a ktorej následkom došlo k usmrteniu alebo zraneniu osoby, alebo ku škode na majetku.[3]

Môže teda dôjsť k trvalým i dočasným zmenám na zdraví účastníkov dopravnej nehody, až k ich usmrteniu, ako aj k poškodeniu dopravných prostriedkov, či dopravnej cesty.

Príčin vzniku cestných dopravných nehôd môže byť mnoho. Najčastejšou býva porušenie pravidiel v cestnej doprave, ako napríklad neprimeraná rýchlosť, jazda pod vplyvom alkoholu alebo iných omamných látok, nepozornosť, a iné. Dopravné nehody však bývajú zapríčinené aj zlým technickým stavom vozidla (napr. porucha brzdy), alebo zlým stavom pozemnej komunikácie (napr. zlá údržba komunikácie v zimnom období), či inými okolnosťami a situáciami v cestnej premávke bez priameho vplyvu účastníka cestnej premávky (napr. poveternostná situácia, zver).[4]

Bezpečnosť cestnej premávky je teda ovplyvnená týmito faktormi:



Obr. 1.1 Faktory bezpečnosti cestnej premávky

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [4]

Ľudský faktor je najproblematickejším článkom cestnej dopravy. Ovplyvňujú ho skúsenosti vodiča, jeho vek, zdravotný stav, únava, povahové črty, ako aj vedomé porušovanie pravidiel cestnej premávky a zákonov. V porovnaní s inými druhmi dopravy je tento faktor najrizikovejší práve v cestnej doprave, nakoľko na vodičov nie sú kladené také vysoké nároky ako je to napr. v doprave leteckej, železničnej a lodnej, kde dopravné prostriedky môžu ovládať iba školení profesionáli a aj zdravotné nároky sú vyššie. Okrem toho, každoročne sa zvyšuje počet nových vodičov i dopravných prostriedkov na cestách a tým aj narastá riziko dopravných nehôd. Z môjho pohľadu je v tomto smere nedostatočná dopravná výchova. Mnohí absolventi autoškoly sa správajú zmätočne na cestách a majú nedostatky vo vedomostiach. Väčšmi sa to však týka chodcov, cyklistov a kolobežkárov, ktorí sa rovnako zúčastňujú cestnej premávky, no absentujú u nich základné vedomosti pravidiel cestnej premávky, nakoľko nemusia

absolvovať výuku v danej oblasti. Rizikovou je aj kategória vodičov, ktorých charakterizuje agresívna jazda, zlá disciplína a porušovanie základných povinností. Drvivá väčšina dopravných nehôd býva spôsobených ľudským zavinením a pochybením. Preto v snahe zvýšiť bezpečnosť na cestách je nevyhnutné sa primárne zamerať na tento najslabší článok cestnej dopravy. Ide o veľkú výzvu, popasovať sa s páchaním priestupkov resp. trestných činov vodičmi na cestách, ako aj s ľudskou psychikou.

Cestné vozidlo ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky najmä svojim technickým stavom. Jazdu môžu ohroziť ojazdené, či nevhodné pneumatiky, zlá funkčnosť brzd, zlé osvetlenie vozidla, a iné. Z toho dôvodu je potrebné vozidlo podrobiť pravidelnej kontrole. V súvislosti s vozidlami a ich vplyvmi na bezpečnosť prebehlo už mnoho výskumov, a na základe zistených poznatkov sa pravidelne vozidlá inovujú. Vplyv na zvýšenie bezpečnosti má napríklad používanie bezpečnostných pásov. Tie sú spojené s výrazným znížením rizika úmrtnosti pri dopravných nehodách. Aj vzduchové vankúše sú najefektívnejšie, keď sú použité v kombinácii s bezpečnostnými pásmi.[5] Keďže mnoho vodičov a spolujazdcov na túto skutočnosť pozabúda, alebo ju ignoruje, bol vyvinutý systém, ktorý svetelným a akustickým signálom upozorní na nutnosť pripútať sa pred jazdou bezpečnostným pásom. To býva často také otravné, že sa posádka nakoniec poslušne pripúta. Tieto ochranné zariadenia cestujúcich znižujú závažnosť prípadnej zrážky, teda jej dôsledky. Okrem toho dochádza aj k inováciám, ktoré majú znížiť pravdepodobnosť zrážky. Jedná sa o asistenčné systémy vodiča, ktoré môžu významnou mierou znížiť pravdepodobnosť vzniku nehody. Záleží to od stupňa vybavenia vozidla týmito systémami. Mnohé modely vozidiel uvádzané na trh už musia mať na palube vybrané moderné asistenčné systémy pre vodiča. Tieto systémy však nezabavujú vodičov ich zodpovednosti, iba ich podporujú. Medzi takéto asistenčné systémy patrí detekcia mŕtveho uhla, varovanie opustenia jazdného pruhu, adaptívny tempomat, technológie zlepšujúce nočné videnie, systémy núdzového brzdenia a pod. Veľmi nápomocnými sa stali aj cúvacie kamery, systémy na detekciu prekážky a parkovací asistent. Väčšina moderných áut už ponúka aj možnosť pripojenia telefónu k autu (handsfree), čo umožňuje bezpečné telefonovanie za volantom vozidla. Toto je tiež prvok, ktorý významne znižuje riziko, ktoré si privodzujeme obsluhovaním mobilných telefónov počas vedenia motorového vozila, nakoľko aj takáto chvíľková nepozornosť môže skončiť tragicky. V budúcnosti sa do nových modelov vozidiel plánuje inštalácia aj varovného systému ospalosti. Cieľom tohto systému je analyzovať

pozornosť vodiča a vyzvať ho k prestávke v prípade potreby. Taktiež sa plánuje inštalácia inteligentného rýchlostného asistenta, ktorý by mal vodičov donútiť dodržiavať rýchlostné limity tým, že po ich prekročení začne vozidlo vydávať intenzívny akustický zvuk podobne ako pri nezapnutých bezpečnostných pásoch. Okrem toho sa hovorí aj o zavádzaní alkoholového imobilizéra, ktorý by mal zabrániť jazde pod vplyvom alkoholu tak, že nebude možné naštartovanie vozidla, kým vodič nevykoná dychovú skúšku s negatívnym výsledkom, výdychom do špeciálneho alkoholového testera.[6]

Čo sa týka cestnej komunikácie a jej vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, tu môžeme poznamenať, že i v tomto prípade sa naskytá mnoho činiteľov, ktoré prispievajú k riziku na cestách. Predovšetkým je to nedostatočná údržba komunikácie, najmä v zimnom období, ale aj výrazné opotrebenie povrchu vozovky (diery, koľaje a pod.). Vyskytujú sa ale aj miesta, kde by bolo žiadúce zlepšiť návrh križovatky a jej riadenia ako aj signalizáciu a dopravné značenia.

Svoj vplyv zohráva aj množstvo reklamných bannerov popri cestnej komunikácii, ktoré odpútavajú pozornosť vodiča od situácie na cestnej komunikácii. A hoci tieto tri spomenuté faktory môžu byť v úplnom poriadku, čo sa bezpečnostného hľadiska týka, z času na čas nás na ceste môžu prekvapiť také situácie, na ktoré nemá vplyv ani človek, ani vozidlo, či stav cestnej komunikácie. Či už nás prekvapí neočakávaný vstup zvery na vozovku, alebo padnutý konár zo stromu za zníženej viditeľnosti, či poveternostné podmienky (záplavy, zosuvy pôdy), dopravnej kolízii sa sťažka vyhneme.

1.3 Terminológia problematiky návykových látok

V tejto časti práce sa už budem venovať terminológii spojenej s návykovými látkami, ktorú považujem za nutnú objasniť. Začnem samotným pojmom návyková látka, ktorý vymedzuje priamo Trestný zákon v § 130 ods. 5, kde sa uvádza, že „*návykovou látkou sa na účely trestného zákona rozumie alkohol, omamné látky, psychotropné látky a ostatné látky spôsobilé nepriaznivo ovplyvniť psychiku človeka alebo jeho ovládacie alebo rozpoznávacie schopnosti, alebo sociálne správanie.*” [7]

Nebezpečenstvo užívania návykových látok tkvie v chorobnom návyku, ako aj v psychických zmenách, ktoré sú nebezpečné pre užívateľa a spoločnosť.

Súčasťou pojmu návyková látka sú:

1. Alkohol resp. alkoholické nápoje (pod čím sa rozumejú „*liehoviny, destiláty, pivo a iné nápoje, ktoré obsahujú viac ako 0,75 objemového percenta alkoholu*”), [8, §1]
2. Omamné látky (sú látky ktoré vyvolávajú v človeku návyk, ako aj fyzickú a psychickú závislosť, ktorú charakterizujú zmeny správania sa, so závažnými následkami zdravotného a psychosociálneho charakteru, pričom sa na ne vzťahuje medzinárodný dohovor, ktorým je Slovenská republika viazaná - dohovor o omamných látkach /vyhláška ministra zahraničných vecí č. 47/1965 Zb./), [9, §2]
3. Psychotropné látky (sú látky, ktoré pôsobia na centrálny nervový systém tak, že ovplyvňujú stav psychiky človeka, pričom spôsobujú menej závažné zdravotné a psychosociálne následky a na ktoré sa vzťahuje medzinárodný dohovor, ktorým je Slovenská republika viazaná - dohovor o psychotropných látkach /vyhláška ministra zahraničných vecí č. 62/1989 Zb./), [9, §2]
4. Ostatné látky (za omamnú a psychotropnú látku sa považuje aj látka či už v čistej forme alebo v prípravku, na ktorú sa nevzťahujú medzinárodné dohovory, ktorými je SR viazaná, avšak môže pre človeka predstavovať porovnateľné riziko /zdravotné alebo spoločenské/ ako tie látky, na ktoré sa uvedené dohovory vzťahujú. Tieto látky sa majú podrobiť kontrolným opatreniam). [9, §2]

Zoznam omamných a psychotropných látok je uvedený v prílohe zákona č. 139/1998 Z.z. o omamných látkach, psychotropných látkach a prípravkoch, kde tieto látky sú zaradené v troch skupinách podľa ich účinkov na zdravie. Prvú skupinu tvoria látky, ktoré nie sú obsiahnuté v lieku ako liečivo. V druhej skupine sa uvádzajú tie látky, ktoré sú vysoko návykové a sú obsiahnuté v lieku ako liečivo. Tretia skupina pozostáva z látok, ktoré sú menej návykové a sú obsiahnuté v lieku ako liečivo.[9, §3]

Taktiež existuje kategória vyňatých prípravkov. Jedná sa o prípravky, ktoré síce obsahujú omamné látky zaradené do II. a III. skupiny, ale pre človeka predstavujú zanedbateľné riziko pre zdravie. Čo sa týka pojmu prípravok, ten Zákon o omamných látkach, psychotropných látkach a prípravkoch charakterizuje ako:

- zmes, ktorá obsahuje jednu, či viac omamných alebo psychotropných látok, bez ohľadu na ich fyzikálny stav, až na prípady zmesí, ktoré sa prírodne vyskytujú,

- látku potenciálne rizikóvú, ktorá má účinky a chemickú štruktúru podobnú ako omamné či psychotropné látky, alebo
- látku, ktorá môže predstavovať porovnateľné riziko zdravotné, či spoločenské ako látky, na ktoré sa vzťahujú medzinárodné dohovory, ktorými je SR viazaná, hoci na túto látku sa tieto dohovory nevzťahujú.[9, §2]

Zoznam vyňatých prípravkov je uvedený v prílohe č. 2 spomínaného zákona.

V súvislosti s návykovými látkami sa stretávame aj s pojmom prekursor. Ním sa rozumejú tie chemické látky, ktoré slúžia ako komponenty na výrobu návykových látok.[10]

1.4 Alkohol a iné návykové látky v doprave

Existuje veľké množstvo návykových látok. Najdostupnejšou a najviac požívanou je však alkohol. Alkohol ale aj iné návykové látky nás môžu priviesť až do takeého stavu, kedy si neuvedomujeme plne svoje konanie a jeho následky, a preto práve pod ich vplyvom sa dopustíme aj častejšie konania protiprávneho.

1.4.1 Škodlivé účinky alkoholu

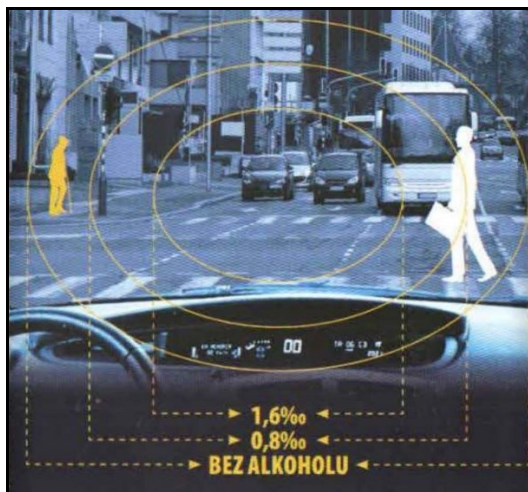
Už v dávnych časoch malo ľudstvo snahu objaviť látky, ktoré by dokázali liečiť choroby, zmierniť bolesť a ktoré by vyvolali pocit blaha a šťastia. Najrozšírenejšou, najviac užívanou, no zároveň legálnou návykovou látkou je alkohol. Jeho požívanie je do istej miery spoločnosťou tolerované. [10]

Mnoho ľudí si myslí, že alkohol im pomôže v prežívaní ťažkých životných situácií a zlepši im náladu. Preto je alkohol prítomný na rôznych spoločenských udalostiach, oslavách a pod., ako aj v domácnostiach mnohých ľudí, ktorý zažívajú práve určité nezdary, trápenia, či konflikty. Prítomný je aj tam, kde veria liečivému účinku alkoholu na rôzne ochorenia ako aj ich prevencii. Pôsobí povzbudivo a uvoľňujúco, takže mnohým ľuďom zvýši sebavedomie a odbúra zábrany. Pri väčšom užitom množstve však dochádza k zhoršeniu vnímania, úsudku, sústredenia a nastávajú poruchy v koordinácii pohybu, ako aj k spomaleniu zmyslových a motorických reakcií. Problém teda nastáva, ak sú tieto účinky alkoholu prítomné u človeka, ktorý vedie motorové vozidlo, či vykonáva určité zamestnanie.

Dochádza totiž k tzv. otupenosti, spomaleniu reflexov a preceňovaniu schopností, pri väčšom užitom množstve môže dôjsť až k dvojitému videniu, možnému bezvedomiu a pod. Alkohol vplýva aj na zorné pole vodiča, ktoré sa znižuje a spôsobuje rozostrené vnímanie situácie na ceste. Taktiež sa predlžuje reakčný čas vodiča, zhoršuje sa koordinácia jeho pohybov a dochádza k impulzívnejšiemu a riskantnejšiemu správaniu vodiča, ktorým vážne ohrozuje životy ostatných účastníkov cestnej premávky.[11]

Viacere zahraničné štúdie už zisťovali negatívne účinky alkoholu na vedenie motorového vozidla, pričom bolo zistené, že:

- vedenie vozidla sa u vodiča zhoršuje od hladiny 0,5 ‰ (0,24 mg/l) alkoholu v krvi, v prípade nepriaznivých okolností (napr. silný bočný vietor) môže byť schopnosť viesť vozidlo zhoršená už pri 0,2 ‰ (0,10 mg/l) alkoholu v krvi,
- reakcie vodiča sa zhoršujú už od hladiny 0,3 ‰ (0,14 mg/l) alkoholu v krvi, takže vodič nedokáže už tak rýchlo spracovať vnemy a reagovať na ne, a teda neskôr rozpozná rizikovú situáciu a vykonaná potrebný dopravný manéver,
- videnie sa zhoršuje už od hladiny 0,3 ‰ (0,14 mg/l) alkoholu v krvi. Nielen, že sa zhoršuje schopnosť zaostrenia zraku, ale aj mrknutie očami trvá dlhšie a tak sa predlžuje čas na zachytenie vizuálnych podnetov. [12]



Obr. 1.2 Zorné pole vodiča pod vplyvom alkoholu
Zdroj: [13]

Z uvedeného vyplýva, že návykové látky ovplyvňujú fyzické a psychické schopnosti človeka viesť motorové vozidlo. Môžu ich ovplyvniť až tak, že nie sme spôsobilý

vykonávať takúto činnosť, pretože by mohlo dôjsť k ohrozeniu života a zdravia ľudí, alebo majetku. Trestný zákon myslí i na takúto situáciu a vyjadruje ju pojmom stav vylučujúci spôsobilosť. V prípadoch požitia alkoholu u vodičov je stanovená hranica, ktorá určuje, aké množstvo alkoholu je potrebné k tomu, aby sa dalo hovoriť o stave vylučujúcom spôsobilosť. Trestná prax v tomto prípade akceptuje medicínske hľadisko, podľa ktorého je schopnosť vodiča viesť motorové vozidlo (bezpečne), významne ovplyvnená, ak hladina alkoholu v jeho krvi dospeje k 1 ‰ (promile). Túto hladinu je možné určiť aj dychovou skúškou, kedy dosiahnutie hodnoty 0,4762 mg/l etanolu vo vzduchu z dychu vodiča sa rovná hodnote 1 promile.[14] Prepočet z mg/l na ‰ nie je zložitý. V podstate sú tieto jednotky v pomere 1:2, to znamená, že množstvo udané v mg/l sa rovná približne 2-násobku toho množstva v ‰. V prípade, že vodič viedol motorové vozidlo v stave vylučujúcom spôsobilosť, teda počas kontroly mu bola zistená prítomnosť alkoholu v krvi v hodnote 1 ‰ a viac, dopustil sa trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky v zmysle §289 TZ. To že TZ stanovuje takúto hranicu, neznamená, že pred vedením vozidla, či počas neho môžeme požívať alkoholické nápoje v menšej miere. Alkohol nás ovplyvňuje i v menšom požitom množstve, preto v SR platí tzv. nulová tolerancia alkoholu u vodiča motorového vozidla. Keďže s menším množstvom alkoholu v organizme vodiča dochádza k menšiemu ohrozeniu, takéto konanie pre spoločnosť nie je tak závažné, hoci je naďalej protiprávne. Jedná sa v takom prípade o priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v zmysle § 22 ods. 1 písm. e) Zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch. Z toho vyplýva, že závisí od dosiahnutej hladiny alkoholu v organizme vodiča, či sa na neho aplikujú ustanovenia Trestného zákona, alebo zákona o priestupkoch a vyvodí sa príslušné trestnoprávne následky.

So zvyšujúcou hladinou alkoholu v krvi dochádza aj k nárastu pravdepodobnosti dopravnej nehody. Táto tendencia je zobrazená na obrázku 1.3, kde môžeme pozorovať, že v prípade prítomnosti 0,5 promile alkoholu u vodiča, čo predstavuje vypitie približne dvoch 0,5-litrových pív, dochádza k pravdepodobnosti dopravnej nehody vyššej o 100% ako u vodiča, ktorý nepil. Pri hladine 0,8 promile je táto pravdepodobnosť vyššia až o 400 %.[15]



Obr. 1.3 Pravdepodobnosť nehody po požití alkoholu
Zdroj: [16]

Treba však dodať, že u každého sa účinky alkoholu prejavujú individuálne, a to v závislosti od pohlavia, telesnej hmotnosti, množstva požitého alkoholu, miery užívania alkoholu, a pod. [16]

1.4.2 Škodlivé účinky iných návykových látok

Iné návykové látky ako alkohol (ľudovo im hovoríme drogy) majú taktiež nepriaznivý vplyv na správanie človeka a na schopnosti vodiča. Ovpływujú vedomie a vnímanie. Ako už z názvu týchto látok je zrejmé, majú návykový potenciál. Zhoršenie kognitívnych a psychomotorických schopností, ako aj zníženie pozornosti môže pretrvávajúť v prípade dlhotrvajúceho užívania drog aj v čase, keď osoba už nie je pod vplyvom drog. Rôznorodosť drog je veľmi široká, preto sa im budem venovať iba okrajovo. Nielen, že existuje veľké množstvo druhov drog, ale je aj viacero spôsobov ich užívania, a taktiež majú aj mnoho rôznych účinkov. Niektoré drogy sa užívajú formou fajčenia, alebo vdýchnutím prášku do nosa (tzv. šnupaním), iné sa aplikujú injekčne do žily, či svalu, ďalšie sa užívajú vo forme piluliek, alebo vdychovaním pary pri ich zahrievaní. Rôznorodé sú aj ich účinky. Niektoré z nich majú sedatívne účinky prejavujúce sa ospalosťou, tlmením vôle a bolesti (opiáty-ópium, heroín a pod.). Iné zas naopak potláčajú únavu, zvyšujú výkon, ale pri dlhodobom užívaní majú za následok paranoju, agresivitu a samovražedné úmysly (napr. kokaín). Ďalšie drogy majú zas halucinogénny účinok (napr. LSD). [10]

Tab. 1.1 Prehľad negatívnych účinkov vybraných návykových látok a liečiv na vedenie vozidla

Návyková látka / Liečivo	Účinky na vodiča	Účinky na vedenie vozidla
Marihuana	eufória uvoľnenie ospalosť	predĺženie reakcií zhoršenie koordinácie horšia pamäť zhoršenie videnia rýchlejšia jazda
Stimulanty (amfetamín, extáza, kokaín)	pocit energie ostražitosť	agresívne správanie ochota riskovať zhoršenie videnia zhoršenie vedenia vozidla
Liečivá (benzodiazepíny, antidepresíva, opiáty)	ospalosť nepozornosť nepokoj	zhoršenie koordinácie nižšia úroveň schopnosti posúdiť situáciu zhoršenie videnia zhoršenie vedenia vozidla

Zdroj: [12]

Výskyt škodlivých účinkov drog závisia od veľkosti dávky, od ich druhu i formy užitia. Nepriaznivé účinky na schopnosť viesť motorové vozidlo nemajú len drogy a alkohol, ale aj rôzne lieky. Mnohé lieky ako sú benzodiazepíny, antidepresíva, či antihistaminiká znižujú pozornosť. Podobne ako pri užití alkoholu, i pri užití iných návykových látok ako sú drogy a liečivá, môže dochádzať k spomaleniu funkcií mozgu a iných častí nervového systému, narušeniu motoriky, predĺženiu reakčného času, a poruchám pamäte.[16] Pomerne často sa dokonca vyskytujú aj prípady vedenia motorového vozidla pod vplyvom kombinácie týchto látok. Riziko dopravnej nehody sa tak ešte viac zvyšuje.

Problém, ktorý sa v prípade vodiča pod vplyvom iných návykových látok vyskytuje, je určenie hranice (hladiny tej-ktorej omamnej a psychotropnej látky v krvi), kedy je možné považovať takého vodiča za nespôsobilého na vedenie motorového vozidla. U alkoholu takúto hranicu stanovenú máme, avšak u iných návykových látok absentuje. Napríklad v prípade kanabinoïdov nastáva intoxikácia v priebehu 15 – 30 minút, pričom ich účinky trvajú 2 – 6 hodín. V tele zostávajú dlhú dobu a po opakovanom užívaní sa akumulujú. Po vyfajčení jednej cigarety môžu byť v moči zistené počas 2 – 3 dní a u ťažkých užívateľov až do 6 týždňov po poslednom užití.[16]

2 Legislatívne dokumenty SR o riadení motorových vozidiel pod vplyvom návykových látok

V tejto kapitole rozoberiem legislatívu, ktorá sa zaoberá problematikou protiprávnej činnosti v oblasti vedenia motorového vozidla pod vplyvom návykových látok. Zameriam sa najmä na tieto právne dokumenty:

- Zákon o cestnej premávke,
- Trestný zákon,
- Zákon o priestupkoch,
- Zákon o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb,
- Zákon o omamných látkach, psychotropných látkach a prípravkoch,
- Zákon o policajnom zbore.

Základným legislatívnym dokumentom SR, ktorým sú stanovené pravidlá cestnej premávky, ako aj povinnosti a práva účastníkov cestnej premávky je Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Tieto pravidlá je povinný dodržiavať každý, kto sa zúčastňuje cestnej premávky, pričom nikoho neospravedlňuje ich neznalosť. Uplatňuje sa totiž zásada, že neznalosť zákona nikoho nevyvíňuje zo zodpovednosti za porušenie zákona, pretože všetko, čo je v zbierke zákonov vyhlásené, sa dňom vyhlásenia stalo známym každému, koho sa to týka.[17]

Spomedzi mnohých pravidiel ktoré sa tu uvádzajú, je jedným z nich samozrejme aj zákaz požitia alkoholu alebo inej návykovej látky pred vedením vozidla alebo počas vedenia vozidla. Tento zákaz je vymedzený v § 4 ods. 2 písm. c) a d) uvedeného zákona. Podľa paragrafového znenia vodič nesmie počas vedenia vozidla požiť takéto látky, ale taktiež nesmie viesť vozidlo v takom čase po ich požití, kedy by sa tieto látky ešte mohli nachádzať v jeho organizme. Tento zákaz sa týka nielen vodičov motorových vozidiel, ale i cyklistov, kolobežkárov a pod. U nich je však tento zákaz miernejší, nakoľko cyklista, vodič kolobežky s pomocným motorčekom a vodič

samovyvažovacieho vozidla, ktorí jazdia v obci alebo po cestičke pre cyklistov, môžu do istej miery byť pod vplyvom alkoholu, ak hladina alkoholu v ich organizme nepresiahne 0,24 miligramu etanolu na liter vydýchnutého vzduchu. Teda tolerované množstvo alkoholu v ich organizme je do 0,5 promile. K výsledku sa pritom možno dopracovať buď dychovou skúškou (prístrojom-alkotesterom), alebo lekárskeym vyšetrením zo vzorky krvi. Tento zákon pritom nezabúda ani na ovplyvnenie schopnosti viesť vozidlo po požití lieku. Preto § 4 ods. 2 písm. e) pojednáva i o tejto možnosti a zakazuje vedenie vozidla v takom čase po požití lieku, kedy by tento liek mohol znížiť schopnosť vodiča viesť vozidlo.[18]

Za posledné roky pribúda množstvo vodičov, ktorí počas kontroly príslušníkmi PZ odmietajú spolupracovať. Samozrejme zväčša sú to tí, ktorí tieto pravidlá nedodržiavajú a tak sa dopúšťajú protiprávneho konania. Niektorí odmietnu na pokyn policajta zastaviť vozidlo, iní odmietnu predložiť potrebné doklady, alebo sa odmietnu podrobiť vyšetreniu na zistenie prítomnosti alkoholu, či iných návykových látok v ich organizme. Ich povinnosť poslúchnuť pokyny, výzvy alebo príkazy policajta, ktoré súvisia s výkonom oprávnení policajta pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky vyplýva z §3 ods. 2 písm. c) Zákona o CP. V znení tohto paragrafu sú účastníci cestnej premávky tiež povinný strpieť výkon oprávnení policajta, ale aj strpieť pokyny iných osôb, ktoré na to oprávňuje tento zákon, či osobitný predpis.[18] Toto oprávnenie policajta, je ukotvené v Zákone o policajnom zbore (zákon č.171/1993 Z.z.). V zmysle tohto zákona a §23 má policajt oprávnenie dávať pokyny na zastavenie dopravného prostriedku. Ak vznikne podozrenie, že používaním dopravného prostriedku, na dopravnom prostriedku alebo v jeho súvislosti bol spáchaný trestný čin, policajta to oprávni vykonať aj prehliadku takého dopravného prostriedku. Toto oprávnenie má aj pri pátraní po hľadaných osobách, veciach pochádzajúcich z trestnej činnosti alebo súvisiacich s trestnou činnosťou, ako aj pri pátraní po hľadaných zbraniach, strelive, omamných a psychotropných látkach a jedoch, či výbušninách. Okrem toho je v zmysle §33 pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky oprávnený aj požadovať predloženie dokladov, ktoré sú predpísané k vedeniu a prevádzke vozidla a taktiež z určitých dôvodov, je oprávnený aj zadržať vodičský preukaz. Medzi takéto dôvody patrí napr. spôsobenie dopravnej nehody, zníženie spôsobilosti vodiča na vedenie motorového vozidla požitím návykových látok (alkohol, omamné / psychotropné látky, lieky), alebo aj odmietnutie vodiča podrobiť sa

lekárskemu vyšetreniu na zistenie požitia týchto látok, alebo dychovej skúšky. Tieto oprávnenia vychádzajú aj zo samotných úloh, ktoré tento zákon policajtovi ukladá. Je ním dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a spolupôsobenie pri jej riadení, odhaľovanie a zisťovanie páchatel'ov priestupkov a trestných činov, ako aj plnenie úloh na úseku prevencie, vykonávanie pátrania po osobách a veciach a pod.[19] Aj samotný zákon o cestnej premávke ukladá policajtovi pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky určité oprávnenia (§69 zákona o CP). V súvislosti s mnou preberanou problematikou, má v zmysle §69 ods. 1 písm. d) zákona o CP, oprávnenie vyzvať vodiča, aby sa podrobil vyšetreniu na zistenie, či nie je ovplyvnený návykovou látkou, ktorá by mohla znížiť jeho schopnosť bezpečne viesť vozidlo. Taktiež má oprávnenie kontrolovať dodržiavanie povinností, ktoré podľa tohto zákona má účastník cestnej premávky.[18]

Dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky tvorí veľmi významnú časť činností príslušníkov PZ. Pod týmto slovným spojením je súhrn rôznych činností, ktorými príslušníci PZ vo veľkej miere ovplyvňujú stav bezpečnosti na cestných komunikáciách. Najviac známou a vodičmi nenávidenou činnosťou je kontrola dodržiavania pravidiel cestnej premávky jej účastníkmi a odhaľovanie protiprávnej činnosti. Významné je ale aj ich preventívno-výchovné pôsobenie na účastníkov cestnej premávky. V prípade, že bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky si to vyžaduje, tak aj riadia cestnú premávku. Okrem týchto činností ale aj poskytujú účastníkom cestnej premávky v nevyhnutnom rozsahu pomoc a informácie. Taktiež v prípade, že zistia nedostatky v stave ciest, dopravných značiek, či dopravných zariadení upovedomia správcu komunikácie.

2.1 Stupeň spoločenskej nebezpečnosti

Riadením motorového vozidla pod vplyvom návykovej látky sa môžeme dopustiť priestupku alebo trestného činu. Rozdiel tohto protiprávneho konania spočíva najmä v stupni spoločenskej nebezpečnosti. Tento stupeň v prípade užitia alkoholu je určený hladinou alkoholu v organizme vodiča. V prípade že u vodiča bola zistená jazda pod vplyvom alkoholu a hladina alkoholu v jeho organizme bola do 1 promile, jedná sa o priestupok. Ak je u vodiča zistené požitie alkoholu v množstve viac ako 1 promile, jedná sa už o trestný čin. V prípade, že u vodiča sa zistí užitie iných návykových látok,

jeho nespôsobilosť viesť motorové vozidlo sa preukazuje na základe znaleckého posudku znalca z odboru toxikológie.

2.1.1 Protiprávne konanie ako priestupok

Ako som už vyššie spomenul, jazda vodiča pod vplyvom alkoholu či iných návykových látok môže byť protiprávnym konaním menšej i väčšej závažnosti a podľa toho sa určuje, či toto konanie bude charakterizované iba ako priestupok, alebo ako trestný čin. V tejto časti priblížim toto konanie z pohľadu Zákona o priestupkoch.

Zákon o priestupkoch označuje takéto konanie ako priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (v skratke BaPCP). Konania, ktoré sa označuje priestupkom proti BaPCP a súvisí s mnou preberanou problematikou, sa dopustí ten, kto:

- si privodil požitím alkoholu stav vylučujúci spôsobilosť viesť motorové vozidlo a v tomto stave vedie motorové vozidlo (§22 ods. 1 písm. d) z. č. 372/1990 Zb.),
- ako vodič vozidla požíje alkohol počas jeho vedenia, alebo ho riadi po jeho požití v takom čase, keď sa alkohol ešte nachádza v jeho organizme (§22 ods. 1 písm. e) z. č. 372/1990 Zb.). Na začiatku tejto kapitoly som uviedol, že toto ustanovenie sa síce týka aj vodičov nemotorového vozidla napr. bicykel, avšak v ich prípade je zákaz požitia alkoholu miernejší, s určením určitej povolenej hladiny alkoholu),
- ako vodič vozidla požíje inú návykovú látku počas jeho vedenia, alebo ho riadi po jej požití v takom čase, keď sa návyková látka ešte nachádza v jeho organizme (§22 ods. 1 písm. f) z. č. 372/1990 Zb.),
- priestupku sa dopustí aj ten vodič vozidla, ktorý sa odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie požitia alkoholu alebo inej návykovej látky, ak toto vyšetrenie nepredstavuje nebezpečenstvo pre jeho zdravie (§22 ods. 1 písm. a) z. č. 372/1990 Zb.),
- priestupku sa dopustí aj taký vodič, ktorý sa zúčastnil na dopravnej nehode, pričom:

- bezodkladne nezastavil vozidlo,
- po nehode sa nezdržal požitia návykovej látky v čase, keď to bolo na ujmu zistenia, či počas alebo pred jazdou požil návykovú látku,
- nezotrval na mieste dopravnej nehody do príchodu policajta,
- bezodkladne po nehode sa nevrátil na toto miesto po privolaní alebo poskytnutí pomoci, či po ohlásení dopravnej nehody.[20]

Ten, kto vykonáva takú činnosť, pri ktorej by mohol ohroziť život, zdravie alebo poškodiť majetok, nesmie požiť návykové látky pred jej vykonávaním alebo pri jej vykonávaní. Inak povedané, počas vykonávania takej činnosti nesmie byť ešte pod ich vplyvom. Takúto osobu je policajný orgán oprávnený vyzvať aby sa podrobila vyšetreniu na zistenie návykových látok. Prítomnosť alkoholu v organizme takej osoby sa zisťuje dychovou skúškou. Ak sa osoba odmietne podrobiť dychovej skúške, má možnosť sa podrobiť lekárskeho vyšetreniu, ktoré sa vykonáva v zdravotníckom zariadení a to odberom krvi alebo iného biologického materiálu a jeho následným laboratórnym vyšetrením. V prípade, že osoba odmietne aj takéto vyšetrenie, podľa medicínskych klinických príznakov určí lekár stupeň opitosti. Čo sa týka omamných látok alebo psychotropných látok, tie sa zisťujú buď pomocou orientačného testovacieho prístroja s následným odobratím vzorky biologického materiálu a jej laboratórnym vyšetrením, alebo orientačným psychomotorickým vyšetrením s následným laboratórnym vyšetrením odobratej vzorky biologického materiálu. Ak osoba ktorú je potrebné vyšetriť nie je pri vedomí (napr. z dôsledku dopravnej nehody), vykoná sa iba laboratórne vyšetrenie zo vzorky biologického materiálu. V zásade platí pravidlo, že náklady na takéto lekárske vyšetrenie hradí ten, kto oň požiadal (buď vyšetrovaná osoba, alebo policajný orgán). Ak sa ale daným vyšetrením zistí pozitívny výsledok na prítomnosť návykovej látky u vyšetrovanej osoby, tak tieto náklady uhrádza táto vyšetrovaná osoba.[8]

V takom prípade, kedy sa vodič odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie požitia návykovej látky, sa na neho hľadí ako na vodiča pod vplyvom návykovej látky, takže odmietnutím vyšetrenia sa následnému trestu nevyhne. V prípade spáchania priestupku podľa týchto ustanovení priestupkového zákona, možno vyvodiť voči páchatelovi trestnoprávne následky vo forme peňažnej pokuty a zákazu činnosti viesť motorové

vozidlá. Možnú výšku uloženia pokuty a dĺžku zákazu činnosti za konkrétne protiprávne konania upravuje ods. 2 a ods. 3 paragrafu 22 Zákona o priestupkoch.

Priestupkový i trestný zákon vo svojich definíciách konkrétnych protiprávných konaní, vyžaduje niekedy k protiprávnosti daného konania úmysel páchatel'a. Niektorí ľudia totiž konajú protiprávne s vedomím, že toto ich konanie je nezákonné a dokonca škodlivý následok ktorý spôsobili týmto konaním aj chceli spôsobiť. Na druhej strane sú ľudia, ktorí konali protiprávne, avšak nemali v úmysle spôsobiť týmto konaním škodlivý následok – konali nedbanlivostne. Bud' nevedeli, čo môžu svojim konaním spôsobiť, ale vedieť to mali a mohli, alebo (s čím sa stretávame najčastejšie práve u vodičov pod vplyvom návykových látok a vinníkov dopravných nehôd) vedeli čo môžu svojim konaním spôsobiť, no spoliehali sa že k tomu nedôjde. Môžeme sa dokonca stretnúť s prípadmi, kedy sa človek dopustí protiprávneho konania svojim nekonaním, tzv. opomenutím konania (napr. neposkytnutie prvej pomoci). Vo vyššie spomenutých priestupkoch zákon nevyžaduje úmysel k tomu aby také konanie bolo protiprávnym, preto ten, kto jazdí pod vplyvom návykových látok, či spôsobí dopravnú nehodu, sa dopustí nezákonnej činnosti aj keď tak učinil iba z nedbanlivosti.

Čo sa týka jazdy pod vplyvom alkoholu, vyššie som už spomenul, že v prípade pozitívneho výsledku na prítomnosť alkoholu u vodiča do 1 promile sa toto konanie vodiča definuje ako priestupok. Taktiež som už spomenul, že v SR platí nulová tolerancia alkoholu, pretože v žiadnom zákone ani inom právnom predpise sa neuvádza akékoľvek tolerované množstvo alkoholu za volantom. K tomuto dodám, že moja policajná prax však hovorí niečo iné. Hoci legislatívna úprava je v tejto veci striktná a ako policajti by sme mali v jej zmysle aj sankcionovať previnilcov, existuje tzv. interný predpis - Nariadenie prezídia policajného zboru, ktorý nám povoľuje tolerovať určité malé množstvo alkoholu. Tolerované množstvo alkoholu pri dychovej skúške je do 0,14 mg/l (vrátane), v prepočte na jednotku promile je to hodnota 0,29, takže v tomto prípade sa vodič nesankcionuje. Hranica od ktorej vyvodzujeme zodpovednosť za priestupok je po nafúkaní 0,15 mg/l a viac. Táto hranica bola nastavená jednak preto, že isté stopy alkoholu sú obsiahnuté aj v istých výrobkoch každodennej spotreby, napr. v určitých potravinách a nápojoch (napr. čokoláda Margot, Mila, grepový džús, a pod.), v ústnej vode, i v kvapkách proti kašľu, takže v dychu človeka sa tieto stopy alkoholu môžu prejavíť pozitívnym výsledkom dychovej skúšky. Pozitívnu dychovú skúšku by však mohol mať aj abstinent s diagnostikovaným diabetesom. Okrem toho, aj samotný

alkoholtester pracuje s určitou odchýlkou. Preto v takýchto prípadoch je možné vykonať dychovú skúšku o 15 minút neskôr, kedy by sa tieto stopy alkoholu mali z dychu už vytratiť, alebo je možné vykonať lekárske vyšetrenie.

V prípade pozitívneho výsledku na prítomnosť návykovej látky v organizme vodiča, je policajt oprávnený zadržať vodičovi vodičský preukaz. Vyplýva to z ustanovenia § 70 ods. 1 písm. a) zákona o CP, nakoľko sa jedná o konanie za ktoré možno uložiť sankciu alebo trest zákazu činnosti spočívajúcu v zákaze vedenia motorového vozidla.[18]

Okrem toho, ak konanie je priestupkom, uloží sa vodičovi sankcia. Priestupkový zákon pozná 4 druhy sankcii - pokarhanie, pokuta, zákaz činnosti, prepadnutie veci. Sankciu pritom je možné uložiť samostatne alebo spolu aj s inou sankciou. Výnimku tvorí pokarhanie, ktoré nie je možné uložiť spolu s pokutou. Čo sa týka sankcie zákazu činnosti, páchatel' môže po uplynutí polovice času výkonu tejto sankcie požiadať o upustenie zvyšku sankcie. Výšku pokuty ako aj dĺžku času zákazu činnosti upravuje v závislosti od daného protiprávneho konania § 22 ods. 2 a 3 zákona o priestupkoch. Páchatel' je zároveň potrestaný povinnosťou znova absolvovať preskúšanie v autoškole po uplynutí trestu.

2.1.2 Protiprávne konanie ako trestný čin

V cestnej doprave sa môžeme dopustiť aj závažnejšieho konania ako je priestupok. Jedná sa už o trestné činy, ktoré definuje Trestný zákon. Jedným z nich je trestný čin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 TZ. Tohto trestného činu sa dopustí ten, kto vykonáva také zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí, alebo spôsobiť značnú škodu na majetku, a to v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorú si privodil vplyvom návykovej látky. Rovnako sa tohto trestného činu dopustí ten, kto pri výkone takéhoto zamestnania alebo inej činnosti sa odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie návykovej látky (či už formou dychovej skúšky, orientačným testovacím prístrojom, alebo lekárske vyšetrením), ak toto vyšetrenie by nepredstavovalo nebezpečenstvo pre jeho zdravie.[7]

Už zo samotného znenia definície tohto trestného činu, je zrejmé, že k tomu aby sme sa uvedeného trestného činu dopustili postačuje, keď iba spôsobíme existenciu potenciálneho nebezpečenstva, že by mohlo dôjsť k poruche na živote, zdraví či majetku. K samotnej poruche – škodlivému následku teda dôjsť nemusí, je ním samotná existencia ohrozenia.[16]

Páchateľ tohto trestného činu pritom musí vykonávať také zamestnanie či činnosť, ktoré si vyžadujú maximálnu pozornosť, i schopnosť správne vnímať situáciu a reagovať na ňu. Takže aj menšie oslabenie týchto schopností vplyvom návykovej látky vyvoláva vo väčšej intenzite možné ohrozenie zákonom chránených záujmov. Možno teda konštatovať, že vplyv návykovej látky je pri takejto činnosti, či zamestnaní obzvlášť nebezpečný. Typickou takouto činnosťou je vedenie dopravného prostriedku, vykonávanie operácie alebo pôrodu lekárom, a pod. V prípade vedenia dopravného prostriedku treba ale rozlišovať, o aký dopravný prostriedok sa jedná a či je jeho vedením možné spôsobiť tak vážne následky. V prípade vedenia motorového vozidla, je zrejmé, že hmotnosťou vozidla a jeho rýchlosťou môže dôjsť k závažným následkom. Podobne aj riadenie vozidla ťahaného zvierateľom môže za istých okolností spôsobiť tak vážny následok, aby sa jeho riadenie opitým pohoničom posudzovalo ako trestný čin. Iné je to už však v prípade cyklistu pod vplyvom návykovej látky, nakoľko bicykel nie je spôsobilý spôsobiť tak intenzívne ohrozenie. Vodič bicykla tak nemôže byť postihnutý za trestný čin ale iba za priestupok.[4]

Takéto konanie môže smerovať k ohrozeniu života či zdravia ľudí, alebo k možnosti spôsobenia značnej škody. Značnou škodou sa v zmysle TZ chápe škoda dosahujúca najmenej stonásobok sumy 266 eur, takže 26600 eur. Čo sa týka určovania výšky škody, pokiaľ to je možné, vychádza sa z tej ceny, za ktorú sa vec ako predmet útoku obvykle predáva v čase a mieste činu. Ak výšku škody nie je možné takto zistiť, možno pri jej určovaní vychádzať z nákladov vynaložených na obstaranie takej veci, alebo z nákladov na uvedenie veci do predošlého stavu. Ak by ani jeden z týchto spôsobov určenia výšky škody nebol možný, možno ju určiť na podklade odborného vyjadrenia, resp. znaleckého posudku.[7,§125,§126]

Ďalšou podmienkou naplnenia znakov tohto trestného činu je tzv. stav vylučujúci spôsobilosť. V prípade ovplyvnenia alkoholom sa má za to, že zásadným spôsobom je schopnosť vodiča viesť vozidlo ovplyvnená, ak hladina alkoholu v jeho krvi dosiahne hodnotu 1 promile. Čo sa týka jazdy pod vplyvom iných návykových látok, pre potrebu zisťovania a dokazovania stavu vylučujúceho spôsobilosť je potrebné, aby bol stanovený druh a množstvo návykovej látky, ako aj miera ovplyvnenia páchatel'a v čase, kedy viedol motorové vozidlo. Za týmto účelom sa na podklade výsledkov laboratórneho skúmania odobratej vzorky krvi alebo moču vyšetrovanej osoby,

vychádza z odborného vyjadrenia resp. posudku znalca v odbore toxikológa, ktorý určí či a ako bol vodič ovplyvnený návykovou látkou v čase vedenia motorového vozidla.[16]

Páchateľovi tohto trestného činu hrozí odňatie slobody až na jeden rok. Ak ale páchatel' týmto konaním spôsobil inému ublíženie na zdraví, alebo väčšiu škodu na cudzom majetku (2660 eur a viac) hoci aj z nedbanlivosti, alebo bol už za obdobný čin postihnutý v predchádzajúcich 24 mesiacoch, prípadne bol za taký čin v predchádzajúcich 24 mesiacoch odsúdený, či prepustený z výkonu trestu odňatia slobody uloženého za taký čin, tak sa môže potrestať odňatím slobody až na dva roky. Ešte závažnejšou formou tohto konania je, ak páchatel' by takto konal počas vedenia prostriedku hromadnej prepravy. Takému páchatel'ovi by už hrozil trest odňatia slobody na 2 až 5 rokov.[7, §289]

Za obdobný čin možno považovať priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, či priestupky na úsekoch ochrany pred alkoholizmom a inými toxikomániami a pod. [16]

Ak sa páchatel' dopustí trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky, policajti mu obmedzí osobnú slobodu a zadrží vodičský preukaz. O jeho vine a treste následne rozhodne súd.

Trestný čin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky často súvisí s dopravnými nehodami. V prípade že vodič požije niektorú omamnú látku pred alebo počas jazdy a následne spôsobí dopravnú nehodu, môže sa dopustiť aj iného protiprávneho konania. Najhorším následkom dopravnej nehody môže byť usmrtenie osoby. § 149 TZ upravuje kto a za akých okolností sa dopustí tohto trestného činu a taktiež určuje výšku trestu za takéto protiprávne konanie. Následkom dopravnej nehody môže byť aj ujma na zdraví, takže nerozvážnym konaním sa môžeme dopustiť aj trestného činu proti zdraviu (napr. §157 TZ). Ak osobe už bol súdom uložený zákaz činnosti viesť motorové vozidlá a tento zákaz porušil, dopustí sa zároveň aj trestného činu marenia výkonu úradného rozhodnutia podľa § 348 TZ. Ak po dopravnej nehode vodič neposkytne osobe ktorá utrpela ujmu na zdraví potrebnú pomoc môže sa tiež dopustiť trestného činu neposkytnutia pomoci podľa § 178 TZ. Človek sa teda môže dostať do situácie, kedy súbežne spácha viac konaní, ktoré sú protiprávne a v závislosti od závažnosti konania sa voči nemu následne vyvodí príslušné trestnoprávne následky.

Samotné ustanovenia jednotlivých trestných činov v TZ obsahujú iba jeden druh trestu – trest odňatia slobody. TZ však pozná aj ďalšie druhy trestov, ktoré možno aj súbežne uložiť páchatel'ovi. V prípade jazdy pod vplyvom návykových látok sa môžeme stretnúť teda nie iba s trestom odňatia slobody, ale aj s nasledovnými alternatívami trestov:

- trest zákazu činnosti v zmysle § 61 TZ,
- trest prepadnutia veci v zmysle § 60 TZ,
- peňažný trest v zmysle § 56 TZ,
- trest povinnej práce v zmysle § 54 TZ,
- trest domáceho väzenia v zmysle § 53 TZ,
- podmienený odklad výkonu trestu odňatia slobody v zmysle § 49 TZ.

Trest zákazu činnosti spočíva v tom, že páchatel'ovi sa zakáže výkon určitej činnosti. V prípade jazdy pod vplyvom návykovej látky to bude zákaz vedenia motorových vozidiel, nakoľko sa páchatel' dopustil trestného činu v súvislosti s touto činnosťou. Účelom tohto trestu je teda zabrániť páchatel'ovi aby taký čin opätovne spáchal. Ak páchatel' viedol motorové vozidlo pod vplyvom návykovej látky a toto vozidlo je vo vlastníctve páchatel'a, súd môže nariadiť aj trest prepadnutia tejto veci, teda motorového vozidla v prospech štátu, nakoľko táto vec bola použitá na spáchanie trestného činu. Taktiež je možné uložiť páchatel'ovi peňažný trest. Ten sa ukladá aj napr. za prečin (ktorým je aj ohrozenie pod vplyvom návykovej látky), ak súd považuje takýto trest za dostačujúci pre nápravu páchatel'a a teda mu neuloží trest odňatia slobody. Samozrejme to nevyklučuje uloženie aj iného druhu trestu ako napr. zákazu činnosti. Zákon umožňuje uložiť aj trest povinnej práce, avšak len so súhlasom páchatel'a, ktorý bol odsúdený za prečin, ak za tento prečin možno uložiť trest odňatia slobody maximálne na 5 rokov. Ak páchatel' súhlasí s týmto druhom trestu, nemožno mu zároveň uložiť trest odňatia slobody, pretože ich súčasné uloženie zákon vylučuje. Trest domáceho väzenia je jeden z novších druhov trestu. Ukladá sa v prípade, ak páchatel'ovi je potrebné obmedziť osobnú slobodu, ale vzhľadom na jeho pomery postačuje takáto miernejšia forma obmedzenia. Páchatel' však musí písomne sľúbiť, že pri výkone jeho kontroly bude poskytovať súčinnosť a bude sa zdržiavať na určenej adrese. Najčastejšie ukladaným trestom za prečin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky, najmä pre páchatel'a, ktorý sa prvý krát dopustil protiprávneho konania, je tzv. podmienka. Jej princíp spočíva v tom, že páchatel'ovi sa síce uloží trest odňatia slobody, ale súd výkon tohto trestu odloží s podmienkou, že odsúdený sa v priebehu určenej skúšobnej doby bude správať

dobro – bez ďalšieho protiprávneho konania. Ak počas skúšobnej doby viedol odsúdený riadny život, prípadne aj splnil povinnosť napr. nahradiť škodu spôsobenú trestným činom ak mu bola zároveň uložená, tak sa súdu osvedčí a následne sa na neho hľadí, ako keby nebol odsúdený. Naopak, v prípade ak sa páchatel' neosvedčí, teda počas skúšobnej doby sa nesprával riadne, prípadne nesplnil niektorú podmienku ak mu bola určená, tak sa trest odňatia slobody vykoná. Podrobnejšie podmienky ukladania jednotlivých trestov sú popísané v príslušných ustanoveniach daných trestov v TZ.[14]

K takémuto potrestaniu páchatel'a sa pridružuje aj to, že ak mu bol uložený trest alebo sankcia zákazu vedenia motorových vozidiel, je povinný sa po uplynutí zákazu činnosti podrobiť preskúšaniu odbornej spôsobilosti teoretickou skúškou. Ak činnosť vedenia motorového vozidla nesmel vykonávať 2 roky, alebo viac rokov, musí sa podrobiť preskúšaniu odbornej spôsobilosti pozostávajúcej z teoretickej skúšky aj skúšky z vedenia motorových vozidiel, taktiež sa musí podrobiť preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti a preskúmaniu psychickej spôsobilosti. Ak vodič motorového vozidla sa stal dôvodne podozrivým z porušenia pravidiel cestnej premávky tým, že požil alkohol, inú návykovú látku či liek, alebo odmietol sa podrobiť vyšetreniu na ich zistenie, orgán Policajného zboru rozhodne o nutnosti preskúmať jeho zdravotnú spôsobilosť vo vzťahu k závislosti od návykovej látky. Zdravotnú spôsobilosť v tejto súvislosti skúma lekár so špecializáciou v odbore psychiatria. Potom nasleduje povinnosť podrobiť sa odbornému poradenstvu u posudzujúceho psychológa. Okrem toho, náklady spojené s preskúšaním a preskúmaním spôsobilosti uhrádza ten, kto je povinný sa im podrobiť.[18, §91]

Na záver tejto časti práce ešte spomeniem ďalší dokument, ktorý súvisí s touto problematikou a ktorý upravuje postup policajta pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a teda aj pri zisťovaní prítomnosti návykových látok v organizme vodiča. Je ním Nariadenie Prezídia Policajného zboru č. 55/2018 o vykonávaní dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, konaní o dopravných nehodách a dopravno- inžinierskej činnosti. Toto nariadenie obsahuje okrem iného aj postup policajta pri vyšetrení vodiča na alkohol a postup pri zisťovaní prítomnosti iných návykových látok. V prípade zisťovania prítomnosti alkoholu u vodiča policajt má v zmysle tohto nariadenia postupovať nasledovne. Pred vyšetrením prístrojom, teda pred vykonaním dychovej skúšky, musí policajt poučiť vodiča o správnom spôsobe vykonania dychovej skúšky. Okrem toho sa vodiča opýta či

za posledných 15 minút požil také potraviny, ktoré by mohli obsahovať alkohol. Po úspešnom vykonaní vyšetrenia oboznámi vodiča s jeho výsledkom a umožní mu nahliadnutie na hodnotu, ktorú prístroj nameral. Ak vodič nevykonal dychovú skúšku správne, policajt ho opätovne poučí a vyzve ho, aby vyšetrenie zopakoval. Ak by vodič toto opakované vyšetrenie nevykonal riadne alebo by ho odmietol vykonať, uvedie to policajt do správy o výsledku objasňovania priestupku / záznamu o skutku. Taktiež takého vodiča upovedomí o možnosti vykonať lekárske vyšetrenie pozostávajúceho z odberu a laboratórneho vyšetrenia krvi alebo iného biologického materiálu. Ak vodič požiada o lekárske vyšetrenie, policajt vodiča poučí o tom, že náklady na lekárske vyšetrenie uhradza ten, kto oň požiadal. V zmysle tohto nariadenia sa za pozitívny výsledok dychovej skúšky považuje nameranie hodnoty 0,15 a viac miligramu etanolu na liter vydýchnutého vzduchu. Za stav vylučujúci spôsobilosť sa považuje stav, pri ktorom dôjde k nameraniu hodnoty 0,48 a viac miligramu etanolu na liter vydýchnutého vzduchu. V prípade pozitívneho výsledku dychovej skúšky, policajt tieto údaje vytlačí, a požiada vodiča o podpis na výstupe z tlačiarne. Následne spracuje správu o výsledku objasňovania priestupku / záznam o skutku. Vodič má možnosť ku skutku sa vyjadriť, čo policajt do uvedenej správy uvedie. Prítomnosť iných návykových látok sa zisťuje iba v prípade, ak policajt má odôvodnené podozrenie, že vodič tieto látky požil. Toto podozrenie môže vzniknúť na základe fyzických príznakov vodiča a jeho reakcie. V takom prípade, policajt vyzve vodiča, aby sa podrobil vyšetreniu na zistenie požitia týchto látok v zdravotníckom zariadení. Prepravu vodiča na lekárske vyšetrenie zabezpečuje policajt. Rovnako aj po vykonaní lekárskeho vyšetrenia zabezpečuje policajt prepravu vodiča naspäť k jeho vozidlu. Policajt je prítomný pri vykonávaní odberu krvi alebo iného biologického materiálu. Ak by lekár požiadal policajta, aby pri odbere nebol prítomný, tak za totožnosť vzorky zodpovedá lekár. Všetky takéto skutočnosti policajt zaznamená aj v správe o výsledku objasňovania priestupku / záznamu o skutku. Podľa tohto nariadenia sa za pozitívny výsledok laboratórneho vyšetrenia považuje nameraná hodnota 0,31 gramu a viac etanolu na kilogram hmotnosti vyšetrovanej osoby, a za stav vylučujúci spôsobilosť sa považuje nameranie hodnoty 1 gram a viac etanolu na kilogram hmotnosti vyšetrovanej osoby. Policajt zodpovedá nielen za správne a úplné vyplnenie údajov v žiadanke pre akútne toxikologické vyšetrenie, ale aj za prepravu vzorky biologického materiálu, jej uloženie v chladiacom zariadení na útvare PZ, ako aj jej odoslanie na laboratórne vyšetrenie. [21]

3 Analýza vplyvu návykových látok na bezpečnosť v cestnej doprave

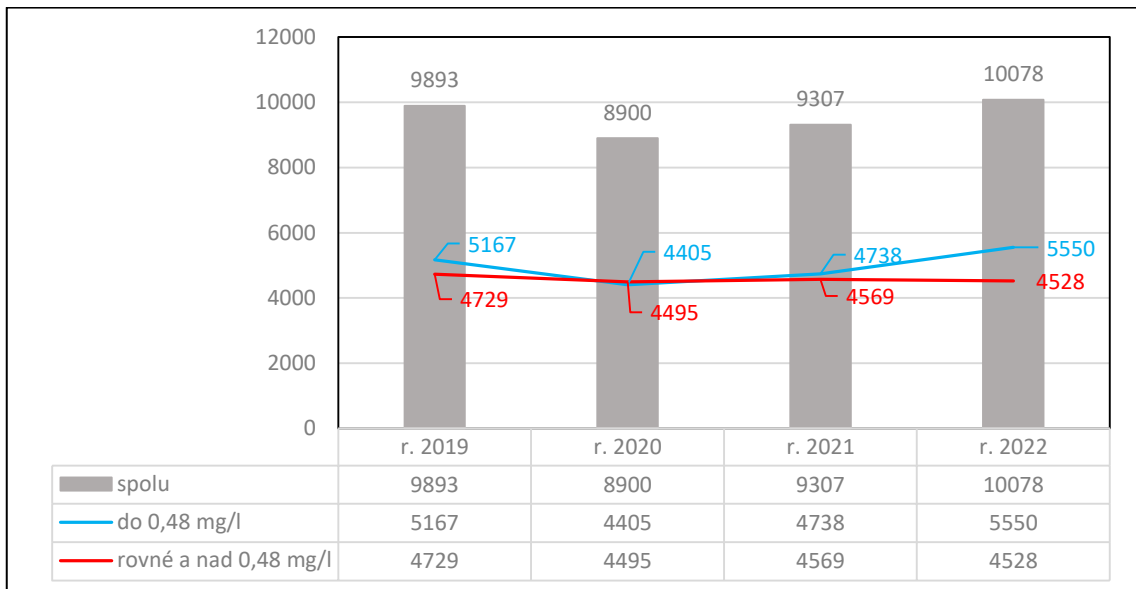
V tejto kapitole poskytnem prehľad o vzťahu medzi užívaním návykových látok, z jeho vyplývajúcou zníženou schopnosťou viesť motorové vozidlo a dopravnými nehodami. Tento prehľad vychádza z dostupných štatistík dopravných nehôd a zistených vodičov pod vplyvom návykových látok na cestách SR. Údaje som čerpal zo štatistiky Prezídia Policajného zboru – odboru dopravnej polície. V týchto štatistikách však absentovali údaje týkajúce sa iných návykových látok ako je alkohol, preto som v zmysle zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám požiadal Ministerstvo vnútra SR o poskytnutie týchto informácií. Podarilo sa mi tak aspoň čiastočne získať informácie, ktoré nezverejňujú, ale ktorými disponovali. Prostredníctvom štatistických ukazovateľov budem sledovať vývoj dopravnej nehodovosti zapríčinennej vplyvom návykových látok v organizme vodiča, ale taktiež sa budem venovať tým vodičom u ktorých bolo zistené požitie návykovej látky, hoci nezapríčinili dopravnú nehodu. Tieto počty považujem taktiež za významné, pretože napriek tomu, že v týchto prípadoch nedošlo k najhoršiemu, teda k dopravnej nehode, dôjsť k nej mohlo. Možno tomuto následku zabránila iba policajná hliadka, ktorá včas znemožnila ďalšiu jazdu týchto vodičov. Počet vodičov u ktorých bolo zistené požitie niektorej návykovej látky však nezobrazuje úplnú realitu, pretože tieto číselné údaje zobrazujú len počty tých, ktorých sa príslušníkom PZ podarilo kontrolou zistiť. Môžeme ale počítať s tým, že takýchto vodičov na cestách SR je podstatne viac, iba mali šťastie, že ich hliadka PZ neodhalila prípadnou kontrolou a že nespôsobili dopravnú nehodu. Počty dopravných nehôd ale taktiež nevykazujú skutočný stav, pretože nie ku každej udalosti v cestnej premávke je privolaná policajná hliadka, ktorá by ju zdokumentovala a zaznamenala. Vyskytujú sa totiž situácie keď vodič zide z cestnej komunikácie a spôsobí škodu iba na vlastnom vozidle. V takýchto prípadoch zriedkakedy vodič zavolá policajnú hliadku, pretože si je vedomí že tá môže u neho zistiť porušenie pravidiel v cestnej premávke a uložiť mu prinajmenšom pokutu. Nehovoriac o tom, keď vodič si je vedomí toho, že požil návykovú látku a tak by sa mohol dostať do väčších problémov. Preto mnohí vzniknutú situáciu riešia vo vlastnej réžii. Podobne je to aj pri škodovej udalosti, keď sa účastníci na mieste dohodnú a škodu riešia iba prostredníctvom poisťovne, bez privolania policajnej hliadky. Hoci teda nevieme pracovať s úplnými informáciami

o stave tejto problematiky, jediný prehľad ktorý nám približuje situáciu sú údaje vychádzajúce zo štatistík, preto budem čerpať z nich. Sledovať budem situáciu za obdobie posledných štyroch rokov. Zároveň však musím uviesť, že ukazovatele za rok 2022 sú len predbežnými štatistikami, nakoľko v čase spracovávanía tejto práce ešte nemali vykonanú systémovú uzávierku za daný rok. Môžu teda tieto číselné údaje byť v skutočnosti o čosi vyššie.

3.1 Návykové látky u vodičov všeobecne

V tejto časti bakalárskej práce vykonám analýzu stavu na cestách SR v oblasti návykových látok zistených u vodičov za obdobie posledných 4 rokov. Pre lepšiu orientáciu som ju spracoval aj v grafickej podobe. Najprv zobrazím prehľad o výskyte vodičov, ktorí viedli v poslednom období vozidlo pod vplyvom alkoholu. Okrem toho, v grafe uvádzam aj počty týchto vodičov s ohľadom na mieru alkoholu ktorá bola v ich organizme zistená. V grafe 3.1 poskytujem prehľad o vodičoch motorových vozidiel a v grafe 3.2 zobrazujem aj početnosť výskytu alkoholom posilnených cyklistov, ktorí sú taktiež účastníci cestnej premávky a rovnako sa medzi nimi nájdu vinníci dopravných nehôd. Medzi týmito číselnými údajmi sú počty tých, ktorí jazdili pod vplyvom alkoholu, no nespôsobili dopravnú nehodu, ale aj tí, ktorí pod jeho vplyvom dopravnú nehodu zavinili. Následne zobrazím aj prehľad o počtoch vodičov, u ktorých bolo zistené požitie inej návykovej látky ako je alkohol.

3.1.1 Vodiči motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu



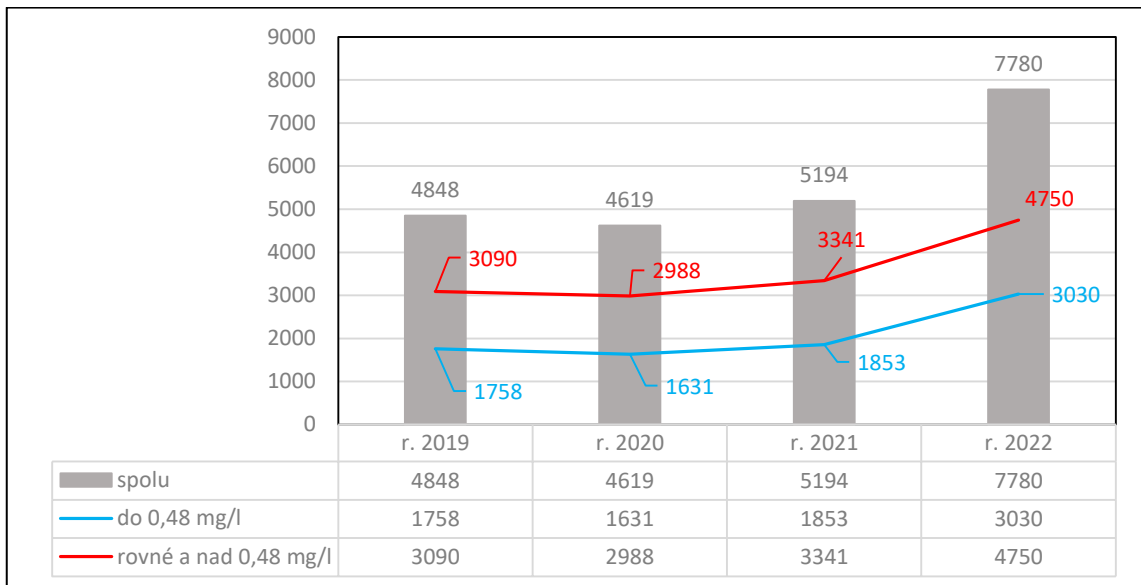
Graf. 3.1 Miera alkoholu zistená u vodičov motorových vozidiel

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

Za negatívny jav sledovaného obdobia môžeme označiť vysoké počty vodičov, ktorí si trúfli viesť motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu. O trochu menej ich bolo v roku 2020 a 2021, ale tu môžeme predpokladať, že tieto nižšie hodnoty majú istý súvis s obmedzením voľného pohybu osôb v krajine v dôsledku protipandemických opatrení. Už v roku 2021, po uvoľnení týchto opatrení bol zaznamenaný mierny nárast hodnôt tohto ukazovateľa, pričom v roku 2022 bolo dosiahnuté maximum za celé sledované obdobie.

Miera alkoholu zistená u vodičov mierne prevažuje v jej spodnej hladine, teda do 0,48 mg/l. Výnimkou bol rok 2020, kedy mierne prevažoval počet tých, u ktorých bola zistená hladina 1‰ a viac. Vypadá to však tak, že takmer polovica vodičov motorových vozidiel vedie vozidlo až v stave vylučujúcom spôsobilosť, nielen pod miernym opojením alkoholom.

3.1.2 Cyklisti pod vplyvom alkoholu



Graf. 3.2 Miera alkoholu zistená u cyklistov

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

Cyklisti, podobne ako chodci sú najzraniteľnejšími účastníkmi cestnej premávky. Častá absencia cyklistickej infraštruktúry núti cyklistov využívať spoločný dopravný priestor s vodičmi motorových vozidiel. V prípade ich pádu, či kolízií však nie sú nijak chránení. Jediné čo ich v takýchto prípadoch môže ochrániť, je nosenie prilby. Cyklisti však často zabúdajú na ochranné pomôcky, nehovoriac o reflexných prvkoch, osvetlení bicykla, či stave brzd a pod. Ešte viac rizikové sú bicykle s pomocným motorčekom, alebo elektrické kolobežky, ktoré sú ťažšie ovládateľné pre ich vyššiu hmotnosť aj vyššiu jazdnú rýchlosť. K tomu všetkému sa stále nájdu cyklisti, ktorí sa na ceste správajú nie len nezodpovedne, ale aj nebezpečne. Buď nedodržiavajú dopravné predpisy, alebo dokonca jazdia pod vplyvom alkoholu a iných návykových látok. Z grafu 3.2 je zrejmé že počet cyklistov, u ktorých bolo zistené požitie alkoholu v posledných 4 rokoch nie je vôbec zanedbateľný. V poslednom roku (r. 2022) ich bolo až 7780, pričom 61% z nich bolo pod vplyvom 1‰ a viac. Obdobne to vypadalo aj ďalšie predošlé roky, hoci príslušníkom PZ sa podarilo zistiť menej takýchto previnilcov. Zarážajúce je však porovnanie počtov cyklistov a vodičov motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu. Ako môžeme pozorovať, napriek vážnejším dôsledkom, ktoré môže vodič motorového vozidla spôsobiť, sa na slovenských cestách našlo o dosť viac vodičov motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu ako cyklistov.

3.1.3 Vodiči pod vplyvom inej návykovej látky

Tab. 3.1 Prehľad o vodičoch pod vplyvom iných návykových látok

Zistené iné návykové látky u vodičov (v r. 2019 - 2022)				
	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Počet vodičov pod vplyvom iných návykových látok	64	104	121	141

Zdroj: vlastné spracovanie

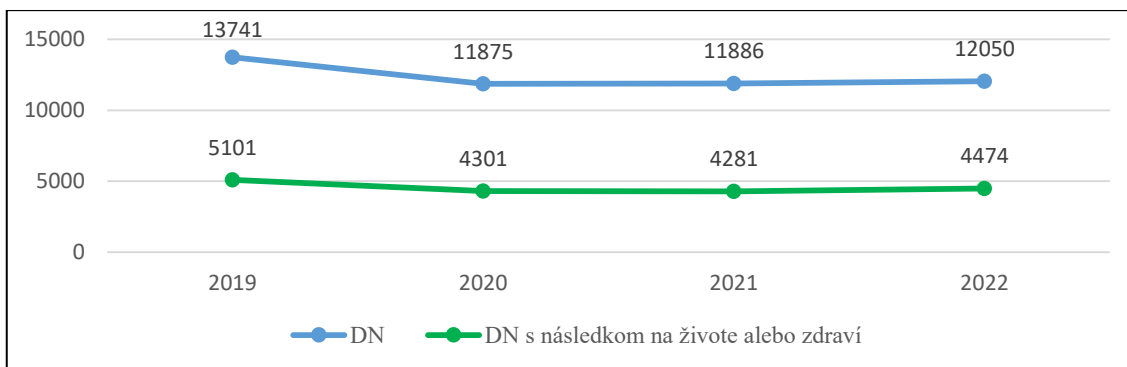
Miera výskytu vodičov pod vplyvom iných návykových látok sa v SR veľmi nesleduje. Zisťovanie a dokazovanie prítomnosti iných návykových látok ako alkohol a ich vplyvu na vedenie vozidla je naďalej veľmi problematické. Ako som už spomínal, ich vplyv je potrebné zakaždým individuálne zisťovať znaleckým skúmaním, čo znamená vynaloženie nemalých finančných prostriedkov na posudky znalcov v danom odbore. Problémov sa tu vyskytuje viacero. Nemožno totiž zovšeobecniť vplyv všetkých drog na správanie vodiča, výskyt a zvýšené riziko nehôd, pretože účinky a ich rozsah sa u jednotlivých látok veľmi líšia. To znamená, že nie je možné objektívne meranie zníženia schopnosti vodiča viesť motorové vozidlo pri jednotlivých drogách, a tak sa posudzuje individuálne. S tým súvisí aj mimoriadne ťažké preukazovanie trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky vedením motorového vozidla pod vplyvom drog. Problém má aj polícia s presným a rýchlym zisťovaním vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog na cestách. Po zastavení vodiča policajti najprv vykonáva analýzu správania vodiča a snaží sa u neho identifikovať príznaky zníženej schopnosti vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog tým, že sleduje spôsob reči, koordináciu, reakcie, správanie a veľkosť zreničiek. V niektorých krajinách sa využíva priamo pri cestnej kontrole aj skríning ústnej tekutiny (slín). V SR však skríningové jednorazové testery, či prístroje na detekciu omamných a psychotropných látok vo výkone služby policajtov absentujú. Na dokázanie zníženej schopnosti viesť motorové vozidlo sú potrebné výsledky vyšetrenia krvi v zdravotníckom zariadení a to v prípade negatívneho výsledku znamená opäť nemalé finančné náklady pre štát. Ďalším problémom je vzdialenosť zdravotníckeho zariadenia, v ktorom možno vykonať takéto vyšetrenie. Presun do zdravotníckeho zariadenia, ktoré býva aj desiatky kilometrov vzdialené, následný výkon vyšetrenia a presun späť k miestu zastavenia, to všetko predstavuje mnoho času, ktorý musí vodič spolu s príslušníkmi Policajného zboru

stráviť len za účelom zistenia, či dotyčný vodič je, alebo nie je pod vplyvom návykovej látky. Nehovoriac o množstve času, ktorý príslušníci PZ následne musia stráviť spísaním príslušných tlačív. Celková realizácia tohto konania od zastavenia vozidla, kontrolu, presuny s vyšetrením a následnou realizáciou priestupku je časovo veľmi zdĺhavá a zaberie aj hodiny času. Za tento čas by pritom hliadka mohla zrealizovať aj dva prípady jazdy pod vplyvom alkoholu, pretože proces realizácie jazdy pod vplyvom alkoholu je omnoho jednoduchší a rýchlejší a to v jeho zisťovaní, dokazovaní aj objasňovaní. Riešenie jazdy pod vplyvom iných návykových látok teda predstavuje pre príslušníkov PZ vykonanie viacerých úkonov, počas ktorých zostane územný obvod hliadky prázdny, teda bez hliadky. V prípade, že v tom čase niekto v rámci tohto služobného obvodu potrebuje pomoc hliadky, tak musí sa zabezpečiť hliadka z iného obvodného oddelenia, ktorá je opäť vzdialená aj desiatky kilometrov. To býva dosť problematické, najmä vo vážnejších prípadoch, kedy včasný príchod hliadky na miesto udalosti je veľmi dôležitý.

Štatistické údaje v tabuľke 3.1 môžeme teda vyhodnotiť nasledovne. Najnižší počet vodičov pod vplyvom inej návykovej látky bol zistený v roku 2019 (iba 64). V roku 2022 bolo zistených najviac takýchto vodičov a to v počte 141. Hoci to vyzerá tak, že užívatelia iných návykových látok vo veľkej miere nejazdia na motorových vozidlách, tieto ukazovatele sú ovplyvnené tým, že policajti majú pri vyhľadávaní a objasňovaní tohto konania rôzne prekážky. Preto iba zopár jednotlivcov medzi policajtami poriadkovej, či dopravnej polície sa venuje problematike zisťovania jazdy pod vplyvom iných návykových látok a teda iba zlomok týchto vodičov je zistený a premietnutý v predstavenom štatistickom prehľade.

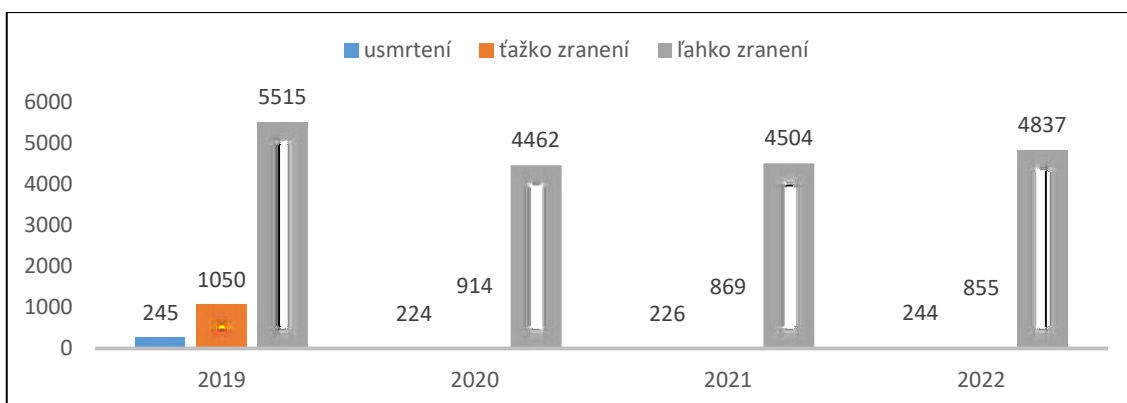
3.2 Návykové látky u vodičov - účastníkov nehôd

V tejto časti najprv priblížim stav dopravnej nehodovosti v SR a následne aj vývoj v oblasti návykových látok zistených u účastníkov DN. Pre ilustráciu vývoja dopravnej nehodovosti uvádzam štatistické údaje týkajúce sa počtu dopravných nehôd v období rokov 2019 – 2022, ktoré sú zobrazené v grafe č. 3.3.



Graf 3.3 Prehľad o dopravných nehodách a následkoch na životoch a zdraví
Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

V priebehu rokov 2019 až 2022 došlo na cestách Slovenskej republiky k najväčšiemu poklesu celkového počtu dopravných nehôd v rokoch 2020 a 2021, kedy počet dopravných nehôd poklesol približne o 13,5 % v porovnaní s rokom 2019. Na tento pokles mala ale významný vplyv znížená mobilita obyvateľstva v dôsledku opatrení na zamedzenie šírenia ochorenia COVID-19. Obmedzenie voľného pohybu obyvateľstva pozitívne ovplyvnilo aj vývoj dopravných nehôd, pri ktorých došlo k ujme na živote, či zdraví ľudí. Po uvoľnení týchto opatrení však došlo opäť k nárastu počtu dopravných nehôd, ako aj jej následkov. Následky dopravných nehôd sú najčastejšie vo forme materiálnych škôd, avšak najcitelnejšími následkami sú úmrtia a zranenia osôb.

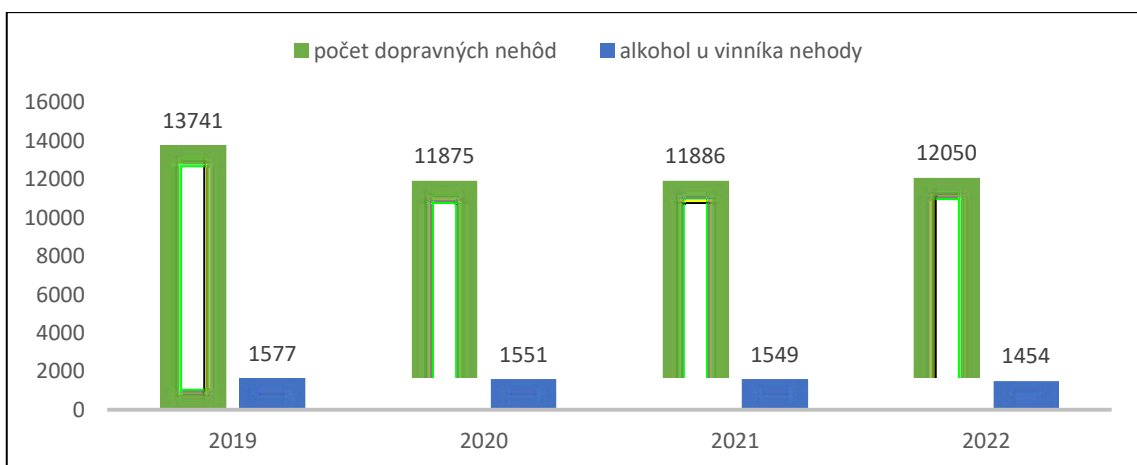


Graf 3.4 Prehľad o následkoch dopravných nehôd
Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

V grafe č. 3.4 upresňujem údaje týkajúce sa následkov dopravných nehôd v podobe usmrtených osôb, ťažko a ľahko zranených osôb. Z uvedeného grafu je zrejmé, že s poklesom počtu dopravných nehôd v rokoch 2020 a 2021 súvisí aj pokles celkových následkov týchto nehôd. Jedine krivka vývoja usmrtených zostala relatívne stabilná. Minimálne zmeny sú zaznamenané aj vo vývoji počtu ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách. Najnižšia hodnota však bola dosiahnutá v roku 2022. Vývoj

Ľahko zranených osôb v sledovanom období korešponduje aj s vývojom celkového počtu dopravných nehôd v SR. Kým v roku 2020 mal tento ukazovateľ klesajúcu tendenciu, v roku 2022 došlo opäť k jeho navýšeniu. Ukazuje sa ale, že najtragickejším rokom bol rok 2019 z hľadiska početnosti dopravných nehôd a ich následkov. V porovnaní s týmto rokom sa podarilo znížiť nehodovosť na slovenských cestách.

Štatistiky Prezídia Policajného zboru - odboru dopravnej polície obsahujú aj údaje o tom, čo bolo najčastejšími príčinami dopravných nehôd. Podľa týchto štatistík, boli najčastejšími príčinami dopravných nehôd: nevenovanie sa plne vedeniu vozidla a nesledovanie situácie v cestnej premávke; nedanie prednosti chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov; nedovolená rýchlosť jazdy; nesprávna jazda cez križovatku; nesprávne otáčanie a cúvanie; nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami; a nesprávne predchádzanie a nesprávne odbočovanie. Tieto údaje však nezohľadňujú požitie návykových látok, pretože to, čo bezprostredne spôsobilo nehodu je niektoré z vyššie vymenovaných konaní, avšak v istých prípadoch práve návykové látky mohli vplyvať na takéto nesprávne konanie vodiča. V grafe 3.1 a 3.2 som zobrazil údaje o vodičoch motorových vozidiel i cyklistoch, u ktorých bolo zistené požitie alkoholu a v tabuľke 3.1 som zobrazil prehľad o vodičoch pod vplyvom iných návykových látok. Následne v grafe č. 3.5 zobrazujem prehľad o počtoch tých, ktorí pod vplyvom alkoholu zavini dopravnú nehodu. V porovnaní s celkovými počtami dopravných nehôd môžeme konštatovať, že vodiči pod vplyvom alkoholu zavini v sledovanom období priemerne 12 až 13% dopravných nehôd. Čo sa týka nehôd na cestách, ktoré súvisia s inými návykovými látkami ako alkohol, tieto údaje zobrazujem v grafe 3.7.



Graf 3.5 Prehľad o prítomnosti alkoholu u vinníka dopravnej nehody

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

V nasledujúcej tabuľke je zobrazený prehľad o tom, aký podiel zavinenia na dopravných nehodách mali v sledovanom období jednotliví účastníci cestnej premávky pod vplyvom alkoholu.

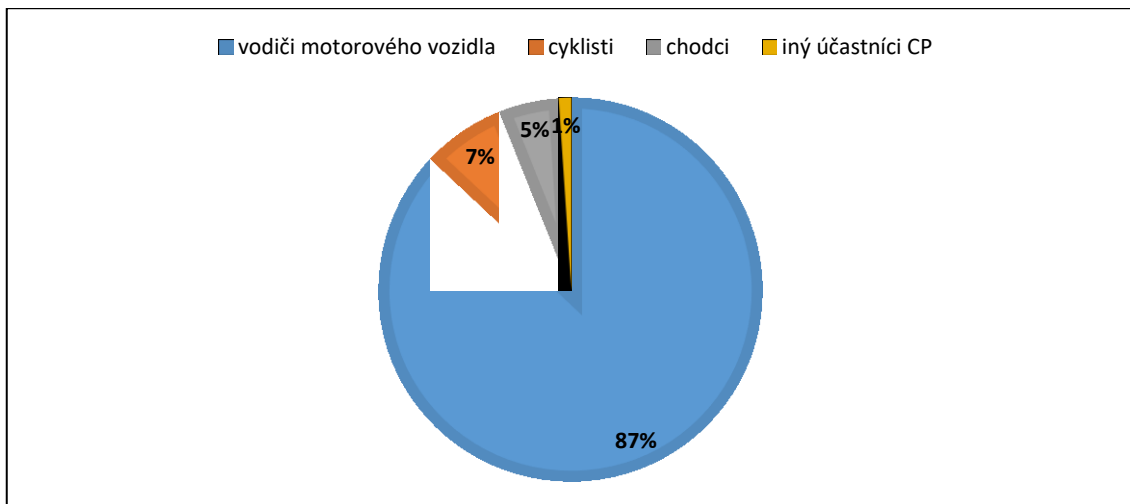
Tab. 3.2 Prehľad o dopravných nehodách zavinенých alkoholom

Cestné dopravné nehody (v r. 2019 - 2022)				
	Rok			
	2019	2020	2021	2022
Počet cestných dopravných nehôd	13741	11875	11886	12050
DN zavinенé pod vplyvom alkoholu	1577	1551	1549	1454
Zavinенé vodičmi motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu	1356	1388	1372	1232
Zavinенé cyklistami pod vplyvom alkoholu	93	80	101	128
Zavinенé chodcami pod vplyvom alkoholu	112	72	58	81
Zavinенé iným účastníkom CP (kolobežkár a pod.)	16	11	18	13

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

Na základe uvedenej tabuľky možno konštatovať nasledovné. V sledovanom období bolo z celkového počtu zaevidovaných dopravných nehôd zavinенých vplyvom alkoholu priemerne 12 až 13 %. Počet dopravných nehôd zavinенých vplyvom alkoholu má počas celého sledovaného obdobia klesajúcu tendenciu. Spomedzi všetkých účastníkov cestnej premávky najčastejšie spôsobujú dopravné nehody vodiči motorových vozidiel, čo rovnako platí pre vodičov motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu. Tí zavinili priemerne 87% dopravných nehôd pod vplyvom alkoholu počas tohto obdobia. Pri nehodách zavinенých vodičmi motorových vozidiel dochádza aj k najväčšiemu počtu usmrtených a zranených osôb. Takisto materiálne škody sú v obrovskom rozsahu. Zvyšných približne 13 % dopravných nehôd pod vplyvom alkoholu zavinia ostatní účastníci cestnej premávky ako sú cyklisti, chodci, kolobežkári

a pod. Z nich sa na dopravných nehodách najviac podieľajú cyklisti, ale o veľa nezaostávajú ani chodci. Napriek tomu že patria medzi najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, veľký podiel viny na ich zraneniach a úmrtiach má ich nedisciplinovanosť, nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky a samozrejme vplyv alkoholu.

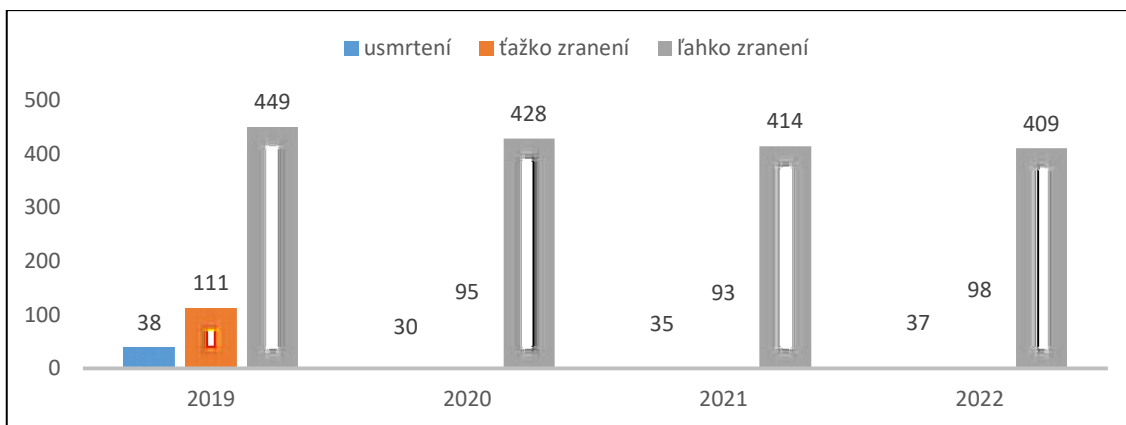


Graf 3.6 Podiel zavinenia účastníkov CP pod vplyvom alkoholu na výskyt dopravných nehôd

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [22]

V mnou sledovanom období zavinili cyklisti priemerne 7% dopravných nehôd pod vplyvom alkoholu. Chodci sa v priemere podieľali na 5% dopravných nehôd zavinených pod vplyvom alkoholu a zvyšné približne 1 % zavinili iní účastníci cestnej premávky ako sú napr. kolobežkári. Pri používaní rôznych typov kolieskových korčúľ a kolobežiek, ale rovnako i bicyklov ich užívatelia často podceňujú prostriedky osobnej ochrany. Taktiež vedome, alebo ich neznalosťou porušujú dopravné predpisy. Drvivú väčšinu dopravných nehôd však majú na svedomí vodiči motorových vozidiel.

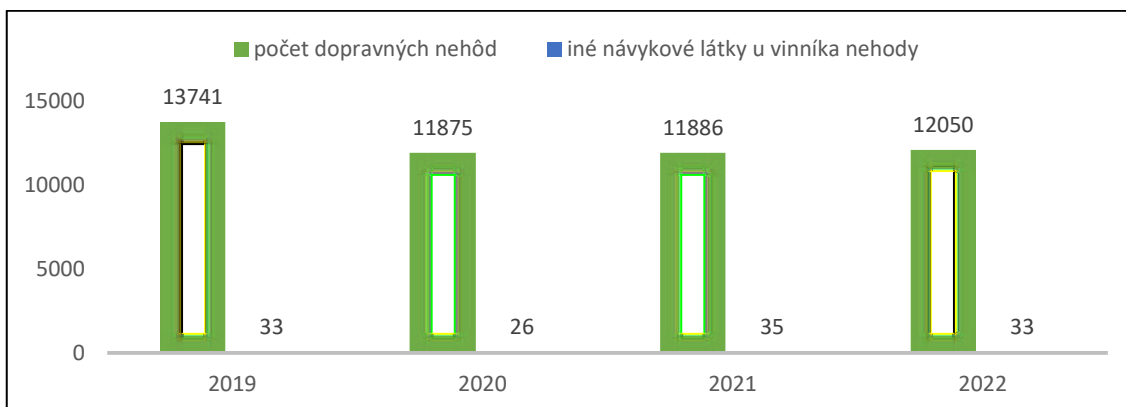
V nasledujúcom grafe som zobrazil prehľad o následkoch dopravných nehôd ktoré spôsobili vodiči pod vplyvom alkoholu. V porovnaní s grafom 3.4, kde sú údaje o celkových následkoch dopravných nehôd môžeme konštatovať, že vodiči pod vplyvom alkoholu zavinili za obdobie posledných 4 rokov priemerne 15% usmrtení, takmer 11% ťažkých zranení a takmer 9% ľahších zranení. Údaje o následkoch dopravných nehôd zavinených vodičmi pod vplyvom iných návykových látok nie sú k dispozícii, takže tieto údaje porovnať neviem.



Graf 3.7 Prehľad o následkoch dopravných nehôd ktoré spôsobili vodiči pod vplyvom alkoholu

Zdroj: vlastné spracovanie

V nasledujúcom grafe zobrazím prehľad o tom, koľko vinníkov dopravných nehôd malo za sledované obdobie pozitívne vyhodnotený test na návykovú látku.

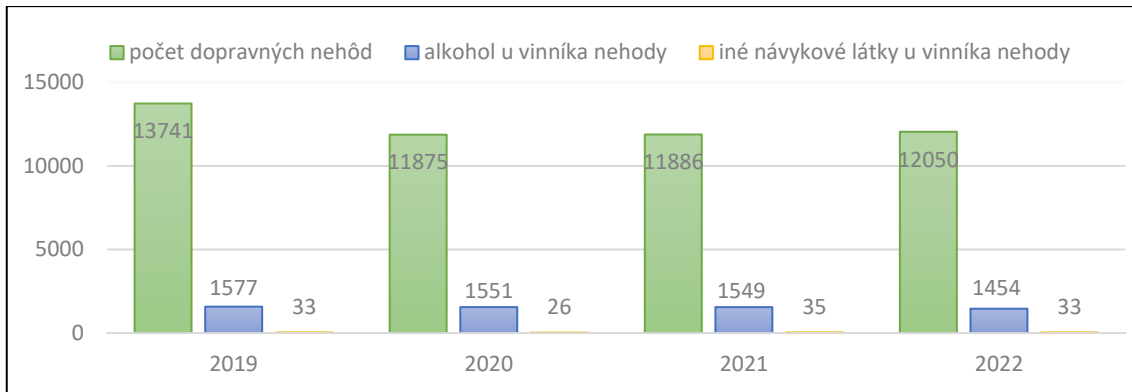


Graf 3.8 Prehľad o prítomnosti iných návykových látok u vinníka dopravnej nehody

Zdroj: vlastné spracovanie

Podľa týchto údajov sa zdá, že iné návykové látky nepredstavujú v cestnej premávke tak vysoké nebezpečenstvo. Otázne však zostáva, koľkí vinníci dopravných nehôd boli podrobení testovaniu na prítomnosť iných návykových látok, pretože na rozdiel od testovania prítomnosti alkoholu v organizme, ktoré sa vykonáva vždy, sa testy na prítomnosť inej návykovej látky nevykonávajú zakaždým. Okrem toho u človeka, ktorý vykoná dychovú skúšku na alkohol s pozitívnym výsledkom, sa už ďalej ani neskúma, či nebol aj pod vplyvom inej návykovej látky. Preto posúdiť skutočný stav tejto problematiky je veľmi problematické.

V grafe 3.9 porovnáam vplyv iných návykových látok popri vplyve alkoholu na bezpečnosť v cestnej premávke.



Graf 3.9 Porovnanie prítomnosti iných návykových látok a alkoholu u vinníkov dopravných nehôd

Zdroj: vlastné spracovanie

Podľa grafu 3.9 môžeme dostupné údaje okomentovať tak, že alkohol ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky významnejšie ako iné návykové látky. Či vyššia prítomnosť alkoholu v organizme vodičov je zapríčinená jeho ľahšou dostupnosťou, alebo problémami pri zisťovaní iných návykových látok, zostáva nezodpovedané. Hoci alkohol mal vplyv priemerne iba na 12 až 13% nehôd a iné návykové látky ešte menej, naďalej považujem za potrebné, aby sa vynakladalo úsilie a vytvárali sa efektívnejšie opatrenia, ktoré by dopomohli zamedziť jazde pod vplyvom návykových látok. Každé zamedzenie dopravnej nehode a záchrana života a zdravia má veľký význam. Vidíme však, že nehodovosť je zapríčinená mnohými faktormi a preto jej znižovanie si vyžaduje rozsiahle opatrenia.

4 Zhodnotenie výsledkov analýzy a návrh opatrení

V predchádzajúcej kapitole som predstavil štatistiky dopravných nehôd v SR, ako aj ich následkov a priblížil som údaje o tom, v akej miere sa podieľali vodiči pod vplyvom návykových látok na týchto dopravných nehodách. Pre lepšiu vizualizáciu som tieto údaje spracoval do tabuliek a grafov. Údaje ktoré som sledoval za obdobie rokov 2019 až 2022 môžeme zhodnotiť nasledovne:

- Stav dopravnej nehodovosti v SR je naďalej nepriaznivý, hoci mal za posledné roky mierne klesajúcu tendenciu, počty dopravných nehôd sú naďalej veľké.
- Vývoj v oblasti následkov dopravných nehôd korešponduje s vývojom celkového počtu dopravných nehôd v SR, pričom priemerne 37% dopravných nehôd skončilo s následkom na živote alebo zdraví.
- Vývoj dopravnej nehodovosti a jej následkov bol od roku 2020 do roku 2021 ovplyvnený zníženou mobilitou obyvateľstva v dôsledku opatrení na zamedzenie šírenia ochorenia COVID-19. Vtedy počet dopravných nehôd poklesol približne o 13,5% v porovnaní s rokom 2019.
- Výskyt vodičov, ktorí viedli vozidlo pod vplyvom alkoholu je vysoký. Z obdobia posledných 4 rokov vyplynulo, že pod vplyvom alkoholu priemerne jazdí 9544 vodičov motorových vozidiel v priebehu 1 roka. V roku 2022 ich bolo dokonca až 10078. Takmer polovica týchto vodičov má pritom v organizme mieru alkoholu vyššiu ako 0,48 mg/l.
- V prípade cyklistov pod vplyvom alkoholu bola zaznamenaná stúpajúca tendencia, pričom v roku 2022 ich bolo na cestách zistených až 7780. Z počtu 7780 cyklistov ich až 61% malo mieru alkoholu v organizme rovnú alebo vyššiu ako 1‰. V predošlých rokoch bolo zistených priemerne 64% cyklistov pod vplyvom alkoholu s hladinou alkoholu rovnou 1‰ alebo vyššou.
- Užívatelia iných návykových látok vo veľkej miere nejazdia na motorových vozidlách. Tieto ukazovatele sú ale ovplyvnené tým, že policajti majú pri zisťovaní a riešení tohto konania rôzne prekážky.
- Z celkového počtu dopravných nehôd bolo priemerne 12 až 13 % nehôd zavinených pod vplyvom alkoholu. Vinníkmi dopravných nehôd, ktorí boli pod

vplyvom alkoholu, boli najmä vodiči motorových vozidiel v podiele 87%. Opitý cyklisti tvorili priemerne 7% vinníkov, 5% tvorili opití chodci a 1% ostatní. Priemerne iba u 0,25% vodičov, ktorí zavinili dopravnú nehodu sa zistilo použitie inej návykovej látky ako alkohol.

4.1 Návrh opatrení

Nehodovosť pod vplyvom alkoholu a iných omamných látok na Slovensku je stále dosť vysoká a preto je potrebné zavedenie efektívnejších opatrení a aktivít, ktoré by viedli k zníženiu dopravných nehôd a k minimalizovaniu strát na ľudských životoch. Najväčšou slabinou cestnej premávky sú účastníci cestnej premávky a nimi porušované pravidlá cestnej premávky.

- Keďže drvivá väčšina vodičov porušuje zákaz požitia návykových látok vedome, za jednu z najvýznamnejších foriem opatrení považujem hliadky Policajného zboru na cestách. Hoci policajné hliadky sú ľuďmi veľmi nenávidené, účastníci cestnej premávky už iba pri ich zazretí zväčša spomalia a viac sa sústredia na riadenie vozidla. Včasným odhalením tých, ktorí si sadnú za volant vozidla pod vplyvom návykovej látky a znemožnením ich ďalšej jazdy, môžu policajné hliadky zabrániť vzniku dopravných nehôd. Za týmto účelom sa síce z času na čas vykonávajú dopravné bezpečnostné akcie, kedy je na cestách zvýšený počet príslušníkov PZ, avšak to neodradí vodičov, aby pod vplyvom návykovej látky neviedli vozidlo v iné dni počas roku. Z pohľadu príslušníka Policajného zboru považujem súčasný stav počtu príslušníkov Policajného zboru za nepostačujúci. Svoje tvrdenie odôvodním nasledovne. Obvodné oddelenie Policajného zboru v Štúrove, ktorého súčasťou som i ja, územne pôsobí nielen v meste Štúrovo, ale i v ďalších 22 obciach. Počas dennej služby ale i nočnej služby pôsobí v tak veľkom území iba jedna hliadka pozostávajúca z dvoch príslušníkov Policajného zboru. Táto jedna hliadka pritom počas služby nemá na starosti iba dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, ale musí preverovať rozličné oznámenia ľudí a riešiť ich. Taktiež musí preverovať objekty napojené na pult centrálnej ochrany, ak dôjde k ich narušeniu a pátrať po osobách a veciach. Okrem toho každý príslušník Policajného zboru má pridelený určitý počet spisov, ktoré musí

počas tejto služby vybavovať. To zahŕňa nielen administratívnu agendu, ale i doručovanie písomností súdov, exekútorov, orgánov činných v trestnom konaní a pod. Ďalej je potrebné objasňovať priestupky, teda vykonávať šetrenie vo veci, vykonávať výsluchy osôb, a pod. Je teda zrejmé, že je nemožné aby jedna hliadka zvládla dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky v požadovanej miere. Z toho dôvodu si myslím že je potrebné navýšiť počty príslušníkov PZ a to najmä na základných útvaroch. Napríklad v služobnom obvode OO PZ Štúrovo by bolo za potrebné navýšiť dennú službu aj nočnú službu o jednu ďalšiu hliadku, ktorá by sa mohla venovať iba dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou v cestnej premávke a v prípade potreby by mohla vypomôcť druhej hliadke. Podobne aj iné oddelenia by fungovali efektívnejšie, keby bolo dostatok pracovnej sily. Bolo by vhodné zvážiť aj to, či by nebolo efektívnejšie, keby vyčlenení policajti mali na starosť iba spisy a ďalší by sa venovali dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a preverovaniu udalostí.

- Za významné tiež považujem vzdelávanie v oblasti zisťovania a objasňovania jazdy pod vplyvom iných návykových látok. Keďže sa jedná o zložitú problematiku, pre zlepšenie znalostí o omamných látkach, psychotropných látkach, fyzických príznakoch ich požitia a pod. by bolo vhodné zabezpečiť dodatočné vzdelávanie policajtov v tomto smere. V súčasnosti sú nútení sa venovať vzdelávaniu v tejto oblasti vo vlastnej réžii a za pomoci skúsenejších kolegov, čo však považujem za nedostatočné. Vyplývajú z toho aj mnohé pochybenia policajtov pri vykonávaní týchto úkonov. Preto za prínosné by som považoval školenie policajtov v oblasti právnych predpisov tejto problematiky, postupov pri zisťovaní, dokazovaní a objasňovaní tohto konania, ako aj v oblasti administratívnej agendy a ohľadom fyzických príznakov požitia návykových látok a vplyvu na reakcie vodiča.
- Keďže vo výkone služby absentujú skriningové jednorazové testery, či prístroje na detekciu omamných a psychotropných látok, bolo by vhodné ich zabezpečiť pre zjednodušenie zisťovania ich prítomnosti v organizme vodičov policajtami. Vylúčili by sa tak prípady, kedy vodič síce vykazuje fyzické príznaky požitia nejakej návykovej látky, ale po následnom vyšetrení v zdravotníckom zariadení sa zistí negatívny výsledok. Ušetrili by sa tak nemalé finančné prostriedky za

zbytočné vyšetrenia v zdravotníckych zariadeniach. Netvrdím tým, že vyšetrenia v zdravotníckom zariadení sú zbytočné, ale zhodnotenie fyzických príznakov policajtami nedopadne vždy s pozitívnym výsledkom a týmto prípadom by sa mohlo predchádzať.

- Podstatne viac vodičov pod vplyvom návykových látok by sa podarilo policajtom zistiť, keby služba kriminálnej polície spolupracovala vo vyššej miere s policajtami základných útvarov. Keďže problematikou omamných a psychotropných látok v oblasti ich výroby, predaja, dovozu a pod. sa venuje odbor kriminálnej polície, majú k dispozícii aj najviac informácií o užívateľoch ktorí aj jazdia na motorovom vozidle. Keby tieto informácie sprostredkovali policajtom dopravnej polície a poriadkovej polície, pomohlo by to policajtom vo vyššej miere realizovať takéto prípady.
- K jednoduchšiemu riešeniu problematiky omamných a psychotropných látok u vodičov motorových vozidiel by dopomohlo, keby sa stanovili hodnoty jednotlivých návykových látok, podľa ktorých by bolo možné jednoznačne určiť, pri akej hodnote sa dopustil vodič priestupku, a kedy už trestného činu. Na rozdiel od SR, Česká republika už tieto hodnoty stanovené má. Toto by vyžadovalo úpravy v právnych predpisoch.
- Po materiálo- technickej stránke by bolo potrebné zabezpečiť na útvary PZ aj chladiace zariadenia a jednorazové rukavice. Tých bolo najmä v čase pred pandémiou Covid 19 nedostatok a policajti si ich pre vlastnú ochranu a potrebu zabezpečovali z vlastných finančných zdrojov. Počas manipulácie s biologickým materiálom sú však nevyhnutné k ochrane biologického materiálu pred jeho kontamináciou. Na útvare PZ sa síce nejaká tá chladnička nachádza, avšak vo väčšine prípadov je umiestnená v kuchynke, kde slúži na uskladnenie potravín a nápojov. V prípade potreby slúži ale aj na uskladnenie vzoriek biologického materiálu, čo odporuje hygienickým pravidlám. Preto by bolo potrebné na útvary PZ zabezpečiť chladiace zariadenie určené výlučne iba na uskladnenie takéhoto biologického materiálu. Problémom je aj nedostatok obalového materiálu na prepravu biologického materiálu.
- Svoj význam má určite aj prevencia vo forme prednášok a besied vykonávaná príslušníkmi PZ. Tieto preventívne opatrenia by bolo vhodné zamerať nielen na

prevenciu pred užívaním návykových látok ako takých, ale oboznámiť mládež na školách aj s problematikou jazdy pod vplyvom návykových látok a jej trestno-právnymi postihmi. A keďže veľký vplyv na ľudí majú médiá a sociálne siete, takéto preventívne kampane by som navrhol šíriť aj prostredníctvom nich.

- Alkohol za volantom môže významne obmedziť alkoholový imobilizér, o ktorého zavádzaní sa už istú dobu hovorí. Zatiaľ je to ešte otázka ďalej budúcnosti, pretože keď sa aj začnú predávať vozidlá s touto výbavou, istý čas potrvá kým z ciest vymiznú vozidlá, ktoré ním vybavené nie sú. Každopádne, nezaznamenal som, že by sa hovorilo aj o zavádzaní asistenčného systému na detekciu iných návykových látok pred jazdou, čo si myslím, že by tiež nebolo na škodu.
- Odradiť vodičov od tohto protiprávneho konania by mohli aj vyššie sankcie a ukladanie prísnejších trestov. V súčasnosti síce zákon ukladá trest odňatia slobody až na 1 rok za prečin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky, avšak súdy zväčša uložia iba podmienku. Na cestách sa tak často vyskytujú vodiči, ktorých to neodradí a jazdia naďalej pod vplyvom návykových látok, ako aj napriek zákazu viesť vozidlo. Možno keby aj prostredníctvom médií by sa následne ľudia dozvedeli o exemplárnych trestoch pre týchto vodičov, tak by to nebrali na tak ľahkú váhu.
- Policajti majú možnosť v premávke skontrolovať iba malý podiel vodičov. Keďže sa vyskytujú aj prípady, kedy pod vplyvom návykovej látky vedú vozidlo vodiči hromadnej osobnej dopravy a vodiči kamiónov, bolo by vhodné, keby pred nástupom do pracovnej zmeny bola u týchto vodičov vykonaná kontrola požitia návykovej látky. Tým by sa mohol znížiť aspoň podiel týchto vodičov pod vplyvom návykovej látky.
- A keďže alkohol je najviac dostupnou návykovou látkou, jej dostupnosť by sa mohla znížiť napríklad zvýšením spotrebnej dane. Verím tomu, že za predpokladu, že by došlo k právnym úpravám, k zlepšeniu technického vybavenia spolu ďalšími spomenutými opatreniami, vytvoril by sa účinnejší systém boja proti jazde pod vplyvom návykových látok.

Záver

Znižovanie dopravnej nehodovosti a z nej plynúcich následkov na životoch, zdraví a majetku je výzvou nie len pre Policajný zbor, ale pre celú spoločnosť. Policajný zbor má obmedzené kapacity svojich príslušníkov, takže je nemožné aby dokázali dohliadať na každého účastníka cestnej premávky. Dopravnú nehodovosť by sa podarilo znížiť na minimum najmä vtedy, keby si každý človek uvedomil, aký zraniteľný je on, ale i ostatní v cestnej premávke a začali by sa správať ohľaduplnejšie a zodpovednejšie. Keby taktiež dodržiavali všetky opatrenia, ktoré by im mohli pomôcť k vyššej bezpečnosti na cestných komunikáciách a keby samozrejme dodržiavali dopravné predpisy. Na bezpečnosti v cestnej premávke by sa teda mali podieľať všetci, nie len určitá skupina. Až tak by bolo možné docieľať zvyšovanie bezpečnosti v krajine.

V prvej kapitole mojej práce som konštatoval, že bezpečnosť cestnej premávky ovplyvňujú viaceré faktory, pričom najväčšou slabinou dopravy je faktor ľudský. Okrem vedomého, či nevedomého porušovania pravidiel v cestnej premávke, ktoré boli stanovené práve pre našu bezpečnosť na cestách, sa pomerne často stretávame s prípadmi, kedy účastníci cestnej premávky sú pod vplyvom návykových látok, čo ovplyvňuje ich správanie sa na cestnej komunikácii. V mojej práci som sa zameral iba na jednu z hrozieb a tou je jazda pod vplyvom návykových látok. Na začiatok som poukázal na to, ako vplyvajú na človeka návykové látky, ako i na jeho schopnosť viesť vozidlo. V nasledujúcej časti som zhrnul sústavu legislatívnych nástrojov, ktorými je snaha riešiť túto problematiku. V krátkosti som zhrnul aj určité problémy, ktoré sa naďalej vyskytujú v procese zisťovania a dokazovania iných návykových látok ako alkohol v organizme človeka. V tretej kapitole bakalárskej práce som priblížil stav a vývoj dopravnej nehodovosti v SR podmienenej vplyvom návykových látok. Urobil som tak prostredníctvom tabuliek a grafov, pričom som sa opieral o štatistické údaje Prezídia Policajného zboru – odboru dopravnej polície. Keďže tieto štatistiky obsahovali iba údaje o alkohole a údaje o iných návykových látkach v dostupných štatistikách absentovali, požiadal som o tieto informácie Ministerstvo vnútra v zmysle zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám. Ako zo štatistických údajov vyplynulo, opatrenia ktoré sa doposiaľ uplatňujú, sú nedostatočné. Taktiež problematika riešenia vodičov pod vplyvom drog je stále v plienkach a k pokrokom v tomto smere nedochádza. Preto považujem za nevyhnutné, aby sa tomuto problému

venovala pozornosť a zaviedli sa také opatrenia, ktoré by aj reálne zabezpečili jednoduchšie zisťovanie a dokazovanie prítomnosti drog v organizme vodičov, ale predovšetkým aby sa určili hladiny jednotlivých látok, ktoré majú schopnosť negatívne ovplyvniť vodičove schopnosti. V poslednej kapitole som sa pokúsil navrhnúť ďalšie možnosti zvyšovania bezpečnosti cestnej dopravy v súvislosti s problematikou návykových látok.

Zoznam zdrojov

- [1] MONOŠI Mikuláš a kol., Bezpečnosť cestnej dopravy so zameraním na železničné priestupce v Slovenskej republike, In: Zborník príspevkov konferencie Expert Forensic Science Brno 2015. s. 5-12. ISBSN 978-80-214-5100-1
- [2] Internetový zdroj: Cestná doprava [online].2023 [07.01.2023]. Dostupné z: https://spspb.edupage.org/files/DPS-2.1_Cestna_doprava.doc
- [3] Internetový zdroj: Dopravní nehody a jejich druhy [online].2023 [07.01.2023]. Dostupné z: <https://www.autoweb.cz/dopravni-nehody-a-jejich-druhy/>
- [4] ČEČOT, Vladimír a kol., Dopravné nehody. Bratislava: Vydavateľstvo a nakladateľstvo respo. 2003. ISBN 80-968953-5-4
- [5] KOMAČKOVÁ, Lenka a kol., Faktory vplývajúce na bezpečnosť cestnej dopravy. [online]. 2015. Dostupné z:
- [6] Internetový zdroj: Moderne asistenčné systémy vodiča a ich spoľahlivosť [online].2023 [07.01.2023]. Dostupné z: <https://www.dekra.sk/sk/moderne-asistencne-systemy-vodica-a-ich-spolahlivost/>
- [7] Internetový zdroj: Trestný zákon č. 300/2005. [online]. 2023. [13.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2005/300/>
- [8] Internetový zdroj: Zákon č. 219/1996 Z.z. o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb. [online]. 2023. [13.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1996/219/>
- [9] Internetový zdroj: Zákon č. 139/1998 Z.z. o omamných látkach, psychotropných látkach a prípravkoch. [online]. 2023. [13.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1998/139/20221201>
- [10] ČEČOT V. a kol., Kiminológia: Osobitná časť, Sládkovičovo: Vysoká škola v Sládkovičove. 2009. ISBN 978-8089267-25-5
- [11] Internetový zdroj: MINV [online].2023 [07.01.2023]. Dostupné z:<https://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=alkoholom-za-volantom-je-pre->
-

zodpovedneho-cloveka-tabu-nielen-pocas-velkonocnych-sviatkov&subor_spravy=329624

[12] Internetový zdroj: Národná stratégia SR pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030. [online].2023 [15.01.2023]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/bezpecnost-cestnej-premavky/narodna-strategia-slovenskej-republiky-pre-bezpecnost-cestnej-premavky-na-roky-2021-2030>

[13] Internetový zdroj: Alkohol za volantom. [online].2023 [15.01.2023]. Dostupné z: <https://onlinebardejov.com/tento-predlzeny-vikend-zaostri-policia-na-alkohol-za-volantom/>

[14] ČENTĚŠ J. a kol., Trestný zákon- Veľký komentár, 4.aktualizované vydanie, Bratislava: EUROKÓDEX, s.r.o., 2018. ISBN 978-80-8155-076-8

[15] Internetový zdroj: Alkohol za volant nepatrí. [online].2023 [15.01.2023]. Dostupné z: <https://mojdom.zoznam.sk/aktuality/alkohol-za-volant-nepatri/>

[16] Vráblová, M. a kol., Drogové trestné činy. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-362-9

[17] Internetový zdroj: wikipedia. [online].2023 [20.01.2023]. Dostupné z: https://sk.wikipedia.org/wiki/Neznalos%C5%A5_z%C3%A1kona_neospravedl%C5%88uje

[18] Internetový zdroj: Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke. [online]. 2023. [20.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/>

[19] Internetový zdroj: Zákon č. 171/1993 Z.z. o policajnom zbore. [online]. 2023. [20.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1993/171/>

[20] Internetový zdroj: Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch. [online]. 2023. [21.01.2023]. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1990/372/>

[21] Interný predpis: Nariadenie Prezídia Policajného zboru o vykonávaní dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, konaní o dopravných nehodách a dopravno-inžinierskej činnosti č. 55/2018

[22] Internetový zdroj: Štatistické ukazovatele služby dopravnej polície. [online]. 2023. [01.02.2023]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?statisticke-ukazovatele-sluzby-dopravnej-policie>

Zoznam grafických objektov

Zoznam tabuliek

Tab.1.1 Prehľad negatívnych účinkov vybraných návykových látok a liečiv na vedenie vozidla.....

21

Tab.3.1 Prehľad o vodičoch pod vplyvom iných návykových látok.....37

Tab.3.2 Prehľad o dopravných nehodách zavinených alkoholom41

Zoznam grafov

Graf 3.1 Miera alkoholu zistená u vodičov motorových vozidiel.....35

Graf 3.2 Miera alkoholu zistená u cyklistov.....36

Graf 3.3 Prehľad o dopravných nehodách a následkoch na životoch a zdraví.....39

Graf 3.4 Prehľad o následkoch dopravných nehôd.....39

Graf 3.5 Prehľad o prítomnosti alkoholu u vinníka dopravnej nehody.....41

Graf 3.6 Podiel zavinenia účastníkov CP pod vplyvom alkoholu na výskyt dopravných nehôd.....42

Graf 3.7 Prehľad o následkoch dopravných nehôd ktoré spôsobili vodiči pod vplyvom alkoholu.....43

Graf 3.8 Prehľad o prítomnosti iných návykových látok u vinníka dopravnej nehody....43

Graf 3.9 Porovnanie prítomnosti iných návykových látok a alkoholu u vinníkov dopravných nehôd.....44

Zoznam obrázkov

Obr.	1.1	Faktory	bezpečnosti	cestnej	
		premávky.....			13
Obr. 1.2		Zorné pole vodiča pod vplyvom alkoholu.....			18
Obr.	1.3	Pravdepodobnosť	nehody	po	požití
		alkoholu.....			20

Zoznam skratiek

SR - Slovenská republika

CP - cestná premávka

PZ - Policajný zbor

DN - dopravná nehoda

BaPCP - bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky

Autor (vypracoval)	Nikolas András
Názov BP	Vplyv návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy
Študijný odbor	Logistika v doprave
Rok obhajoby DP	2023
Počet strán	42
Počet príloh	0
Vedúci BP	Mgr. Vojtěch Baka, PhD.
Anotácia	<p>Témou bakalárskej práce je „Vplyv návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy.“ Bakalárska práca pozostáva zo štyroch hlavných kapitol. Prvá kapitola predstavuje teoretickú časť danej problematiky s charakteristikou najvýznamnejších pojmov. Druhá kapitola je časť venovaná legislatívnej stránke tejto problematiky. Praktickú časť tvorí tretia kapitola, v ktorej je obsiahnutá analýza vplyvu návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy. V poslednej, štvrtej kapitole navrhнем opatrenia, ktoré by mohli byť užitočné v boji proti jazde pod vplyvom návykových látok. Cieľom bakalárskej práce bolo s využitím analýzy štatistických údajov vedených dopravnou políciou SR posúdiť vplyv návykových látok na bezpečnosť cestnej dopravy. Spracovať návrh opatrení na zlepšenie súčasného stavu.</p>
Kľúčové slová	bezpečnosť cestnej dopravy, návykové látky, nehoda, vodič, logistika dopravy
Miesto uloženia	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatúra	