POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistky

Dopravní nehody pod vlivem návykových látek

Diplomová práce

Traffic accidents under the influence of addictive substances

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

doc. Ing. Jiří JONÁK, Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Jan ŠENK

PRAHA

2024

Čestné prohlášení

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

V Plzni dne 1. 3. 2024

Bc. Jan ŠENK

Poděkování

Děkuji tímto panu doc. Ing. Jiřímu Jonákovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky při zpracování této diplomové práce.

ANOTACE

Tato diplomová práce pojednává o problematice dopravních nehod zaviněných pachateli, kteří byli pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Práce je členěna do několika kapitol, které na sebe logicky navazují. V prvních kapitolách teoretické části jsou vymezeny základní pojmy vztahující se k předmětné problematice. Převážná část teoretické práce se dále zabývá problematikou alkoholu a jiných návykových látek včetně deskripce jejich účinků na lidský organismus. Praktická část práce, která je tvořena dotazníkovým šetřením, se zabývá ověřením nastolených hypotéz, týkajících se povědomí a názoru veřejnosti na řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Výsledky dotazníkového šetření jsou v práci prezentovány grafy a následným rozborem.

KLÍČOVÁ SLOVA

alkohol * dopravní nehoda * Dräger * DrugWipe * návyková látka * pozemní komunikace * statistika

ANNOTATION

This master thesis deals with the issue of traffic accidents caused by offenders who were under the influence of alcohol or other addictive substances. The thesis is divided into several chapters that logically follow each other. In the first chapters of the theoretical part, the basic terms related to the subject matter are defined. The majority of the theoretical part also deals with the issue of alcohol and other addictive substances, including a description of their effects on the human organism. The practical part of the thesis, which consists of a questionnaire survey, deals with the verification of the raised hypotheses regarding the public's awareness and opinion on driving under the influence of alcohol or other addictive substances. The results of the questionnaire survey are presented in the thesis with graphs and subsequent analysis.

KEYWORDS

alcohol * traffic accident * Dräger * DrugWipe * addictive substance * road * statistics

Obsah

Úvod 7
1 Dopravní nehoda 8
1.1 Znaky dopravní nehody 8
1.1.1 Pozemní komunikace 10
1.2 Dělení dopravních nehod 14
1.3 Příčiny dopravních nehod 15
2 Účastníci silničních dopravních nehod 19
2.1 Chodec 19
2.2 Řidič nemotorového vozidla 20
2.3 Řidič motorového vozidla 22
3 Alkohol a jiné návykové látky 28
3.1 Alkohol 28
3.1.1 Pivo 31
3.1.2 Víno 32
3.1.3 Lihoviny 34
3.1.4 Zjišťování ovlivnění alkoholem 35
3.1.5 Nezpůsobilost řídit motorové vozidlo 40
3.1.6 Statistika nehod pod vlivem alkoholu 40
3.2 Jiné návykové látky 42
3.2.1 Rozdělení jiných návykových látek 43
3.2.2 Marihuana 44
3.2.3 Metamfetamin (pervitin) 46
3.2.4 Kokain 49
3.2.5 Heroin 50
3.2.6 Amfetamin (extáze) 51
3.2.7 Halucinogen (LSD) 52
3.2.8 Zjišťování ovlivnění jinými návykovými látkami 53
3.2.9 Statistika nehod pod vlivem jiných návykových látek 57
4 Dotazníkové šetření 58
4.1 Cíle výzkumu 58
4.2 Získávání a využití dat 58

4.3 Otázky položené v dotazníkovém šetření 59
4.4 Vyhodnocení jednotlivých otázek a odpovědí 60
4.5 Celkové zhodnocení dotazníkového šetření 74
Závěr 76
Seznam použité literatury 78
Seznam obrázků 80
Seznam tabulek 81
Seznam grafů 82
Přílohy 83

Úvod

Téma diplomové práce „Dopravní nehody pod vlivem návykových látek“ souvisí s oblastí, která se týká všech lidí, a to dopravních nehod obecně. Každý se někam dopravuje, kdy k dosažení zamýšleného cíle pravděpodobně kombinuje více než jeden způsob dopravy a nezáleží na tom, jestli je vlastníkem řidičského oprávnění, nebo řídí jízdní kolo, či se jedná o chodce, protože každý je účastníkem provozu na pozemních komunikacích a k tomu také bohužel patří i riziko stát se účastníkem dopravní nehody.

První dochovaná informace o dopravní nehodě se smrtelným zraněním na našem území je z 22. prosince 1706, při které zahynula Maxmiliána Alsterlová z Astfeldu. K dopravní nehodě došlo v Jesenici u Prahy, kde se hraběnce při jízdě z kopce splašili koně táhnoucí kočár, ten se převrhl a hraběnka v něm zahynula.

O dopravních nehodách informují dennodenně sdělovací prostředky, takže lze říct, že se již skoro každý setkal s dopravní nehodou, a to buď jako přímý účastník, svědek, nebo prostřednictvím sdělovacích prostředků. Při požití alkoholu nebo jiných návykových látek se řízení vozidel stává nebezpečnějším, riskantnějším a případné následky dopravních nehod mohou být mnohem vážnější.

Cílem této diplomové práce je popsat problematiku silničních dopravních nehod a popsat účinky vlivu alkoholu a jiných návykových látek na řidiče. Pro zpracování práce byla zvolena metoda popisná a kompilační, jelikož je čerpáno z odborné literatury, zákonných předpisů i interních aktů řízení, které jsou doplněné autorovou vlastní policejní praxí a studiem.

Součástí praktické části práce je dotazníkové šetření zaměřené na pohled veřejnosti týkající se problému alkoholu a jiných návykových látek v provozu na pozemních komunikacích, a dále na zkušenosti veřejnosti s těmito látkami.

Teoretická část práce

1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je nepředvídatelná, ale i předvídatelná, událost, která vznikla během provozu jednoho či více dopravních prostředků a při které dojde ke zranění osob, nebo škodě na majetku. Většina lidí si pod pojmem dopravní nehoda představí silniční dopravní nehodu, ale jsou i dopravní nehody vodní, drážní nebo letecké. Ale tato diplomová práce se zabývá dopravními nehodami, ke kterým došlo v silničním provozu, a to jsou silniční dopravní nehody.

Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků a škodám na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem provozu na pozemních komunikacích.[1]

1.1 Znaky dopravní nehody

V zákoně je **dopravní nehoda** definovaná jako *událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*[2].

Dopravní nehoda je brána jako nějaké neštěstí, nebo nepříjemná událost, která se nedala čekat a účastník či účastníci jsou z této situace překvapeni. Ale většinou je opak pravdou, jelikož dopravní nehoda je často **předvídatelná událost**. Jako příklad lze uvést situaci, kdy řidič vozidla riskantně předjíždí v nepřehledném úseku za velkého provozu, tak lze předvídat a očekávat, že k dopravní nehodě dojde. Jako další příklad je možné uvést nepřiměřenou rychlost na zasněžené vozovce při jízdě do zatáčky a v tomto případě lze předvídat, že vozidlo nebude kopírovat profil zatáčky, ale zatáčkou projede rovně. A podobných příkladů lze

[1] CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
[2] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

nalézt mnohem více. Z toho jasně vyplývá, že v určitých situacích řidič riskuje a pohybuje se na hraně možnosti způsobení dopravní nehody, tedy jedná se o předvídatelnou událost.

Aby se dalo hovořit o dopravní nehodě, musí se jednat o **nezamýšlenou událost**, protože úmyslné poškození majetku jiné osoby dopravním prostředkem, nebo úmyslné vybrždění s následným způsobením škody nelze klasifikovat jako nezamýšlenou událost, tedy ani jako dopravní nehodu. V takovýchto případech se posuzuje nejenom vzniklá škoda (majetková škoda nebo újma na zdraví či životech), ale i případný následek této úmyslné události, ačkoli tento následek třeba nenastal.

Z pohledu kriminalistiky základní rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním v závislosti na způsobu páchání spočívá v tom, že zatímco pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje konkrétní cíl, v případě nedbalostního trestného činu žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání. Z uvedeného vyplývá, že pachatel úmyslného trestného činu k následku úmyslně a cílevědomě směřuje. U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení.[3]

Aby se dle definice zákona jednalo o dopravní nehodu, tak při této události musí dojít k **usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku**. K usmrcení nebo zranění osoby může dojít i při celkem nevinně vypadající situaci, jako je například havárie cyklisty. Zde ve většině případů nedochází ke škodě na majetku, kdy například cyklista vlivem velké rychlosti jízdy havaruje a spadne mimo jízdní kolo. O to vážnější jsou ovšem zranění, která při takovéto havárii můžou vzniknout. A samotní cyklisté se často chovají lehkomyslně a nedomýšlí případné důsledky svého chování, protože i banální překážka na komunikaci může vést k havárii cyklisty. I když cyklisté starší osmnácti let nemají povinnost mít za jízdy na hlavě

[3] PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

ochrannou přilbu, tak její použití výrazně snižuje následky při dopravní nehodě. Ze statistiky dopravní nehodovosti vytvořené BESIP[4] vyplývá, že nehody cyklistů bez přilby vykazují 2x větší závažnost, oproti nehodám, kdy cyklisté přilbu měli. Dále z této zprávy také vyplývá, že v roce 2020 nepoužilo 72,5 % cyklistů přilbu a těžké zranění utrpělo 53,3 % cyklistů bez přilby. Pokud ale při události v silničním provozu nedojde k úmrtí nebo zranění osoby a nedojde ani ke škodě na majetku, tak nelze tuto událost kvalifikovat jako dopravní nehodu. Jedním příkladem za všechny je událost v silničním provozu, při které dojde na zasněžené komunikaci v zatáčce vlivem nepřiměřené rychlosti k vyjetí vozidla do silničního příkopu. Nedoje ale k žádné škodě na majetku nebo na zdraví. V takovémto případě dojde u řidiče pouze k porušení zákona. Proto je tedy velmi důležité řádně zhodnotit a určit podmínky události v silničním provozu, aby bylo možné kvalifikovat tuto událost jako dopravní nehodu.

Dalším znakem definice dopravní nehody je skutečnost, že k události v silničním provozu došlo **v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu**. Jinými slovy musí být dopravní prostředek v pohybu, aby mohlo dojít k dopravní nehodě. Nelze tedy za dopravní nehodu považovat otevření dveří stojícího vozidla s naražením do jiného stojícího vozidla a tím způsobení škody. Ani jedno z vozidel nebylo v pohybu, nejedná se tedy o dopravní nehodu. Nezáleží na skutečnosti, zda vozidlo bylo v pohybu z vůle řidiče, tedy jím řízené, nebo se pohybovalo samovolně, což může být nedostatečně zajištěné zaparkované vozidlo proti pohybu, jeho následné samovolné rozjetí a způsobení škody.

1.1.1 Pozemní komunikace

Nezanedbatelným znakem dopravní nehody je skutečnost, že se událost v silničním provozu **stala, nebo byla započata na pozemní komunikaci**. Pozemní komunikace je v zákoně o pozemních komunikacích definována jako

[4] Cyklisté, zranitelní účastníci silničního provozu Strategie BESIP 2021-2030. Praha: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP. 2021.

dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti[5]. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Dálnice se dělí na dálnici I. třídy a II. třídy, kdy takto se rozdělují podle svého určení a dopravního významu. Dálnice se označují čísly od 0 do 99, přičemž se před číslici uvádí písmeno „D“.

Silnice se dělí na silnice I. třídy určené pro dálkovou a mezistátní dopravu, které se označují čísly od 0 do 99. Dále se dělí na silnice II. třídy určené pro dopravu mezi okresy, které se označují čísly od 100 do 999. A poté se dělí na silnice III. třídy určené k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace, které se označují čtyř až pětimístnými čísly podle nejbližší dálnice, silnice I. nebo II. třídy.

Místní komunikace se dělí na místní komunikace I. třídy, II. třídy, III. třídy a IV. třídy. Místní komunikace I. třídy je nejvýznamnější komunikace ve městech. Místní komunikace II. třídy je *dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí*[6]. Místní komunikace III. třídy je *obslužná komunikace a místní komunikace IV. třídy je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz*[7]. Mezi místní komunikace IV. třídy se řadí chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, obytné a pěší zóny apod.

Účelová komunikace je v zákoně definována jako *pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků*[8]. Dále se v zákoně uvádí, že *účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru*

[5] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.
[6] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.
[7] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.
[8] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.

nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu[9].

Rozpoznat dálnice, silnice i místní komunikace je ve většině případech jednoduché a bezproblémové, jak podle dopravních značek označujících určitý druh pozemní komunikace, tak i podle charakteru či vzhledu konkrétní pozemní komunikace. Ale u účelových komunikací je to již těžší, jelikož za účelovou pozemní komunikace lze považovat téměř jakoukoliv cestu, která byla vytvořena prokazatelným a dlouhodobým užíváním veřejností, a tato cesta nemusí být zapsaná v katastru nemovitostí jako pozemní komunikace. Je tedy rozhodné, aby tato cesta vznikla minimálně užíváním veřejností a sloužila k nějakému účelu, například ke spojení jednotlivých nemovitostí, ke spojení s jinou pozemní komunikací anebo pro účely obhospodařování lesních či zemědělských pozemků.

Proto v případě lesních či polních cest vyvstává problém týkající se neznalosti veřejnosti o právech a povinnostech, které se jich týkají, když se pohybují po takovéto cestě, jelikož tato cesta je pozemní komunikací z pohledu zákona. Hlavním problémem je skutečnost, když se po takovéto účelové komunikaci pohybují řidiči jízdních kol, nebo jiných motorových či nemotorových dopravních prostředků, jelikož se na ně vztahují úplně stejné povinnosti jako na jakékoliv jiné pozemní komunikaci. V zákoně je psáno, že řidič nesmí *řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky*[10]. Tuto skutečnost si ale mnoho řidičů jízdních kol neuvědomuje a jedou-li po lesní či polní cestě, případně i po cyklostezce, tak jsou pak velmi překvapeni, pokud je příslušník Policie České republiky zastaví a kontroluje mimo jiné i jejich ovlivnění alkoholem (nebo jinou návykovou látkou) a v případě pozitivní hodnoty alkoholu (nebo jiné návykové látky) následuje i sankce u správního orgánu. A zákon o silničním provozu v tomto případě nerozlišuje řidiče motorového nebo

[9] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.
[10] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

nemotorového vozidla, proto je u řidiče jízdního kola stejně vysoká pokuta u správního orgánu, jako u řidiče motorového vozidla, což může být pro cyklisty velmi šokující.

Dalším problémem při určování skutečnosti, zda se jedná nebo nejedná o účelovou pozemní komunikaci je i otázka **uzavřenosti prostoru nebo objektu**. Obecně platí, že veřejně přístupné jsou všechny účelové komunikace mimo komunikace, které slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu, kdy tato účelová komunikace je přístupná v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. Za uzavřený prostor lze chápat takový prostor, kam nelze vstoupit, aniž by byla překonána nějaká překážka, která reguluje vstup do tohoto prostoru nebo objektu. Tato překážka může být jak fyzická (brána, závora, oplocení, průjezd přes vrátnici atd.), tak i právní (dopravní značka zakazující vstup). Ale za uzavřený prostor nelze považovat takový prostor, kde je zákaz vjezdu motorových nebo i nemotorových vozidel, ale pěší veřejnost se zde může volně pohybovat, jelikož pozemní komunikace slouží i chodcům. Z výše uvedeného lze jednoznačně dovodit, že pravidla provozu na pozemních komunikacích platí na všech účelových komunikacích, tedy i na účelových komunikacích veřejně nepřístupných, kdy na těchto účelových komunikacích mohou být pravidla provozu na pozemních komunikacích upravena odlišně s ohledem na specifika daného objektu (například jízda kolejových vozidel v protisměru), na což však musí být všichni uživatelé takového pozemní komunikace vhodnou formou upozornění (například seznámení se s provozním řádem při vjezdu do areálu, na vjezdu umístěné informační tabule a podobně). Jako příklad veřejně nepřístupné pozemní komunikace, kdy vlastník nebo provozovatel tohoto prostoru nebo objektu svoji nemovitost veřejně zpřístupnil v rozsahu, který uznal za vhodný, jsou objekty nemocnic, podzemní parkoviště u obchodních center, restaurační zařízení na soukromém pozemku a podobně.

1.2 Dělení dopravních nehod

Silniční dopravní nehody lze dělit podle řady kritérií, kdy to nejzákladnější dělení je podle charakteru dopravní nehody na tři základní druhy:

- ***srážky*** *– jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval ve vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem*
- ***havárie*** *– na silniční dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo. Typickým představitelem je například převrácení vozidla*
- ***jiné nehody*** *– které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, například vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění a podobně.*[11]

Dalším dělením silničních dopravních nehod je dělení na objektivní a subjektivní nehodové jednání.

Za **objektivní nehodové jednání** lze považovat špatný technický stav pozemní komunikace (kterou nemohl řidič předpokládat), jiná nepředvídatelná událost, nebo technická závada na vozidle.

Za **subjektivní nehodové jednání** lze považovat nepřiměřenou rychlost, nedodržení vzdálenosti mezi vozidly, nedodržení přednosti v jízdě, jízdu po nesprávně straně, jízdu pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek a podobně.

Podle způsobu řešení lze dopravní nehody rozdělit na:

- *dopravní nehody ukončené blokovým řízením, které splňují podmínky umožňující jejich projednání na místě jako dopravních přestupků*
- *dopravní nehody, které nelze projednat na místě*[12].

[11] CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
[12] KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

1.3 Příčiny dopravních nehod

S výše uvedeným nehodovým jednáním souvisí i příčiny dopravních nehod. Lze je také kvalifikovat jako objektivní a subjektivní příčiny.

Objektivní příčiny jsou takové, které nemohl řidič předpokládat a předvídat. Zákon uvádí, že: *Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled*[13].

Z tohoto je také patrné, že může být řidič potrestán pouze za porušení zákona při okolnostech, které je možno předvídat. U objektivních příčin se jedná o dopravní nehody, které mají souvislost s technickým stavem vozidla a technickým stavem pozemní komunikace. Příkladem technického stavu vozidla může být technická závada na vozidle únavou materiálu (prasknutí poloosy, závada na brzdovém systému), která se okamžitě projeví a dojde k dopravní nehodě. V souvislosti se stavem pozemní komunikace lze jako příklad uvést prasknutý kanalizační poklop, na který řidič najede a vlivem tohoto dojde k dopravní nehodě. Dále lze také uvést neoznačenou překážku na pozemní komunikaci, kterou nemohl řidič očekávat a předpokládat. Podle statistiky nehodovosti za rok 2023 vedené Policií České republiky[14] je zřejmé, že tyto příčiny tvoří přibližně 1 % všech dopravních nehod. Mezi objektivní příčiny dopravních nehod lze zařadit i dopravní nehody **zaviněné lesní zvěří nebo domácím zvířetem**. I když je v některých úsecích komunikací řidič upozorněn na možnost pohybu lesní zvěře, nebo domácích zvířat, pořád nelze klást řidiči za vinu, když mu náhle takové zvíře nebo zvěř vběhne do jeho jízdní dráhy. I když pojede řidič takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na jakou má

[13] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[14] Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023
Dostupné z: https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx

rozhled, bude se plně věnovat řízení a bude dávat pozor na případné vběhnutí lesní zvěře, nebo domácího zvířete, tak pořád nemůže předpokládat, že mu do jeho jízdní dráhy takováto zvěř či zvíře vběhne a dojde k dopravní nehodě. Podle výše uvedené statistiky tvoří dopravní nehody zaviněné lesní zvěří nebo domácím zvířetem 15 % dopravních nehod z celkového počtu dopravních nehod, není to tedy malé a zanedbatelné číslo.

Subjektivní příčiny jsou vždy selháním člověka, kdy nejvíce selhávajícím a nejproblémovějším je řidič dopravního prostředku, který svým jednáním ovlivňuje ostatní účastníky silničního provozu, a toto selhání může mít fatální následky. Podle statistiky nehodovosti za rok 2023 vedené Policií České republiky[15] je řidičem motorového vozidla způsobeno 79,6 % dopravních nehod, řidičem nemotorového vozidla 3,2 % a chodcem 1 %. Nejčastější příčina dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy (68,7 % nehod), poté nepřiměřená rychlost (15,4 % nehod), nedání přednosti v jízdě (14,3 % nehod) a nesprávné předjíždění (1,6 % nehod). Konkrétněji to je tak, že nejčastější příčinou dopravních nehod je skutečnost, že se řidič plně nevěnoval řízení (20,3 % nehod), nesprávné otáčení nebo couvání (11,4 % nehod) a jiný druh nesprávné jízdy (9,9 % nehod). Ze stejné statistiky lze sestavit **10 nejčastějších příčin** dopravních nehod:

1. řidič se plně nevěnoval řízení
2. nesprávné otáčení nebo couvání
3. jiný druh nesprávné jízdy
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
5. nezvládnutí řízení vozidla
6. nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem
7. vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
8. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
9. nedání přednosti upravené dopravní značkou Dej přednost v jízdě!
10. přejetí do protisměru

[15] Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023 Dostupné z: https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx

Nejtragičtější příčina dopravních nehod, tedy příčina s největším úmrtím osob při dopravní nehodě, je nepřiměřená rychlost (43,8 % nehod), poté následuje nesprávný způsob jízdy (40,6 % nehod), nedání přednosti (13,4 % nehod) a nesprávné předjíždění (2,2 % nehod). Konkrétněji jsou nejtragičtější příčiny dopravních nehod nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně technickému stavu vozovky (19 % nehod), přejetí do protisměru (16,3 % nehod) a nevěnování se řízení (14,1 % nehod). Zde lze také sestavit **10 nejtragičtějších příčin** dopravních nehod:

1. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
2. přejetí do protisměru
3. řidič se plně nevěnoval řízení
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
5. nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu
6. nezvládnutí řízení vozidla
7. nedání přednosti upravené dopravní značkou Dej přednost v jízdě!
8. nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti
9. jiný druh nesprávné jízdy
10. nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu

Z výše uvedeného jasně vyplývá, že subjektivní příčina dopravní nehody, selhání na straně řidiče, je problém nejenom neznalosti právních předpisů, ale hlavně ve velké míře jejich vědomé nerespektování a někdy i zbytečné hazardování.

Mezi **ostatní subjektivní příčiny** dopravních nehod lze zařadit psychofyziologické faktory, které mohou být dlouhodobé, ale i okamžitého rázu. Za ty dlouhodobé lze považovat déle trvající stres, který se poté podepíše na zhoršeném nebo zkresleném vnímání, a hlavně na špatném vyhodnocení situace v silničním provozu. K okamžitým faktorům lze počítat důvody, které jsou způsobené částečně vlivem jízdy na pozemních komunikacích, jako jsou otřesy při jízdě, vedro a špatný vzduch vlivem špatného větrání a dlouhá a pomalá jízda v koloně vozidel, která se podepisuje na únavě řidiče. Jako fyziologickou příčinu lze považovat momentální zdravotní stav řidiče, jelikož jeho schopnost a způsobilost řídit může být ovlivněna nejenom zdravotním stavem, ale i požitím

léků, které mohou způsobit snížení pozornosti, nebo dokonce ospalost. Mezi psychické příčiny lze zařadit i aktuální a momentální stavy, které jsou vyvolané vztekem, rozčilením, radostí nebo smutkem. Tyto stavy také ovlivňují pozornost řidiče a ztěžují správné vyhodnocování, což může mít za následek mnohem rizikovější jednání, než by bylo u člověka tímto nepoznamenaným. Další důvody mohou pramenit například z nedostatečné praxe a celkově z nedostatku řidičských zkušeností, které mohou být hned po ukončení autoškoly, nebo i při malé frekvenci řízení. Ale nedostatečnou praxí lze i nazvat situace, do kterých je uveden řidič, který je zvyklý řídit v malém provozu a dostane se do složité dopravní situace a hustého provozu. Takový řidič se dostane do stresové situace a začne dělat chyby a bude se méně soustředit.

2 Účastníci silničních dopravních nehod

Účastník provozu na pozemních komunikacích je dle zákona *každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích*[16]. A nehraje zde roli, zda se jedná o chodce, cyklistu, nebo řidiče motorového vozidla, jelikož každý, kdo se pohybuje po pozemní komunikace, je účastníkem provozu na pozemních komunikacích a vztahují se na něj práva i povinnosti.

Každý člověk je svým způsobem aktivním účastníkem silničního provozu, účastní se ho v několika rolích. V roli chodce, cyklisty, řidiče motorového vozidla, a to z hlediska vývojového – postupně podle dosahování věkové hranice a dospívání, nebo jako dospělý účastník, který role střídá.[17]

2.1 Chodec

V zákoně je uvedeno, že *chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm3, psa a podobně*[18]. Na chodce se tedy vztahují práva, ale i povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích. Mnoho chodců si například myslí, že mají na přechodu pro chodce absolutní přednost a že řidiči vozidel musí vždy a za jakýchkoliv podmínek zastavit a umožnit jim bezpečný přechod silnice po přechodu pro chodce. Ale takové právo chodci nemají, protože dle zákona je skutečností to, že řidič nesmí *ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě*

[16] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[17] PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.
[18] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce[19]. Chodci mají ale dle zákona i povinnosti a to, že *před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy*[20]*.* Chodci musí zároveň myslet na skutečnost, že při případném střetu s vozidlem je chodec tou křehčí jednotkou a mnohdy tento střet může zaplatit i životem, a to i v případě, že měl na přechodu pro chodce přednost.

2.2 Řidič nemotorového vozidla

Nemotorové vozidlo je *přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo*[21]. Jízdním kolem se dle zákona rozumí i *koloběžka, jízdní kolo s pedály, které je vybavené přídavným elektrickým motorem, tříkolka a vícekolka, stejně jako vícesedadlové jízdní kolo a jim podobné vozidlo poháněné lidskou silou*[22]. Poslední dobou roste skupina nemotorových vozidel velmi rychlým tempem a za nemotorové vozidlo lze například považovat i elektrokolo, které musí ale splňovat technické požadavky, aby mohlo být stále považováno pouze za jízdní kolo, a ne již motocykl.

Jízdní kolo **dodatečně vybavené pomocným motorkem** je takové jízdní kolo, u kterého zůstal zachován původní charakter jízdního kola, tedy že lze toto jízdní kolo nadále používat po odpojení přídavného motorku. Jedná se o jízdní kolo, kam byl dodatečně namontován pohonný systém (motor, nádrž paliva nebo akumulátor), kdy výkon motorku nesmí přesáhnout 1 kW a u spalovacího motoru

[19] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[20] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[21] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[22] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

nesmí přesáhnout zdvihový objem válce (válců) 50 cm^3. Jako poslední podmínka je skutečnost, že maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h.

Jízdní kolo se šlapacími pedály vybavené **přídavným elektrickým motorkem** je známé, a poslední dobou často prodávané, **elektrokolo**. Tedy nejedná se o domácí dodělání pohonného systému, ale z výroby namontovaný elektrický motorek, u kterého musí být maximální trvalý výkon nižší nebo rovný 250 W. Dále musí být výkon tohoto motorku vyřazen z činnosti, pokud přestane cyklista šlapat, jinak musí být výkon motorku postupně snižován, až do vyřazení motorku z činnosti, když jízdní kolo nedosáhne rychlosti 25 km/h. Tedy aby byl elektrický motorek v činnosti, musí cyklista šlapat – na rozdíl od jízdního kola dodatečně vybaveného pomocným motorkem.

Koloběžka je z pohledu zákona o silničním provozu považována za jízdní kolo, proto se na ni vztahují úplně stejné podmínky jako na jízdní kolo. Lze tedy konstatovat, že každé jízdní kolo (nebo koloběžka), které splňuje výše uvedené podmínky, lze považovat za nemotorové vozidlo bez jakýchkoliv podmínek týkajících se registrace, nebo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Další kategorií je **motokolo**, které nesplňuje některou z podmínek výše uvedených, jako je například vyšší konstrukční rychlost. Zde musí mít řidič tohoto dopravního prostředku příslušné řidičské oprávnění (skupiny AM), ale motokolo nepodléhá registraci v registru motorových vozidel. Musí mít ale sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a řidič musí mít za jízdy nasazenou přilbu a chránit si zrak vhodným způsobem (brýle nebo štít).

Poslední kategorií je **moped**, za který je považovaný dopravní prostředek, u kterého je maximální konstrukční rychlost 45 km/h, objem válce (nebo válců) je do 50 cm^3, u elektrického motorku je maximální výkon do 4 kW a musí být vybavený šlapadly. U tohoto dopravního prostředku musí mít řidič příslušné řidičské oprávnění (skupiny AM) a musí mít sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pokud byl moped vyroben do 30.06.2001 (účinnost zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), tak podléhá registraci v registru motorových vozidel pouze na žádost vlastníka,

a pokud byl vyroben po tomto datu, tak je povinnost tento moped registrovat v registru motorových vozidel a mít přidělenou registrační značku. Samozřejmostí je mít za jízdy nasazenou přilbu a vhodným způsobem si chránit zrak.

Pokud jízdní kolo nesplňuje výše uvedené podmínky definice jízdního kola vybaveného dodatečně pomocným motorkem, nebo jízdního kola s přídavným elektrickým motorkem, jedná se o vozidlo kategorie L a v takovém případě musí být řidič vlastníkem příslušného řidičského oprávnění, vozidlo podléhá registraci, musí mít sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, řidič musí mít za jízdy nasazenou přílbu a chrání si zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem.

2.3 Řidič motorového vozidla

Zákon o provozu na pozemních komunikacích popisuje motorové vozidlo jako *nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*[23]*.* Širší pojetí poskytuje zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a tento popisuje silniční vozidlo jako *motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí*[24]. Dále zde tento zákon definuje zvláštní vozidlo jako vozidlo, *vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem na pozemních komunikacích provozováno*[25]. Dále se silniční a zvláštní vozidla rozdělují do následujících kategorií:

- **vozidla kategorie L** – dvoukolová, tříkolová a čtyřkolová motorová vozidla, kdy tato se ještě rozdělují na podkategorie:
    - L1e – lehká dvoukolová motorová vozidla
        - L1e-A – motokola

[23] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
[24] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
[25] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

        - L1e-B dvoukolové mopedy
    - L2e – tříkolové mopedy
        - L2e-P – tříkolové mopedy pro přepravu osob
        - L2e-U – užitkové tříkolové mopedy
    - L3e – dvoukolové motocykly
        - L3e-A1 – motocykly s nízkým výkonem
        - L3e-A2 – motocykly se středním výkonem
        - L3e-A3 – motocykly s vysokým výkonem
    - L4e – dvoukolové motocykly s postranním vozíkem
    - L5e – motorové tříkolky
        - L5e-A – tříkolky určené především pro přepravu osob
        - L5e-B – komerční tříkolky určené výlučně pro přepravu zboží
    - L6e – lehké tříkolky
        - L6e-A – lehké silniční tříkolky
        - L6e-B – lehké quadrimobily
            - L6e-BU – lehké užitkové quadrimobily určené výlučně pro přepravu zboží
            - L6e-BP – lehké quadrimobily určené především pro přepravu osob
    - L7e – těžké čtyřkolky
        - L7e-A – těžké silniční čtyřkolky
            - L7e-A1 – A1 silniční čtyřkolky
            - L7e-A2 – A2 silniční čtyřkolky
        - L7e-B – těžké terénní čtyřkolky
            - L7e-B1 – terénní čtyřkolky
            - L7e-B2 – side-by-side bugy
        - L7e-C – těžké quadrimobily
            - L7e-CU – těžké užitkové quadrimobily určené výlučně pro přepravu zboží
            - L7e-CP – těžké quadrimobily určené především pro přepravu osob

- **vozidla kategorie M** – motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel a tato se rozdělují do dalších podkategorií:
    - M1 – motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující
    - M2 – motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun
    - M3 – motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun
- **vozidla kategorie N** – motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží, která se rozdělují na:
    - N1 – motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny
    - N2 – motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun
    - N3 – motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun
- **vozidla kategorie O** – jedná se o přípojná vozidla, která se rozdělují:
    - O1 – přípojná vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny
    - O2 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny
    - O3 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun
    - O4 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 tun
- **vozidla kategorie T** – veškeré kolové traktory, které se dělí:
    - T1 – kolové traktory s nápravou nejbližší k řidiči s minimálním rozchodem minimálně 1150mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 1000 mm
    - T2 – kolové traktory s minimálním rozchodem menším než 1150 mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 600 mm
    - T3 – kolové traktory s nenaloženou hmotností v provozním stavu maximálně 600 kg
    - T4 – kolové traktory zvláštního určení

        - T4.1 – traktory s velkou světlou výškou
        - T4.2 – zvláště široké traktory
        - T4.3 – traktory s nízkou světlou výškou
- **vozidla kategorie C** – pásové traktory poháněné nekonečnými pásy nebo kombinací kol a nekonečných pásů
- **vozidla kategorie R** – přípojná vozidla dělící se do podkategorií:
    - R1 – přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 1500 kg
    - R2 – přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 1500 kg, ale nepřevyšuje 3500 kg
    - R3 – přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 21000 kg
    - R4 – přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 21000 kg
- **vozidla kategorie S** – výměnné tažené zařízení, které se rozdělují:
    - S1 – výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 3500 kg
    - S2 – výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3500 kg
    - SS – pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností
    - SN – pracovní stroje nesené určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností
    - SP – pracovní stroje přípojné bez vlastního pohonu určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností
- **vozidla kategorie Z** zahrnují ostatní vozidla, která nelze zařadit do jiné kategorie

Pro každé z těchto kategorií vozidel jsou potřebná řidičská oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do určité skupiny vozidel, které se rozdělují následovně:

- **skupina AM** – dvoukolová a tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h a nepřevyšující 45 km/h (kategorie L1e a L2e), čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h (kategorie L6e)
- **skupina A1** – lehké motocykly o výkonu nejvýše 11 kW a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm^3 a tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW
- **skupina A2** – motocykly o výkonu nejvýše 35 kW
- **skupina A** – motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj, tříkolová motorová vozidla s výkonem 15 kW a nejsilnější motocykly
- **skupina B1** – čtyřkolová motorová vozidla odpovídající kategorii vozidel L7e s výjimkou vozidel uvedených pod skupinou AM
- **skupina B** – motorová vozidla s výjimkou výše uvedených, jejichž největší povolená hmotnost nepřesahuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče
- **skupina C1** – motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel ze skupiny D1, jejichž nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 7500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče
- **skupina C** – motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel ze skupiny C1 a D1, jejichž nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče
- **skupina D1** – motorová vozidla s výjimkou vozidel ze skupiny AM až B, určená pro přepravu osob, jejichž počet nepřesahuje 16 kromě řidiče a jejichž délka nepřesahuje 8 metrů
- **skupina D** – motorová vozidla s výjimkou vozidel ze skupiny D1, určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče
- **skupina B+E** – jízdní soupravy složené z vozidla ze skupiny B a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 3500 kg
- **skupina C1+E** – jízdní souprava jejíž nejvyšší povolená hmotnost nepřevyšuje 12000 kg složené z vozidla ze skupiny C1 a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo vozidla ze skupiny B a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 3500 kg

- **skupina C+E** – jízdní souprava složená z vozidla ze skupiny C a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg
- **skupina D1+E** – jízdní souprava složená z vozidla ze skupiny D1 a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg
- **skupina D+E** – jízdní souprava složená z vozidla ze skupiny D a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg
- **skupina T** – traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo

3 Alkohol a jiné návykové látky

Problematika alkoholu a jiných návykových látek v silničním provozu je veřejností vnímána jako velký problém. Obecně platí, že *zákaz požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky platí u osob, které vykonávají činnost, při které by mohla ohrozit život nebo zdraví jiné osoby nebo poškodit majetek.*[26] Oproti jiným prohřeškům řidičů, které jsou zčásti veřejností omlouvané a bagatelizované, jsou alkohol a drogy za volantem veřejností zatracované a netolerované, protože řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je trestnou činností s vysokým stupněm společenské nebezpečnosti kvůli často tragickým a nenapravitelným následkům. Důsledkem jsou především újmy na zdraví mnohdy s trvalými následky, ztráty na lidských životech a často i nezanedbatelné způsobené škody na majetku. Účast v silničním provozu je už sama o sobě riziková činnost, která vyžaduje velkou dávku soustředění a pozornosti, a když je riziko zvyšováno snižováním soustředění a pozornosti, ke kterému dochází užíváním alkoholu a jiných návykových látek, tak je takový přístup hazardování s lidskými životy.

3.1 Alkohol

Přístup k alkoholu je v dnešní době téměř neomezený a při různých společenských příležitostech ho lze pít bezúhonně, kdy si část společnosti nedokáže život bez alkoholu již představit. Jedná se o jednu z nejčastěji užívaných návykových látek. Za alkoholický nápoj je považovaný nápoj *obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu*[27]. V praxi se jedná skoro o všechna piva, vína, likéry a destiláty s výjimkou nealkoholických piv.

Alkohol je tlumivá látka, která *snižuje aktivitu centrálního nervového systému nebo i jiných částí organismu, a v neposlední řadě zpomaluje reakce.*[28] Již po požití

[26] Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.
[27] Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.
[28] www.nzip.cz: webové stránky Národního zdravotnického informačního portálu. Dostupné z: https://www.nzip.cz/rejstrikovy-pojem/2639

malé dávky alkoholu dochází ke zlepšení nálady, snížení úzkosti, zvýšení sebevědomí, psychické relaxaci a uvolňování až mizení zábran.

Subjektivní pozitivní pocity jsou však doprovázeny účinky negativními, které po zvyšování dávek vstupují do popředí. Dochází k přeceňování vlastních sil, ztrátě sebekontroly, oslabení vyšších etických citů, společenského taktu. Společensky nejnebezpečnější je stimulující vliv alkoholu na agresivitu. Alkohol potencuje agresivní chování především u osob psychopatických, ale může vyprovokovat latentní agresivitu i u osob, které se ve střízlivosti takto neprojevují. Mimo ovlivnění psychické činnosti dochází i ke změnám v jiných sférách. Je narušena činnost smyslových orgánů, zejména zraku. Dochází k poruše adaptačních schopností na světlo, barvocitu, plastického vidění, bočního a prostorového vidění. Později dochází i k poruchám sluchu. Ve sféře motorické je zprvu narušena schopnost jemnější činnosti a nervově motorické koordinace. Při větším požití alkoholu jsou motorické poruchy stále zjevnější, dochází k poruše hybnosti, vrávorání i pádu postižením center rovnováhy a mozečkové koordinační činnosti.[29]

Konzumace alkoholu, nebo i jiných návykových látek, je častou příčinou úrazů či dopravních nehod a existuje zde zvýšené riziko páchání trestné činnosti. Lidé pod vlivem alkoholu či drog se sami mnohdy více dopouštějí násilného jednání v rodině i mimo ni.

Podle stupně porušení psychických, senzorických a motorických funkcí se rozeznává:

Podnapilost *– nejmírnější stupeň postižení uvedených funkcí. Tento stupeň nemusí být okolí patrný, mohou ho rozeznat osoby, které dotyčného dobře znají. Poruchy jsou zjistitelné podrobnějším vyšetřením a testy. Je důležité vědět, že i tento stupeň může způsobit změny chování v exponované situaci. Je již zhoršena koordinace jemnějších pohybů, dochází k prodloužení reakční doby, což může zvýšit možnost nehody u řidičů i jiných zaměstnání.*

[29] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.

Lehký stupeň opilosti *– okolí je již nápadná změna chování intoxikovaného, dochází k excitaci (vzrušení, podráždění), zvýšení psychomotoriky, mnohomluvnosti, chvástavosti, snížení morálních zábran, potencování agresivity, uvolnění i ve sféře sexuální. Pro tyto projevy a účinky dochází v tomto stupni alkoholové intoxikace nejčastěji k poruchám chování a protispolečenským projevům a činům. U intoxikovaných osob dochází k narušení motorických funkcí, jsou pohybově nejistí, vrávorají, poráží předměty, rozlévají tekutiny. Mají porušeny senzorické funkce, nejvíce zrak, později sluch.*

Střední stupeň opilosti *– výrazný útlum, zpomalení psychomotoriky, málo srozumitelná a blábolivá řeč, snížení pozornosti, vrávorání, pády.*

Těžký stupeň opilosti *– tupost, ztráta orientace, zpomalená výbavnost představ, nesrozumitelná řeč, neschopnost chůze.*[30]

Další stupeň je otrava alkoholem, bezvědomí a posléze smrt. I přes veškeré negativní účinky a možné krátkodobé i dlouhodobé dopady na lidský organismus je s podivem, že je pití alkoholu na vysoké úrovni.

V České republice se ročně spotřebuje 100-150 milionu l etanolu, což odpovídá 10-14,5 l na 1 obyvatele včetně dětí a seniorů. Přibližně 46 % spotřebovaného etanolu je zkonzumováno v pivu, 29 % v lihovinách a 25 % ve víně. Denně pije alkohol téměř 10 % osob starších 15 let. Postoje české společnosti k alkoholu jsou velmi tolerantní. Pravidelnou konzumaci alkoholu považuje za přijatelnou 90 % lidí, reklamu na lihoviny by zakázala pouze čtvrtina Čechů, na pivo a víno pouze 10 %.[31]

[30] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.
[31] CHOMYNOVÁ, P., GROHMANNOVÁ, K., DVOŘÁKOVÁ, Z., ORLÍKOVÁ, B., ROUS, Z., ČERNÍKOVÁ, T. 2023. Souhrnná zpráva o závislostech v České republice 2022. Praha: Úřad vlády České republiky. ISBN 978-80-7440-311-8.

3.1.1 Pivo

Pivem se rozumí *pivem pěnivý nápoj vyrobený zkvašením mladiny připravené ze sladu, vody, neupraveného chmele, upraveného chmele nebo chmelových výrobků, který vedle kvasným procesem vzniklého etanolu a oxidu uhličitého obsahuje i určité množství neprokvašeného extraktu; slad lze do výše jedné třetiny hmotnosti celkového extraktu původní mladiny nahradit extraktem zejména cukru, obilného škrobu, nesladovaných obilovin nebo rýže; u piv ochucených může být obsah alkoholu zvýšen přídavkem lihovin nebo ostatních alkoholických nápojů*[32].

Piva lze rozdělit na více typů:

1) **světlé pivo** je *pivo vyrobené převážně ze světlých sladů*[32]
2) **tmavé a polotmavé pivo** je *pivo vyrobené z tmavých sladů, sladů karamelových, případně barevných sladů ve směsi se světlými slady*[32]
3) **řezané pivo** je *pivo vyrobené při stáčení smísením světlých a tmavých piv*[32]
4) **stolní pivo** je *pivo s extraktem původní mladiny do 6 % hmotnostních včetně*[22]
5) **výčepní pivo** je *pivo s extraktem původní mladiny 7 - 10 % hmotnostních*[32]
6) **ležákem** je *spodně kvašené pivo s extraktem původní mladiny 11 - 12 % hmotnostních*[32]
7) **plné pivo** je *svrchně kvašené pivo s extraktem původní mladiny 11 - 12 % hmotnostních*[32]
8) **silné pivo** je *pivo s extraktem původní mladiny 13 % hmotnostních a vyšším*[32]
9) **nízkokalorické pivo** je *pivo s obsahem alkoholu více než 0,5 % objemových a nejvýše 1,2 % objemových*[32]
10) **nealkoholické pivo** je *pivo s obsahem alkoholu nejvýše 0,5 % objemových*[32]
11) **kvasnicové pivo** je *pivo vyrobené dodatečným přídavkem čisté kvasničné kultury nebo podílu rozkvašené mladiny do hotového piva*[32]

[32] Vyhláška č. 248/2018 Sb., o požadavcích na nápoje, kvasný ocet a droždí.

12) **ochucené pivo** je *pivo vyrobené s přídavkem látek určených k aromatizaci, potravin a surovin s vlastním aromatem, lihovin nebo ostatních alkoholických nápojů; obsah alkoholu pocházejícího z lihovin a ostatních alkoholických nápojů přitom nesmí překročit obsah alkoholu v původním pivu*[33]

13) **nefiltrované pivo** je pivo ze kterého nebyly odstraněny kvasnice.

3.1.2 Víno

Víno je podle definice Mezinárodní organizace pro révu a víno (International Organisation of Vine and Wine – zkráceně OIV) *nápoj získaný výhradně částečným nebo úplným alkoholovým kvašením čerstvých vinných hroznů, rozdrcených nebo nerozdrcených, nebo hroznového moštu. Jeho skutečný obsah alkoholu nesmí být nižší než 8,5 % objemových. Nicméně s přihlédnutím ke klimatu, půdě, odrůdě révy, zvláštním kvalitativním faktorům nebo tradicím specifickým pro určité vinice může být minimální celkový obsah alkoholu snížen na 7 % objemových. legislativou specifickou pro daný region.*[34] Vína se rozdělují do různých kategorií, kdy podle Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1308/2013 se vína dělí následovně:

1) **Víno** je *produkt získaný výhradně úplným nebo částečným alkoholovým kvašením čerstvých vinných hroznů, rozdrcených i nerozdrcených, nebo hroznového moštu*[35]*.* Dříve bylo označované jako stolní víno, ale jedná se o víno nejnižší kategorie.
2) **Likérové víno** je víno, ke kterému byl přidán samostatně nebo ve směsi alkohol vinného původu. Jedná se o víno, které má obsah alkoholu nejméně 15 % a nejvýše 22 % objemových.

---

[33] Vyhláška č. 248/2018 Sb., o požadavcích na nápoje, kvasný ocet a droždí.

[34] www.oiv.int: webové stránky International Organisation of Vine and Wine – základní definice Dostupné z: https://www.oiv.int/standards/international-code-of-oenological-practices/part-i-definitions/wines/basic-definition.

[35] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013 o vytvoření společné organizace trhů se zemědělskými produkty.

3) **Šumivé víno** se získává *prvním nebo druhým alkoholovým kvašením z čerstvých hroznů, z hroznového moštu a z vína*[36]*.* Toto víno má přetlak nejméně 3 bary a po otevření se z něj uvolňuje oxid uhličitý. Celkový obsah alkoholu nesmí být nižší než 8,5 % objemových.
4) **Jakostní šumivé víno** se získává stejně jako šumivé víno, ale má přetlak nejméně 3,5 baru a obsah alkoholu nesmí být nižší než 9 % objemových.
5) **Perlivé víno** je produkt získaný *z vína, mladého vína v procesu kvašení, hroznového moštu nebo zkvašeného hroznového moštu, pokud tyto produkty mají celkový obsah alkoholu nejméně 9 % objemových*[36]. Toto víno má skutečný obsah alkoholu nejméně 7% objemových a má přetlak způsobený oxidem uhličitým nejméně 1 bar a nejvýše 2,5 baru.
6) **Hroznový mošt** je *tekutý produkt získaný přirozenou cestou nebo fyzikálními procesy z čerstvých hroznů. Skutečný obsah alkoholu hroznového moštu je přípustný nejvýše 1 % objemové.*[36]

Způsobů dělení vín je mnoho. Vína lze dělit podle **barvy**:

1) **červené** – vyrobené z modrých odrůd vína
2) **bílé** – vyrobené z bílých, růžových, červených nebo modrých odrůd vína
3) **růžové** – vyrábí se metodou krátkého nakvašení modrých odrůd vína.

Dále lze vína dělit podle **obsahu zbytkového cukru**:

1) **suché** – nejvýše 4 g zbytkového cukru na litr
2) **polosuché** – 4,1 až 12 g zbytkového cukru na litr
3) **polosladké** – 12,1 – 45 g zbytkového cukru na litr
4) **sladké** – minimálně 45 g zbytkového cukru na litr.

A také je možné je dělit podle **stáří** na mladá vína, zralá vína a archivní vína. Lze je dělit i podle **odrůdy**, a to na Chardonnay, Ryzlink, Cabernet atd. Způsobů a dělení je mnoho a vždy se najdou specifika, podle kterých lze vína dělit.

[36] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013 o vytvoření společné organizace trhů se zemědělskými produkty.

3.1.3 Lihoviny

Lihovina je alkoholický nápoj, který má *minimální obsah alkoholu 15 % objemových a je vyroben buď destilací zkvašených surovin s přidanými aromaty či potravinami s aromatickými vlastnostmi, nebo bez nich, nebo macerací, případně podobným zpracováním rostlinných surovin v lihu zemědělského původu, v destilátech zemědělského původu nebo v lihovinách, nebo přidáním aromat, barviv, sladidel, jiných povolených přísad a jiných zemědělských produktů nebo potravin do lihu zemědělského původu, destilátů zemědělského původu nebo lihovin*[37].

Lihoviny se rozdělují na kategorie, kdy zde je pár vybraných:

1) **Rum** je *lihovina vyrobená výhradně destilací produktu získaného alkoholovým kvašením melasy nebo sirupu vznikajících při výrobě třtinového cukru nebo samotné šťávy z cukrové třtiny, destilovaná na méně než 96 % objemových, takže destilát má zřetelné specifické organoleptické vlastnosti rumu*[37]. Minimální obsah alkoholu je 37,5 % objemových.
2) **Whisky** nebo **whiskey** je *lihovina vyrobená destilací zápary vyrobené ze sladovaných obilovin s celozrnnými nesladovanými obilovinami anebo bez nich, která byla zcukřena nebo zkvašena*[37]. Minimální obsah alkoholu je 40 % objemových.
3) **Obilná pálenka** je *lihovina vyrobená výhradně destilací zkvašené zápary vyrobené z celých zrn obilí a vykazující organoleptické vlastnosti výchozích surovin*[37]. Minimální obsah alkoholu je 35 % objemových.
4) **Vínovice** je *lihovina, která je vyrobena výhradně destilací vína, alkoholizovaného vína nebo vinného destilátu destilovaného na méně než 86 % objemových alkoholu*[37]. Minimální obsah alkoholu je 37,5 % objemových.

[37] Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 2019/787 ze dne 17. dubna 2019 o definici, popisu, obchodní úpravě a označování lihovin, používání názvů lihovin v obchodní úpravě a při označování jiných potravin, ochraně zeměpisných označení lihovin, používání lihu a destilátů zemědělského původu při výrobě alkoholických nápojů a o zrušení nařízení (ES) č. 110/2008.

5) **Brandy** nebo **Weinbrand** je *lihovina vyrobená z vínovice, k níž může být přidán vinný destilát, a to za předpokladu, že byl vinný destilát destilován na méně než 94,8 % objemových a že netvoří více než 50 % alkoholového složení konečného výrobku. Zrála nejméně jeden rok v dubových nádržích o objemu nejméně 1 000 litrů, nebo půl roku v dubových nádržích o objemu méně než 1 000 litrů*[38]. Minimální obsah alkoholu je 36 % objemových.
6) **Ovocný destilát** je *lihovina, která je vyrobena výhradně alkoholovým kvašením a destilací čerstvého a dužnatého ovoce, s peckami nebo bez pecek, včetně banánů, nebo moštu takového ovoce, bobulovin nebo zeleniny*[38]. Minimální obsah alkoholu je 37,5 % objemových.
7) **Pálenka z medoviny** *je lihovina vyrobena výhradně kvašením a destilací medového roztoku*[38]. Minimální obsah alkoholu je 35 % objemových.
8) **Pivní destilát** je *lihovina vyrobená výhradně přímou destilací čerstvého piva za běžného tlaku na méně než 86 % objemových alkoholu tak, že má organoleptické vlastnosti pocházející z piva*[38]. Minimální obsah alkoholu je 38 % objemových.
9) **Vodka** je *lihovina vyrobená z lihu zemědělského původu a získaná kvašením za přítomnosti kvasnic buď z brambor, nebo obilovin, nebo z obou, anebo z jiných zemědělských surovin*[38]. Minimální obsah alkoholu je 37,5 % objemových.
10) **Gin** je *lihovina vyrobená aromatizací lihu zemědělského původu jalovcovými bobulemi*[38]. Minimální obsah alkoholu je 37,5 % objemových.

3.1.4 Zjišťování ovlivnění alkoholem

Alkohol může mít na lidi pozitivní, ale i negativní vliv, a tak není třeba zdůrazňovat, že v souvislosti s řízením vozidel v silničním provozu je alkohol zakázán. I když je v České republice nulová tolerance alkoholu za volantem, tedy lze řídit vozidla

[38] Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 2019/787 ze dne 17. dubna 2019 o definici, popisu, obchodní úpravě a označování lihovin, používání názvů lihovin v obchodní úpravě a při označování jiných potravin, ochraně zeměpisných označení lihovin, používání lihu a destilátů zemědělského původu při výrobě alkoholických nápojů a o zrušení nařízení (ES) č. 110/2008.

pouze s obsahem alkoholu s hodnotou 0 promile, tak je praxe pro řidiče mírnější. Člověk může mít totiž z medicínské praxe nepatrnou hladinu alkoholu bez toho, aniž by jakýkoli alkohol požil. Konkrétně se jedná o množství do 0,2 promile alkoholu, které je bráno jako fyziologická hladina. Při vyšetření alkoholu užívá policie přístroj Dräger, u kterého činí odchylka měření 0,04 promile. Proto lze tedy v praxi brát výsledek při dechové zkoušce přístrojem Dräger do 0,24 promile včetně jako negativní výsledek dechové zkoušky, avšak toto záleží také na skutečnostech, které uvede kontrolovaný řidič.

Policista je při dohledu na silniční provoz oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu. Orientačním vyšetřením se rozumí dechová zkouška.[39] Pokud je při této dechové zkoušce výsledná hodnota větší než 0,01 promile a nižší než 0,24 promile včetně, tak se po uplynutí minimálně 5 minut provede druhá dechová zkouška. V tomto případě záleží, zda řidič jeví známky ovlivnění alkoholem a zda se dozná k požití alkoholu. Pokud nejeví známky ovlivnění alkoholem a nedozná se k požití alkoholu před, nebo během jízdy, je na něj pohlíženo, jako by nepožil žádný alkohol, jelikož v těle může být určitá fyziologická hladina alkoholu, aniž by řidič alkohol požil. Pokud ale v této nízké hodnotě alkoholu jeví řidič známky požití alkoholu, nebo se dozná k požití alkoholu, tak se věc oznámí správnímu orgánu k projednání pro podezření porušení zákona, kde se píše následující:

Řidič nesmí požít alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užít jinou návykovou látku během jízdy, nebo nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.[40]

[39] Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1 ze dne 1. ledna 2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.
[40] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

V případě, že je výsledek první dechové zkoušky vyšší než 0,24 promile, provede se po uplynutí minimálně 5 minut druhá dechová zkouška. Poté záleží na rozdílu výsledků mezi první a druhou dechovou zkouškou. Pokud je rozdíl výsledků do 10 %, tak se již dále s dechovými zkouškami nepokračuje. Pokud není rozdíl výsledků mezi první a druhou dechovou zkouškou do 10 %, tak se provede ještě třetí dechová zkouška a toto je i zároveň závěrečná dechová zkouška. Všechny výsledky dechových zkoušek se vytisknou, vyplní se předtištěné údaje, řidič se s nimi seznámí a následně každý výtisk podepíše. Následný postup záleží na výsledcích dechových zkoušek.

Pokud jsou tyto výsledky **nižší než 1 promile**, tak je řidič poučen o skutečnosti, že má možnosti požadovat odběr krve ve zdravotnickém zařízení. Této možnosti může řidič využít, ale nemusí a policie ho nesmí nutit. V tomto případě bude jednání řidiče kvalifikováno jako přestupek, za který hrozí řidiči u správního orgánu sankce formou pokuty ve výši od 7000,- Kč do 25000,- Kč a zákazu činnosti od 6 do 18 měsíců. Dále policie řidiči zakáže další jízdu a má oprávnění odebrat mu na místě řidičský průkaz.

V případě, kdy jsou výsledky dechových zkoušek **vyšší než 1 promile**, tak je samotný skutek kvalifikován jako trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky. Samotné kvalifikace zní následovně:

Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.[41]

V takovém případě je řidič vyzván k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu (žilní krve). Za tento trestný čin hrozí řidiči trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest, nebo zákaz činnosti v délce jednoho roku až deseti let. Dále je v trestním zákoníku uvedeno **zpřísnění** trestu, kdy bude řidič potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým

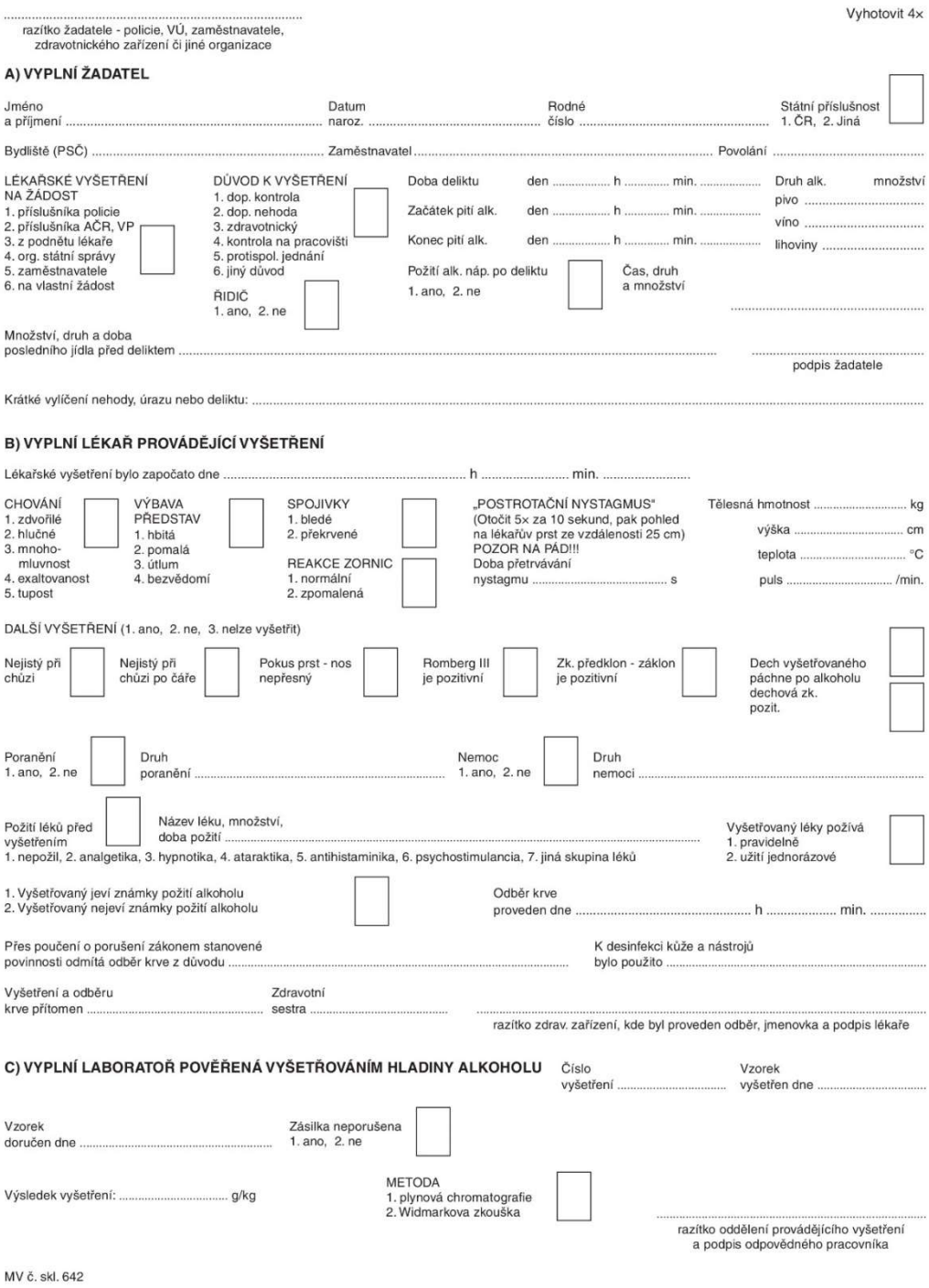
[41] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

trestem nebo zákazem činnosti, pokud řidič tímto činem způsobí *havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu (nejméně 100000,- Kč), nebo jiný závažný následek, případně pokud takový čin spáchá při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn*[42]. I v tomto případě policie zakáže řidiči další jízdu a má oprávnění odebrat mu na místě řidičský průkaz.

Řízení motorového vozidla řidičem pod vlivem alkoholu je nutno považovat za činnost, kterou je bezpečnost silničního provozu ohrožena, protože samotná podstata a hmotnost motorového vozidla a jeho motorická síla mohou způsobit závažné následky. Ohrožení naznačené intenzity naopak nevyplývá z jízdy podnapilého cyklisty, jehož kolo bez motorické síly a náležité hmotnosti nedosahuje takové kinetické energie, která by byla způsobilá způsobit zákonem předpokládaný následek.[43]

Níže je uvedený Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem (viz obrázek č. 1), který se vyplňuje při lékařském vyšetření spojeném s odběrem biologického materiálu v nemocnici. Tento protokol je rozdělený na tři části, kdy část A vyplňuje policista a tato část obsahuje identifikační údaje o vyšetřované osobě, důvod lékařského vyšetření a množství vypitého alkoholu. Poté část B vyplňuje vyšetřující lékař, který toto provádí na základě pozorování, měření a vážení vyšetřované osoby. Dále je v této části uvedena skutečnost o odběru biologického materiálu včetně času a látky použité k desinfekci. Poslední část C vyplňuje laboratoř, která zkoumá odebraný biologický materiál a vyšetřuje hladinu alkoholu. Uvádí se zde metoda vyšetření biologického materiálu a výsledek vyšetření – hladina alkoholu v krvi.

[42] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
[43] PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.



PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM

..... Vyhotovit 4×
razítko žadatele - policie, VÚ, zaměstnavatele, zdravotnického zařízení či jiné organizace

A) VYPLNÍ ŽADATEL

Jméno a příjmení ..... Datum naroz. ..... Rodné číslo ..... Státní příslušnost 1. ČR, 2. Jiná

Bydliště (PSČ) ..... Zaměstnavatel ..... Povolání .....

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ NA ŽÁDOST
1. příslušníka policie
2. příslušníka AČR, VP
3. z podnětu lékaře
4. org. státní správy
5. zaměstnavatele
6. na vlastní žádost

DŮVOD K VYŠETŘENÍ
1. dop. kontrola
2. dop. nehoda
3. zdravotnický
4. kontrola na pracovišti
5. protispol. jednání
6. jiný důvod

ŘIDIČ 1. ano, 2. ne

Doba deliktu den ..... h ..... min. .....
Začátek pití alk. den ..... h ..... min. .....
Konec pití alk. den ..... h ..... min. .....

Požití alk. náp. po deliktu 1. ano, 2. ne — Čas, druh a množství

Druh alk. množství
pivo .....
víno .....
lihoviny .....

Množství, druh a doba posledního jídla před deliktem .....

..... podpis žadatele

Krátké vylíčení nehody, úrazu nebo deliktu: .....

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

Lékařské vyšetření bylo započato dne ..... h ..... min. .....

CHOVÁNÍ
1. zdvořilé
2. hlučné
3. mnoho-mluvnost
4. exaltovanost
5. tupost

VÝBAVA PŘEDSTAV
1. hbitá
2. pomalá
3. útlum
4. bezvědomí

SPOJIVKY
1. bledé
2. překrvené

REAKCE ZORNIC
1. normální
2. zpomalená

„POSTROTAČNÍ NYSTAGMUS“ (Otočit 5× za 10 sekund, pak pohled na lékařův prst ze vzdálenosti 25 cm) POZOR NA PÁD!!! Doba přetrvávání nystagmu ..... s

Tělesná hmotnost ..... kg
výška ..... cm
teplota ..... °C
puls ..... /min.

DALŠÍ VYŠETŘENÍ (1. ano, 2. ne, 3. nelze vyšetřit)

Nejistý při chůzi — Nejistý při chůzi po čáře — Pokus prst - nos nepřesný — Romberg III je pozitivní — Zk. předklon - záklon je pozitivní — Dech vyšetřovaného páchne po alkoholu dechová zk. pozit.

Poranění 1. ano, 2. ne — Druh poranění ..... Nemoc 1. ano, 2. ne — Druh nemoci .....

Požití léků před vyšetřením — Název léku, množství, doba požití .....
1. nepožil, 2. analgetika, 3. hypnotika, 4. ataraktika, 5. antihistaminika, 6. psychostimulancia, 7. jiná skupina léků

Vyšetřovaný léky požívá 1. pravidelně 2. užití jednorázové

1. Vyšetřovaný jeví známky požití alkoholu
2. Vyšetřovaný nejeví známky požití alkoholu

Odběr krve proveden dne ..... h ..... min. .....

Přes poučení o porušení zákonem stanovené povinnosti odmítá odběr krve z důvodu .....

K desinfekci kůže a nástrojů bylo použito .....

Vyšetření a odběru krve přítomen ..... Zdravotní sestra .....

..... razítko zdrav. zařízení, kde byl proveden odběr, jmenovka a podpis lékaře

C) VYPLNÍ LABORATOŘ POVĚŘENÁ VYŠETŘOVÁNÍM HLADINY ALKOHOLU Číslo vyšetření ..... Vzorek vyšetřen dne .....

Vzorek doručen dne ..... Zásilka neporušena 1. ano, 2. ne

Výsledek vyšetření: ..... g/kg

METODA
1. plynová chromatografie
2. Widmarkova zkouška

..... razítko oddělení provádějícího vyšetření a podpis odpovědného pracovníka

MV č. skl. 642

Obrázek č. 1 – Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem[44]

[44] Knihovna dokumentů Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Dostupné z intranetu: https://pp-portal.pcr.cz/pnpp/rsdp/SitePages/DomovskaStranka.aspx

Může nastat ale i případ, kdy kontrolovaný řidič **odmítne** dechovou zkoušku. V takovém případě vyzve policie řidiče k provedení odborného lékařského vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Pokud i toto řidič odmítne, tak se dopouští přestupku, za který mu hrozí sankce u správního orgánu, a to zákaz činnosti od 18 měsíců do 3 let a peněžitá pokuta ve výši od 25000,- Kč do 75000,- Kč. Podle zákona o silničním provozu je dle výše pokut zřejmé, že odmítnutí dechové zkoušky nebo lékařského vyšetření je zákonodárci považováno za větší prohřešek.

3.1.5 Nezpůsobilost řídit motorové vozidlo

Nikde v českém právu není stanovená hranice pro nezpůsobilost řidiče (úplná nebo jen částečná) bezpečně řídit a ovládat motorová vozidla, ale u řidičů motorových vozidel je stav vylučující způsobilost od hranice 1 promile alkoholu.

Podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla, schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile). To ovšem neznamená, že měl-li řidič v době řízení vozidla v krvi menší množství alkoholu než 1 promile, byl způsobilý k řízení vozidla. Každé ovlivnění alkoholem snižuje schopnosti k řízení, jelikož řidič pak není schopen správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situace vznikající v dopravním provozu. Pro trestní odpovědnost je důležité, k jak výraznému snížení těchto schopností vlivem požitého alkoholu došlo.[45]

3.1.6 Statistika nehod pod vlivem alkoholu

Při hodnocení vlivu alkoholu na řízení lze vycházet ze statistik dopravní nehodovosti Policie České republiky. Celkově policie za rok 2023 šetřila 94 945

[45] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22.08.2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007.

dopravních nehod, kdy u 4 766 nehod bylo u viníka zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 34 osob. U 116 řidičů (viníků dopravních nehod) bylo zjištěno požití alkoholu i jiných návykových látek (drog) současně. Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu za výše uvedený rok je vyjádřena v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu[46]

Množství alkoholu u viníka dopravní nehody	**Počet nehod**	**Počet usmrcených**
do 0,24 ‰	176	0
od 0,24 ‰ do 0,5 ‰	352	2
od 0,6 ‰ do 0,8 ‰	310	1
od 0,8 ‰ do 1 ‰	236	2
od 1,0 ‰ do 1,5 ‰	780	7
více než 1,5 ‰	2796	20
Alkohol a drogy	116	2
Alkohol celkem	4766	34

[46] Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023 Dostupné z: https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx

3.2 Jiné návykové látky

Alkohol je v České republice tou nejnebezpečnější návykovou látkou v souvislosti se silničním provozem, ale nelze ani podceňovat zneužívání jiných návykových látek, nebo je dokonce v silničním provozu tolerovat.

Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. [47]

Většinou se jiné návykové látky užívají, aby změnily uživateli náladu nebo chování, nebo se také užívají jako různé stimulanty či na povzbuzení při nerozhodnosti, či před pácháním různé trestné činnosti. Skutečnosti, že jiné návykové látky působí na nervovou soustavu, není třeba zmiňovat, jelikož ovlivňují myšlení, předvídavost, ale i svalovou koordinaci. Vedlejší účinky jiných návykových látek mohou snadno a rychle negativně působit na schopnost řidiče bezpečně řídit a ovládat motorové vozidlo. Zvláště nebezpečné jsou účinky těchto látek u mladých a začínajících řidičů s malou praxí v řízení a celkově s dopravním provozem. Tito řidiči mají nejenom malou zkušenost s řízením, ale i s účinky alkoholu a jiných návykových látek. Proto není překvapením, že experimentují s alkoholem i jinými návykovými látkami a dost často za volantem riskují, a to vede k mnoha nebezpečným situacím v provozu a nezřídka kdy i k dopravním nehodám.

V první polovině 20. století se v Evropě těšily oblibě přírodní drogy, jakými byly kokain a heroin. Slovo „přírodní“ v tomto smyslu je užito pro původ uvedených látek, neboť heroin je chemicky vyráběn ze surového opia, a to je získáváno z opiového máku. Kokain je též vyráběn chemickou cestou, úpravou kokové pasty získávané z listů keře koka. Zde onen „přírodní“ původ látek. V druhé polovině 20. století Evropa zažila nástup nových, převážně syntetických látek (LSD, extáze,

[47] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

amfetamin) a tento trend v syntetickém drogovém trhu pokračuje i v novém tisíciletí.[48]

3.2.1 Rozdělení jiných návykových látek

Jiné návykové látky lze dělit podle několika hledisek, kdy první je podle **postoje společnosti** k těmto návykovým látkám. V první řadě se jedná o **legální** a **nelegální návykové látky**. Legální návykové látky jsou za určitých podmínek, jako je věk nebo lékařský předpis, volně dostupné a jejich užívání může a bývá společností tolerováno. Skutečnost, že jsou to legální návykové látky, ovšem neznamená, že i u těchto látek nemůže vzniknout závislost a zdravotní komplikace. Mezi tyto legální návykové látky patří alkohol, tabák, léky nebo rozpouštědla. Nelegální návykové látky jsou takové, které už nejsou volně dostupné a nejsou společností ve většině případů tolerované. Za uchovávání, předávání, prodej a výrobu mohou být lidé postihováni, jelikož se dostávají do rozporu se zákonem. Mezi tyto nelegální návykové látky patří marihuana, heroin, kokain či pervitin.

Dalším hlediskem rozdělení je na **měkké a tvrdé návykové látky**. Měkké návykové látky jsou méně nebezpečné, vzniká u nich menší závislost a poškození zdraví vyvolávají většinou až po delší době nebo v menším rozsahu než u tvrdých návykových látek. Označení měkké by mohlo vyvolat dojem, že tyto návykové látky nejsou tak nebezpečné, ale tak to není. Nicméně jsou tyto měkké návykové látky společností spíše tolerovány a patří mezi ně tabák nebo marihuana. Ale oproti měkkým je užívání tvrdých návykových látek spojeno již s velkým nebezpečím vzniku závislosti, a poškozením uživatele, kterého ničí mnohem rychleji, a to nejenom po stránce zdravotní, tak i po stránce sociální či ekonomické. Cenu nejvyšší, tedy cenu života, může uživatel těchto látek zaplatit už po několika

[48] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

prvních užitích, kdy se předávkuje. Mezi tyto tvrdé návykové látky patří heroin, pervitin, kokain ale i alkohol.

Jiným hlediskem dělení je na **psychostimulační** (povzbuzující) **látky**, **tlumivé látky** (analgetika a narkotika) a **halucinogenní látky**. Psychostimulační látky jsou látky, které *ovlivňují psychomotorickou aktivitu, bdělost, nespavost. Vyvolávají euforii spojenou s pocitem duševní i tělesné síly*[49]. Po jejich aplikaci mizí únava, potřeba jíst a spát a zvyšuje se výkon a aktivita. Mezi tyto látky patří kokain, pervitin, kofein či nikotin. Tlumivé látky se využívají k *tlumení akutních nebo chronických bolestivých svalů. Používají se jednak k tlumení bolesti, jednak k částečné nebo totální anestézii v humánní i veterinární medicíně*[50]. Způsobují uvolnění, zklidnění a zpomalení reakcí, ospalost až spánek. Mezi tyto látky patří heroin, morfin, alkohol či léky jako hypnotika. Halucinogenní látky mění psychiku, intenzitu a hloubku prožívání a způsobují sluchové a zrakové halucinace. *Zpočátku je pro tyto látky charakteristický výskyt iluzí, zvýšená citlivost k vnímání barev, zvuků, prostoru, dále euforie, někdy se však objevují deprese, poruchy myšlení, pocity depersonalizace a další.*[51] Mezi tyto látky patří LSD, lysohlávky a konopné drogy.

3.2.2 Marihuana

Marihuana se již dříve užívala jako lék proti bolesti ve staré čínské medicíně, kdy tento trend pokračoval a někde stále pokračuje do dnešních dnů. Nejslavnějším místem, kde je marihuana snadno dostupná je holandský Amsterdam, a to v jejich vyhlášených „coffee shopech“. V doslovném překladu se jedná o prodejny kávy, ale v Holandsku se jedná o slangový výraz pro obchody či kavárny prodávající produkty s obsahem THC.

---

[49] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.
[50] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.
[51] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.

Základním přírodním zdrojem drog kanabisového typu je canabis sativa var. Indica, který byl cíleně vyšlechtěn na vysoký obsah omamných látek. Je to jednoletá rostlina, která se pěstuje ze semen. Droga marihuana, která se získává ze sušeného listí a kvetoucích výhonků Cannabis sativa, obsahuje 426 chemikálií. Tyto se při kouření promění ve 2000 nových chemikálií. Více než 70 z nich jsou cannabinoidy a nebyly nalezeny v jiných rostlinách. Jeden z těchto cannabinoidů je delta 9 tetrahydrocannabinol (THC), což je psychoaktivní cannabinoid, který způsobuje ten známý pocit intoxikace či stav podobný opilosti. Síla marihuany je dána množstvím THC, který obsahuje. Čím víc THC je v ní obsaženo, tím se stává silnější a škodlivější. Většina výzkumů dnes potvrzuje, že marihuana může být návyková a má na uživatele negativní mentální, emocionální a fyzický dopad. THC a ostatní cannabinoidy jsou ukládány do tukových tkání jater, plic, mozku, sleziny a reprodukčních orgánů. Chemická polovina THC může být vyloučena z těla v době od tří do sedmi dnů – zbývající polovina je vpuštěna do krevního oběhu pomalu a může být nalezena v moči i sedm až deset dní po vykouření jediné cigarety marihuany. Takže jestli je někdo „běžný" kuřák (dvě marihuana cigarety za týden po šest měsíců), pak tukové části jeho těla jsou kompletně prosyceny touto drogou a THC může být u něj v těle nalezen i po několika měsících.[52]

V České republice se legálně konopí pěstuje a jedná se o technické konopí, které má velmi nízký obsah účinné látky THC. Toto konopí se využívá zejména v textilním průmyslu, ale i ve stavebnictví jako tepelný izolant. Samozřejmě, že se v České republice pěstuje i nelegální konopí s vyšším obsahem účinné látky THC. Toto se obecně pěstuje dvěma způsoby, a to v domácích podmínkách, kdy si toto konopí pěstují sami uživatelé v květináčích, ve skleníku, na zahrádce a podobně. Většinou se jedná o produkty s nízkým obsahem THC a slouží prioritně k uspokojení vlastní potřeby uživatelů. Druhým způsobem pěstování nelegálního konopí je ve velkých pěstírnách, přičemž pěstitelé využívají všemožné objekty jako jsou zemědělské nebo průmyslové objekty, sklady, rodinné domy, skleníky, nebo

[52] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.

i celé byty v paneláku. V těchto velkovýrobnách se již užívá výkonné osvětlení a také zavlažovací systém s přísunem hnojiva či jiných živin pro urychlení růstu.

Marihuana je pro svůj typický zápach snadno rozpoznatelná a všímavý člověk může tento zápach rozpoznat v různých parcích, u autobusových zastávek a co je nejhorší, tak i u škol. A také je velmi jednoduché setkat se s uživateli této látky, kteří si nesou tento zvyk i v případě, kdy musí řídit motorová vozidla a stát se součástí provozu na pozemních komunikacích. Pokud se jedná o pravidelného uživatele této látky, tak tento si ani nepřipouští, že by ho mohla marihuana negativně ovlivnit v provozu na pozemních komunikacích. Jelikož se ale marihuana řadí mezi tlumivé látky, které zpomalují reakce a přivádí ospalost, tak se tyto negativní jevy mohou velice rychle projevit v provozu na pozemních komunikacích. Pokud by došlo k nějaké krizové situaci, kde by bylo potřeba velmi rychle reagovat a rozhodovat se, tak kvůli negativním vlivům marihuany může řidič na tuto situaci zareagovat nestandartně anebo nemusí zareagovat vůbec.

Mírné dávky THC zvyšují tepovou frekvenci a krevní tlak, dále pak vyvolávají pocit sucha v ústech. Po intoxikaci THC se dostavují euforické stavy, které jsou spojeny s pocity veselosti, družnosti a bezstarostnosti. Člověk je schopen spontánně a bez jakéhokoliv podnětu prožívat záchvaty smíchu. Po odeznění euforie se dostavuje silná touha po jídle. Mohou nastat ale i nepříznivé stavy, jakými jsou například dezorientace v čase a prostoru, halucinace, úzkost, deprese, psychózy, apatie, závratě a zvracení.[53]

3.2.3 Metamfetamin (pervitin)

Metamfetamin, který je spíše známý jako pervitin, slangově označovaný jako perník, péčko, piko, peří, je návyková látka spadající mezi psychostimulační (povzbuzující) látky, které povzbuzují centrální nervovou soustavu.

[53] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

Historie metamfetaminu je poněkud delší, počátek spadá až do přelomu devatenáctého a dvacátého století. Metamfetamin poprvé syntetizoval z efedrinu v krystalické formě v roce 1919 Akira Ogata v Japonsku. Lék byl patentován v roce 1920 a uveden na trh ve formě hydrochloridu společností Burroughs Wellcome pod obchodním jménem „Methedrine". Ve dvacátých a třicátých letech minulého století v Evropě (i všeobecně na západě) lékařské a léčitelské užití metamfetaminu a také amfetaminu (Benzedrin, Dexedrin) rostlo. Například ve Velké Británii se amfetamin předepisoval na deprese a jiné poruchy nálad a pro jeho stimulační účinky jej vyhledávali i studenti. Již na konci třicátých let byly zaznamenány problematické vedlejší účinky dlouhodobého užívání bez lékařského dohledu, zahrnující hypertenzi, depresi, závislost a duševní potíže. Během druhé světové války se pervitin hojně podával německým vojákům pro zlepšení výkonu a koncentrace a například v Německu se tak stal známým jako „čokoláda pilotů" či „sůl pilotů".[54]

Metamfetamin je prášek, jehož barva závisí na způsobu výroby. Pokud se vyrábí z čistého efedrinu, tak je bílý, ale když se vyrábí z léků obsahující efedrin, tak může být zbarven do hněda. Lze ho užívat šňupáním, ale když se rozpustí, tak se podává injekčně. V České republice se vyrábí ve většině případů z pseudoefedrinu, který se získává z volně prodejných léčiv (Aspirin, Nurofen, Modafen, Paralen Plus, atd). V květnu 2009 došlo ke změně zákonu o volně prodejných lécích a u léků s obsahem pseudoefedrinu bylo sníženo množství prodávaných tablet na 60 ks na osobu za měsíc. Aby bylo možné toto opatření kontrolovat, tak se zavedla evidence kupujících. Toto opatření mělo bleskovou reakci a tou byl začátek dovozu léků s obsahem pseudoefedrinu z ciziny, hlavně z Německa a z Polska. V říjnu 2009 došlo ale k opětovnému uvolnění prodeje těchto léčiv, jelikož Úřad pro ochranu osobních údajů označil evidenci a sběr dat za nezákonný. V důsledku tohoto uvolnění došlo k prudkému nárůstu prodeje léků obsahujících pseudoefedrin a tím bylo i nepřímo potvrzeno, že jsou tyto léky v České republice zneužívány k výrobě metamfetaminu.

[54] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

Stimulační účinky metamfetaminu jsou mladou generací vyhledávány také v souvislosti s adrenalinovými zážitky. Zvýšený pocit sebevědomí po intoxikaci metamfetaminem posouvá hranice pudu sebezáchovy, čehož uživatelé využívají, aby si troufli vykonávat činnost, které by a normálních okolností nebyli schopni. Tak často například pod vlivem metamfetaminu řídí motorová vozidla, závodní v nočních hodinách ulicemi měst, a jsou tak velmi nebezpeční svému okolí. Pokud jsou v této situaci stavěni hlídkou policie, tak zpravidla ujíždějí. Drogou ovlivněné a enormně zvýšené sebevědomí jim dává jistotu a přesvědčení, že jsou schopni pronásledujícím policejním hlídkám ujet. Přecenění svých schopností, zkreslené vnímání reality a agresivita zpravidla vždy v takové situaci vedou k nezvládnutí vozidla a k dopravní nehodě, mnohdy s tragickými následky.[55]

Zde je jasně vidět, jaké má metamfetamin účinky a jak je nebezpečný v provozu na pozemních komunikacích. Přesto ho někteří zneužívají, nebo dokonce užívají úmyslně na posilnění sebevědomí před jízdou. Svoji oblibu si metamfetamin našel ale i u řidičů profesionálů, a to zejména u řidičů kamionů, kteří jsou za volantem dlouhou dobu a řízení zatěžuje jejich organismus.

I když dodržují pravidelné a zákonem dané přestávky, je celková únava organismu zřejmá a má vzestupnou tendenci. Logicky tak hrozí riziko mikrospánku (usnutí za volantem). Intoxikace metamfetaminu „zaručuje“, že řidič pod jeho vlivem neusne. Byť by se výše zmíněný příklad užívání metamfetaminu zdánlivě jevil jako pozitivní, není tomu tak, neboť i řidič kamionu má po intoxikaci zhoršené vnímání reality a zvýšené sebevědomí hraničící s agresivitou, což ve svém důsledku je stejně nebezpečné jako usnutí za volantem.[56]

Po požití metamfetaminu se uživatel projevuje zvýšeným sebevědomím až agresivitou. Toto se projevuje rychlou a hazardní jízdou, mnohdy až za hranice řidičových schopností a dovedností. Tito řidiči se dopouštějí různých chyb v provozu na pozemních komunikacích, ztrácejí pozornost a zkresluje se jim

[55] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.
[56] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

realita. Proto může být řidič pod vlivem metamfetaminu nebezpečný, jelikož se cítí plný energie, má pocit, že dokáže všechno, a mnohdy ani nemusí cítit bolest. Je tedy velmi důležité přistupovat těmto uživatelům velice opatrně.

3.2.4 Kokain

Kokain je známý jako bílý krystalický prášek bez zápachu. Tato látka je obsažena v rostliny Erythroxylon Coca, která má svůj původ v Jižní Americe. Domorodci tuto látku znají velmi dlouho a listy tohoto keře žvýkají.

Čistý kokain (chemický vzorec $C_{17}N_{21}NO_4$) byl poprvé izolován německým chemikem Albertem Niemannem v roce 1860. V prvním desetiletí dvacátého století byl dokonce používán v lékařství, kdy byl velmi cennou pomůckou v chirurgii a také v očním, krčním a zubním lékařství. Ve dvacátých letech minulého století se začal hojně zneužívat, a to v Severní Americe i pak v Evropě, zejména mezi společností umělců a movitých podnikatelů.[57]

Kokain je naštěstí stále spíše příležitostnou drogou, která se užívá v případě nějaké významnější události. Lze se tedy s řidiči pod vlivem této látky setkat spíše ve večerní až noční době a o víkendech.

Při intoxikace se jedinec projevuje podobně jako při intoxikaci pervitinem. Zvýšené sebevědomí e projevuje razantní a agresivní jízdou, jedinec velmi často překračuje povolenou rychlost. Vzhledem k sníženému úsudku na realitu okolního prostředí nevnímá řidič pod vlivem kokainu relativní nebezpečí v okolí a podceňuje situaci v silničním provozu a zároveň přeceňuje sebe, respektive vzhledem ke svému zvýšenému sebevědomí a pocitu neohroženosti a nadřazenosti myslí si takovýto řidič, že zvládne všechny situace v provozu bez problémů.[58]

[57] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.
[58] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

3.2.5 Heroin

Heroin (slangově háčko, nebo herák) patří mezi jednu z nejnebezpečnějších a nejvíce návykových látek na světě a je získáván z opia. Jedná se o tlumivou látku, která způsobuje uvolnění, zklidnění, zpomalení reakcí, pasivitu, ospalost až spánek. Velké nebezpečí spočívá ve výrazném útlumu, který může vést až ke zpomalení tělesných funkcí a útlumu dýchání s následnou smrtí.

V práškové formě může být v barvách od bílé až po tmavě hnědou. Nejpoužívanější forma je nitrožilní, tzn. injektování, ale v práškové formě může být šňupán (jako kokain) nebo kouřen. Narkomani, kteří jsou závislí na heroinu, jsou nuceni stále zvyšovat denní dávky, aby zachovali efekt. Často taková denní dávka přesahuje smrtelnou hranici. Pokud by takovou dávku (někdy jen i její část) užil člověk na drogy nezvyklý, znamenalo by to pro něj smrt.[59]

Jelikož se jedná o bílý prášek, tak jsou do něj, kvůli zvýšení zisku nebo objemu drogy, často přidávány různě příměsi (od léků, cukru, sody až po omítku ze zdí). Tyto příměsi jsou tak mnohdy nebezpečnější a mají destruktivní účinky pro lidský organismus.

Po intoxikaci se jedinec projevuje tím, že u něj dochází k centrálnímu útlumu se snížením duševní aktivity, zpomalením motoriky a prodloužením reakčního času. Nebezpečná je i apatie, ospalost a extrémní zúžení zornic, které zhoršuje vidění za šera. Řidič s dlouhodobým užíváním, který užil svou dávku, může budit dojem klidného a vyrovnaného člověka do doby, než se začnou objevovat známky syndromu z odnětí, kdy je obvykle zřejmé, že je zcela neschopen řízení motorového vozidla. V případě dlouhodobější heroinové závislosti dochází k paradoxní situaci. Jedinec, který je pod vlivem heroinu, respektive má v organismu potřebnou denní dávku, je fyzicky a psychicky v „lepším“ stavu než

[59] ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.

ten na heroinu závislý jedinec, který ve svém organismu drogu právě nemá a má příznaky abstinenčního syndromu.[60]

V případě abstinenčních příznaků je uživatel asi nejnebezpečnější. Jelikož na heroin vzniká fyzická závislost a pokud uživatel drogu nemá, tak trpí silnými abstinenčními příznaky, které spočívají v silných bolestech, svalových křečích, zimnicích, neklidu a nespavosti. Uživatel s abstinenčními by udělal v podstatě cokoliv, aby se tohoto stavu zbavil. Dochází ke stereotypu, kdy se vše točí jen okolo samotné drogy. Ostatní zájmy jsou druhořadé. Nejdůležitější se pro závislého uživatele stává zájem o sehnání peněz na drogu, koupě drogy a aplikování této drogy. Proto dochází u uživatelů často ke kriminálnímu jednání jen z důvodu získání peněz na koupi další dávky.

3.2.6 Amfetamin (extáze)

Extáze (slangově extoška, E, pilule, eden atd.) je droga, která je rozšířena zejména v prostředí tanečních klubů, open air festivalů, koncertů a jiných hromadných akcích. Typickými uživateli jsou mladí lidé pohybující se na těchto hromadných akcích. Uživatelé extáze po jejím požití necítí únavu a dokáží tančit celé hodiny, ale energie spotřebovaná pro tanec nepochází z drogy, ale z těla. Proto se po vyprchání účinku extáze dostaví silná únava a vyčerpání. Tito uživatelé ani nemají potřebu doplňovat tekutiny a v případě dlouhodobějšího fyzického pohybu ztrácejí hodně tekutin a může dojít snadno k dehydrataci.

Tyto látky (amfetaminy) mají povzbuzující účinek a také ovlivňují vnímání reality, tzn. že vedle stimulačních účinků na centrální nervový systém mají účinky i psychedelické. Navozují snadnou komunikaci mezi lidmi a navozují příjemné empatické pocity. Dostavují se též halucinogenní efekty. Po intoxikaci se jedinec může v menší míře projevovat jako při intoxikaci metamfetaminem, tzn. zvýšeným sebevědomím, razantní a agresivní jízdou. Vlivem psychedelických účinků extáze

[60] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

dochází až k úplné ztrátě pozornosti, k poruchám koordinace, mohou se dostavit sluchové i zrakové halucinace. Vzhledem k sníženému úsudku na realitu okolního prostředí nevnímá řidič pod vlivem extáze relativní nebezpečí v okolí a podceňuje situaci v silničním provozu.[61]

I když se extáze užívá spíše při tanečních a hudebních akcích, tak lze na řidiče pod vlivem této návykové látky narazit i v běžném provozu. Většinou cestou z podobné akce a účinky této látky také výrazně ovlivňují úsudek a schopnost dostatečně kvalitně řídit vozidlo.

3.2.7 Halucinogen (LSD)

LSD (slangově acid, trip, mikráč, vitamin A atd.) je velmi silný halucinogen, který se projevuje změnou kvality vědomí, psychiky a prožívání. Ovlivňuje i smyslové vnímání a vnímání reality okolo sebe. LSD se nejčastěji vyskytuje ve formě malých čtverečků papíru napuštěných touto drogou a užívá se tak, že se papírek strčí pod jazyk a nechá se rozpustit. Přírodním halucinogenem je houba Lysohlávka kopinatá.

Halucinogen je látka, jejíž požití vyvolává u intoxikovaného jedince poruchy vědomí, projevující se zkresleným vnímáním okolního dění, zkresleným vnímáním optických vjemů (okolní předměty mění tvary a barvy), sluchových vjemů (jedinec slyší nereálné hlasy a zvuky), zkresleným úsudkem o čase, teplotě atd. Vzhledem k tomu, že LSD a lysohlávky jsou velmi silnými halucinogeny a intoxikovaný jedinec není schopen rozlišit to, co vnímá, od reality, není pravděpodobné, že by byl schopen řídit vozidlo. Vzhledem ke své dezorientaci a zkreslenému vnímání času a prostoru by nebyl schopen ujet souvisle ani několik set metrů. Setkání policie s řidičem intoxikovaným LSD, lysohlávkou či jiným halucinogenem je

[61] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

nejpravděpodobnější při vyšetřování dopravní nehody, kterou řidič s největší pravděpodobností zavinil.[62]

Vzhledem k výše popsaným projevům je jasné, že by byla jízda řidiče pod vlivem halucinogenů velice nápadná, ale zároveň i velice nebezpečná z důvodu její nepředvídatelnosti.

3.2.8 Zjišťování ovlivnění jinými návykovými látkami

Alkohol má ve většině případů podobné účinky na většinu řidičů, ale jiné návykové látky mají různé účinky, a to záleží vždy na konkrétním jedinci i na užité látce. Je možné se setkat s apatickými řidiči, agresivními řidič, ale i s řidiči, kteří nevnímají realitu a nejsou schopni souvisle ujet ve vozidle ani několik desítek či stovek metrů.

Při silniční kontrole se běžně provádí dechová zkouška na zjištění ovlivnění řidiče alkoholem, ale orientační vyšetření na zjištění, zda řidič neřídí vozidlo pod vlivem jiných návykových látek, se provádí až za předpokladu, že policista nabude podezření, že řidič požil jiné návykové látky. Tedy není součástí běžné silniční kontroly i orientační vyšetření na jiné návykové látky (zarudlé oči, pocení, neobvyklé zbarvení kůže, nepřirozená veselost, agresivní chování, neklid, zmatečnost, roztřesenost atd.). Tato policejní praxe se užívá jak z důvodu finanční situace (cena testu), tak z důvodu časové náročnosti (10 minut na vyhodnocení testu).

Policie České republiky využívá ve většině případů k orientačnímu vyšetření na jiné návykové látky testy DrugWipe, které jsou na jedno použití. Tento test dokáže detekovat jiné návykové látky (marihuana, opiáty, kokain, amfetamin a metamfetamin) ze slin nebo z potu. Pokud vyjde test pozitivní na některou z detekovatelných návykových látek, tak je řidič vyzván k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu (moči a krve). Následně je provedeno prvotní vyšetření moči na detekovanou návykovou látku a krevní vzorek se uchová pro případné znalecké zkoumání. Pokud vyjde výsledek

[62] BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

z rozboru moči negativní, pohlíží se na osobu, jako by nebyla pod vlivem návykové látky. Pokud je ale výsledek pozitivní, tak se provede rozbor krve a na základě výsledku množství návykové látky v krvi se určí, zda byla osoba pod vlivem návykové látky. U jiných návykových látek se hranice mezi přestupkem a trestným činem řídí stanoviskem trestního kolegia Nejvyššího soudu.

Řidič se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost ve smyslu § 274 odst. 1 tr. zákoníku, pokud řídí motorové vozidlo po užití jiné návykové látky než alkoholu, jejíž koncentrace v krevním séru dosáhne nejméně níže uvedených hodnot:

- *10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC)*
- *150 ng/ml Methamfetaminu*
- *150 ng/ml Amfetaminu*
- *150 ng/ml 3,4-Methylendioxymethamfetaminu (MDMA)*
- *150 ng/ml 3,4-Methylendioxyamfetaminu (MDA)*
- *75 ng/ml Kokainu*
- *200 ng/ml Morfinu*[63]

Na následujících dvou stranách je Protokol o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou (první strana protokolu viz obrázek č. 2 a druhá strana protokolu viz obrázek č. 3). Tento protokol je rozdělený na čtyři části, kdy se v části A vyplňují identifikační údaje o vyšetřované osobě, důvod lékařského vyšetření a požití návykové látky před nebo po deliktu. Část B vyplňuje lékař provádějící vyšetření na základě pozorování, měření a vážení vyšetřované osoby. Dále je v této části uvedena skutečnost o odběru biologického materiálu (krve a moči) včetně času a látky použité k desinfekci. V části C se vyplňují skupiny návykových látek, u kterých je žádáno o vyšetření. Poslední část D vyplňuje vyšetřující toxikologická laboratoř a zde se uvádí výsledek toxikologického vyšetření.

[63] Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2020, sp. zn. Tpjn 300/2020, www.nsoud.cz.

Příloha č. 3 k PPP č. 300/2020

Strana 1/2

PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM A TOXIKOLOGICKÉM VYŠETŘENÍ OSOBY PŘI PODEZŘENÍ Z OVLIVNĚNÍ NÁVYKOVOU LÁTKOU (NL)

Žadatel Název Adresa Tel.: Jméno a podpis zodpovědné osoby:	Poskytovatel – toxikologická laboratoř Název Adresa Tel.: Fax: E.mail:	Datum: Č.j.:

A) VYPLNÍ ŽADATEL

Jméno a příjmení vyšetřovaného: St. příslušnost:				R. č.:		
Bydliště: Povolání:				Zaměstnavatel:		
Důvod vyšetření:					Doba předmětné události:	
Výsledek orientačního testu na NL provedeného PČR: Druh testu – firma / biologický materiál:						
Udává požití NL vč. alkoholu před deliktem:	ano / ne datum:		druh NL: čas:			
Udává požití NL vč. alkoholu po deliktu:	ano / ne datum:		druh NL: čas:			

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

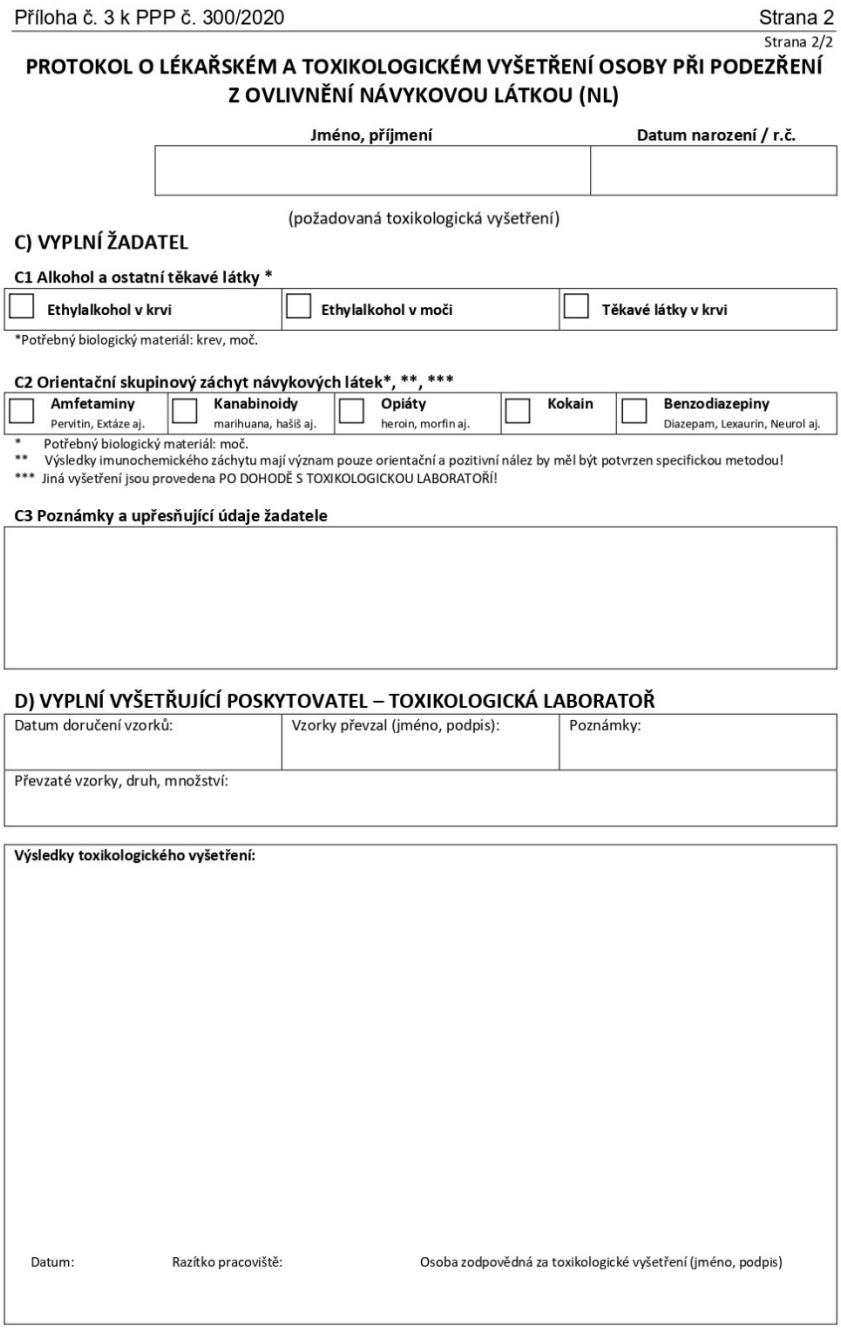
Lékařské vyšetření započato dne			v čase			
Anamnéza: Užívá léky, jaké od kdy, dávkování, poslední dávka: Substituční program / Metadon, Subutex apod.: Od kdy užívá alkohol nebo jiné drogy, jaké, kdy naposled: Současné onemocnění: ano / ne, jaké:						
těl. hmotnost	výška	teplota	tlak	pocení	křeče	pach dechu
Vědomí:	jasné	otupělé	somnolence	bezvědomí	dezorientace	halucinace
Chování:	zdvořilé	dysforické	exaltované	neklidné	agresivní	
Nálada:	normální	depresivní	euforická	labilní	nepřiměřená situaci	
Řeč:	normální	nesouvislá	špatná artikulace		mnohomluvnost	
Zornice: střední	široké	úzké	**Zornice po osvětlení:**	střední	široké	úzké
Spojivky:	normální	zarudlé	bledé			

Nystagmus horizontální:	**Chůze:**	**Chůze po čáře:**	**Pokus prst – nos:**	**Romberg III:**	**Třes:**
Ano	Jistá	Rovně	Správně		Prstů
	Kolísavá				Víček
	Padá	Nejistě	Nepřesně	Kolísání	
Ne	Nemožná				Rukou

Nález poranění, vpichů, čerstvé, starší, jizvy:	
Abstinenční příznaky: ano / ne	
Odběr krve (2x8 ml): proveden dne hod. min. k dezinfekci kůže byl použit: odběru krve přítomen:	**Odběr moči** (50 ml): proveden dne hod. min. odběru moči přítomen:
Jiný odběr (například vlasy, sliny):	
Vyjádření lékaře: osoba **jeví / nejeví** podezření na užití návykové látky	
Datum a doba ukončení vyšetření: **Jmenovka a podpis lékaře:** **Tel. kontakt:**	**Razítko poskytovatele provádějícího odběr:**

Obrázek č. 2 – První strana Protokolu o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou[64]

[64] Pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.



Příloha č. 3 k PPP č. 300/2020 Strana 2

Strana 2/2

PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM A TOXIKOLOGICKÉM VYŠETŘENÍ OSOBY PŘI PODEZŘENÍ Z OVLIVNĚNÍ NÁVYKOVOU LÁTKOU (NL)

Jméno, příjmení	Datum narození / r.č.

(požadovaná toxikologická vyšetření)

C) VYPLNÍ ŽADATEL

C1 Alkohol a ostatní těkavé látky *

☐ **Ethylalkohol v krvi**	☐ **Ethylalkohol v moči**	☐ **Těkavé látky v krvi**

*Potřebný biologický materiál: krev, moč.

C2 Orientační skupinový záchyt návykových látek*, **, *

☐ **Amfetaminy** Pervitin, Extáze aj.	☐ **Kanabinoidy** marihuana, hašiš aj.	☐ **Opiáty** heroin, morfin aj.	☐ **Kokain**	☐ **Benzodiazepiny** Diazepam, Lexaurin, Neurol aj.

* Potřebný biologický materiál: moč.
** Výsledky imunochemického záchytu mají význam pouze orientační a pozitivní nález by měl být potvrzen specifickou metodou!
*** Jiná vyšetření jsou provedena PO DOHODĚ S TOXIKOLOGICKOU LABORATOŘÍ!

C3 Poznámky a upřesňující údaje žadatele

D) VYPLNÍ VYŠETŘUJÍCÍ POSKYTOVATEL – TOXIKOLOGICKÁ LABORATOŘ

Datum doručení vzorků:	Vzorky převzal (jméno, podpis):	Poznámky:
Převzaté vzorky, druh, množství:		

Výsledky toxikologického vyšetření:

Datum: Razítko pracoviště: Osoba zodpovědná za toxikologické vyšetření (jméno, podpis)

Obrázek č. 3 – Druhá strana Protokolu o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou[65]

[65] Pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

3.2.9 Statistika nehod pod vlivem jiných návykových látek

Stejně jako u alkoholu, tak i u jiných návykových látek lze ze statistik dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích vedenou Policií České republiky vycházet při hodnocení počtu dopravních nehod zaviněných řidiči pod vlivem jiných návykových látek. Celkový počet dopravních nehod za rok 2023, které šetřila policie, je 94 945 nehod a z tohoto počtu bylo zjištěny jiné návykové látky u řidiče (viníka dopravní nehody) ve 437 případech. Statistika dopravních nehod pod vlivem návykových látek za výše uvedený rok je vyjádřena v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 – Dopravní nehody zaviněné pod vlivem jiných návykových látek[66]

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem drog	Počet nehod	Počet usmrcených
Alkohol a drogy	116	2
Drogy celkem	437	11

[66] Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023 Dostupné z: https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx

Praktická část práce

4 Dotazníkové šetření

Tato kapitola je zaměřena na představení a vyhodnocení dotazníkového šetření, které probíhalo zcela anonymně. Dotazníkové šetření je zaměřeno na alkohol a jiné návykové látky v provozu na pozemních komunikacích.

4.1 Cíle výzkumu

Hlavním cílem dotazníkového šetření je získat pohled veřejnosti na problém alkoholu a jiných návykových látek v provozu na pozemních komunikacích a na zkušenosti veřejnosti s těmito látkami. Prioritně je dotazníkové šetření zaměřeno na řidiče, jejich zkušenosti s těmito látkami a kontrolami ze strany Policie České republiky a na jejich názor týkající se postihu za řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. V dotazníku lze stanovit několik hypotéz, které budou podle zjištěných údajů vyhodnocovány. Jedná se o následující hypotézy:

1. Pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek řídí častěji muži než ženy.
2. Řidiči s praxí v řízení nad 10 let více tíhnou k řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.
3. Postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek není dostatečný.

4.2 Získávání a využití dat

Jako výzkumná metoda pro získávání a sběr dat bylo zvoleno dotazníkové šetření, které bylo uskutečněno v elektronické podobě v internetovém prostředí. Dotazník byl vytvořen a zveřejněn u společnosti Survio a samotné dotazníkové šetření probíhalo zcela anonymně. Tato forma dotazníkového šetření byla zvolena z důvodu snadného a rychlého šíření mezi respondenty a také z důvodu rychlého, snadného a přesného vyhodnocení odpovědí s okamžitou možností práce s daty.

Dotazník byl rozeslán a zveřejněn pomocí sociálních sítí a mobilních aplikací tak, aby byl zajištěn co nejširší rozsah respondentů z různých povolání a profesí. Sběr odpovědí byl realizován po dobu 6 týdnů a vyplnilo ho 125 respondentů. Cíl pro vyplnění byl stanoven alespoň na 100 respondentů, kdy tohoto bylo dosaženo.

Získaná data lze využít jako pohled a názor veřejnosti na alkohol a jiné návykové látky v provozu na pozemních komunikacích, ale i jako praktickou zkušenost respondentů na řízení pod vlivem těchto látek či na případný pohled na přísnost trestů za zneužití v provozu na pozemních komunikací.

4.3 Otázky položené v dotazníkovém šetření

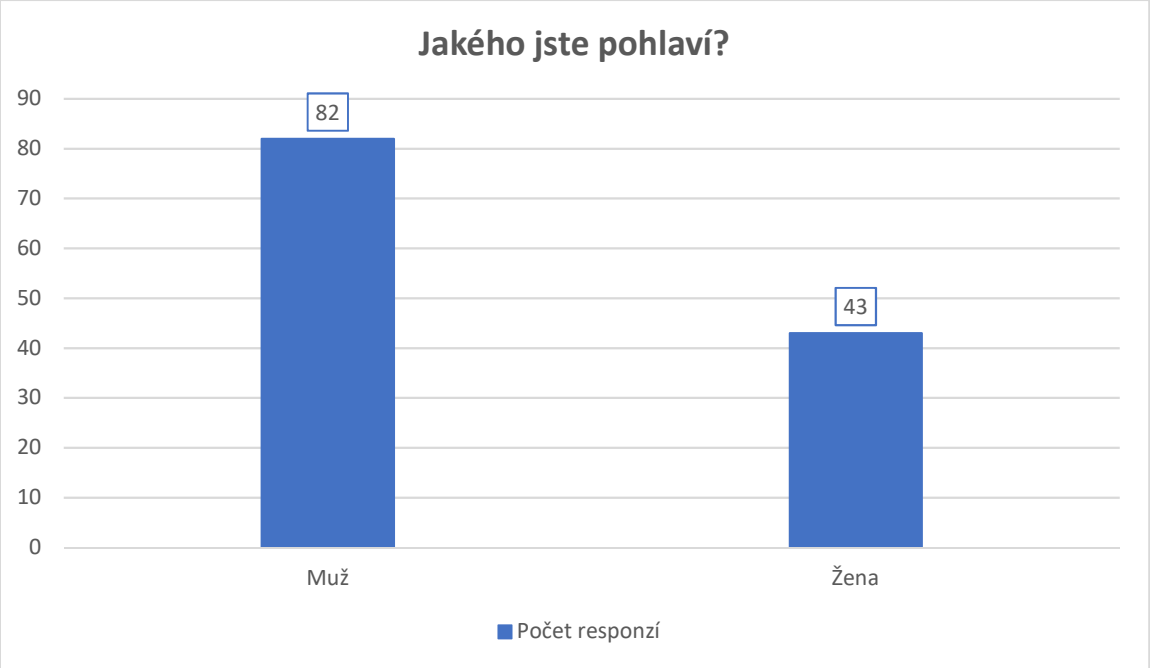
Otázky použité v dotazníkovém šetření byly koncipovány tak, aby bylo možné přezkoumat a hodnotit postoje respondentů k alkoholu a jiným návykovým látkám v provozu na pozemních komunikacích. Bylo položeno 14 otázek, které měly uzavřenou formou, tedy s možností výběru odpovědi. Vzorový dotazník je přílohou této diplomové práce jako příloha č. 1. Otázky byly položeny následovně:

1. Jakého jste pohlaví?
2. Jaký je Váš věk?
3. Délka řidičské praxe?
4. Řídil(a) jste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? Nerozhoduje, zda motorové nebo nemotorové vozidlo.
5. Kolikrát jste řídil(a) pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek?
6. Řídil(a) jste někdy pod vlivem níže uvedené návykové látky?
7. Znáte někoho z vašeho okolí, kdo řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?
8. Byl(a) jste někdy vyzván(a) policií k provedení orientačního testu na alkohol nebo jiné návykové látky?
9. Byl(a) jste někdy řešen(a) policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?
10. Myslíte si, že alkohol nebo jiná návyková látka výrazně ovlivňuje schopnost řídit?

11. Považujete řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek za závažný problém?
12. Víte, jaká je v ČR hranice mezi přestupkem a trestným činem za řízení pod vlivem alkoholu?
13. Myslíte, že postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je v ČR dostatečný?
14. Myslíte, že by měl být postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek přísnější?

4.4 Vyhodnocení jednotlivých otázek a odpovědí

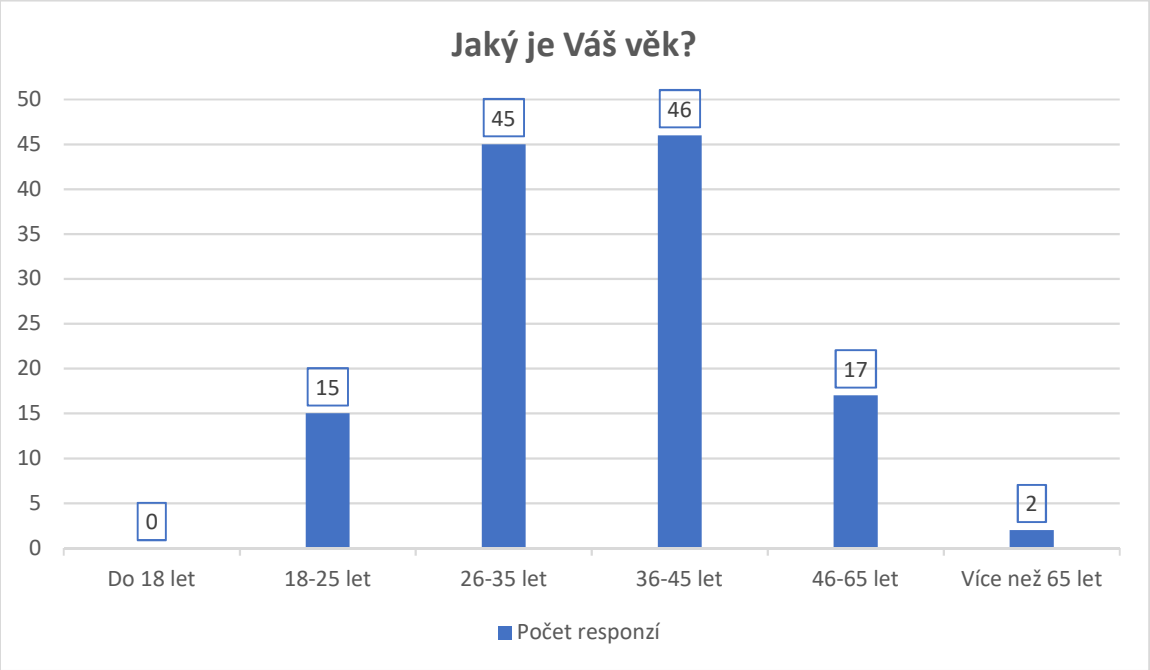
Otázka č.1 – Jakého jste pohlaví?



Graf č. 1 – Pohlaví respondentů

Tato otázka byla položena ke zjištění poměru řidičů a řidičů, kdy tato informace bude dále využita ke zjištění, zda řídí častěji muži nebo ženy pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek – viz graf č. 1. Z celkového počtu 125 respondentů se dotazníkového šetření zúčastnilo 82 mužů (65,6 %) a 43 žen (34,4 %).

Otázka č. 2 – Jaký je Váš věk?

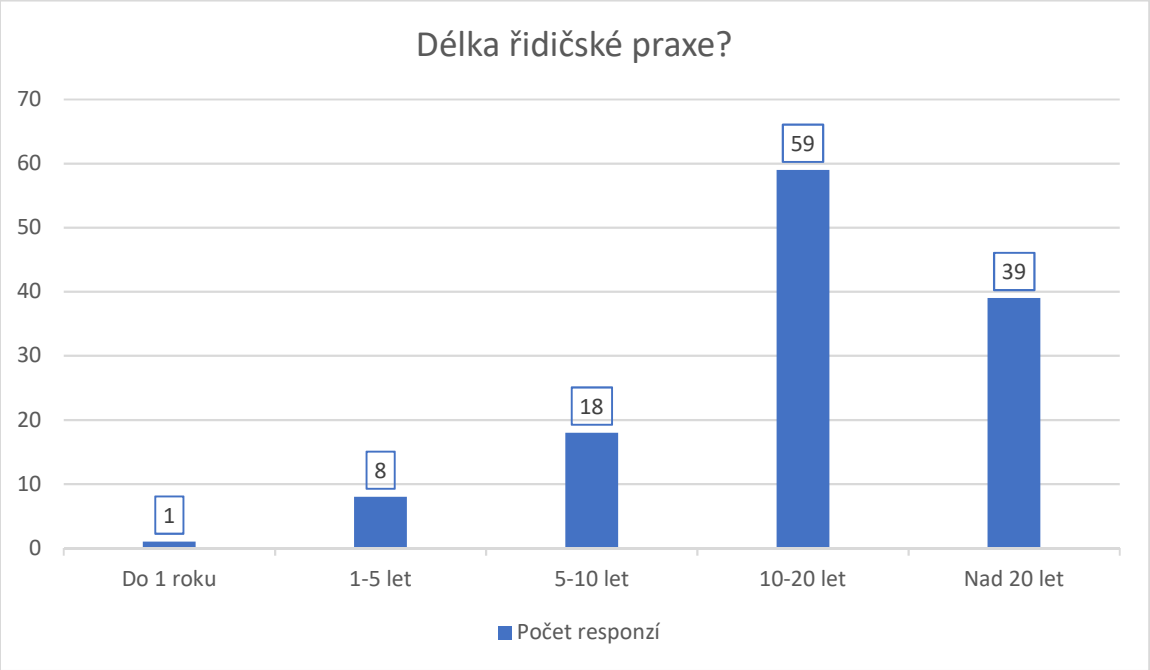


Graf č. 2 – Věk respondentů

Tato otázka byla položená z důvodu zjištění, jaká je věková skupina odpovídajících respondentů – viz graf č. 2. Nejvíce respondentů je ve věku 36-45 let (36,8 %), dále 36 % respondentů je ve věku 26-35 let, 13,6 % respondentů je ve věkové skupině 46-65 let, 12 % respondentů je ve věku od 18-25 let, 1,6 % respondentů je ve věku nad 65 let a ve věkové skupině do 18 let se dotazníkového šetření nezúčastnil nikdo.

Z výsledků otázky č. 1 a otázky č. 2 lze vyhodnotit, že nejpočetnější skupinou jsou muži ve věku 36-45 let (celkem 29 respondentů).

Otázka č. 3 – Délka řidičské praxe?

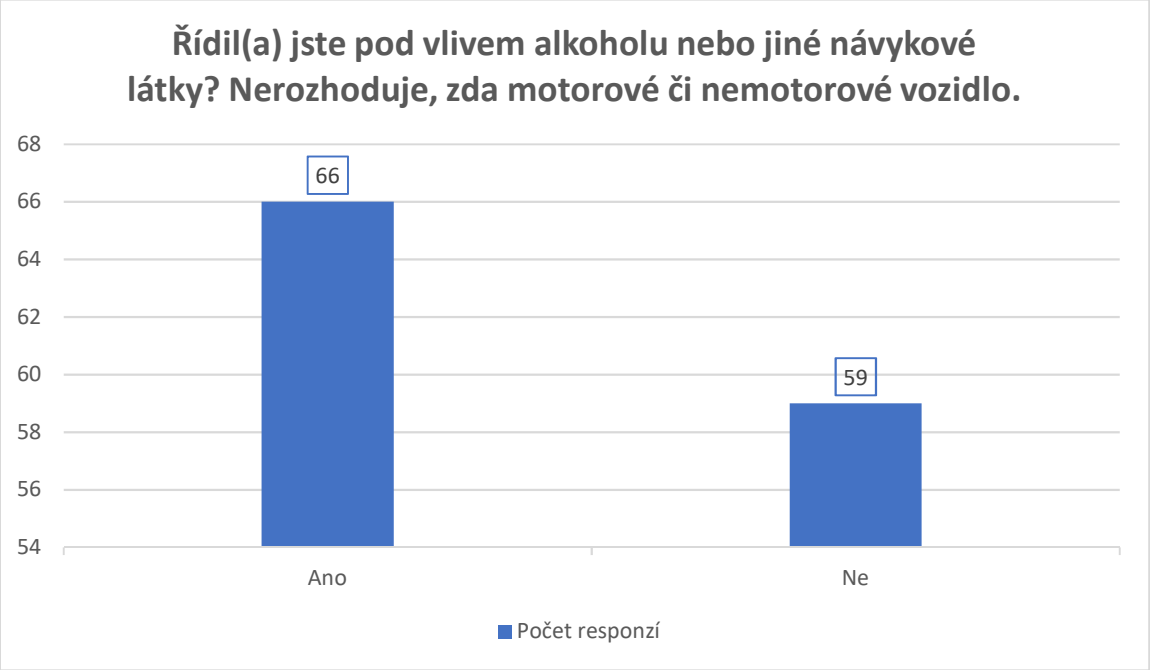


Graf č. 3 – Řidičská praxe respondetnů

Další otázka byla zaměřena na zjištění řidičské praxe respondentů – viz graf č. 3. Největší délka řidičské praxe je 10-20 let u 59 respondentů (47,2 %), poté nad 20 let má řidičskou praxi 39 respondentů (31,2 %), dále má řidičskou praxi v délce 5-10 let 18 respondentů (14,4 %), 1-5 let řidičské praxe má 8 respondentů (6,4 %) a jeden respondent má řidičskou praxi do 1 roku (0,8 %).

Z otázky č. 1 a č. 3 lze vyhodnotit, zda mají větší řidičskou praxi muži nebo ženy. Bylo zjištěno, že největší řidičskou praxi v délce od 10 do 20 let mají muži (celkem 41 respondentů).

Otázka č. 4 – Řídil(a) jste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? Nerozhoduje, zda motorové či nemotorové vozidlo.

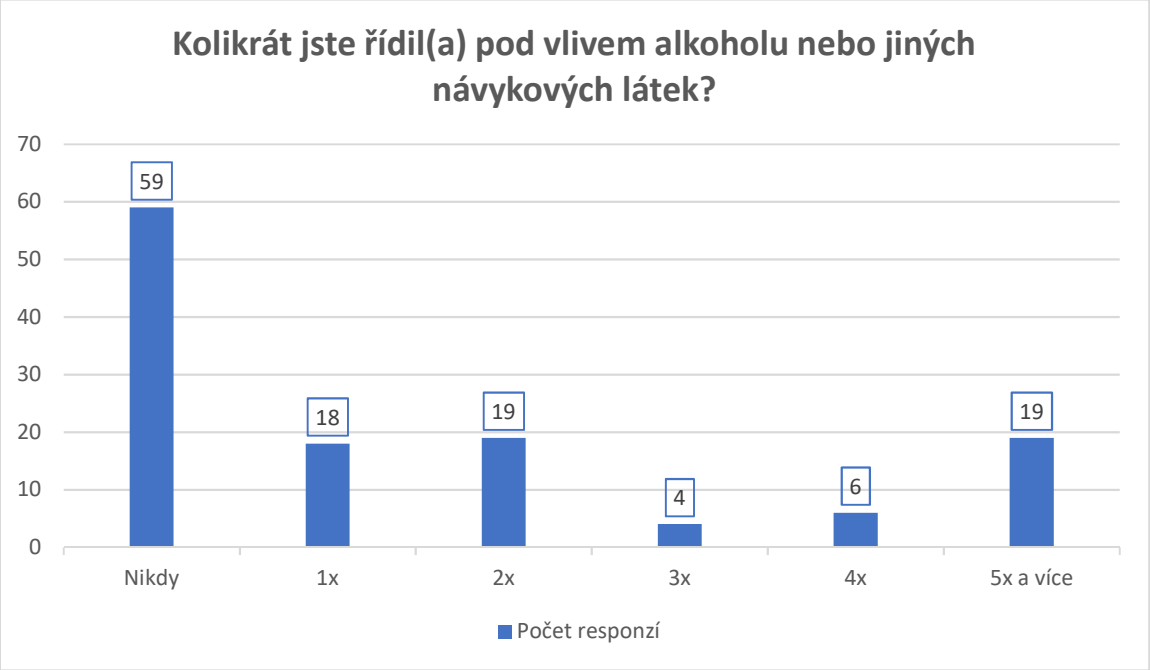


Graf č. 4 – Počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Z celkového počtu 125 respondentů odpovědělo 66 z nich (52,8 %), že někdy řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Zbývajících 59 respondentů (47,2 %) odpovědělo, že neřídili vozidlo pod vlivem takovéto látky – viz graf č. 4.

Z této otázky a z otázky č. 1 (pohlaví respondentů) lze vyhodnotit, že pod vlivem alkoholu nejvíce řídí muži, a to 53 respondentů. Dále lze z této otázky a z otázky č. 2 (věk respondentů) vyhodnotit, že 27 respondentů ve věku 36-45 let řídilo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Také je možné z této otázky a z otázky č. 3 (řidičská praxe respondentů) vyhodnotit, že nejvíce řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky má řidičskou praxi v délce 10-20 let (32 respondentů).

Otázka č. 5 – Kolikrát jste řídil(a) pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek?

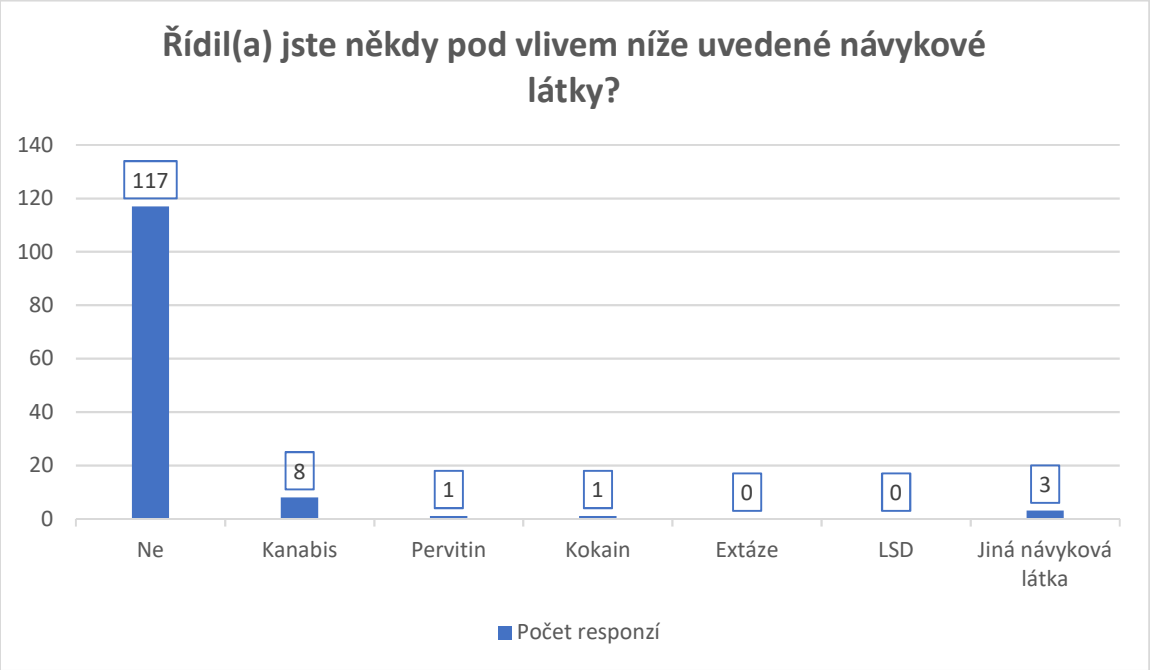


Graf č. 5 – Opakované řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

Tato otázka byla položena ke zjištění, kolik respondentů řídilo vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek opakovaně – viz graf č. 5. Nejvíce respondentů, tedy 59 (47,2 %), odpovědělo, že nikdy neřídili vozidlo pod vlivem takových látek. Překvapivé zjištění je, že 19 respondentů (15,2 %) řídilo 5x a více pod vlivem takových látek. Stejný počet, 19 respondentů (15,2 %), uvedl, že řídili vozidlo pod vlivem takových látek 2x. Jednou řídilo pod vlivem takových látek 18 respondentů (14,4 %). 6 respondentů (4,8 %) uvedlo, že řídili vozidlo pod vlivem 4x. A 3x řídili 4 respondenti (3,2 %) vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Komparací této otázky a otázky č. 1 (pohlaví respondentů) lze zjistit, že 17 mužů řídilo vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 5x a více. U stejného počtu řízení (5x a více) byly z celkového počtu respondentů jen 2 ženy.

Otázka č. 6 – Řídil(a) jste někdy pod vlivem níže uvedené návykové látky?

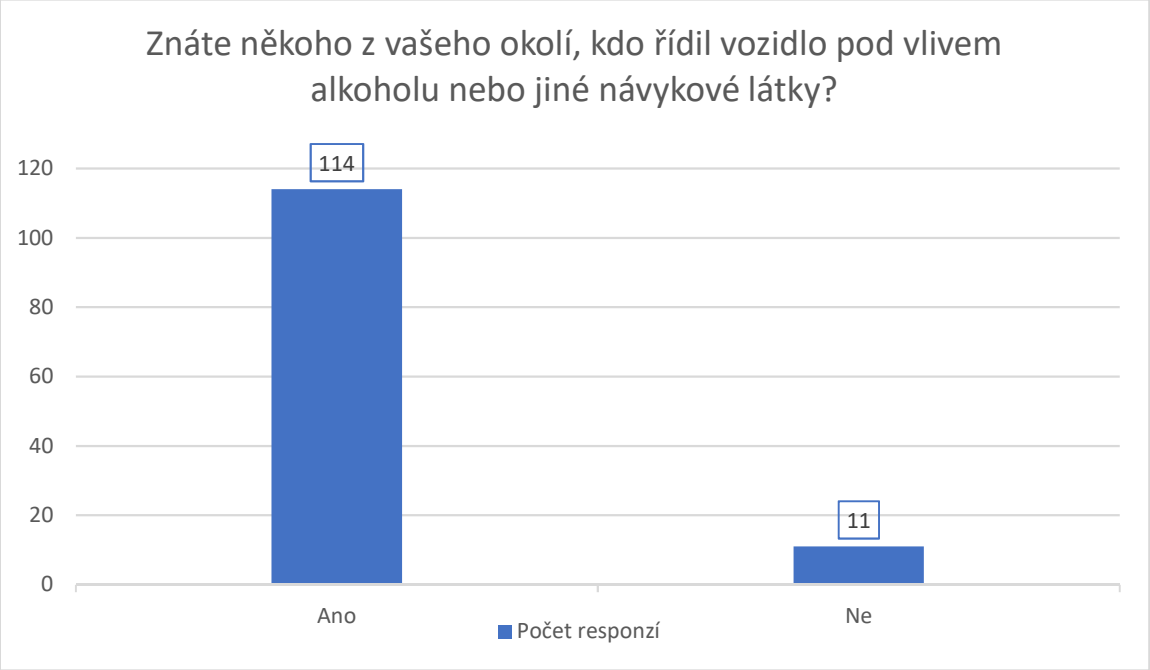


Graf č. 6 – Druh návykové látky užité při řízení

Z celkového počtu 125 respondentů jich 117 (93,6 %) odpovědělo, že neřídili pod vlivem žádné z výše uvedených návykových látek. 8 respondentů (6,4 %) odpovědělo, že řídili pod vlivem kanabisu (marihuany). 3 respondenti (2,4 %) odpověděli, že řídili pod vlivem jiné než uvedené návykové látky. Dále uvedl 1 respondent (0,8 %), že řídil vozidlo pod vlivem pervitinu a 1 pod vlivem kokainu. Žádný respondent neuvedl, že by řídili vozidlo pod vlivem LSD nebo extáze – viz graf č. 6.

Tato otázka zkoumala, jakou jinou návykovou látku užili respondenti, kteří následně řídili vozidlo.

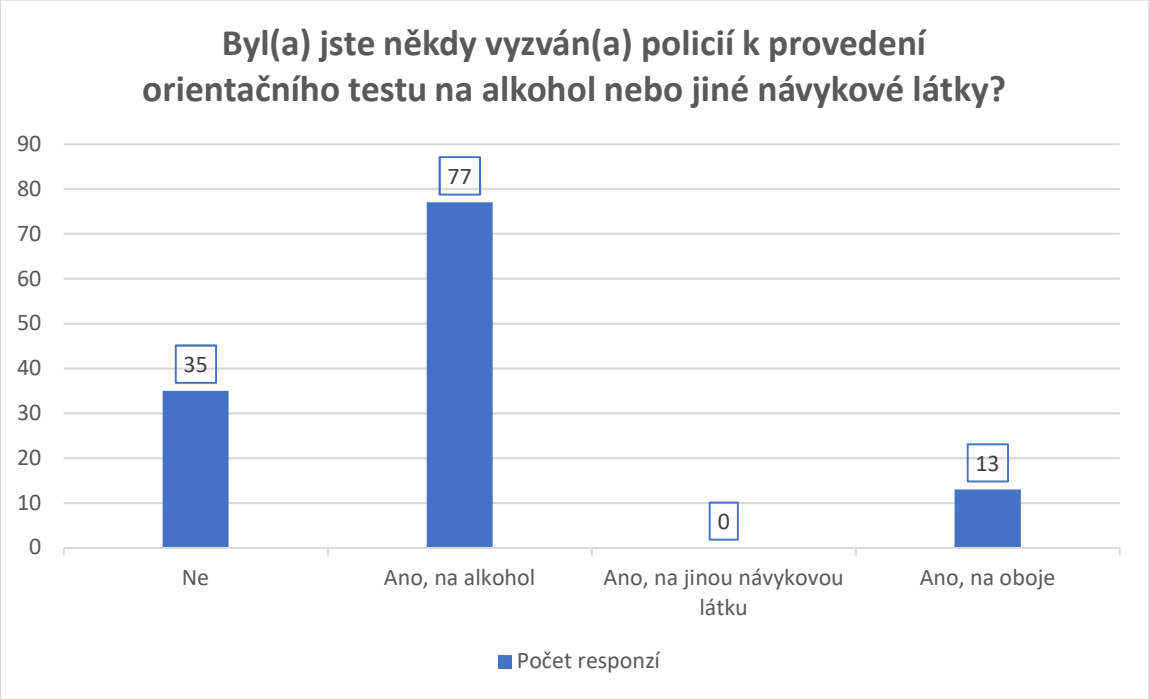
Otázka č. 7 – Znáte někoho z vašeho okolí, kdo řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?



Graf č. 7 – Množství respondentů, kteří znají někoho, kdo řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Výsledky této otázky nejsou vůbec překvapivé, jelikož téměř každý zná někoho, kdo řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Z celkového počtu 125 respondentů jich 114 odpovědělo (91,2 %), že znají někoho ze svého okolí, kdo řídil vozidlo pod vlivem takových látek. Pouze 11 respondentů (8,8 %) odpovědělo, že nikoho takového ve svém okolí neznají – viz graf č. 7.

Otázka č. 8 – Byl(a) jste někdy vyzván(a) policií k provedení orientačního testu na alkohol nebo jiné návykové látky?

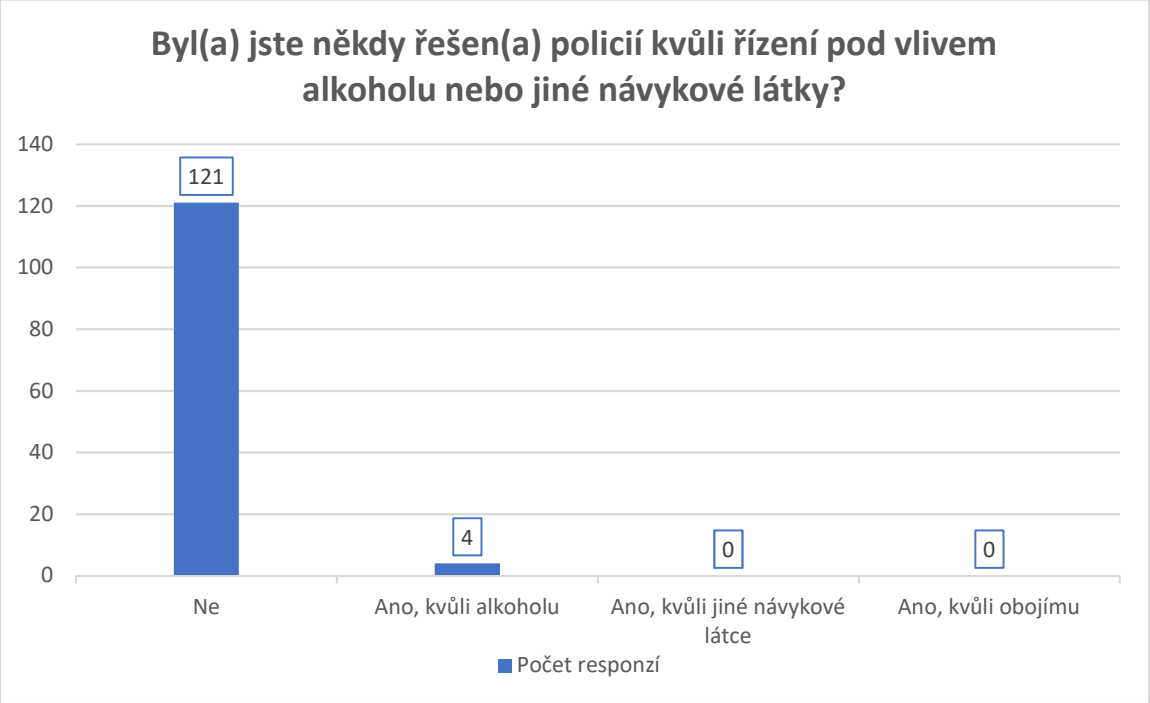


Graf č. 8 – Množství kontrol od policie na alkohol nebo jiné návykové látky

U výše uvedené otázky odpovídali respondenti tak, že 77 respondentů (61,6 %) bylo vyzváno policií k provedení testu na alkohol, 35 respondentů (28 %) nebylo vyzváno nikdy policií k provedení testu na alkohol nebo jinou návykovou látku, poté 13 respondentů (10,4 %) respondentů bylo vyzváno k testu na alkohol i jinou návykovou látku a žádný z respondentů neodpověděl, že by byl vyzván pouze na test na jinou návykovou látku – viz graf č. 8.

Tyto výsledky odpovídají i policejní praxi. Při běžné silniční kontrole je většinou každý z řidičů vyzván k provedení dechové zkoušky na zjištění ovlivnění alkoholem. Ale v případě jiné návykové látky je situace jiná, jelikož z policejní praxe se vyzývá k provedení testu na jinou návykovou látku pouze za předpokladu, že řidič jeví známky ovlivnění jinou návykovou látkou. Tedy test na jinou návykovou látku se při silniční kontrole nedělá běžně tak, jako se dělá test na alkohol.

Otázka č. 9 – Byl(a) jste někdy řešen(a) policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?

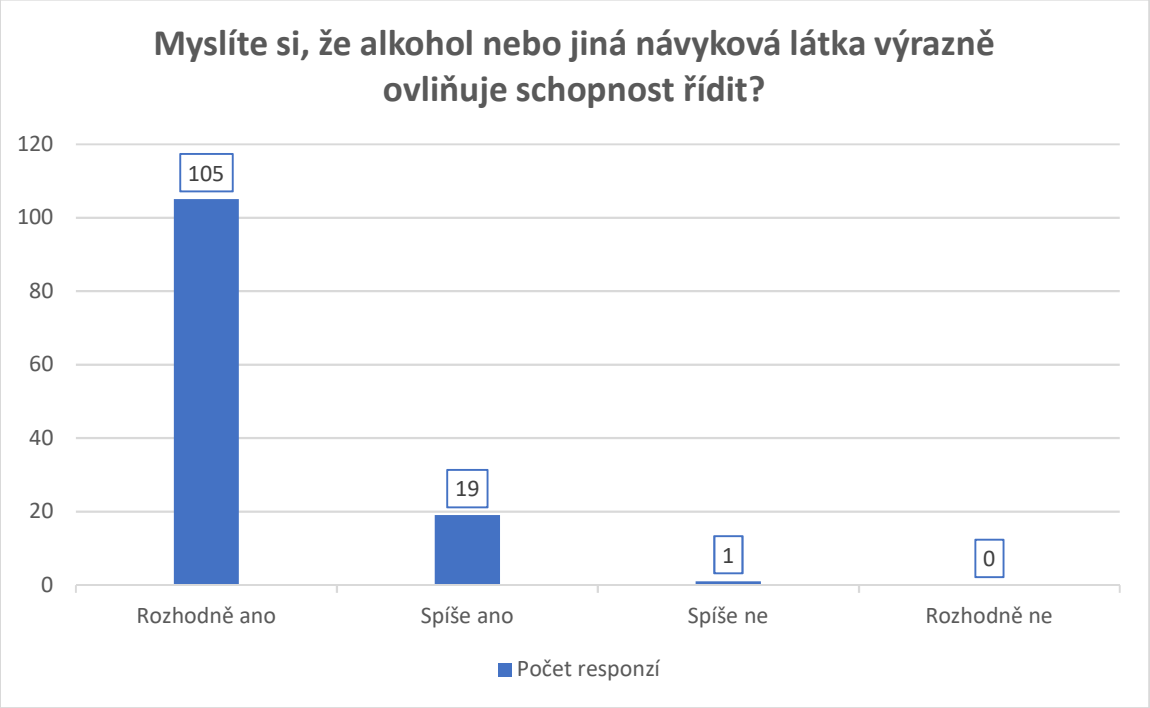


Graf č. 9 – Množství respondentů řešených policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

V případě této otázky byly odpovědi respondentů téměř totožné. 121 respondentů (93,8 %) z celkového počtu 125 respondentů odpovědělo, že nikdy nebyli řešeni policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Poté odpověděli 4 respondenti (3,2 %), že byli policií řešeni kvůli alkoholu. Kvůli jiné návykové látce, nebo kombinaci alkoholu a jiné návykové látky nebyl dle odpovědí řešený žádný respondent – viz graf č. 9.

Komparací odpovědí u této otázky a u odpovědí u otázky č. 1 (pohlaví respondentů) lze zjistit, že všichni 4 respondenti, kteří byli řešeni policií kvůli alkoholu, byli muži. A z těchto 4 můžu 2 řídili vozidlo pod vlivem alkoholu 2x (otázka č. 5). A při komparaci s otázkou č. 3 (délka řidičské praxe) lze zjistit, že ze 4 řešených respondentů na alkohol jsou 3 z nich s řidičskou praxí nad 20 let.

Otázka č. 10 – Myslíte si, že alkohol nebo jiná návyková látka výrazně ovlivňuje schopnost řídit?

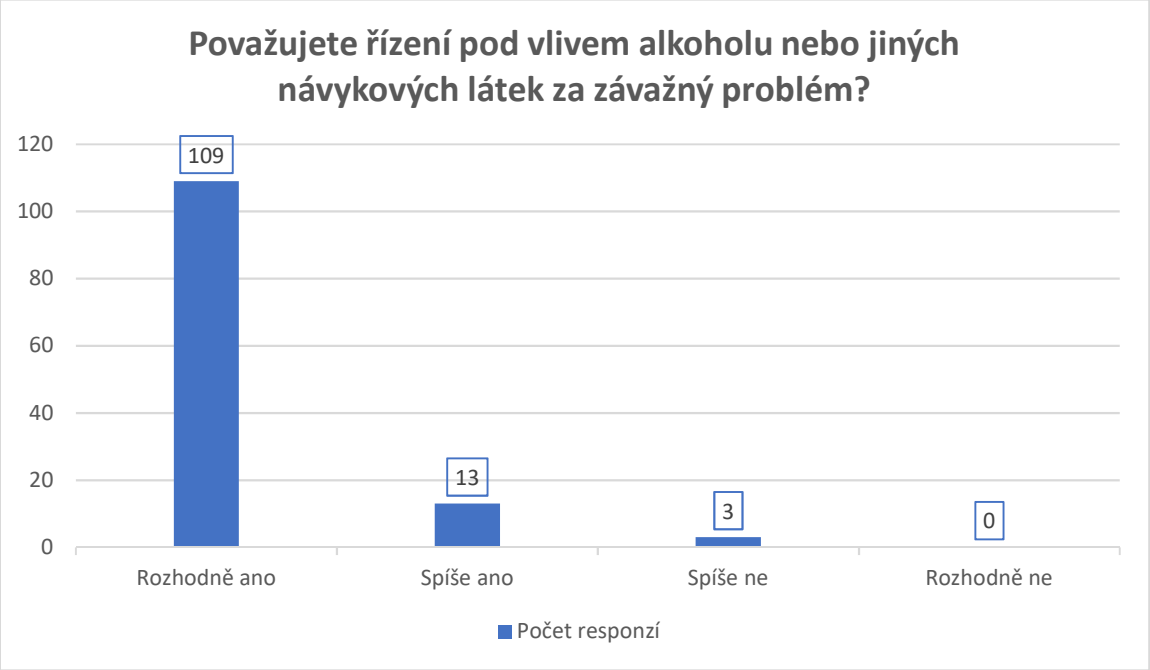


Graf č. 10 – Názor respondentů na ovlivnění schopnosti řídit

U této otázky převládá u většiny respondentů názor, že alkohol nebo jiné návykové látky ovlivňují schopnost řídit – viz graf č. 10. 105 respondentů (84 %) uvedlo, že odpověď „rozhodně ano“, tedy jsou si téměř jistí, že tyto látky ovlivňují schopnost řídit. Dalších 19 respondentů (15,2 %) uvedlo odpověď „spíše ano“, tedy i tito si myslí, že tyto látky ovlivňují schopnost řídit, i když si to nemyslí s takovou jistotou, jako většina respondentů. Jeden respondent (2,4 %) uvedl odpověď „spíše ne“.

Důvodem této otázky bylo zjištění názoru respondentů na skutečnost, zda alkohol nebo jiná návyková látka výrazně ovlivňuje schopnost řídit vozidla. Z výsledků je tedy zřejmé, že si většina respondentů myslí, že tyto látky výrazně ovlivňují schopnost řídit vozidlo. Přesto lze komparací této otázky a otázky č. 4 (počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky) zjistit, že ze 105 respondentů jich 55 přiznává, že řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Tedy respondenti o skutečnosti ví, ale ignorují ji.

Otázka č. 11 – Považujete řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek za závažný problém?

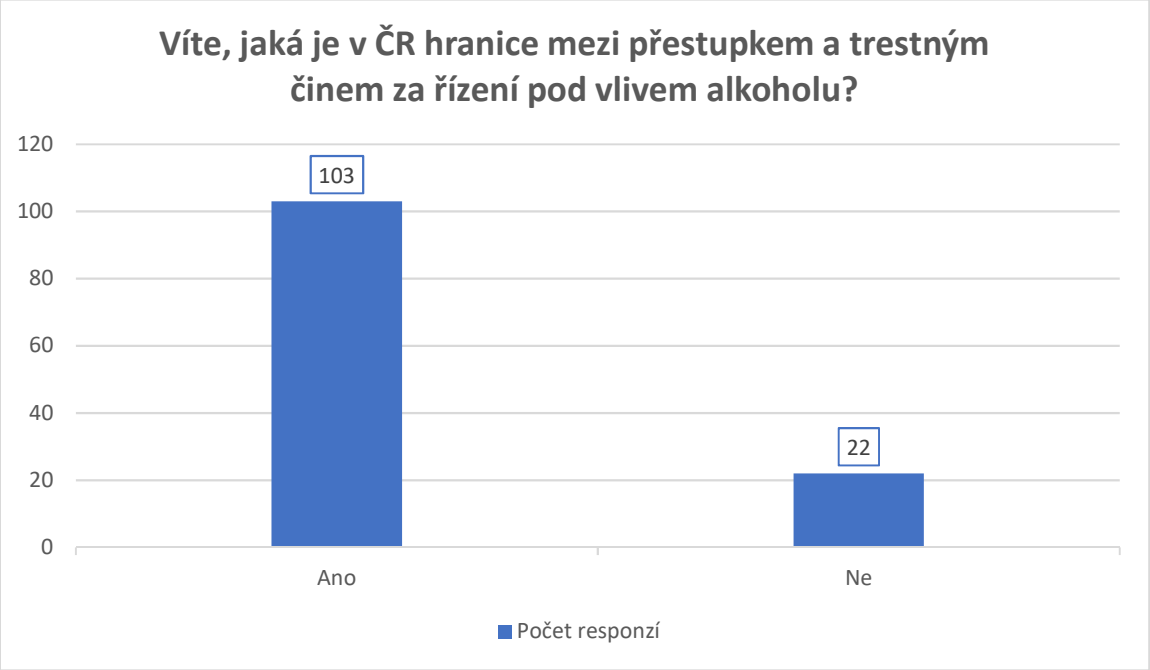


Graf č. 11 – Názor respondentů na závažnost problém řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

Podobně jako u předchozí otázky, mají i u této otázky respondenti poměrně jasno. Celých 109 respondentů (87,2 %) vybralo odpověď „rozhodně ano“. Dalších 13 respondentů (10,4 %) vybralo odpověď „spíše ano“. 3 respondenti (2,4 %) vybrali odpověď „spíše ne“. Žádný z respondentů nevybral odpověď „rozhodně ne“ – viz graf č. 11.

Také u této otázky lze prostou komparací s otázkou č. 4 (počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky) zjistit zajímavá zjištění. Ze 109 respondentů jich 57 uvádí, že řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, i když považují řízení pod těmito látkami za závažný problém. Když ke komparaci této otázky a otázky č. 4 přidáme otázku č. 5 (opakované řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek), tak lze zjistit, že 13 respondentů řídilo pod vlivem takových látek 5x a více, a to přesto, že si jsou vědomi závažnosti tohoto problému.

Otázka č. 12 – Víte, jaká je v ČR hranice mezi přestupkem a trestným činem za řízení pod vlivem alkoholu?

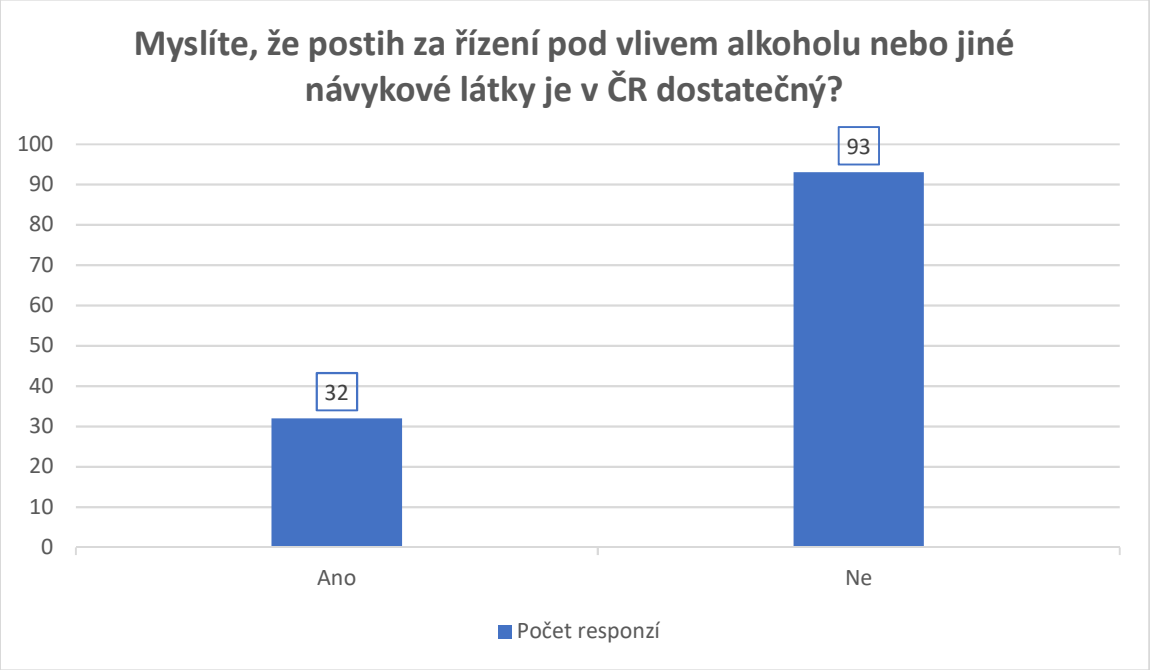


Graf č. 12 – Znalost respondentů hranice mezi přestupkem a trestným činem za řízení pod vlivem alkoholu

Většina respondentů, tedy 103 (82,4 %), uvedla, že znají hranici mezi přestupkem a trestným činem u řízení pod vlivem alkoholu. Zbývajících 22 respondentů (17,6 %) uvedlo, že tuto hranici neznají – viz graf č. 12.

Tato otázka byla položena, aby bylo zjištěno, zda respondenti znají hranici mezi přestupkem a trestným činem, tedy 1 promile alkoholu. Při komparaci této otázky a otázky č. 3 (délka řidičské praxe) vychází, že 12 respondentů z 22 neznajících rozdíl mezi přestupkem a trestným činem jsou respondenti s řidičskou praxí v délce 10-20 let, což je překvapivé.

Otázka č. 13 – Myslíte, že postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je v ČR dostatečný?

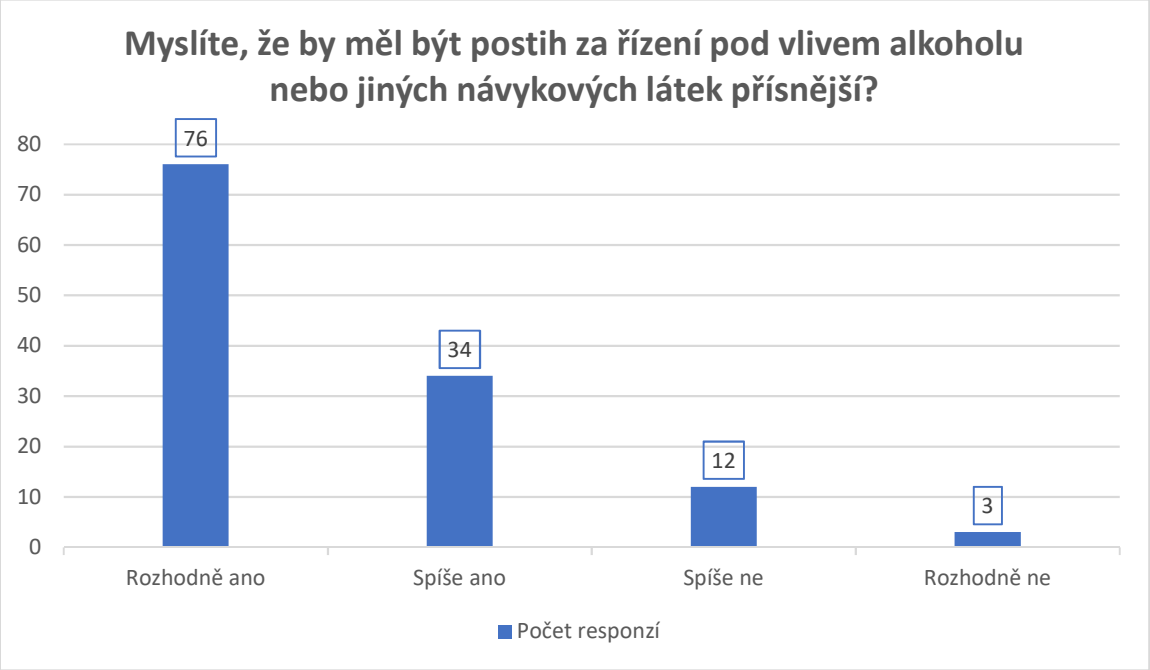


Graf č. 13 – Dostatečnost postihu za řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky

Z celkového počtu 125 respondentů si 32 respondentů (25,6 %) myslí, že je postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v ČR dostatečný. Ale na druhou stranu si 93 respondentů (74,4 %) myslí, že postih dostatečný není – viz graf č. 13.

Důvodem této otázky bylo zjištění, jaký mají respondenti názor na postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Komparací s otázkou č. 4 (počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky), lze zjistit zajímavá data. Z 93 respondentů myslících si, že postih za takovéto jednání není dostatečný, jich 42 řídilo vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Přidáme-li ke komparaci otázku č. 5 (opakované řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek), tak zjistíme, že z výše uvedených 42 respondentů jich 12 řídilo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 5x a více.

Otázka č. 14 – Myslíte, že by měl být postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek přísnější?



Graf č. 14 – Názor respondentů na přísnost trestu za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

V případě této otázky odpovídali respondenti tak, že 76 respondentů (60,8 %) vybralo odpověď „rozhodně ano“, 34 respondentů (27,2 %) vybralo odpověď „spíše ano“, 12 respondentů (9,6 %) vybralo odpověď „spíše ne“ a poslední odpověď „rozhodně ne“ vybrali 3 respondenti (2,4 %) – viz graf č. 14.

Tato otázka souvisí s předchozí otázkou, kdy všichni respondenti odpovídající „rozhodně ano“ jsou i názoru, že postih za takové jednání není dostatečný. Při komparaci této otázky s otázkou č. 4 (počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky) lze vyhodnotit, že ze 110 respondentů (76 uvádějící odpověď „rozhodně ano“ a 34 s odpovědí „spíše ano“) řídilo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 54 respondentů. A z 15 respondentů (12 s odpovědí „spíše ne“ a 3 s odpovědí „rozhodně ne“) řídilo pod vlivem takových látek 12 respondentů.

4.5 Celkové zhodnocení dotazníkového šetření

Dotazníkový průzkum byl realizovaný mezi 125 respondenty, jejichž odpovědi mohly poskytnout průřez názorů a postojů mezi řidiči na alkohol a jiné návykové látky zneužívané při řízení. K řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek se z celkového počtu respondentů přiznalo 66 respondentů.

Hypotéza č. 1 – Pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek řídí častěji muži než ženy.

Cílem této hypotézy bylo zjistit, zda řídí častěji pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek muži nebo ženy. Z celkového počtu respondentů (125) se jich k řízení pod vlivem přiznalo 66 a z těchto 66 respondentů bylo 53 mužů a 13 žen. Hypotéza byla tímto vyhodnocena jako potvrzená.

Hypotéza č. 2 – Řidiči s praxí v řízení nad 10 let více tíhnou k řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Cílem této hypotézy bylo zjistit, zda délka řidičské praxe ovlivňuje užívání alkoholu a jiných návykových látek. Zda skutečnost, že si řidič připadá zkušený po 10-leté praxi v řízení vozidel, má vliv na jeho benevolenci k řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Z celkových 66 respondentů, kteří přiznali řízení pod vlivem, jich je 57 s řidičskou praxí 10 let a více. A do 10 let je to 9 respondentů. Hypotéza byla tímto vyhodnocena jako potvrzená.

Hypotéza č. 3 – Postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek není v České republice dostatečný.

Cílem této hypotézy bylo zjištění názoru a postoje respondentů k dostatečnosti postihu za řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Řízení pod vlivem některé z těchto látek vždy ovlivňuje úsudek, reakce a pozornost řidiče. Z celkového počtu 125 respondentů si jich 93 myslí, že trest v České republice není dostatečný za takovýto prohřešek. A 110 respondentů odpovědělo, že by měl být postih za takovéto jednání přísnější. Hypotéza byla tímto vyhodnocena jako potvrzená.

Z koncepce celého dotazníkového šetření bylo zjištěno mnoho překvapivých skutečností. Naproti tomu není žádným překvapením, že téměř každý respondent zná někoho ve svém okolí, kdo řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (114 respondentů z celkových 125). Pokud se jedná o opakované řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, tak 5x a více řídilo pod vlivem těchto látek 19 respondentů z celkových 125 respondentů a z těchto 19 respondentů bylo 17 mužů. Dále bylo zjištěno, že 109 respondentů považuje řízení pod vlivem takových látek za závažný problém, ale přesto z těchto 109 respondentů jich 57 uvedlo, že se tohoto prohřešku dopustilo. A z těchto 57 respondentů, označující tento problém jako závažný, jich 13 řídilo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 5x a více. I když si 105 respondentů myslí, že alkohol nebo jiná návyková látka výrazně ovlivňuje schopnost řídit, tak 55 respondentů přiznává řízení pod vlivem takových látek. Z těchto dat je zřejmé, že lidé ví o problému vlivu alkoholu a jiných návykových látek na řízení. Většina lidí si myslí, že jsou postihy za takové jednání malé a měly by se zpřísnit. A přesto velké procento z těchto řidičů se takového prohřešku dopustilo. Lze se tedy domnívat, že většina řidičů se spoléhá na skutečnost, že při řízení pod vlivem takových látek nebudou policií zastaveni a kontrolováni. Policie České republiky si je vědoma tohoto problému a z tohoto důvodu realizuje dopravně bezpečnostní akce po celém území České republiky zaměřené na problematiku alkoholu a jiných návykových látek. Tyto dopravně bezpečnostní akce jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit bezpečnostní situaci na určitém území při nasazení maximálního počtu sil a prostředků Policie České republiky.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo pojednání o silničních dopravních nehodách, o problematice alkoholu a jiných návykových látek a jejich účincích na řidiče.

V úvodu byla vysvětlena definice dopravní nehody a následně byly rozebrány samotné znaky dopravní nehody tak, aby událost v silničním provozu mohla být nazývána dopravní nehodou. Neodmyslitelnou částí znaků dopravní nehody jsou i pozemní komunikace, které byly popsány a následně rozděleny do kategorií s důrazem na vymezení jejich rysů. Zvláštní pozornost byla věnována účelové komunikaci, která je těžší na rozpoznání od ostatních druhů pozemních komunikací. Správné určení a rozpoznání pozemní komunikace je totiž velmi důležité pro posouzení, zda k dopravní nehodě došlo na pozemní komunikaci, nebo mimo pozemní komunikaci. Následně bylo pojednáno o rozdělení dopravních nehod a deskripci příčin dopravních nehod za použití statistiky o dopravní nehodovosti zpracované Policií České republiky.

V další části této práce bylo pojednáno o účastnících dopravních nehod, kteří byli rozděleni na chodce, řidiče nemotorových vozidel a řidiče motorových vozidel, protože se každý svým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích a záleží v jaké roli se v danou chvíli nachází. Z tohoto důvodu byly popsány jednotlivé definice všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. U řidičů motorových vozidel byly důkladně rozepsány jednotlivé kategorie vozidel včetně všech řidičských oprávnění, která jsou potřebná pro řízení motorových vozidel.

Následující, a zároveň hlavní část, diplomové práce byla věnována alkoholu a jiným návykovým látkám. Byla zde popsána definice alkoholu a rozdělení na jednotlivé druhy alkoholu. Především byly v této části popsány účinky alkoholu na lidský organismus, na řidiče v provozu na pozemních komunikacích a také způsob zjišťování ovlivnění alkoholem Policií České republiky. K dokreslení celkového obrazu byla tato část doplněna i statistikou dopravních nehod pod vlivem alkoholu. Následně bylo pojednáno o jiných návykových látkách se zaměřením na deskripci definice návykové látky a následné rozdělení jednotlivých druhů návykových látek. Každá z návykových látek byla charakterizována a poté byly popsány účinky

návykové látky na lidský organismus a na řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Následně byl vylíčen způsob zjišťování ovlivnění jinými návykovými látkami Policií České republiky včetně statistiky dopravních nehod pod vlivem těchto látek.

Praktická část diplomové práce byla provedena formou dotazníkového šetření. Byly zde nastíněny cíle výzkumu, získávání a využití dat a prezentovány jednotlivé otázky položené v dotazníkovém šetření. Následně byla každá otázka vyhodnocena a porovnána s jinými otázkami tak, aby došlo k dosažení žádaných výsledků potřebných k následnému celkovému zhodnocení dotazníkového šetření a potvrzení, nebo vyvrácení, nastolených hypotéz. Výsledky tohoto dotazníkového šetření a zhodnocení hypotéz se lze dozvědět ve výsledcích této diplomové práce.

Dopravní nehoda je nezamýšlená událost, která se může přihodit každému účastníkovi provozu na pozemních komunikacích. Obecně lze konstatovat, že se společnost, obzvláště česká společnost, ve většině případů dosud nenaučila respektu k pravidlům, a to nejenom v provozu na pozemních komunikacích. Najdou se i jednici, kteří úmyslně pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek usednou za volat a vydají se na cestu. Nemusí jít o dlouhou cestu, mnohdy stačí i krátká vzdálenost, ale ovlivnění jakoukoliv návykovou látkou podstatně zhoršuje řidičské schopnosti a výrazně zvyšuje šanci vzniku dopravní nehody. Jedná se o velký společenský problém, ale hlavně je to problém každého jednotlivce společnosti spočívající v osobním přístupu a zodpovědnosti při provozu na pozemních komunikacích. Nelze jednotlivci, nebo celé společnosti, upřít právo na konzumaci alkoholu nebo jiných návykových látek, ale toto právo musí být podřízeno zájmům společnosti na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Proto by mělo být základním pravidlem každého jednotlivce ctít zákony a práva ostatních členů společnosti. Vždy by tedy mělo platit jednoduché pravidlo, že právo jednoho končí tam, kde začíná právo druhého. A to nejenom v silničním provozu, ale i v mezilidských vztazích.

Seznam použité literatury

Publikace

BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy v dopravě. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 s. ISBN 978-80-7478-903-8.

Cyklisté, zranitelní účastníci silničního provozu Strategie BESIP 2021-2030. Praha: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP. 2021.

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

CHOMYNOVÁ, P., GROHMANNOVÁ, K., DVOŘÁKOVÁ, Z., ORLÍKOVÁ, B., ROUS, Z., ČERNÍKOVÁ, T. 2023. Souhrnná zpráva o závislostech v České republice 2022. Praha: Úřad vlády České republiky. ISBN 978-80-7440-311-8.

KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.

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

ŠTABLOVÁ, Renata a Břetislav BREJCHA. Návykové látky a současnost. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2006. ISBN 80-7251-224-2.

Zákony, vyhlášky a interní akty řízení

Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikací a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22.08.2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007.

Vyhláška č. 248/2018 Sb., o požadavcích na nápoje, kvasný ocet a droždí.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013 o vytvoření společné organizace trhů se zemědělskými produkty.

Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 2019/787 ze dne 17. dubna 2019 o definici, popisu, obchodní úpravě a označování lihovin, používání názvů lihovin v obchodní úpravě a při označování jiných potravin, ochraně zeměpisných označení lihovin, používání lihu a destilátů zemědělského původu při výrobě alkoholických nápojů a o zrušení nařízení (ES) č. 110/2008.

Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1 ze dne 1. ledna 2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Internetové a intranetové zdroje

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023 Dostupné z: https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx

www.nzip.cz: webové stránky Národního zdravotnického informačního portálu Dostupné z: https://www.nzip.cz/rejstrikovy-pojem/2639

www.oiv.int: webové stránky International Organisation of Vine and Wine – základní definice Dostupné z: https://www.oiv.int/standards/international-code-of-oenological-practices/part-i-definitions/wines/basic-definition.

Knihovna dokumentů Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Dostupné z intranetu: https://pp-portal.pcr.cz/pnpp/rsdp/SitePages/DomovskaStranka.aspx

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem 39
Obrázek č. 2 – První strana Protokolu o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou 55
Obrázek č. 3 – Druhá strana Protokolu o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou 56

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu 41
Tabulka č. 2 – Dopravní nehody zaviněné pod vlivem jiných návykových látek 57

Seznam grafů

Graf č. 1 – Pohlaví respondentů 60
Graf č. 2 – Věk respondentů 61
Graf č. 3 – Řidičská praxe respondetnů 62
Graf č. 4 – Počet respondentů, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky 63
Graf č. 5 – Opakované řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 64
Graf č. 6 – Druh návykové látky užité při řízení 65
Graf č. 7 – Množství respondentů, kteří znají někoho, kdo řídili vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky 66
Graf č. 8 – Množství kontrol od policie na alkohol nebo jiné návykové látky ... 67
Graf č. 9 – Množství respondentů řešených policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky 68
Graf č. 10 – Názor respondentů na ovlivnění schopnosti řídit 69
Graf č. 11 – Názor respondentů na závažnost problém řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 70
Graf č. 12 – Znalost respondentů hranice mezi přestupkem a trestným činem za řízení pod vlivem alkoholu 71
Graf č. 13 – Dostatečnost postihu za řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky 72
Graf č. 14 – Názor respondentů na přísnost trestu za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek 73

Přílohy

Příloha č. 1 – Vzorový dotazník

Alkohol a jiné návykové látky v silničním provozu

1) Jakého jste pohlaví?
   ☐ Muž ☐ Žena

2) Jaký je Váš věk?
   ☐ Do 18 ☐ 18-25 ☐ 26-35 ☐ 36-45 ☐ 46-65
   ☐ Více než 65

3) Délka řidičské praxe?
   ☐ Do 1 roku ☐ 1-5 let ☐ 5-10 let ☐ 10-20 let ☐ Nad 20 let

4) Řídil(a) jste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? Nerozhoduje, zda motorové nebo nemotorové vozidlo.
   ☐ Ano ☐ Ne

5) Kolikrát jste řídil(a) pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek?
   ☐ Nikdy ☐ 1x ☐ 2x ☐ 3x ☐ 4x
   ☐ 5x a více

6) Řídil(a) jste někdy pod vlivem níže uvedené návykové látky?
   ☐ Ne ☐ Kanabis ☐ Pervitin ☐ Kokain ☐ Extáze
   ☐ LSD ☐ Jiná návyková látka

7) Znáte někoho z vašeho okolí, kdo řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?
   ☐ Ano ☐ Ne

8) Byl(a) jste někdy vyzván(a) policií k provedení orientačního testu na alkohol nebo jiné návykové látky?

☐ Ne ☐ Ano, na alkohol ☐ Ano, na jinou návykovou látku
☐ Ano, na oboje

9) Byl(a) jste někdy řešen(a) policií kvůli řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky?

☐ Ne ☐ Ano, kvůli alkoholu ☐ Ano, kvůli jiné návykové látce
☐ Ano, kvůli obojímu

10) Myslíte si, že alkohol nebo jiná návyková látka výrazně ovlivňuje schopnost řídit?

☐ Rozhodně ano ☐ Spíše ano ☐ Spíše ne ☐ Rozhodně ne

11) Považujete řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek za závažný problém?

☐ Rozhodně ano ☐ Spíše ano ☐ Spíše ne ☐ Rozhodně ne

12) Víte, jaká je v ČR hranice mezi přestupkem a trestným činem za řízení pod vlivem alkoholu?

☐ Ano ☐ Ne

13) Myslíte, že postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je v ČR dostatečný?

☐ Ano ☐ Ne

14) Myslíte, že by měl být postih za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek přísnější?

☐ Rozhodně ano ☐ Spíše ano ☐ Spíše ne ☐ Rozhodně ne