

Vliv návykových látek na bezpečnost silničního provozu

Bc. Petr Obdržálek

Diplomová práce
2025



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav ochrany obyvatelstva

Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Bc. Petr Obdržálek
Osobní číslo:	L23402
Studijní program:	N1032A020002 Bezpečnost společnosti
Specializace:	Ochrana obyvatelstva
Forma studia:	Kombinovaná
Téma práce:	Vliv návykových látek na bezpečnost silničního provozu

Zásady pro vypracování

- Charakterizujte omamné a psychotropní látky a vymezte základní východiska pro současný stav řešené problematiky.
- Charakterizujte protiprávní jednání řidičů vozidel pod vlivem návykové látky v silniční dopravě z pohledu správního a trestního práva v České republice.
- Provedte empirický výzkum s cílem získat data a informace potřebné k řešení dané problematiky.
- Vyhodnoťte data a informace získané z empirického výzkumu a vyvoďte návrhy de lege ferenda pro danou oblast.

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

1. EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION. *European Drug Report 2023: Trends and Developments*. Online. Luxembourg, 2023. Dostupné z: https://www.euda.europa.eu/system/files/documents/2024-02/edr-23-english-single-pdf-27-feb-2024_0.pdf
2. JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.
3. OLECKÁ, Ivana a POSPÍŠIL, Jiří. *Substance abuse in the Czech population: reflections on threats, their value context and possibilities of social prevention*. Olomouc: Palacký University Olomouc, 2022. ISBN 978-80-244-6175-5.
4. ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.
5. ŠČERBA, Filip a kol. *Trestní zákoník: komentář. Svazek 2, § 205 až 421*. Praha: C. H. Beck, 2020. Beckova edice komentovaných zákonů. ISBN 978-80-7400-807-8.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucí diplomové práce.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Radomíra Veselá, PhD. LL.M.**
Ústav environmentální bezpečnosti

Datum zadání diplomové práce: **2. prosince 2024**

Termín odevzdání diplomové práce: **25. dubna 2025**

L.S.

prof. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2024

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění bez ohledu na výsledek obhajoby;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- jedno vyhotovení diplomové práce v listinné podobě bude ponecháno Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně k uložení;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci – nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá; neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji, že

- jsem na diplomové práci pracoval(a) samostatně a použitou literaturu jsem řádně citoval(a); v případě publikace výsledků budu uveden(a) jako spoluautor;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne 25.04.2025

.....
podpis autora

ABSTRAKT

Diplomová práce si klade za cíl vymezit stav a vývoj dopravní nehodovosti řidičů pod vlivem návykových látek a trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Teoretická část práce se zabývá vymezením základních pojmů, legislativního rámce, charakteristiky návykových látek, správních a trestněprávních skutkových podstat jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Praktická část se zaměřuje na vyhodnocení dat a informací získaných za pomoci statistického šetření a rozhovorů se státní zástupkyní a soudcem okresního soudu. Výzkum se věnuje vývoji dopravní nehodovosti s důrazem na viníky pod vlivem návykových látek a také četnosti přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, včetně jeho trestání, na území České republiky. Na základě provedené analýzy jsou navržena opatření de lege ferenda s cílem snížit počet řidičů motorových vozidel pod vlivem návykových látek na pozemních komunikacích.

Klíčová slova: alkohol, dopravní nehody, motorová vozidla, návykové látky, pozemní komunikace, přestupky, trest, trestné činy.

ABSTRACT

The aim of the thesis is to define the state and development of the traffic accident rate of drivers under the influence of addictive substances and the crime of endangerment under the influence of addictive substances under Section 274 of the Criminal Code. The theoretical part of the thesis deals with the definition of basic concepts, legislative framework, characteristics of addictive substances, administrative and criminal facts of driving under the influence of alcohol or other addictive substances. The practical part focuses on the evaluation of data and information obtained with the help of a statistical survey and interviews with a prosecutor and a district court judge. The research focuses on the development of the traffic accident rate with emphasis on the culprits under the influence of addictive substances and also on the frequency of the offence of endangerment under the influence of addictive substances, including its punishment, in the territory of the Czech Republic. Based on the analysis, de lege ferenda measures are proposed to reduce the number of drivers of motor vehicles under the influence of addictive substances on the roads.

Keywords: alcohol, transportation accidents, motor vehicles, addictive drugs, roads and highways, punishment, crimes, contraventions (criminal law).

Rád bych poděkoval své vedoucí diplomové práce JUDr. Radomíře Veselé, Ph.D. LL.M. za odborné vedení, cenné rady a podporu při zpracování tohoto tématu. Mé poděkování rovněž patří soudci okresního soudu a státní zástupkyni, kteří mi ochotně poskytli rozhovory a tím přispěli k odbornému zaměření a kvalitě této práce.

OBSAH

I	TEORETICKÁ ČÁST	15
1	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ A LEGISLATIVNÍ RÁMEC	16
1.1	ZÁKLADNÍ POJMY	16
1.2	LEGISLATIVNÍ RÁMEC.....	19
1.2.1	Z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	20
1.2.2	Z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.....	20
2	NÁVYKOVÉ LÁTKY	22
2.1	ALKOHOL	23
2.2	JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY - OMAMNÉ A PSYCHOTROPNÍ LÁTKY („OPL“).....	26
2.2.1	Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	26
2.2.2	Metamfetamin	28
2.2.3	Amfetamin.....	28
2.2.4	3,4 – Methylendioxyamfetamin („MDMA“)	29
2.2.5	Kokain	29
2.2.6	Morfin	30
2.3	NOVĚ ZNEUŽÍVANÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY – KRATOM, HHC.....	31
3	PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY V DOPRAVĚ Z POHLEDU SKUTKOVÝCH PODSTAT HMOTNÉHO PRÁVA SPRÁVNÍHO A TRESTNÍHO	33
3.1	JÍZDA POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY POHLEDEM HMOTNÉHO PRÁVA SPRÁVNÍHO	33
3.1.1	Stav před novelizací (do 01.01.2024)	34
3.1.2	Stav po novelizaci (od 01.01.2024).....	35
3.1.3	Limity u alkoholu a JNL z pohledu dopravního práva	36
3.2	SKUTKOVÁ PODSTATA OHROŽENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY PODLE § 274 TRESTNÍHO ZÁKONÍKU	37
4	POSTUP POLICIE ČR PŘI ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍTOMNOSTI NÁVYKOVÉ LÁTKY U ŘIDIČE MOTOROVÝCH VOZIDEL	43
4.1	METODY ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍTOMNOSTI NÁVYKOVÉ LÁTKY	43
4.1.1	Dechová zkouška na detekci alkoholu	44
4.1.2	Orientační test na detekci omamných a psychotropních látek	45
4.1.3	Odběr biologického materiálu spojený s odborným lékařským vyšetřením	46
4.2	POSTUP PŘI ODMÍTNUTÍ DECHOVÉ ZKOUŠKY A ORIENTAČNÍHO TESTU NA JNL.....	48
5	ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI.....	50
II	PRAKTICKÁ ČÁST.....	52
6	STATISTICKÉ ŠETŘENÍ SE ZAMĚŘENÍM NA DOPRAVNÍ NEHODOVOST A TRESTNÝ ČIN OHROŽENÍ POD VLIVEM NL.....	53

6.1	VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V LETECH 2014–2024 V ČR SE ZAMĚŘENÍM NA PŘÍTOMNOST NÁVYKOVÉ LÁTKY U VINÍKA	53
6.1.1	Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích se zaměřením na viníka	53
6.1.2	Alkohol a jiné návykové látky a jejich podíl na dopravní nehodovosti	56
6.2	VÝVOJ NÁPADU TRESTNÉHO ČINU OHROŽENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY V ČESKÉ REPUBLICE V LETECH 2013–2023.....	61
6.2.1	Vývoj trestné činnosti se zaměřením na přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku	61
6.2.2	Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky ve vztahu k recidivě a jeho páchaní cizími státními příslušníky	63
6.3	DÍLČÍ VÝSLEDKY ZE STATISTICKÉHO ŠETŘENÍ	65
7	ANALÝZA SOUDNÍCH POSTIHŮ VE VZTAHU K OHROŽENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY PODLE § 274 TRESTNÍHO ZÁKONÍKU	67
7.1	POHLAVÍ, VĚK A VZDĚLÁNÍ OBŽALOVANÝCH	67
7.2	DRUH HLAVNÍCH TRESTŮ SE ZAMĚŘENÍM NA TREST ODNĚTÍ SVOBODY NEPODMÍNĚNĚ	70
8	STRUKTUROVANÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM VEŘEJNÉ ŽALOBY A JUSTICE.....	75
8.1	PŘEPIS PROVEDENÝCH ROZHOVORŮ	75
8.2	SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ ROZHOVORŮ DLE JEDNOTLIVÝCH OTÁZEK	82
9	NÁVRHY DE LEGE FERENDA.....	84
9.1	EDUKACE	84
9.2	ZVÝŠENÍ ČINNOSTI POLICEJNÍCH HLÍDEK VE VZTAHU K SILNIČNÍM KONTROLÁM	85
9.3	ZMĚNA TRESTNÍ POLITIKY	87
9.4	DALŠÍ MOŽNÁ OPATŘENÍ	90

ÚVOD

Tématem diplomové práce je vliv návykových látek (dále také jen „NL“) na bezpečnost silničního provozu. Jedná se o vysoce aktuální problematiku, které věnují náležitou pozornost nejen jednotlivé státy, ale i nadnárodní společenství prostřednictvím svých kompetentních výborů. Propojuje mnoho odvětví a oborů, od lékařství až po pojišťovnictví. Podle Evropského účetního dvora (2024) patří jízda pod vlivem NL mezi nejčastější příčiny úmrtí na silnicích. Odhaduje se, že řidiči pod vlivem alkoholu ujedou 1,5–2 % z celkového počtu najetých kilometrů.

Zkoumaná problematika je mi blízká i z osobní zkušenosti. Ve své profesní praxi se s ní setkávám téměř denně. Vyplývá to zejména z mého působení u Policie České republiky (dále také jen „PČR“), konkrétně u služby pořádkové policie na obvodním oddělení spadajícího pod Krajské ředitelství policie Zlínského kraje. Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je nedílnou součástí služební náplně každého policisty z obvodního oddělení. Při této činnosti se policisté pravidelně setkávají s řidiči, kteří usedají za volant pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (dále jen „JNL“). Často se nacházejí ve stavu vylučujícím způsobilost k bezpečné jízdě, čímž způsobují vážné dopravní nehody. Tyto incidenty vedou k újmě na zdraví, majetkovým škodám a v krajních, bohužel nikoli ojedinělých, případech i ke ztrátám na lidských životech.

Uvedená problematika není jen akademickým tématem, ale každodenní realitou, s níž se setkáváme, často, aniž bychom si to uvědomovali. Je součástí našich životů a obklopuje nás ve veřejném prostoru. Každý, kdo někdy vstoupil na přechod pro chodce, se stal účastníkem silničního provozu. Tím nejen získal práva, ale zároveň na něj dopadly i povinnosti, jejichž cílem je zajistit vzájemnou ohleduplnost a bezpečí všech občanů. Z této skutečnosti zároveň vyplývá i pozitivní závazek státu chránit své občany před riziky plynoucími z nezodpovědného chování účastníků provozu na pozemních komunikacích. Mezi nejzávažnější faktory ohrožující bezpečnost na silnicích, a tedy i lidské životy, zdraví a majetek, patří řízení motorových i nemotorových vozidel pod vlivem návykových látek. Stát ochranu v této souvislosti realizuje mimo jiné zakotvením skutkových podstat ve správním a trestním právu, které umožňují postihovat protiprávní jednání související s řízením pod vlivem NL. Právě této právní úpravě a jejímu dopadu na bezpečnost silničního provozu se věnuje podstatná část diplomové práce.

Samotná práce se člení do dvou částí – teoretické a praktické. Každá část se následně dělí do jednotlivých kapitol a podkapitol, a to v návaznosti na své dílčí zaměření. Prvá část

má za cíl provést čtenáře základním pojmoslovím a stěžejními legislativními předpisy vázícími se k danému tématu. Dále popisuje rizika spojená s negativními účinky návykových látek na lidský organismus a přibližuje vliv alkoholu a JNL z pohledu lékařské vědy. Pro účely této práce jsou JNL definovány jako látky, u nichž trestní kolegium Nejvyššího soudu ČR (dále také jen „NS ČR“) stanovilo nejnižší koncentrační hodnoty (např. THC, MET/AMP). Od výše koncentrace konkrétní látky v těle jedince, se odvíjí i právní posouzení konkrétního jednání – řízení motorových vozidel, a to ve vztahu k možnému vyvození správní nebo trestní odpovědnosti, čemuž se nakonec věnuje samostatná kapitola. Teoretická část je zakončena popisem činností PČR při šetření jízdy pod vlivem alkoholu a JNL, přičemž jsou zde zahrnuty i praktické zkušenosti a výzvy, které tato činnost přináší.

Praktická část práce obsahuje rozsáhlý soubor dat a informací, které jsou systematicky analyzovány podle svého zaměření. Pozornost se zaměřuje především na vývoj dopravní nehodovosti související s užíváním návykových látek na území České republiky (dále také jen „ČR“). V této souvislosti je provedena také analýza počtu registrovaných trestných činů (dále také jen „TČ“) ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku (dále také jen „tr. zákoník“ nebo „TrZ“). Tento trestný čin je následně porovnáván s celkovou registrovanou kriminalitou, TČ krádeže a podílem cizích státních příslušníků na uvedeném protiprávním jednání.

Práce se podrobně zabývá také ukládáním trestních postihů a jejich vývojem ve zkoumaném období. Výsledky analýzy odhalují změny a nové trendy v trestání, což je přehledně znázorněno i prostřednictvím grafických výstupů ze statistického šetření. Cenné informace byly získány také z rozhovorů se státní zástupkyní specializující se na trestnou činnost v dopravě a s trestním soudcem okresního soudu.

Na závěr práce předkládám návrhy de lege ferenda, jenž mohou přispět ke snížení počtu řidičů pod vlivem NL na silnicích, a tím i ke snížení dopravní úmrtnosti. Návrhy představují soubor preventivních a represivních opatření, jejichž implementace a následná realizace v praxi by mohla pozitivně ovlivnit bezpečnost silničního provozu, a přispět tak ke snížení tragických následků dopravních nehod.

CÍL A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Diplomová práce se v první části zaměřuje na přehled základních pojmů souvisejících se zkoumanou problematikou, představuje legislativní rámec a popisuje negativní vliv návykových látek na lidský organismus. Důraz je kladen také na vymezení právních následků plynoucích z jízdy pod vlivem alkoholu nebo JNL se zaměřením na rovinu trestněprávní (§ 274 tr. zákoníku).

Praktická část práce analyzuje vývoj dopravní nehodovosti ve vztahu k viníkům pod vlivem NL a mapuje nápad trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku. Součástí analýzy je také vyhodnocení dalších relevantních dat a informací získaných prostřednictvím empirického výzkumu. Tyto poznatky následně slouží jako podklad pro formulaci návrhů de lege ferenda, jejichž cílem je omezení výskytu řidičů motorových vozidel ovlivněných návykovými látkami na pozemních komunikacích.

Metodologický přístup kombinuje kvantitativní a kvalitativní metody výzkumu. Kvantitativní část zahrnuje detailní statistické šetření na základě veřejně dostupných dat získaných z databází orgánů veřejné správy, včetně Policie České republiky, Ministerstva dopravy, Ministerstva spravedlnosti a dalších institucí. Na základě těchto dat jsou provedeny analýzy dopravní nehodovosti, nápadu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky a ukládání trestních sankcí, přičemž se zaměřují i na základní charakteristiky obžalovaných osob.

Kvalitativní část výzkumu je založena na rozhovorech s odborníky z praxe – státní zástupkyní specializující se na trestnou činnost v dopravě a trestním soudcem okresního soudu. Tyto rozhovory poskytují cenný profesionální pohled a doplňují statistické údaje o expertní poznatky, čímž přispívají k hlubšímu porozumění zkoumané problematice.

Resumé – cíle práce

- Teoreticky vymezit zkoumanou problematiku – základní pojmy; vliv návykových látek na organismus člověka se zaměřením na vybrané omamné a psychotropní látky ve vztahu k stanovisku trestního kolegia Nejvyššího soudu z roku 2020.
- Objasnit rozdíly mezi skutkovými podstatami jízdy pod vlivem návykové látky z pohledu trestního (tr. zákoník) a správního práva (ZPK) hmotného.
- Analyzovat současný stav zkoumané problematiky ve vztahu k dopravní nehodovosti v ČR se zaměřením na negativní dopady návykových látek na řidiče – úmrtnost.

- Získat komplexní data a informace ve vztahu k nápadu přečinu podle § 274 tr. zákoníku včetně jeho trestání; pohled zástupce veřejné žaloby a justice.
- Formulovat návrhy de lege ferenda týkající se dané problematiky.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ A LEGISLATIVNÍ RÁMEC

Úvodní kapitola si klade za cíl teoreticky vymezit stěžejní pojmy vztahující se k bezpečnosti silničního provozu a to se zaměřením na jeho účastníky, jednotlivé kategorie pozemních komunikací a dělení vozidel podle konstrukčního provedení včetně praktických a právních úskalí, které se k tomu váží. Nakonec se dílčí část práce zabývá i bližším objasněním pojmu dopravní nehoda (dále také jen „DN“), kde jsou uvedeny obligatorní podmínky, jenž se k této události na pozemní komunikaci vztahují. Základní pojmy jsou potom rozšířeny o legislativní rámec, který je zaměřen na dvě stěžejní právní normy z oblasti hmotného práva – zákon o provozu na pozemních komunikacích a tr. zákoník.

1.1 Základní pojmy

Bezpečnost silničního provozu představuje komplexní pojem zahrnující různé faktory, mezi které můžeme zařadit např. člověka, vozidlo či dopravní infrastrukturu (silnice). Legální definici tohoto pojmu však v naší právní úpravě nenalezneme. Podle Friče (2010) je člověk nejvýznamnějším prvkem dopravního systému, jelikož jej nejen vytvořil a využívá, ale také aktivně ovlivňuje jeho vývoj a modernizaci. Zároveň však lidský faktor představuje nejčastější příčinu DN a nese odpovědnost za největší podíl zmařených životů. (Frič, 2010)

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích se stává každý, kdo se jej účastní. Nejčastěji jde o chodce, cyklisty a řidiče motorových vozidel, avšak tento okruh je ve skutečnosti mnohem širší. Podle Kučerové (2018) mezi účastníky patří také řidiči trolejbusů, přepravované osoby, tedy spolujezdci a cestující v hromadné dopravě, osoby užívající invalidní vozík, vedoucí jízdní kolo a další.

Každý z výše uvedených účastníků provozu na pozemních komunikacích má zákonem vymezena svá práva a povinnosti, která nalezneme zakotvena v jednotlivých právních předpisech; zejména potom v zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále také jen „ZPK“). Obecnou podmínku vymezující zákonné limity užívání pozemních komunikací pro jejich účastníky nalezneme v § 4 písm. a) ZPK (s. 4572), kde se uvádí, že „při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.“ (Česko, 2000)

Definici **motorového vozidla** máme právně zakotvenou v § 2 písm. g) ZPK (s. 4570), kde se zmiňuje, že se jedná o „*nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*.“ Kromě toho zde řadíme i tramvaj. Jednotlivé druhy a kategorie nalezneme vymezeny v zák. č. 56/2001 Sb., o *podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Tento zákon rozděluje vozidla do několika kategorií, mezi které se řadí motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, vozidla zvláštního určení, přípojná vozidla, vozíky pro invalidy s motorickým pohonem (pokud jejich rozměry přesahují stanovené limity) a zvláštní či ostatní vozidla. Zákon však přípojná vozidla nezařazuje do stejných kategorií jako motorová vozidla. Každá kategorie a podkategorie je označena specifickým písmenem v závislosti na konstrukčních vlastnostech vozidla. Bližší podmínky týkající se konstrukčního řešení a schvalování vozidel poté vymezuje vyhláška č. 153/2023 Sb., o *schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Zmíněnou vyhláškou byla rekodifikována předchozí právní úprava, tj. vyhláška č. 341/2014 Sb. (Česko, 2000; Česko, 2001; Česko, 2023; Česko, 2014a)

Nemotorovým vozidlem se dle § 2 písm. h) ZPK (s. 4570) rozumí „*přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo*.“ V posledních letech došlo k výraznému nárůstu používání nových dopravních prostředků, jako jsou elektrokoloběžky, které spadají do kategorie vozidel „L“. Tyto koloběžky jsou vybaveny integrovanou baterií a místo lidské síly je pohání elektromotor. Rozlišení mezi motorovým a nemotorovým vozidlem však může být na první pohled obtížné, což se projevilo i v soudní praxi. Zejména v počátečním období docházelo k nesrovnalostem mezi správními a trestními soudy ohledně zařazení těchto prostředků do příslušné právní kategorie. Podobným fenoménem, zejména v menších městech a obcích, jsou upravená jízdní kola, ke kterým je dodatečně připevněn pomocný spalovací motor. (Česko, 2000; Nejvyšší soud, 2022)

Obecně však platí, že za motorové vozidlo lze označit každé jízdní kolo nebo koloběžku, jestliže nesplňují podmínky stanovené přílohou č. 8 bod 1. vyhlášky č. 153/2023 Sb., o *schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Zde nalezneme, že nemotorovým vozidlem se rozumí i jízdní kolo, které je vybaveno dodatečným pomocným motorkem. Nutno však dodat, že pro tento typ dopravního prostředku, jsou stanovena taxativní pravidla (kritéria), která musí být kumulativně naplněna. Mezi tyto podmínky řadíme, že „*bude nadále zachován původní charakter jízdního kola; jeho výkon nepřesáhne 1 kW; v případě použití spalovacího motoru,*

nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm³; maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h; montáž pohonného systému - motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.“ (Ministerstvo dopravy, 2023) Právní úprava zmíněné vyhlášky v sobě mimo jiné odráží i evropský právní předpis, tedy Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. 01. 2013, *o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly*. (Česko, 2000; Česko, 2022; Česko, 2023; Evropský parlamentu a Rada (EU), 2013)

V případě upravených jízdních kol nebo elektrokoloběžek musíme rozlišovat i další detaily, které jsou klíčové pro právní posouzení jednotlivých dopravních prostředků. Jedná se například o situace, kdy konstrukční řešení elektrokoloběžky vylučuje či značně ztěžuje využití lidské síly k jejímu pohonu. V takovém případě podléhá odlišným zákonným podmínkám a při jejich nesplnění ji nelze označit za nemotorové vozidlo. U výše zmíněných druhů vozidel dochází ke snížení hranice výkonu z 1 kW na 0,25 kW s tím, že jejich konstrukční rychlost nesmí přesáhnout 25 km/h. Při nedodržení stanovených podmínek (překročení výkonu či rychlosti) musí řidič disponovat řidičským oprávněním pro skupiny AM nebo B. Jedná se typicky o elektrokoloběžky opatřené sedátkem, popř. jízdní kola bez šlapátek. (Košínářová, 2021; Ministerstvo dopravy, 2023)

Pozemní komunikací se z dopravního hlediska rozumí cesta, určená k „*užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ (Česko, 1997). Kočí (2021) však upozorňuje, že uvedená právní definice není zcela přesná, protože výčet uživatelů pozemních komunikací je ve skutečnosti širší. Kromě chodců a řidičů ji mohou využívat také průvodci zvířat a jezdci na zvířatech.

Komunikace dle zák. č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, členíme do čtyř kategorií – dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Zatímco první tři kategorie rozeznáme podle stavebního provedení – zpravidla mají asfaltový nebo betonový povrch, účelové komunikace takovou úpravu mít nemusí. Účelovou komunikací mohou ve své podstatě být i koleje vyjeté vozidly na polích, které se využívají k zajištění přístupu k obhospodařovanému pozemku, jestliže není k tomuto žádný jiný přístup. Zpravidla však nepůjde o účelovou komunikaci v případech, kdy jde o pouhý jednorázový přejezd vozidla, který zanechá na povrchu zvalenou trávu ve stykových místech s jízdní dráhou vozidla. Pro to, aby mohla být cesta za takovou komunikaci považována, musí být dlouhodobě využívána a její existenci musí akceptovat vlastník pozemku. Typickým příkladem jsou historicky

zaužívané polní nebo lesní cesty sloužící k obhospodařování půdy. (Kočí, 2021; Nejvyšší správní soud, 2009)

DN nalezneme definovanou v § 47 odst. 1 ZPK 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.*“ (Česko, 2000, s. 4585)

Abychom mohli hovořit o DN, musí dojít ke splnění určitých podmínek. Prvním a dle praktických zkušeností i nejdůležitějším faktorem bude určení místa nehody. DN musí nastat na pozemní komunikaci, viz § 47 odst. 1 ZPK. Pokud se tedy událost odehraje nebo započne na louce, poli či jiném místě, které nespadá pod §§ 5, 6 a 7 zák. č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, nelze ji považovat za DN.

Dalším klíčovým kritériem je přímá souvislost události s provozem vozidla v pohybu. To znamená, že alespoň jedno vozidlo musí být v době nehody v pohybu. Pro ilustraci si můžeme představit situaci u obchodního centra, kde osoba tlačí nákupní vozík ke svému vozidlu. U vozidla vozík zastaví a mezi nakládáním věcí z vozíku do zavazadlového prostoru dojde k tomu, že se vozík samovolně rozjede a narazí do vedle stojícího vozidla a způsobí na něm škodu. V tomto případě událost nesplňuje základní podmínky DN, resp. splňuje jen podmínku majetkové újmy. Zde potom hovoříme o škodní události, která se řeší v rovině občanskoprávní, tedy u místně a věcně příslušného civilního soudu. Avšak v případě, že by se nákupní vozík samovolně rozjel, následně vjel do jízdní dráhy vozidla a došlo by ke srážce, tak zde již jsou kumulativně naplněny všechny podmínky pro kvalifikaci události jako DN. (Česko, 1997, Česko, 2000)

1.2 Legislativní rámec

Silniční dopravu regulují desítky zákonů či jiných právních předpisů. Mezi klíčové právní normy můžeme zařadit zejména ZPK a tr. zákoník. Tyto předpisy spadají do oblasti hmotného práva a jejich primárním cílem je ochrana společnosti, jejich hodnot a zájmů před důsledky vyplývajících z porušení právních norem ze stran účastníků silničního provozu.

Závisí však na povaze jednání jedince v tom smyslu, zda jeho chování na pozemní komunikaci naplňuje skutkovou podstatu přestupku či trestného činu. Na základě analýzy zjištěných skutečností a zajištěných důkazů je potom nutné vyhodnotit závažnost činu, což vede k případnému uložení správního nebo trestního postihu.

1.2.1 Z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

ZPK se člení celkem do sedmi hlav, které se dále rozdělují na jednotlivé díly a poddíly. Struktura zákona spočívá v prvotním vymezení základních pojmů a povinností všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé skutkové podstaty přestupkových jednání se nachází v § 125c a § 125d ZPK. V § 125c ZPK jsou konkrétně vymezeny ty přestupky, kterých se mohou dopustit pouze fyzické osoby. V § 125d ZPK potom nalezneme přestupky právnických či podnikající fyzických osob. Jedná se typicky o porušení povinnosti provozovatele vozidla. (Česko, 2000)

Naplnit skutkovou podstatu přestupku může pouze ten subjekt, který svým jednáním poruší ustanovení obsažené ve zmíněném zákoně. Subjektem, resp. pachatelem, může být kdokoliv (mimo zákonem stanovené výjimky). Základní podmínky pro vyvození správního postihu nalezneme v zák. č. 250/2016 Sb., *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Zmíněný zákon obsahuje i samotnou definici přestupku, kdy se dle něj jedná o „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ (Česko, 2016.) V tomto ohledu zkoumáme, zda byly kumulativně naplněny materiální a formální znaky přestupku. Materiálním znakem se rozumí dosažení určité míry společenské škodlivosti. Jedná se tedy o jednání, která svou podstatou porušují či ohrožují zájem společnosti. Formální znaky se potom člení na obecné a typové, tedy znaky skutkové podstaty. Další bližší podmínky nalezneme, jak bylo výše predikováno, v zákoně o odpovědnosti za přestupky. Dikce zákona se užije analogicky k ZPK. (Česko, 2000; Česko, 2016; Jemelka a Vetešník, 2020)

1.2.2 Z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Tr. zákoník je účinný kodex trestního práva hmotného. Uvedená složka práva se uplatňuje prostřednictvím procesního trestního práva, tedy trestního řádu (dále také jen „tr. řádu“). Ten upravuje postup orgánů činných v trestním řízení o konkrétních spáchaných trestných činech tak, aby trestné činy byly náležitě zjištěny a objasněny (prověřování, vyšetřování) a jejich pachatelé následně v řízení před soudem potrestaní. Za zmínku potom stojí, že jedna složka bez druhé nemůže samostatně existovat, neboť by ztratila svůj smysl a význam. (Antl, 2021; Antl, 2020)

Tr. zákoník se dělí do dvou částí – obecné a zvláštní. Obecná část vymezuje základní pojmy a definice vztahující se k trestným činům, které jsou rozčleněny do osmi hlav. Tyto se konkrétně zabývají: působností trestních zákonů; trestní odpovědností; okolnostmi vylučujícími protiprávnost činu; zánikem trestní odpovědnosti; trestními sankcemi;

zahlazením odsouzení a zvláštními ustanoveními o některých pachatelích. Zvláštní část obsahuje základní a kvalifikované skutkové podstaty jednotlivých trestných činů, počínaje trestným činem vraždy podle § 140 tr. zákoníku a konče § 418 tr. zákoníku (odpovědností nadřizovaného), nacházejícího se v kapitole TČ proti lidskosti, míru a válečných činů. (Antl, 2021; Česko, 2009a)

Trestní odpovědnost lze vyvodit jen v případech, kdy jednání subjektu (pachatele) dosahuje vyššího stupně společenské škodlivosti. Tedy svým činem pachatel naplnil některou ze skutkových podstat nacházejících se ve zvláštní části tr. zákoníku. Na hraniční případy se přiměřeně užije zásada subsidiarity trestní represe, viz § 12 odst. 2 tr. zákoníku (Nejvyšší státní zastupitelství, 2011). Užití trestněprávních prostředků by proto mělo být pojímáno i s určitou zdrženlivostí. Obecně lze říci, že je důležité, aby vyvození trestní odpovědnosti nastalo zejména tehdy, kdy jiné prostředky práva selhávají, a nebo nejsou efektivní. Míra společenské škodlivosti (tzv. materiální korektiv) nám pomáhá rozlišit trestné činy od přestupků, přičemž hlavním ukazatelem se rozumí zájem chráněný zákonem, který byl předmětem útoku, včetně: způsobu provedení útoku, následku, okolnostmi, osoby pachatele, mírou zavinění a jeho záměrem. (Antl, 2021; Malík, 2018)

Definici trestného činu nalezneme v § 13 odst. 1 tr. zákoníku, kde se uvádí, že se jedná o „protiprávní čin, který zákon označuje za trestný a vykazuje znaky uvedené v zákoně.“ (Česko, 2009a). Jeho spáchání potom zakládá trestní odpovědnost pachatele a lze za něj uložit trestněprávní sankci. Avšak, aby se mohlo jednat o TČ, tak musí být kumulativně naplněny tři obligatorní znaky, konkrétně:

- a) protiprávnost činu (může být vyloučena jednak jiným právním předpisem, ale i samotným tr. zákoníkem, např. za uplatnění okolností vylučujících protiprávnost – viz §§ 28–32 trestního zákoníku),
- b) výslovné označení činu za trestný tr. zákoníkem,
- c) naplnění formálních znaků, které tr. zákoník předepisuje – obecné a typové. (Malík, 2018; Novotný, 2017)

Typovými znaky se rozumí znaky skutkové podstaty. Těmi se od sebe odlišují jednotlivé druhy TČ a vyjadřují tak jeho typovou škodlivost. Mezi tyto znaky patří: objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka. Obecné znaky představují znaky, které jsou společné všem TČ a nemají odlišovací funkci. Řadíme zde: věk, přičetnost a v případě mladistvých i rozumovou a mravní vyspělost. (Malík, 2018)

2 NÁVYKOVÉ LÁTKY

Pod pojmem návyková látka si každý z nás představí něco jiného. Někdo by pod zmíněný termín zahrnul kofein, nikotin nebo léky na předpis. Zatímco jiný by si jej spojil s představitelem „tvrdých nelegálních drog“, jako jsou kokain, marihuana a podobné substance. Z lékařského hlediska lze konstatovat, že obě tvrzení můžeme považovat za pravdivá, neboť všechny tyto látky mají společnou vlastnost, a tou je schopnost vyvolat návykové poruchy. (Státní zdravotní ústav, 2024b)

Jinak je tomu však z pohledu legislativy ČR. Pokud se na danou problematiku podíváme optikou tzv. „tabákového zákona“, tedy zákona zák. č. 65/2017 Sb., *o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek*, tak nalezneme v § 2 písm. a) jeho definici, která nám stanoví, že pro účely tohoto zákona se pod pojmem NL rozumí „...*alkohol, tabák, omamné a psychotropní látky a jiné látky s psychoaktivními účinky, jejichž užívání může vést nebo se podílet na vzniku a rozvoji duševních poruch a poruch chování*,...“ (Česko, 2017)

Podle Olecké a Pospíšila (2022, str. 8) se NL rozumí taková substance, která „*je způsobilá nepříznivě ovlivnit psychiku člověka, jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování*“. To vede k sociálním a ekonomickým rizikům, což se mimo jiné promítá do zvýšené nemocnosti a úmrtnosti.

V roce 1961 byla mezinárodní organizací OSN v New Yorku přijata Jednotná úmluva o omamných látkách, která v přílohách obsahuje seznamy omamných a psychotropních látek (dále také jen „OPL“). Aktuálně se v těchto nachází 118 omamných látek a 115 psychotropních substancí. ČR úmluvu přijala vyhláškou č. 47/1965 ze dne 27. 4. 1965. (OSN, 2006; Česko, 1965)

Omamné a psychotropní látky potom dělíme podle psychoaktivních účinků na:

- a) „*drogy tlumivé, uklidňující tišící,*
- b) *drogy stimulační, povzbuzující,*
- c) *drogy halucinogenní, psychedelika, přetvářející vnímání reality,*
- d) *kanabinoidy,*
- e) *opioidy,*
- f) *inhalační drogy.*“ (Dvořák, 2023)

Tato kapitola diplomové práce se především zaměřuje na teoretické vymezení NL ve světle trestního a okrajově i správního práva a na jejich škodlivý vliv na bezpečnost

silničního provozu. Z daného důvodu se v jednotlivých podkapitolách budu zabývat výhradně alkoholem (dále také jen „ALK“) a v rámci JNL potom budou zmíněny pouze ty látky, pro které byly kolegiem Nejvyššího soudu vymezeny limitní koncentrace, viz dále.

2.1 Alkohol

Ve skutečnosti se jedná o označení pro etanol, resp. etylalkohol. Alkohol lidstvo užívá jako NL již odnepaměti. V ČR se řadí mezi legální NL, přičemž se vyznačuje zejména tlumivými účinky na lidský organismus. Těší se, až na několik výjimek, celosvětové „popularitě“. Nutno však podotknout, že ve vztahu k alkoholu jde spíše o eufemistické označení, neboť celosvětová procentuální úmrtnost spojená s negativními důsledky nadměrné konzumace alkoholu je u mužů 7 % a u žen 2 %. Alkohol v ČR není, kromě několika zákonných omezení, regulován. Tato omezení spočívají zejména ve věkové hranici prodeje alkoholických nápojů, která je stanovena na 18 let, viz § 11 odst. 5 z. č. 65/2017 Sb. Zmíněná zákonná norma obsahuje nejen podmínky prodeje NL, ale i podmínky, resp. zákazy jejich užívání na specifických místech, jako jsou školská zařízení, dětská hřiště, autobusové zastávky aj. Dále obsahuje správní postihy, které v případě porušení jednotlivých ustanovení přestupci hrozí. (Státní zdravotní ústav, 2021, 2024a; Toxikologické informační středisko, 2024; Holcnerová, 2024a; OECD, 2019).

Jak již bylo výše zmíněno, alkohol svými negativními účinky výrazně ovlivňuje úmrtnost, která se celosvětově uvádí v nižších jednotkách procent. Avšak dramaticky odlišná situace nastává v případě vlivu alkoholu na úmrtnosti účastníků silničního provozu. Zde se alkohol podílí přibližně na 35 % všech úmrtí na světě, resp. na 25 % v rámci států Evropské unie. Tato úmrtí bývají většinou spojována s následky DN. To znamená, že každé čtvrté úmrtí při DN je způsobeno pod vlivem alkoholu, což by mělo být v civilizované evropské společnosti zcela neakceptovatelné. Odhaduje se, že 1,5–2 % všech ujetých kilometrů jsou ujety řidiči pod vlivem alkoholu. (Ahlström a kol., 2023; European Commission, 2024)

Alkohol v malém množství působí uvolňujícími účinky, které u člověka vyvolávají lepší náladu a celkově působí povzbudivě. Taktéž u jeho konzumenta zvyšuje sebevědomí, vyvolává euforii, uvolnění a dochází k vytrácení zábran. Avšak již při nízkých dávkách má nežádoucí účinky, neboť u jedince ovlivněného alkoholem lze pozorovat zhoršenou koordinaci pohybů (vrávoravá chůze), oslabení úsudku (narušení paměti), problémy s rozhodováním a prodlouženou reakční dobu (časová a místní orientace). Avšak v některých případech lze u jedince pozorovat zvýšenou agresivitu, zejména pokud se osoba cítí být

ohrožena nebo provokována (Státní zdravotní ústav, 2021; Toxikologické informační středisko, 2024). Nutno dodat, že koncentrace alkoholu v těle osoby, resp. řidiče, nemusí být nikterak dramaticky vysoká. Výrazně zvýšené riziko vzniku DN lze zaznamenat již u jedince s poměrně nízkou hladinou alkoholu, a to kolem 0,2–0,4 ‰. (Státní zdravotní ústav, 2008)

Při vyšších koncentracích alkoholu dochází k výraznému prohloubení problémů spojených s koordinací pohybu a zhoršenému vnímání, zejména barev (zelené). Zhoršení barevného rozlišování má společně s dalšími negativními účinky na lidský organismus významný dopad, zejména potom na bezpečnost silničního provozu. V krajních případech může v důsledku intoxikace alkoholem dojít i k zástavě dechu a smrti, neboť alkohol působí na nervová dechová centra v mozku, která utlumuje. (Státní zdravotní ústav, 2021; Toxikologické informační středisko, 2024)

Užívání alkoholických nápojů bývá jedním z kriminogenních faktorů, jenž negativně ovlivňuje jedince v páchání protiprávního jednání. Právě pod vlivem alkoholu často dochází ke zvýšenému riziku vzniku DN, pracovních úrazů a činností směřujících ke spáchání trestného činu. Osoby se také často dopouštějí násilné trestné činnosti, avšak mimo to se jeho konzumenti stávají i sami jejich oběti (např. loupeže, krádeže věcí na osobě atd.) Důvodů kvůli kterým jedinci inklinují k alkoholu bývá mnoho, např: sociální prostředí; osamělost; úzkostné stavy a deprese; partnerské, rodinné a pracovní problémy; vyplnění volného času – absence koníčků; aj. (Státní zdravotní ústav, 2021; Olecká a Pospíšil, 2022).

Po požití alkoholického nápoje se alkohol poměrně rychle vstřebává z trávicího traktu do krevní plasmy, což způsobuje, že jeho účinky můžeme pociťovat již v relativně krátké době po požití. Nejvyšší koncentrace alkoholu v krvi bývá dosažena přibližně po 30 až 90 minutách od konzumace. Samotné účinky na lidský organismus závisí na několika faktorech, a to na přijímané dávce (množství požitého alkoholu), vlivu prostředí, dispozici a zkušenostech konzumenta s užíváním alkoholu. Podle výše hladiny alkoholu v krvi Toxikologické informační středisko (2024) rozlišuje celkem šest základních stádií intoxikace alkoholem, přičemž každé stádium má své obvyklé příznaky:

- a) **subklinické stádium** (0,2–0,5 ‰ ALK v krvi; u alkoholiků až do 1 ‰) – po požití alkoholu se u osob v tomto stádiu neprojeví žádné nebo jen lehké příznaky opilosti, mezi které patří lehká euforie. Z úst lze cítit zápach alkoholu. (Toxikologické informační středisko, 2024)
- b) **euforické stádium** (0,5–1 ‰ ALK v krvi; u alkoholiků až do 3 ‰) – jedinec v tomto stádiu pociťuje mimo euforie i značný vzestup sebedůvěry, což vede k odstraňování

zábran. Zhoršuje se koordinace pohybů spolu s reakční dobou, která se prodlužuje a dále klesá pozornost. (Toxikologické informační středisko, 2024; Urbánek a kol., 2022),

- c) **excitační stádium** – střední opilost (1–2 ‰ ALK v krvi) – toto stádium odpovídá dávce kolem 0,7 g/kg alkoholu. Vyznačuje se těmito symptomy: sklon k mnohmluvnosti, snížený úsudek, ztráta rovnováhy a sebekontroly, zhoršení emoční lability a prodloužení reakční doby. (Toxikologické informační středisko, 2024; Urbánek a kol. 2022),
- d) **konfuzní stádium** – těžká opilost (2–3 ‰ ALK v krvi; u alkoholiků až do 5 ‰) – může se projevovat zmateností, problémy s chápáním, výraznými problémy s koordinací pohybu a chůze, netečností a výraznou změnou ve zrakovém vnímání, kdy osoba má „dvojité vidění“ (Toxikologické informační středisko, 2024). Dle Urbánka a kol. (2022, str. 367) může tato hladina alkoholu u jedince způsobit „*hluboký spánek s povrchním dýcháním*“,
- e) **stuporózní stádium** – závažná intoxikace (3–4 ‰ ALK v krvi) – intoxikovaný jedinec v tomto stádiu trpí letargií, resp. lhostejností vůči svému okolí. Jeho reakce jsou značně zpomalené a bývá mimořádně ospalý, přičemž tento stav může přecházet až do apatie. Další klinické příznaky: žaludeční potíže, řídká stolice, neschopnost udržet moč a stolicí. Taktéž u postiženého pozorujeme narušenou funkci dechového (obru) a oběhového centra, snížený krevní tlak a zvýšenou srdeční frekvenci. Kůže a sliznice mění barvu – zbarvují se do modrofialového odstínu – zapříčiněno nedostatečným okysličením krve. (Toxikologické informační středisko, 2024; Straus, 2024),
- f) **komatózní stádium** (4 ‰ ALK v krvi; u alkoholiků až od 5 ‰) – osoba v tomto stavu vykazuje snížené až vytracené reflexy, má ztuhlé končetiny, stažené čelisti (trismus), křeče, mimovolné pohyby očí (nystagmus) – odchýlené na jednu stranu (konjugovaná deviace bulbů). Zpravidla při tomto stupni intoxikace bývá osoba již v bezvědomí. K tomu stavu se přidává podchlazení, mělké dýchání, promodralé zbarvení kůže a sliznic (cyanóza). Vyskytuje se také riziko oběhového selhání, tedy celkového selhání organismu. Po probuzení může jedinec trpět retrogradní amnézií – neschopností si vzpomenout na přecházející události, bolestmi svalů a hlavy nebo záněty nervů. (Toxikologické informační středisko). V případě, že se postižený dostane do tohoto stádia, je nutné, aby mu byla ihned poskytnuta lékařská

péče, která zahrnuje výplach žaludku, nebo lze využít eliminační metodu – forsírovanou diurézy. Druhá metoda spočívá v podávání tekutin pacientovi nitrožilními infuzemi, což zvyšuje produkci moči a napomáhá vylučování toxických látek (alkoholu) z těla. (Urbánek a kol., 2022; Průšová, 2014)

Co se týče rychlosti vylučování alkoholu z krve, tak tento proces probíhá rychlostí kolem 0,12–0,20 ‰ alkoholu za hodinu, přičemž jeho rychlost je stálá a začíná *de facto* ihned po požití alkoholického nápoje. Obecně potom platí, že ženy oproti mužům odbourávají alkohol pomaleji, avšak to nic nemění na rozsahu uvedených konstant. (Státní zdravotní ústav, 2024; Nejvyšší správní soud, 2012)

2.2 Jiné návykové látky - omamné a psychotropní látky („OPL“)

Podkapitola má za cíl vymezit JNL než alkohol. Jsou zde podrobně rozebrány všechny OPL (mimo látku 3,4 - methylenedioxyamfetamin „MDA“), u kterých byly stanoveny nejnižší koncentrační hodnoty, a to na základě stanoviska trestního kolegia NS z roku 2020. Překročení stanovené dolní hranice koncentrace látky v těle řidičem motorového vozidla má významný dopad na právní posouzení skutku. Tedy z překročení konkrétní limitní hodnoty lze vyvodit jednoznačný závěr, že řidič motorového vozidla byl ovlivněn látkou natolik, že nebyl schopen bezpečně řídit vozidlo. Tím následně dochází k naplnění některé ze skutkových podstat trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku; jestliže není naplněna skutková podstata trestného činu opilství podle § 360 tr. zákoníku. Zmíněné stanovisko NS ČR se bude vinout jako červená niť téměř celou práci. Látka MDA není podrobně rozebrána, neboť její účinky i chemické složení jsou téměř identické se substancí MDMA. (Nejvyšší soud, 2020; Nejvyšší státní zastupitelství, 2019).

2.2.1 Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)

Kanabinoid THC nalezneme v droze, která je celosvětově známá pod názvem marihuana. Dle reportu European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (dále také jen „EMCDDA“, česky: Agentura Evropské unie pro drogy) se jedná o nejběžněji dostupnou nelegální NL, se kterou se v Evropě můžeme setkat. Podle odhadů ji užívá přibližně 22,6 milionů dospělých Evropanů. Z tohoto počtu ji denně konzumuje kolem 3,7 milionů lidí. Ze studií vyplývá, že k této látce více inklinují osoby mužského pohlaví ve věku do 35 let. (EMCDDA, 2023)

Zjednodušeně lze říci, že THC je účinnou látkou rostliny *Cannabis sativa* (česky známé jako konopí seté). Tento kanabinoid se potom vyskytuje v jeho sušině – horních

listech nebo v samičím květenství. Samotný obsah THC závisí na druhu šlechtěného konopí, zeměpisné poloze, ale i na technice a metodě pěstování. Účinná látka obsažená v rostlině s postupem času stoupá. V 90. letech 20. století byl podíl THC u zabavené sušiny menší než 4 %. V roce 2018 pak byl jeho obsah již více než 18 % (Dvořák, 2023; Andrllová a kol., 2016).

Podle Andrllové a kol. (2016) lze pod pojem kanabis (konopí) zahrnout veškeré konopné drogy, tedy kromě sušiny i hašiš (konopná pryskyřice). Národní protidrogová centrála (2024) ve své výroční zprávě uvedla, že konopí z drtivé většiny pochází z „indoorových“ pěstíren, tedy nacházejících se uvnitř budov (např. sklepní prostory, půdy, atd.). Ze zprávy lze mimo jiné vyčíst i skutečnost, že ve Zlínském a Jihomoravském kraji jsou, díky vhodným klimatickým podmínkám a vlastnostem půdy, v oblibě zejména „outdoorové“ pěstírny.

Marihuana je známá svými psychoaktivními účinky, které se odvíjejí od obsahu THC. Cigareta ubalená ze sušiny této drogy obsahuje kolem 10 mg zmíněného kanabinoidu. Po jejím užití (vykouření) je maximální koncentrace THC v krevní plazmě uživatele větší než 100 ng/ml. Z chemického hlediska se jedná o substanci vyznačující se dobrou rozpustností v tucích, tedy i v lidských tkáních obsahujících větší podíl tuku, včetně mozku. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Dvořák, 2023).

Od obecného popisu se nyní posuňme k psychoaktivním účinkům, zejména k negativním vlastnostem drogy. Účinky THC se u jedince objevují zhruba po 30–60 minutách od požití. Při inhalaci (kouření) dochází k nástupu o poznání rychleji, a to již do několika málo minut. Doba, za kterou účinky odezní, se v literatuře liší. Dle R. M. Murray a kol. (2016) dochází k jejich ústupu u požití do osmi hodin, při inhalaci pak do 2–3 hodin. Jedince pod vlivem marihuany můžeme poznat na základě zvýšené euforie (nálad, smíchu). Avšak i dle depresivních a agresivních nálad – dochází k častým jejich změnám, a nebo k zrakovým halucinacím (změna ve vnímání barev). (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Andrllová a kol., 2016)

Nejvyšší státní zastupitelství ve svém pokynu obecné povahy (2019, s. 8) uvádí, že u řidiče pod vlivem THC se objevuje „...*deformace ve vnímání prostoru a sluchové, hmatové a nejčastěji zrakové iluze...působí ospalým dojmem, reaguje zpomaleně, je nepozorný, přehlíží výstražné značky, nerespektuje chodce na přechodech, mění neodůvodněně rychlost vozidla, může přestat rozeznávat světla na semaforech, protože vnímání světla se mění.*“

2.2.2 Metamfetamin

Metamfetamin se řadí mezi nelegální drogy se stimulačními účinky. U této substance prokazatelně dochází k nejvyšším zdravotním a sociálním rizikům. Látka bývá lidově označována jako pervitin či piko. Jeho prekursorem je červený fosfor. Podle průzkumů jej za posledních 12 měsíců užilo až 20,6 % drogově závislých Evropanů, což však v porovnání s marihuanou není tolik. U marihuany bylo toto číslo o poznání vyšší, a to až 76,3 %. I přesto se však jedná o jednu z nejvíce zneužívaných drog na světě. V roce 2022 byla v ČR spotřeba pervitinu kolem 6,5 tun. Oproti roku 2012 vzrostla tato spotřeba o přibližně 0,8 tuny. Její pouliční hodnota se pohybuje mezi 1000–2000 Kč/g. (Národní protidrogová centrála, 2024; Chomynová a kol., 2023; Szumlinski, a kol. 2017)

Osoby pod vlivem metamfetaminu častěji inklinují k páchání trestné činnosti než uživatelé jiných OPL. Jedinci si pervitin zpravidla aplikují nitrožilně nebo šňupáním. U šňupání se účinky projevují zhruba do 20 minut, zatímco u nitrožilního podání se účinek dostavuje okamžitě po jeho vpravení do těla. Azimzadeh a kol. (2023) uvádí, že „jedinci, kteří jej užívají jsou náchylní k prožívání řady emocionálních a kognitivních účinků“. Látka tedy výrazně ovlivňuje psychické funkce uživatele, což vede ke zvýšené euforii a snížené únavě. U jedince se také mohou projevovat deprese, intenzivní strach, neklid, zhoršená paměť, ztráta koncentrace, zvýšená energie včetně fyzické výkonnosti a agresivita. Po vyprchání účinků, nebo při poklesu koncentrace látky v těle, se může objevit ospalost. Intoxikované osoby mohou také mít bezdůvodný pocit ze stíhání své osoby (pronásledování). V praxi jsem se setkal s několika případy, kdy uživatelé měli pocit, že jsou sledováni skrze zdi bytu svými sousedy nebo v každé osobě spatřují příslušníka policie. Výjimečné nejsou ani myšlenky na sebevraždu, které leckdy právě touto událostí mohou končit. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019, Azimzadeh a kol., 2023)

2.2.3 Amfetamin

Amfetamin se řadí mezi stimulační látky. Užívá se zpravidla spolu s dalšími OPL, zejména s metamfetaminem. Jeho samostatné užití není obvyklé. Do lidského organismu vstupuje několika způsoby, a to inhalací (kouřením), nitrožilní aplikací a orálně (požitím). Zřídka dochází k jeho čichání nebo šňupání. Proces vylučování amfetaminu z těla probíhá o poznání déle než u metamfetaminu. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Štefunková a kol., 2010; Dvořák, 2023)

Klinickými příznaky jsou fyzické a neurologické poruchy, jako např. zrychlená srdeční frekvence, která může vést až k selhání oběhového systému – smrti. Dále lze

pozorovat duševní poruchy, jako: intoxikační delirium, úzkost, snížená až vymizelá sexuální výkonnost, změny nálad, spánkové poruchy atd. (Štefunková a kol., 2010)

2.2.4 3,4 – Methylenedioxyamfetamin („MDMA“)

Zkráceně MDMA. Jedná se o syntetickou látku, s kterou se lze setkat zejména ve formě tablet a prášku. Lidově bývá označována jako taneční nebo rekreační droga. Látku zpravidla užívá mladistvá populace, zejména o víkendových akcích. Podle posledních průzkumů ji konzumuje kolem 2 % osob ve věku 15–24 let, což představuje 0,9 milionů uživatelů v Evropě. Extáze má stimulující účinky a z chemického hlediska je příbuzná amfetaminu. V 70. a 80. letech byla tato substance ve světě používána pro léčbu posttraumatických syndromů, fobií nebo depresí, kdy se tak jednalo o psychotherapeutický nástroj – pacienti byli více emocionálně otevření. (Národní protidrogová centrála, 2024; Pitts, E. G. a kol., 2017; Chominová a kol., 2023; EMCDDA, 2023)

Mezi hlavní účinky MDMA patří změny kognitivní funkce – vnímání, myšlení, sebeuvědomování a ztráta pozornosti. Jeho uživatelé mimo jiné trpí i poruchou koordinace pohybů a halucinacemi. Pouliční cena za tabletu MDMA se v Evropě pohybuje v rozmezí od 7–10 EUR, přičemž jeden gram prášku s čistotou kolem 75 % se prodává mezi 20–40 EUR. Nejčastějšími konzumenty jsou dospívající osoby (adolescenti), kteří drogu konzumují na diskotékách a v nočních klubech. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Národní protidrogová centrála, 2024; Dvořák, 2023)

2.2.5 Kokain

Tato substance může být přírodního nebo laboratorního původu. V přírodní formě bývá obsažen v listech dvou jihoamerických keřů – kokainovníku pravého a kokainovníku kolumbijského. Kokain se vpravuje do těla především šňupáním jeho prášku, avšak lze jej zavést do těla všemi sliznicemi (např. řitním otvorem a pohlavními orgány), ale i nitrožilně – injekcí. Léčba závislosti bývá u této drogy poměrně obtížná. (Dvořák, 2023; Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Echevarria a kol., 2017)

Vzhledem k tomu, že největšími distributory kokainu jsou kartely nacházející se na jihoamerickém kontinentu, tak jeho transport do Evropy bývá uskutečňován zejména prostřednictvím námořních přístavů. Z tohoto důvodu není v ČR trh s kokainem nikterak rozsáhlý. Policejními orgány bývají zachyceny zásilky do několika málo desítek kilogramů. Avšak v přístavních evropských zemích (Velká Británie, Francie, Španělsko či Belgie) jsou záchyty o poznání vyšší, a to v řádech několika set kilogramů až tun kokainu. Např. v roce

2023 byla ve Španělsku zachycena zásilka o hmotnosti 9,5 tuny. V Antverpách, druhém největším přístavu v Evropě, došlo jen za rok 2022 k zabavení 110 tun kokainu, což bylo o 19 tun více než v předchozím roce. Záchyty se každoročně, co do objemu, zvyšují. (Národní protidrogová centrála, 2024; EMCDDA, 2023).

Vzhledem k tomu, že se jedná o stimulační drogu, tak jeho účinky jsou podobné účinkům metamfetaminu, nicméně s výrazně rychlejším vyloučením látky z organismu než u zmíněné drogy. V závislosti na způsobu aplikace působí na jedince do několika málo minut. U nitrožilního vpravení se účinky dostavují přibližně do pěti minut. Nástup lze pozorovat na zvýšeném srdečním tepu, rozšířených zornicích, krevním tlaku, ale také i na větší produkci (vylučování) potu. Účinky potom ustupují v relativně krátkém čase, a to již po 30–60 minutách. (Národní protidrogová centrála, 2024; Nejvyšší státní zastupitelství, 2019 ; Dvořák, 2023)

Uživatel po jeho užití pocítuje bezstarostnost, bývá veselý, přátelský a mnohmluvný. Účinky mohou mít na jedince podobný efekt jako po požití menšího množství alkoholu (osoba je v tzv. „náladě“). Mezi negativní vlivy však patří přílišný přebytek energie, kdy osoba touží po pohybu, což vede k hyperaktivitě a k celkové zvýšené motorické aktivitě. Mimo jiné lze pozorovat zvýšené sebevědomí a přeceňování svých schopností, což může vést až ke ztrátě reality. Jedinci také mohou trpět, stejně jako u pervitinu, pocitem pronásledování, což mnohdy vede k agresivnímu jednání. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Dvořák, 2023)

2.2.6 Morfin

Jedná se o omamnou látku, kterou řadíme mezi opiáty. V lékařství se substancí lze setkat pod názvem morfium. Ve zdravotnictví bývá morfin užíván pro své jedinečné účinky, mezi které patří tlumení středně silné a silné bolesti. Z léčebného hlediska se především aplikuje pacientům nitrožilně nebo perorálně. Avšak nejčastějším způsobem podávání je podání látky žílou do krevního řečiště. Doba dosažení maximální koncentrace látky v těle se odvíjí od způsobu aplikace morfinu do těla. V případě požití roztoku, a nebo jeho vpravení injekcí do žíly, tato doba nastává po 15 minutách. Při požití tablety je koncentrace dosažena zpravidla po 1–5 hodinách, resp. 10–20 minutách při injekčním podání do svalu. Toxická koncentrace látky v krvi se, dle odborné literatury, pohybuje v rozmezí 0,2–5 mg/l. Biologický poločas trvá kolem 2–4 hodin, kdy jeho délka se prodlužuje v případech, kdy se jedinec psychoaktivní látkou předávkuje. Mezi negativní účinky morfinu patří návykovost a schopnost vyvolávat deprese. I přes tyto negativní účinky (mezi které patří i z zvýšené

riziko předávkování) se látka těší velké oblibě ve Spojených státech amerických (dále také jen „USA“). Lékaři ji tam předepisují a podávají výrazně častěji než v Evropě. (Nejvyšší státní zastupitelství, 2019; Dvořák, 2023; Estrellado, 2024)

2.3 Nově zneužívané návykové látky – kratom, HHC

Kratom patří mezi přírodní psychoaktivní látky. Jeho alkaloidy se nacházejí v listech stromu *Mitragyna speciosa*, který roste zejména v tropických oblastech – Malajsie, Filipíny a jihovýchodní Asie. Na evropském kontinentu (včetně ČR) se s kratomem setkáváme především ve formě zeleného prášku, tablet nebo extraktu (kapek). V naší zemi byl užíván a prodáván jako doplněk stravy, který byl k dostání jak v kamenných prodejnách, tak na běžných fitness e-shopech. (Vostřelová a kol., 2021). Novelou zák. č. 167/1998 Sb., *o návykových látkách*, však došlo ke změně jeho právního postavení. Před nabytím účinnosti novely zmíněného zákona byl kratom volně dostupný a zcela neregulovaný. Změna legislativy potom zapříčinila, že od 1.1.2025 je substance podřazena do zcela nově vytvořené skupiny tzv. **psychomodulačních látek**. Tímto termínem se označují kategorie látek, které se dosud nacházely v tzv. „šedé zóně“. Samotnou definici nalezneme uvedenou v § 2 odst. 1 písm. l) zák. č. 167/1998 Sb., dle něhož se jedná o „*nové psychoaktivní látky a další látky s psychoaktivním účinkem, které nepředstavují závažné riziko pro veřejné zdraví nebo riziko závažných sociálních dopadů na jednotlivce a společnost a současně jsou uvedeny v nařízení vlády o seznamu psychomodulačních látek*“. (Česko, 1998; Němečková Crkvenjaš a kol., 2023)

Ačkoliv kratom spadá do výše uvedené kategorie látek, tak jeho schopnost vyvolávat závislost je srovnatelná s tvrdými nelegálními drogami, jako metamfetamin (pervitin). Kromě toho negativně ovlivňuje nervovou soustavu, což zejména souvisí s jeho psychoaktivními účinky. V nižších dávkách může uživatel pociťovat zvýšenou energii, zvýšené libido, lepší pracovní výkonnost a sníženou únavu. Lze tedy říci, že jeho účinky jsou zejména stimulačního charakteru, podobně jako v případě kokainu či pervitinu. Dávka v rozmezí 5–15 g má na jedince především uklidňující a tlumivý účinek, který lze přirovnat k morfinu. Při vyšších dávkách se však může objevit podrážděnost, nechutenství, žaludeční potíže, zrychlený tep a změny nálad. (Vostřelová a kol., 2021; Kocík, 2024)

Na základě policejní praxe lze konstatovat, že kratom bývá rozšířen zejména mezi nezletilými a mladistvými. A to především díky snadné dostupnosti a „netrestnosti“ jeho držení. Přestože má podobné negativní účinky jako některé tvrdé drogy (avšak s menšími zdravotními dopady), tak se i nadále neřadí mezi OPL, ale pouze mezi psychomodulační

látky. V návaznosti na novou právní úpravu lze za přestupek postihnout pouze jednání, kdy pachatel umožní osobě mladší 18 let požit psychomodulační látku nebo pokud s ní neoprávněně nakládá v množství větším než malém. Na rozdíl od OPL nelze, jak již bylo zmíněno, postihovat samotné její držení. (Česko, 1998)

Další látkou s negativním dopadem na lidský organismus je **hexahydrokanabinol** (dále také jen „HHC“). Tato substance byla v březnu roku 2023, po odsouhlasení Evropskou komisí a vládou ČR, zařazena na seznam nelegálních psychoaktivních látek, který je veden v jednotlivých přílohách Nařízení vlády č. 463/2013 Sb., *o seznamech návykových látek*. Na stejném seznamu se nyní nachází i látky jako kokain či morfin. Jedním z důvodů, pro který byla substance zapsána do skupiny nelegálních psychoaktivních látek, byla kritika široké veřejnosti a odborníků směrem k vládě ČR, neboť desítky dětí a dospělých byly po konzumaci HHC hospitalizovány. Nejčastěji se substance vyskytovala ve sladkostech nebo náplních do elektronických cigaret, čímž se stala pro potenciální konzumenty velmi atraktivní. (Ministerstvo zdravotnictví, 2024; Státní zdravotní ústav, 2023)

HHC má psychoaktivní účinky, přičemž dlouhodobé užívání může vést k duševním onemocněním. Kromě toho mohou konzumenti pociťovat paranoidní stavy, poruchy orientace, zvýšený stres, únavu, ale také problémy s krevním oběhem. Dále může docházet i k obdobným účinkům jako u THC – vyvolání euforie a zlepšení nálady, což lze cynicky považovat za jeho „pozitivní účinky“. Na druhou stranu není obtížné si na něj vytvořit závislost, což ve spojení s negativními účinky, z ní činí nebezpečnou drogu. (Prev-centrum, 2024).

3 PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ POD Vlivem NÁVYKOVÉ LÁTKY V DOPRAVĚ Z POHLEDU SKUTKOVÝCH PODSTAT HMOTNÉHO PRÁVA SPRÁVNÍHO A TRESTNÍHO

Kapitola si klade za cíl vymezit hranice protiprávních jednání vztahujících se k řízení motorových, ale i nemotorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo JNL, a to ve smyslu skutkových podstat hmotného práva správního a trestního. V rámci správního práva je pozornost věnována ZPK, kde jsou blíže popsány skutkové podstaty vztahující se ke zkoumané problematice. Dílčí část práce se zabývá komparací zmíněného zákona před a po novelizaci, a dále na legislativně stanovené limity (hodnoty) alkoholu a JNL u řidičů. Zmíněná novelizace zákona přispěla k redukci skutkových podstat a ke změně správních sankcí ukládaných za porušení jednotlivých ustanovení uvedeného zákona.

Významná část kapitoly se dále zaměřuje na trestněprávní jednání řidičů motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo JNL, konkrétně na TČ ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku. Jedná se o přečin, který je obsažen v hlavě sedmé zvláštní části tr. zákoníku a řadí se mezi TČ obecně nebezpečné. V rámci § 274 tr. zákoníku jsou podrobně rozebrány jednotlivé legální definice, včetně základní a kvalifikované skutkové podstaty.

3.1 Jízda pod vlivem návykové látky pohledem hmotného práva správního

Při řízení vozidla, ať již motorového, nebo nemotorového, při koncentraci alkoholu v dechu do jednoho promile nebo koncentraci JNL v žilní krvi do zákonem stanovené limitní hodnoty (viz tab. č. 3 a 4) se v rámci odpovědnosti za přestupkové jednání vychází ze ZPK. Zmíněný zákon dostal na základě legislativního procesu mnoha změn. Poslední změny vyplývaly z novely č. 271/2023 Sb., která nabyla účinnosti 1. 1. 2024. V souvislosti se zaměřením práce byla významná zejména úprava skutkových podstat přestupků vztahujících se k jízdě pod vlivem NL. Novelizací došlo ke zúžení počtu skutkových podstat na dvě z původních tří (zrušen stav vylučující způsobilost). Další změnou bylo zvýšení správních sankcí, které mohou správní orgány, zpravidla obce s rozšířenou působností, ukládat za přestupky podle § 125c odst. 1 písm. c), d) ZPK. U řidičů motorových i nemotorových vozidel se sankce za uvedené přestupkové jednání zvýšily, a to jak v dolní, tak i v horní hranici peněžité pokuty. U správní sankce spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel došlo

k mírnému, avšak nikoli drastickému prodloužení doby tohoto zákazu (viz tab. č. 1 a 2). (Česko, 2000; Česko, 2023c)

Tabulka 1- Vybrané přestupky do 1. 1. 2024

Přestupek	Pokuta ve SŘ	Zákaz činnosti	Body
Jízda pod vlivem alkoholu nebo JNL	2.500–20.000 Kč	6 až 12 m.	6 (nad 0,3‰ alk.)
Stav vylučující způsobilost	25.000–50.000 Kč	12 až 24 m.	6
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol nebo JNL	25.000–50.000 Kč	12 až 24 m.	6

Zdroj: Vlastní zpracování (Česko, 2000)

Tabulka 2 - Vybrané přestupky platné od 1. 1. 2024

Přestupek	Pokuta ve SŘ	Zákaz činnosti	Body
Jízda pod vlivem alkoholu nebo JNL	7.000–25.000 Kč	6 až 18 m.	6 (nad 0,3‰ alk.)
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol nebo JNL	25.000–75.000 Kč	18 až 36 m.	6

Zdroj: Vlastní zpracování (Česko, 2000; Česko, 2023c)

3.1.1 Stav před novelizací (do 01.01.2024)

Podle § 125c odst. 1 písm. b) ZPK se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že „v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem, ...“ (Česko, 2000).

Podle § 125c odst. 1 písm. c) ZPK se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že „řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, ...“ (Česko, 2000).

Podle § 125c odst. 1 písm. d) ZPK se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že „*se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, ... ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví, ...*“ (Česko, 2000).

3.1.2 Stav po novelizaci (od 01.01.2024)

Podle § 125 c odst. 1 písm. c) ZPK se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že „*v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ...*“ (Česko, 2000).

Podle § 125c odst. 1 písm. d) ZPK se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že „*se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ...*“ (Česko, 2000).

Na základě výše uvedeného lze pozorovat změny v paragrafových zněních přestupků fyzických osob. Jak již bylo konstatováno, došlo ke zúžení pouze na dvě skutkové podstaty, neboť pojem *stav vylučující způsobilost* byl od 1. 1. 2024 vynechán. Ačkoliv zmíněný pojem nyní v ZPK nenalezneme, lze se s ním setkávat v případech řidičů nemotorových vozidel, u kterých je limitní hodnota alkoholu nebo JNL překročena natolik, že by to v případě užití motorového vozidla mělo za následek vyvození trestní odpovědnosti. Zde však absentuje společenská škodlivost (nebezpečnost), což plyne z charakteru nemotorového vozidla (např. jízdního kola) – nízká kinetická energie (malá hmotnost). Jednalo se o zcela logický a správný krok, neboť pojem *stav vylučující způsobilost* nalezneme obsažen v § 274 tr. zákoníku a jeho vymezení vychází mimo jiné i z ustálené rozhodovací praxe soudů (judikatury). Proto můžeme tento termín analogicky převzít i k odpovědnosti za přestupky v silniční dopravě, což se i činí. (Česko, 2000, Vetešník a kol., 2016)

Komparací tab. č. 1 a 2 lze pozorovat změny v oblastech správních pokut a zákazu činnosti – zákazu řízení všech motorových vozidel, avšak i v počtu nově přidělovaných trestných bodů. Nejvýraznější posun je právě ve zmiňované jízdě ve stavu vylučujícím způsobilost. Zde byla jízda pod vlivem alkoholu nebo JNL odstupňována podle množství látky v těle do dvou pásem. Ta umožňovala uložit pokutu ve správním řízení od 2.500–20.000 Kč, resp. od 25.000–50.000 Kč. Nyní však došlo k přesunu dvou samostatných skutkových podstat pod § 125c odst. 1 písm. c) ZPK, za jehož porušení hrozí trest v rozmezí 7.000–25.000 Kč. Je tedy již irrelevantní, jaká koncentrace návykové látky byla u cyklisty

zjištěna. Beze změny zůstává nemožnost uložit vedle peněžité sankce i trest zákazu řízení a přidělení trestných bodů, neboť činnost nebyla vykonávána v souvislosti s řízením motorového vozidla. Jedná se tak o zmírnění sankcionování cyklistů, s čímž se *nelze* ztotožnit, neboť při zásazích u DN s účastí cyklistů pod vlivem alkoholu nebo JNL, zejména nacházejících se ve stavech vylučujících způsobilost, jsou poruchy zdraví v mnoha případech velmi závažné. Tím potom dochází k nadměrnému zatížení přednemocniční a nemocniční péče a vynakládání nadbytečných výdajů na léčbu jedince, který si své zranění způsobil sám. Centrum dopravního výzkumu na základě statistických přehledů zjistilo, že v roce 2019 byl podíl alkoholu a JNL na všech DN s účastí cyklisty 30 %. K těžkému zranění nebo usmrcení došlo u 15 %, resp. 7 % ze všech těchto nehod. (Česko, 2000; Centrum dopravního výzkumu, 2020)

Sankce za jízdu pod vlivem alkoholu se zvyšuje oproti roku 2023, neboť dříve bylo možné uložit sankci v rozmezí od 2.500–20.000 Kč. Nyní se rozpětí změnilo na 7.500–25.000 Kč, přičemž horní hranice zákazu řízení se zvyšuje o šest měsíců, tedy na 18 měsíců (trestné body beze změn). U odmítnutí dechové zkoušky nebo lékařského vyšetření (podle § 125c odst. 1 písm. d) ZPK) se zvýšila horní hranice peněžité sankce z 50.000 Kč na 75.000 Kč, přičemž spodní a horní hranice zákazu řízení se zvýšila o šest, resp. 12 měsíců. (Česko, 2000; Centrum dopravního výzkumu, 2020)

3.1.3 Limity u alkoholu a JNL z pohledu dopravního práva

Ačkoliv v ČR platí zásada „nulové tolerance“ alkoholu u řidičů, kteří jsou účastníky provozu na pozemních komunikacích, tak toto nelze brát zcela bezmezně. Nejvyšší správní soud ve svém usnesení ze dne 12.05.2011 uvedl, že pro naplnění jednoho ze základních znaků skutkové podstaty přestupku jízdy pod vlivem alkoholu je zapotřebí, aby byl řidič účinkem látky ovlivněn natolik, že jeho rozpoznávací a ovládací schopnosti jsou v jejím důsledku sníženy. Metodika Ministerstva dopravy z roku 2010, reagující na závěry Ministerstva zdravotnictví z téhož roku, uvádí, že výsledky testů na alkohol, ať již jsou prováděné pomocí dechového analyzátoru, nebo rozborem krve, s hodnotami do 0,24 ‰ alkoholu v dechu, resp. 0,20 ‰ alkoholu v krvi, nejsou dostatečně průkazné. A to v tom smyslu, že z nich lze vyvodit jednoznačné závěry o tom, že řidič byl v inkriminovanou dobu pod vlivem alkoholu. (Vetešník a kol., 2016; Ministerstvo zdravotnictví, 2010; Ministerstvo dopravy, 2010; Policie ČR, 2010; Švarc, 2014)

Ovlivnění řidiče JNL je potom prokázáno v případech, kdy v séru odebrané žilní krve jsou přítomny vyjmenované NL v takové minimální hodnotě, které určují prováděcí právní

předpisy – Nařízení vlády č. 41/2014 Sb. V případě překročení minimální hodnoty u konkrétní látky lze konstatovat, že řidič byl v době řízení pod jejím vlivem (limitní koncentrace viz tab. č. 3). Nutno však dodat, že na rozdíl od běžných dechových zkoušek či rozboru žilní krve u alkoholu, se v případě JNL nelze obejít bez přibrání znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie. V případech ovlivnění jinými OPL, mimo těch, které jsou vyjmenovány v tabulce níže, je potom nutné přibrat znalce z dalších odvětví, konkrétně oboru zdravotnictví a psychiatrie. To vše pro zjištění, zda látka měla vliv na řidičovi rozpoznávací a ovládací schopnosti. (Švarc, 2014; Vetešník a kol., 2016)

Tabulka 3 Stanovené hodnoty jiných návykových látek (přestupky)

Název návykové látky	Koncentrace návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4 - Methylendioxyamfetamin (MDMA)	25
3,4 – Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Kokain	25
Morfin	10
Benzoylekgonin	25

Zdroj: vlastní zpracování (Česko, 2014)

3.2 Skutková podstata ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku

Objektem skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 tr. zákoníku je zájem státu na ochraně života, zdraví a majetku před ohrožením, které plyne z výkonu činnosti pod vlivem NL, a to v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití JNL, ve které způsobilost osoby je vyloučena. Ohrožení, které v daném případě plyne z činnosti pod vlivem NL, nemusí být bezprostřední, ale postačuje však pouhá skutečnost, že jednáním pachatele může být ohrožen zájem chráněný zákonem. Jedná se tedy o preventivní výklad paragrafového znění, aniž by došlo k faktickému následku v podobě

ohrožení života, zdraví a způsobení značné škody na majetku. (Jelínek, 2022; Bambušková a kol., 2019)

Pro naplnění **objektivní stránky základní skutkové podstaty** uvedeného trestného činu musí dle Šámala a kol. (2022, s. 909) být současně splněny tři základní podmínky, a to konkrétně: „*pachatel si vlivem návykové látky přivodil stav vylučující způsobilost ... v tomto stavu vykonává zaměstnání nebo jinou činnost...při této činnosti by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.*“

Vymezení NL nalezneme zakotvené v § 130 tr. zákoníku, kdy se konkrétně jedná o „*alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*“ (Česko, 2009a). Alkoholem se rozumí tekutina, která obsahuje nejméně 0,5 objemových procent ethanolu, viz § 2 písm. f) z. č. 65/2017 Sb. *ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek*. Omamné, psychotropní a ostatní návykové látky se v policejní praxi označují jako jiné návykové látky než alkohol. Zde řadíme všechny substance, které svými účinky jsou způsobilé negativně ovlivnit psychomotorické a sociální schopnosti jedince, který se jejich vlivem může dostat do stavu vylučujícího způsobilost k určité činnosti – řízení motorového vozidla. Tento poněkud nepřesný výklad pojímá velký okruh látek, do kterého tak lze zahrnout i ty substance, které ve své podstatě NL nejsou. Při doslovném převzetí právní terminologie by se tak jednalo i o ředidla, barvy, laky, oleje a lepidla. Neboť i tyto mají takové schopnosti, které jsou uvedeny v § 130 tr. zákoníku. JNL se proto pro účely tr. zákoníku rozumí ty látky, které jsou obsaženy v přílohách č. 1–8 k Nařízení vlády o seznamu návykových látek. (Jelínek, 2022)

Stav vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel v případě ovlivnění alkoholem není zákonem blíže definován. Je však zásadní zdůraznit, že takového jednání se z pohledu trestního hmotného práva nemůže dopustit řidič nemotorového vozidla (např. jízdního kola), neboť „*v důsledku své konstrukce, malé váhy a zejména nedostatku motorické síly nemá značnější kinetickou energii...*“ (Nejvyšší soud, 1965). Z uvedené judikatury jednoznačně vyplývá, že řidič nemotorového vozidla není schopen ohrozit zájem chráněný zákonem v takové míře, aby vůči němu mohly být uplatněny prostředky trestního práva (*ultima ratio*) – viz objekt trestného činu. (Ščerba a kol., 2020)

V případě řízení motorového vozidla se za stav vylučující způsobilost považuje dosažení či překročení koncentrace alkoholu v krvi ve výši nejméně 1 g/kg, tedy jednoho promile alkoholu. Tato hranice (limitní hodnota) vychází z ustálené soudní praxe, která se opírá o poznatky lékařské vědy (Nejvyšší soud, 2009). Tedy dosažením nebo překročením

této hranice se řidič dostává do stavu, v němž není schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo, což u něj zakládá trestní odpovědnost pro přečin ohrožení pod vlivem návykové látky. Samotné zjištění přítomnosti alkoholu v těle se provádí buď dechovou zkouškou nebo odběrem a následným rozbořem žilní krve. Odběr krve se potom spojuje s lékařským vyšetřením v nemocničním zařízení. Jestliže z určitého důvodu nelze provést dechovou zkoušku ani odběr krve (např. maření ze strany podezřelého nebo zdravotní důvody), bude nutné prokázat stav vylučující způsobilost jinými důkazními prostředky. Takovými důkazy mohou být kamerové záznamy zachycující způsob jízdy vozidla, svědecké výpovědi policistů či jiných přítomných osob (civilistů), ale také výpovědi příslušníků záchranné služby nebo lékařů, kteří prováděli u podezřelého cílené klinické vyšetření. (Ščerba a kol., 2020, Vetešník a kol., 2016)

Stav vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel v případě ovlivnění JNL byl stanoven trestním kolegiem Nejvyššího soudu pod sp. zn. Tpjn 300/2020. Zmíněné stanovisko určuje hraniční hodnoty koncentrace JNL v krevním vzorku testované osoby. Překročením nejnižší stanovené hodnoty vyjmenované NL (viz tab. 4) lze vyvodit u řidiče trestní odpovědnost. Tyto nejnižší hodnoty lze přirovnat k hranici jednoho promile v případě alkoholu. U ostatních NL, mimo vyjmenovaných, bude potom zapotřebí prokázat vyloučenou způsobilost u řidiče způsobem, který byl prováděn před přijetím uvedeného stanoviska. Tedy kromě lékařského vyšetření a vypracování znaleckého posudku z odvětví toxikologie bude zapotřebí navíc přibrat i znalce z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie. Naopak u vyjmenovaných látek postačuje vypracování znaleckého posudku z odvětví toxikologie, který bývá vypracován v relativně krátkém časovém intervalu – zpravidla několika málo týdnů. Jeho náklady jsou oproti jiným znaleckým posudkům relativně nízké, obvykle kolem 6.000 Kč za jeden posudek. (Nejvyšší soud, 2020; Ščerba a kol., 2020; Borčevský, 2023)

Tabulka 4 Stanovené hodnoty jiných návykových látek TČ

Název návykové látky	Koncentrace návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	10
Methamfetamin	150
Amfetamin	150
3,4 - Methylendioxyamfetamin (MDMA)	150
3,4 – Methylendioxyamfetamin (MDA)	150
Kokain	75
Morfin	200

Zdroj: vlastní zpracování (Nejvyšší soud, 2020)

Výkonem zaměstnání nebo jinou činností se rozumí takové zaměstnání nebo činnost, při které vlivem NL dochází ke značnému snížení schopností jedince a k abstraktnímu ohrožení zájmu chráněného zákonem – život, zdraví, nebo způsobení značné škody na majetku. Tedy nelze v daném stavu bezpečně vykonávat činnost, která vyžaduje vysokou míru pozornosti (Drašík, 2015). Dle Šámala a kol. (2012, str. 2792) se takovou činností nebo zaměstnáním rozumí např. vykonávání lékařské péče lékařem, práce posouvače kolejí, průvodčího ve vlaku, ale také se může jednat o obsluhu jeřábu (ve stavu opilosti). Je nutné brát na zřetel, že stav, při kterém může být vyloučena způsobilost, bude zpravidla jiný u lékaře vykonávajícího chirurgickou operaci než u praktického lékaře, který vykonává méně odbornou činnost; to vše bráno ve vztahu k míře ovlivnění návykovou látkou. (Šámal a kol., 2012)

Pro naplnění **subjektivní stránky** se vyžaduje úmyslné zavinění, přičemž postačí, aby pachatel byl srozuměn s tím, že může ve stavu vylučujícím způsobilost ohrozit zájem chráněný zákonem. (Ščerba a kol., 2020)

Subjektem může být pouze fyzická osoba. (Ščerba a kol., 2020)

Kvalifikovaná skutková podstata je specifická, neboť může nastat pouze za splnění podmínek základní skutkové podstaty a současně další (alespoň jedné) obligatorní podmínky. Za takové jednání potom hrozí přísnější trestní postih, neboť došlo ke skutečné

újmě na chráněném zájmu nebo jednání vykazuje zvýšenou společenskou škodlivost, viz níže. (Bambušková a kol., 2019)

ad odst. 2 písm. a) Jedná se o případy, u kterých dojde k naplnění základní skutkové podstaty v odst. 1 a současně k havárii, dopravní nebo jiné nehodě, při které došlo k újmě na životě, zdraví nebo větší škodě (nejméně ve výši 100.000 Kč – viz § 138 odst. 1 tr. zákoníku). Zpravidla zde dochází k jednočinnému souběhu s trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 tr. zákoníku. Ublížení na zdraví bude vyloučeno v případech, kdy mimo pachatele, nebyly postiženy žádné jiné osoby. (Česko, 2009a; Šámal a kol., 2023)

Havárii se rozumí člověkem způsobená mimořádná událost, v jejímž důsledku došlo ke zničení nebo poškození určitého technologického objektu. Mezi tyto objekty (části) lze zařadit vodní přehrady, sklady s uskladněnou municí, ale také jaderné reaktory. Poškození nebo zničení těchto technologických celků může zapříčinit vznik poruchových stavů v důsledku nichž dochází k přímé újmě na životě, zdraví nebo majetku. (Ščerba a kol., 2022)

DN – viz podkapitola 1.1. této práce.

Jinou nehodou rozumíme událost, která vznikla provozem jiného zařízení než dopravního prostředku. Jedná se např. o činnost spojenou s ukládáním radioaktivního opadu či likvidaci jiného nebezpečného odpadu (např. laboratorní vzorky). (Šámal a kol., 2023; Ščerba a kol., 2023)

Ublížení na zdraví lze dle § 122 tr. zákoníku a ustálené soudní praxe (judikatury) chápat jako poruchu na tělesných a duševních funkcích, která omezuje jedince v běžném způsobu života. Toto omezení musí trvat nejméně sedm dní, tedy nesmí být pouze přechodného rázu a současně si vyžaduje i lékařské ošetření. Za poruchu zdraví však nelze považovat drobná poranění (porušení kůže ve formě oděrek), dočasnou nevolnost či modřiny. Naopak o ublížení na zdraví půjde v případech, kdy bude osoba upoutána na lůžko a značným způsobem omezena v pohybu, tedy na běžném způsobu života. (Jelínek, 2022; Česko, 2009; Česko, 2010)

ad odst. 2 písm. b) Pro naplnění této skutkové podstaty je nutné, aby činnost nebo zaměstnání vykonávané pod vlivem NL bylo zvláště nebezpečné. Tedy, aby stupeň ohrožení byl vyšší než u základní skutkové podstaty. Zpravidla se bude jednat o řízení motorových nebo jiných dopravních prostředků profesionálními řidiči městské hromadné dopravy – autobusů, tramvají, a nebo strojvůdců vlakových souprav. Do této kategorie osob lze zařadit i piloty dopravních letadel. Svým jednáním mohou vystavit potenciálnímu nebezpečí (na životě a zdraví) větší množství lidí, zpravidla cestující či jiné účastníky provozu, než by

tomu bylo u běžného dopravního prostředku. Schopnost při těchto činnostech způsobit vážnou újmu (jinou než majetkovou) je zejména dána nadměrnými rozměry a hmotností užitých dopravních prostředků. (Babušková, 2019; Šámal a kol, 2022; Nejvyšší soud, 2021; Ščerba, 2022)

ad odst. 2 písm. c) *Recidivní jednání.* Trestní sazba se v tomto případě zpřísnuje u pachatelů, kteří byli v posledních dvou letech pro tento přečin odsouzeni nebo byli z výkonu trestu odnětí svobody (dále také jen „VTOS“) propuštěni. Doba, po kterou pachateli hrozí ztrestaná sazba se počítá od nabytí právní moci rozsudku nebo propuštění odsouzeného z VTOS. Pojem „*za takový trestný čin*“ zahrnuje i skutkové podstaty trestných činů podle § 272 a § 273 tr. zákoníku, jestliže byl vyloučen souběh s § 274 tr. zákoníku. (Šámal a kol., 2022; Ščerba; 2022)

4 POSTUP POLICIE ČR PŘI ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍTOMNOSTI NÁVYKOVÉ LÁTKY U ŘIDIČE MOTOROVÝCH VOZIDEL

Pravomoci PČR v souvislosti se zjišťování přítomnosti návykových látek u řidičů motorových vozidel vyplývají zejména ze ZPK a tr. řádu. Naopak bližší vymezení postupů a povinností příslušníků PČR na úseku silničního provozu nalezneme zejména zakotvené v závazných pokynech policejního prezidenta a dalších interních aktech řízení. Tato část práce si klade za cíl představit základní metody pro zjišťování přítomnosti návykových látek, a to včetně věcných stanovisek ústředních správních úřadů a soudní judikatury.

Nakonec jsou uvedeny způsoby, jakými lze postupovat vůči řidičům, kteří odmítají spolupracovat při objasňování přestupkového nebo trestného činu. V této kapitole nalezneme nastíněné praktické problémy, které vyplývají z nemožnosti policejního orgánu zasáhnout do tělesné integrity člověka a z ústavou zaručeného práva nepřispívat k vlastnímu obvinění – zásada *nemo tenetur*. (Ráliš, 2024)

4.1 Metody zjišťování přítomnosti návykové látky

PČR odhaluje řidiče pod NL prostřednictvím dohledu nad silničním provozem. Jedná se o činnost, při které policejní hlídky, zejména příslušníci dopravní a pořádkové policie, vykonávají silniční dohled. Ten bývá ve formě základní kontroly, speciální kontroly, dopravně bezpečnostní akce nebo opatření. Závazným pokynem policejního prezidenta (dále také jen „ZPPP“) č. 300/2020 došlo ke zrušení průběžné dlouhodobé kontroly. Ta byla obsažena v předchozím ZPPP č. 160/2009, konkrétně v čl. 19, kdy byla prováděna prostřednictvím stacionární měřicí a monitorovací techniky. V rámci této činnosti se zaznamenané prohřešky zadokumentovaly a následně vyhodnocovaly pověřenými příslušníky PČR (dále také jen „příslušníci“ nebo „policisté“). Při uvedené činnosti však nedocházelo k detekci řidičů pod vlivem NL. (Blažejovský, 2015; Policie ČR, 2020; Policie ČR, 2009)

Nejčastěji prováděnou kontrolou je **kontrola základní**, se kterou se příslušníci v rámci svých instrukcí setkávají dennodenně. Podle čl. 17 ZPPP č. 300/2020 se tímto způsobem rozumí přímý dohled nad silničním provozem, spočívající v kontrole dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky. V této souvislosti využívají policisté svého oprávnění vyplývajícího z § 79 odst. 1 písm. a) ZPK, při němž provádějí zastavování vozidel na určeném místě s cílem provést u řidičů kontrolu dokladů potřebných k řízení a provozu motorových vozidel na pozemní komunikaci. Dále se provádí u řidičů vozidel

dechová zkouška na přítomnost alkoholu v dechu, popř. i test na přítomnost JNL v těle. Ne méně důležitá je kontrola technického stavu vozidel, zejména z hlediska jejich technické způsobilosti pro užití na pozemních komunikacích a zjištění, zda se na vozidlech nenachází technické závady (zejména závady typu C – viz vyhláška č. 82/2012 Sb., *o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích*). Výčet činností prováděných v rámci základní kontroly je však obsáhlejší, neboť mimo jiné zahrnuje: dohled nad veřejným pořádkem, vyhledávání trestné činnosti nebo provádění kontrol dopravně technického stavu pozemních komunikací a další činnosti dle ZPPP. (Policie ČR, 2020; Kovalčíková, 2011; Blažejovský, 2015; Česko, 2012; Česko, 2023a)

Speciální kontrola se svým rozsahem zaměřuje na konkrétní problematiku, kterou má řešit. Jedná se celkem o osm problematik, jejichž výčet nalezneme v čl. 18 odst. 2 písm. a)–h) ZPPP č. 300/2020. (Policie ČR, 2020). Podle Blažejovského (2015, s. 70) se např. provádí na „...*podnět samosprávy upozorňující na požívání alkoholu a drog při společenských akcí ...*“.

Dopravně bezpečnostní akce (dále také jen „DBA“) jsou z hlediska intervalu méně častým typem kontrol. Podle svého rozsahu rozeznáváme buďto celorepublikové, krajské nebo územní DBA. Jedná se tedy o území celé republiky, kraje nebo územního odboru (okresu). Účastní se jich co největší počet hlídek složených z řad dopravních a pořádkových policistů s cílem působit preventivně na všechny účastníky silničního provozu a zlepšit tak bezpečnostní situaci na silnicích v určitém územním celku. Pro jednotlivé DBA se zpracovávají plány opatření, a to pro každou konkrétní akci. Před přijetím nového ZPPP se rozeznávaly celkem dva druhy takových akcí, konkrétně: DBA „X“ – dohled na silniční provoz za využití speciální kontroly určitého typu a DBA „Y“ – speciální kontrola spočívající v dohlížení nad dodržováním zákazu požívání alkoholu a JNL u řidičů. Úpravou interního aktu došlo ke zobecnění a tyto termíny byly vynechány. (Blažejovský, 2015; Policie ČR, 2009; Policie ČR, 2020)

4.1.1 Dechová zkouška na detekci alkoholu

Pro zjišťování alkoholu v dechu se v současnosti využívají přístroje německé společnosti Dräger, konkrétně se jedná o typ Alcotest 7510. Tento model se vyznačuje uživatelskou přívětivostí, a to jak z hlediska detekce, tak i hygienických standardů. Měření alkoholu v dechu může být prováděno několika způsoby. Při automatickém měření vyzvaná osoba vydechuje obsah vzduchu z plic do náustku, který je opatřen pojistkou proti zpětnému proudění. Výsledek měření lze odečíst na displeji přístroje do 3–20 sekund. Doba

vyhodnocení závisí zejména na koncentraci alkoholu v dechu. Obvykle se však pohybuje v řádech několika málo sekund. Druhým způsobem může být tzv. „pasivní zkouška“, která spočívá ve vyhodnocení koncentrace alkoholu v dechu, jenž osoba vydechuje do prostoru přístroje, kde se nachází konektor, který nasává okolní vzduch. Výsledek se zobrazuje na displeji přístroje ve formě „bez alkoholu“ nebo „alkohol“. (Dräger, 2010)

Český meteorologický institut vytvořil pro orgány veřejné správy a kontrolní orgány praktickou metodiku pro stanovování alkoholu v dechu pomocí analyzátorů dechu. V metodice jsou uvedeny podmínky, za kterých lze považovat dechovou zkoušku za zákonnou ve smyslu získávání důkazního prostředku o ovlivnění testované osoby alkoholem. Jednotlivé podmínky musí být přitom splněny kumulativně. Mezi ně patří povinnost zahájit testování nejdříve 15 minut po poslední konzumaci alkoholu a tři minuty po kouření cigarety či obdobného výrobku. Samotné odborné měření se potom musí skládat ze dvou dechových zkoušek, přičemž mezi jednotlivými zkouškami musí být zachován časový rozestup nejméně pěti minut. Přístroj, po navolení programu „odborné měření“, tuto dobu sám vypočítá a uživatele na uplynutí intervalu akusticky upozorní. Mezi první a druhou zkouškou nesmí osoba podrobující se měření jíst, pít a kouřit, neboť uvedené činnosti by mohly ovlivnit výsledek zkoušky. Poslední podmínku představuje 10% odchylka mezi jednotlivými zkouškami, která nesmí být překročena. Jestliže výsledek není v této toleranci, je nutné testování opakovat nebo vyzvat řidiče k podrobení se odběru biologického materiálu, což potom bývá mimo jiné spojeno i s lékařským vyšetřením. (Český meteorologický institut, 2008; Dräger, 2010; Policie ČR, 2020)

V rámci dechového měření je zapotřebí zohlednit i odchylku přístroje, která činí 0,04 ‰. Výsledek do této koncentrace, proto nelze považovat za pozitivní. Stejně tak bude vnímána i hodnota do 0,24 ‰ alkoholu v dechu. Při této hodnotě bude opět nutné vzít v úvahu, jak odchylku přístroje, tak i fyziologickou hladinu, která činí dle lékařské nauky 0,2 ‰. Skutečnost, že nelze bez dalšího považovat hodnotu do 0,24 ‰ alkoholu v dechu jako pozitivní, byla zdůrazněna i ve stanovisku Ministerstva zdravotnictví. (Český meteorologický institut, 2008; Ministerstvo dopravy, 2010; Policie ČR, 2009; Dräger, 2010; Nejvyšší správní soud, 2010)

4.1.2 Orientační test na detekci omamných a psychotropních látek

Príslušníci při orientačním zjišťování přítomnosti JNL využívají jednorázové detekční testery DrugWipe 5SP, jejichž výrobcem je německá společnost Securetec Detektions-Systeme AG. Dodavatelem pro českou policii je společnost LT SEZAM s. r. o. Tester

je schopen detekovat pět základních skupin OPL, konkrétně: opiáty, THC, amfetamin/metamfetamin (MDMA, extáze) a kokain. Opět se jedná o uživatelsky jednoduchou a hygienicky bezpečnou metodu. Jednorázový tester se vyjme z ochranného obalu a stěrač vzorku se následně oddělí od kazety testeru. V případě detekce JNL stěrem potu z kůže se stěrové polštářky navlhčí tekutinou z ampule a následně se provede stěr potu z oblasti hlavy, nejčastěji z čela. U stěru ze sliznice se stěrové polštářky nenavlhčují tekutinou z ampule, nýbrž se vloží do úst testované osoby a navlhčí jejími slinami. V obou případech se poté stěrač vloží zpět do kazety, a ve vertikální poloze se roztříští skleněná ampule, která je integrovaná v jejím těle. Tester se následně položí do horizontální polohy. Výsledek lze pozorovat v odečítacím okénku kazety po 3–8 minutách. Testovaná osoba nesmí 15 minut před použitím metody spojené s odběrem slin jíst, pít ani kouřit. V případě, že nedojde k vybarvení všech kontrolních linek (CL) v odečítacím okénku, nelze považovat výsledek za validní. Přesnost tohoto detekčního testeru se pohybuje kolem 95–98 %. Z tohoto důvodu nelze pozitivní výsledek považovat za přímý důkaz, a proto se pozitivně testovaný vyzve k odběru biologického materiálu spojeného s lékařským vyšetřením ve zdravotnickém zařízení, které určí policista. Postup příslušníka je upraven v čl. 36 ZPPP č. 300/2020. (Securetec, 2010; LT SEZAM, 2024; Policie ČR, 2020a; Blažejovský, 2015; Policie ČR, 2021a)

4.1.3 Odběr biologického materiálu spojený s odborným lékařským vyšetřením

Podle § 2 písm. n) zák. č. 65/2017 Sb. se odborným lékařským vyšetřením rozumí „*cílené klinické vyšetření lékařem, včetně odběru biologického materiálu*“ (Česko, 2017).

Podle § 2 písm. o) zák. č. 65/2017 Sb. se odběrem biologického materiálu rozumí „*odběr vzorku žilní krve, moči, slin, vlasů nebo stěru z kůže nebo sliznic, s výjimkou odběru biologického materiálu pro orientační vyšetření,...*“ (Česko, 2017).

Podle § 114 odst. 2 tr. řádu „*je-li k důkazu třeba provést zkoušku krve nebo jiný obdobný úkon, je osoba, o kterou jde, povinna strpět, aby jí lékař nebo odborný zdravotnický pracovník odebral krev nebo u ní provedl jiný potřebný úkon, není-li spojen s nebezpečím pro její zdraví.*“ (Česko, 1961)

Na základě výše uvedeného vyplývá, že odběr biologického materiálu, spojený s odborným lékařským vyšetřením, lze provést buď podle zákona o ochraně zdraví, nebo podle tr. řádu. Zvolený postup závisí především na konkrétní situaci. Samotná povinnost řidiče podrobit se na výzvu příslušníka vyšetření vyplývá ze zák. č. 65/2017 Sb., a dále z § 5 odst. 1 písm. f), g) ZPK. V případě, že osoba odmítne se podrobit dechovému

měření nebo jej úmyslně maří, a současně na ní nepozorujeme žádné nebo jen menší ovlivnění alkoholem, bude zákonný postup zpravidla vycházet z § 2 písm. n), o) *zák. o ochraně veřejného zdraví*. Neboť je dáno podezření ze spáchání přestupkového jednání podle § 125c odst. 1 písm. c) ZPK. Tataž právní norma bude použita i u většiny případů, při kterých osoba měla pozitivní orientační test na přítomnost JNL v těle. Nutno dodat, že PČR v těchto případech vystupuje jako správní orgán, nikoliv jako policejní orgán. (Česko, 2000; Nejvyšší správní soud, 2011; Nejvyšší správní soud, 2016; Ministerstvo vnitra, 2019)

Užití § 114 odst. 2 tr. řádu přichází v úvahu v případech, kdy osoba vykazuje takovou míru opilosti, že na základě dosud zjištěných skutečností lze vyvodit důvodné podezření ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky či jiného trestného činu. V těchto případech vystupuje PČR jako orgán činný v trestním řízení. (Ministerstvo vnitra, 2017; Ministerstvo vnitra, 2019; Česko, 1961)

Pro účely lékařského vyšetření a odběru biologického materiálu jsou všechny úkony prováděny ve zdravotnickém zařízení. Zdravotnický personál (zdravotní setra, lékař) má ze zákona danou povinnost poskytnout policistům nezbytnou součinnost. Při provádění vyšetření v případě podezření na ovlivnění alkoholem se používá tiskopis s názvem *Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem*, který se člení do tří částí. Část A obsahuje základní údaje o osobě, důvod vyšetření a další podrobnosti k deliktu, včetně identifikačních údajů příslušníka (osobní evidenční číslo), který o vyšetření ve zdravotnickém zařízení požádal. Druhou část již vyplňuje pověřený lékař, který provádí samotné vyšetření. Zde se zkoumá především chování a motorika jedince, přičemž výsledky jsou zaneseny do tiskopisu. Nakonec se provede samotný odběr biologického materiálu. V případě ovlivnění alkoholem se jedná o odběr žilní krve. Datum a čas odběru, včetně použitého desinfekčního prostředku, jsou zapsány tamtéž. Poslední část protokolu je již určena pro laboratoř, která provádí rozbor krve. (Policie ČR, 2009; Ministerstvo vnitra, 2017; Ministerstvo vnitra, 2019)

V případě podezření na ovlivnění JNL u řidiče, které může vyplývat buď z pozitivního orientačního testu DrugWipe 5SP, nebo z jeho chování, bude vždy vyzván k podrobení se odběru biologického materiálu spojeného s lékařským vyšetřením. Postup je podobný jako v případě podezření na ovlivnění alkoholem, mimo samotného tiskopisu. Kromě odběru žilní krve se navíc odbírá i moč. Samotný tiskopis s názvem *Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou* se ve své podstatě neliší od tiskopisu popsaného výše. Zde se však klade větší důraz na zadokumentování psychomotorických schopností zkoumané osoby. Mimo žádosti

o lékařské vyšetření se současně využívá i tiskopis s názvem *Protokol o imunochemickém vyšetření moči při ovlivnění návykovou látkou*. Tento protokol, společně s odebraným biologickým materiálem, se následně zasílá do příslušné laboratoře, která provádí imunochemické vyšetření. Jestliže je vyšetřením detekována JNL, dochází k následnému toxikologickému vyšetření biologického materiálu u příslušného znalce, který vypracuje (na základě přibrání – viz § 105 odst. 1 tr. řád) znalecký posudek. (Policie ČR, 2020; Ministerstvo vnitra, 2017; Ministerstvo vnitra, 2019)

4.2 Postup při odmítnutí dechové zkoušky a orientačního testu na JNL

Odmítnutím dechové zkoušky, orientačního testu na JNL nebo odběru biologického materiálu, dochází k porušení § 5 odst. 1 písm. f), g) ZPK, čímž se osoba (řidič) vystavuje možnému postihu za přestupek podle §125c odst. 1 písm. d) ZPK. (Česko, 2000)

Výše uvedené jednání vykazuje významnou společenskou škodlivost, neboť osoba tímto jednáním výrazně ztěžuje ochranu společnosti před řízením vozidel pod vlivem NL na pozemních komunikacích. To vede ke zvýšenému ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Na osobu, která po zákonné výzvě odmítne vyšetření na NL, se pohlíží, jako by byla pod jejím vlivem. Zákon výslovně nestanovuje, jak má být zákonná výzva k vyšetření koncipována. Avšak měla by přinejmenším obsahovat základní informace o právních důsledcích, které mohou plynout z odmítnutí vyšetření, tedy základní poučení, že v případě neuposlechnutí výzvy hrozí udělení zákazu řízení motorových vozidel a uložení pokuty ve správním řízení. Zde lze vycházet z analogie práva, konkrétně z § 13 zák. č. 273/2008 Sb. o *Policii České republiky*. (Česko, 2000; Kořínek, 2024; Česko, 2008)

To platí bez výhrady i pro případy, kdy se osoba podrobí orientačnímu nebo odbornému měření, avšak následně již odmítne lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Jedná se zejména o situace uvedené v ZPPP č. 300/2020, kdy je dáno podezření ze spáchání trestného činu, nebo pokud rozdíl mezi dechovými zkouškami v rámci odborného měření není do 10 % (platí pouze u výsledků nad 0,24 ‰ alk. v dechu). Stejně tomu bude i v případě odmítnutí orientačního testu na přítomnost JNL a v dalších případech, kdy to policista vzhledem k okolnostem považuje za nezbytné. (Policie ČR, 2020a; Kořínek, 2024)

Nutno však konstatovat, že nelze přehlížet jednání řidičů motorových vozidel, u kterých lze jednoznačně vypožorovat opilost a z toho plynoucí podezření ze spáchání trestného činu. V těchto případech musí policejní orgán postupovat v souladu s tr. řádem a využít všech zákonem stanovených oprávnění pro odhalení trestného činu. Výčet těchto

oprávnění nalezneme v § 158 odst. 3 tr. řádu. Podezřelá osoba může být za podmínek stanovených v § 76 tr. řádu zadržena a mohou s ní být provedeny úkony ve smyslu § 114 tr. řád. Jestliže osoba odmítá poskytnout potřebnou součinnost, ať již ve smyslu aktivního nebo pasivního odporu, tak tento lze překonat donucovacími prostředky. Nesmí být však zasahováno do tělesné integrity osoby, tedy nelze bez jejího souhlasu provést odběr žilní krve nebo moči. Problematicky aplikovatelný způsob donucení lze pozorovat u vynucení odběru biologického materiálu za současné pohrůžky pořádkovou pokutou podle § 66 tr. řádu, resp. samotné její uložení za odmítnutí uposlechnout příkazu daného policejním orgánem. Takové donucení by nejspíše mohlo popírat ústavou zaručená lidská práva a svobody. Zejména pak zásadu *nemo tenetur* – právo nepřispívat k vlastnímu obvinění. Ústavní soud dosud připouští možnost uložení pořádkové pokuty pouze za odmítnutí podrobit se odběru vzorků vlasů, buklálního stěru či sejmutí pachových stop. Jedná se tedy o metody, které jsou neinvazivní a zcela bezbolestné povahy. (Česko, 1961; Ráliš, 2024; Ústavní soud, 2010)

5 ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI

První část diplomové práce svým celkovým rozsahem poskytuje dostatečný základ pro pochopení zkoumané problematiky. Tento závěr lze učinit zejména na základě dostatečně silného pojmového aparátu vztahujícího se k danému tématu, včetně legislativních předpisů, které byly zaměřeny především na silniční dopravu a dále na správní a trestní právo hmotné.

Na základě dosud zjištěných skutečností lze dostatečně odůvodnit závěr, že alkoholické nápoje a OPL negativně působí na lidský organismus již při menších dávkách. Člověk pod vlivem JNL může být nebezpečný nejen sobě, ale především svému okolí. V krajních případech mohou účinky NL pohnout osoby k sebevraždě, nebo může dojít v důsledku silné intoxikace k celkovému selhání organismu – úmrtí.

Významným milníkem pro orgány činné v trestním řízení ve vztahu k řízení motorových vozidel pod vlivem JNL bylo stanovisko trestního kolegia NS ČR ze dne 21.10.2020. Tímto byly jasně definovány limitní koncentrace OPL v krevním séru, při jejichž překročení lze u řidiče stanovit vyloučenou způsobilost k řízení motorového vozidla ve vztahu k § 274 tr. zákoníku. Stanovisko lze analogicky vztáhnout i k řízení nemotorového vozidla v rámci přestupkového řízení. Tímto výkladem došlo k urychlení trestního řízení, neboť pro vyvození trestní odpovědnosti již postačuje přibrání pouze jednoho znalce, konkrétně z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie. Tento, na základě opatření (podle § 105 odst. 1 tr. řádu), ve svém znaleckém posudku odpovídá na otázky směřující ke stanovení přesného množství konkrétní JNL v krvi řidiče, včetně popisu jejího vlivu na řízení motorového vozidla (ve vztahu ke stavu vylučujícího způsobilost).

Stav vylučující způsobilost je potom rozhodný pro následné právní posouzení, zejména pro určení, zda řízení motorového vozidla v konkrétním případě naplňuje pouze skutkovou podstatu přestupku, nebo již TČ (§ 274 tr. zákoníku). Bylo zjištěno, že trestněprávní postih lze vyvodit toliko u řidiče motorového vozidla, u něhož byla naměřena hodnota alkoholu v těle vyšší než 1 ‰. V případě JNL se potom vychází dle výše uvedeného stanoviska.

Jestliže však má být právní úprava účinná, je nezbytné, aby na její dodržování bylo dohlíženo. Nejčastěji tuto činnost vykonávají součásti PČR, ať již se jedná o dopravní inspektoráty, nebo příslušníky z obvodních a jiných oddělení. V tomto směru byla představena činnost příslušníků při odhalování řidičů pod vlivem alkoholu, včetně základního interního aktu řízení. Tímto je zejména ZPPP č. 300/2020, z něhož mimo jiné plyne povinnost provést při každé silniční kontrole dechovou zkoušku na zjištění přítomnosti

alkoholu v dechu, potažmo provedení orientačního testu k detekci JNL v těle testovaného. Nakonec byly v práci uvedeny případy, ze kterých plyne povinnost provést s osobou odběr biologického materiálu. Praktickým problémem však nadále zůstává činnost ve vztahu k donucení osoby – podezřelé z § 274 tr. zákoníku, k podrobení se odběru biologického materiálu pod hrozbou pořádkové pokuty podle § 66 tr. řádu. Ačkoliv Řeháček (2009) uvádí, že lze osobu donutit překonáním odporu či pořádkovou pokutu, není zcela jisté, zda by toto jednání bylo kompatibilní s nálezem Ústavního soudu (viz výše).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 STATISTICKÉ ŠETŘENÍ SE ZAMĚŘENÍM NA DOPRAVNÍ NEHODOVOST A TRESTNÝ ČIN OHROŽENÍ POD VLIVEM NL

První kapitola praktické části je celkem rozdělena do dvou hlavních podkapitol, které se zaměřují na dvě problematiky. Mezi tyto řadíme *vývoj dopravní nehodovosti v letech 2014–2024 v ČR se zaměřením na přítomnost návykové látky u viníka* a *vývoj nápadu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR v letech 2013–2023*. Cílem bylo vytvořit komplexní analýzu ze získaných dat a ty následně graficky a slovně vyhodnotit. Časové rozmezí bylo zvoleno ve dvou intervalech, v závislosti na dostupnosti dat v době zpracování diplomové práce.

6.1 Vývoj dopravní nehodovosti v letech 2014–2024 v ČR se zaměřením na přítomnost návykové látky u viníka

V první části se výše jmenovaná podkapitola zaměřuje na celkovou dopravní nehodovost za uvedený časový interval (2014–2024). Nejprve je obecně vymezen podíl jednotlivých majoritních (řidiči motorových vozidel) a minoritních (lesní zvěř, chodec aj.) viníků na celkové nehodovosti. Druhá část se již zaměřuje na stěžejní problematiku samotné práce, a tou je přítomnost alkoholu nebo JNL v silniční dopravě, tedy při DN. Tato část se zejména soustředí na celkový vývoj přítomnosti NL u registrovaných nehod a jejich podílu na celkové úmrtnosti na českých silnicích, která, jak bylo pozorováním zjištěno, stoupá v závislosti na koncentraci alkoholu u viníka. To bude nakonec rozebráno v následujících dílčích podkapitolách. (PČR, 2014–2024)

6.1.1 Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích se zaměřením na viníka

V grafu č. 1 lze pozorovat vývoj dopravní nehodovosti na území ČR v letech 2014–2024 se zaměřením na jejich viníky. Nehody jsou proto rozděleny dle příčiny na zaviněné motorovým a nemotorovým vozidlem (včetně jiné skupiny). Jinou skupinou je pro naše účely myšlen např. chodec, lesní zvěř, domácí zvěř, technické závada apod. – viz graf. č. 2. (Policie ČR, 2014–2024)

I. Vývoj celkové dopravní nehodovosti

Celkový počet DN vykazuje v období 2014–2019 mírně stoupající trend. Nejvyšší hodnota je zaznamenána v roce 2019 (107 572 nehod), což představuje nárůst o 26 % oproti roku 2014. Zvýšená nehodovost ve zmíněných letech může být zapříčiněna hned několika

faktory. Jedním z nich mohl být růst ekonomiky mezi lety 2014–2019, kdy mezi roky 2018 a 2019 byl zaznamenán vrchol hospodářské konjunktury, kdy došlo k nárůstu vozidel registrovaných v domácí centrální evidenci vozidel (CRV). Počet motorových vozidel se zvýšil z 6 827 986 v roce 2014 na 8 152 259 v roce 2019. Jedná se tedy o celkový nárůst o 19,3 %. (Český statistický úřad, 2024a; Svaz dovozců automobilů, 2024; Policie ČR, 2014–2024)

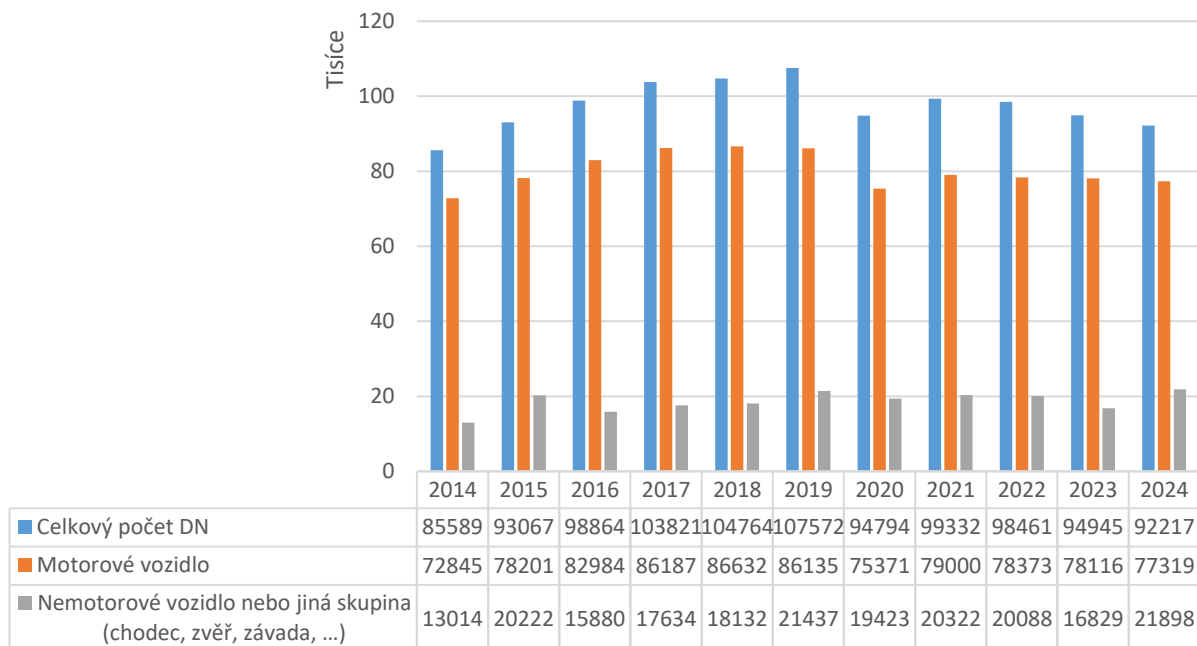
Nejvýraznější pokles nehod byl zaznamenán v roce 2020, přičemž tento stav přetrvával *de facto* i v roce 2021. V roce 2020 došlo k výraznému poklesu DN, a to o 12 778 (-12 %) oproti roku 2019. Tento pokles byl s největší pravděpodobností zapříčiněn celosvětovou pandemií Covid-19. ČR v tomto roce zaznamenala první případy nakažení osob virovým onemocněním koronaviru. Dne 15. března 2020 bylo vládou ČR rozhodnuto o přijetí krizového opatření spočívajícího v omezení volného pohybu osob na území ČR, přičemž byly taxativně vymezeny výjimky plynoucí z konkrétních nařízení. Tím došlo, v konečném důsledku, i k menší dopravní zátěži. Ačkoliv se dnes již svět vypořádal s touto nemocí, tak její následky v určitých ohledech přetrvávají, neboť trend práce z domova se od pandemie stal mezi zaměstnanci poměrně oblíbeným, což nakonec mohlo ovlivnit i další vývoj nehodovosti – snížení mobility. (PČR, 2014–2024)

II. Nehody způsobené motorovým vozidlem

Do kategorie motorových vozidel se řadí zejména osobní a nákladní automobily, motorky, autobusy, ale také traktory apod. DN zaviněné motorovými vozidly tvoří největší podíl na celkovém počtu všech nehod, čímž mají největší potenciál vytvořit poruchový stav se škodlivým následkem (smrt, zranění, hmotná škoda, ...). Trend do jisté míry zcela kopíruje vývoj celkové dopravní nehodovosti, s mírnou stagnací od roku 2021 do současnosti. (PČR, 2014–2024)

III. Nehody způsobené nemotorovým vozidlem nebo jinou skupinou

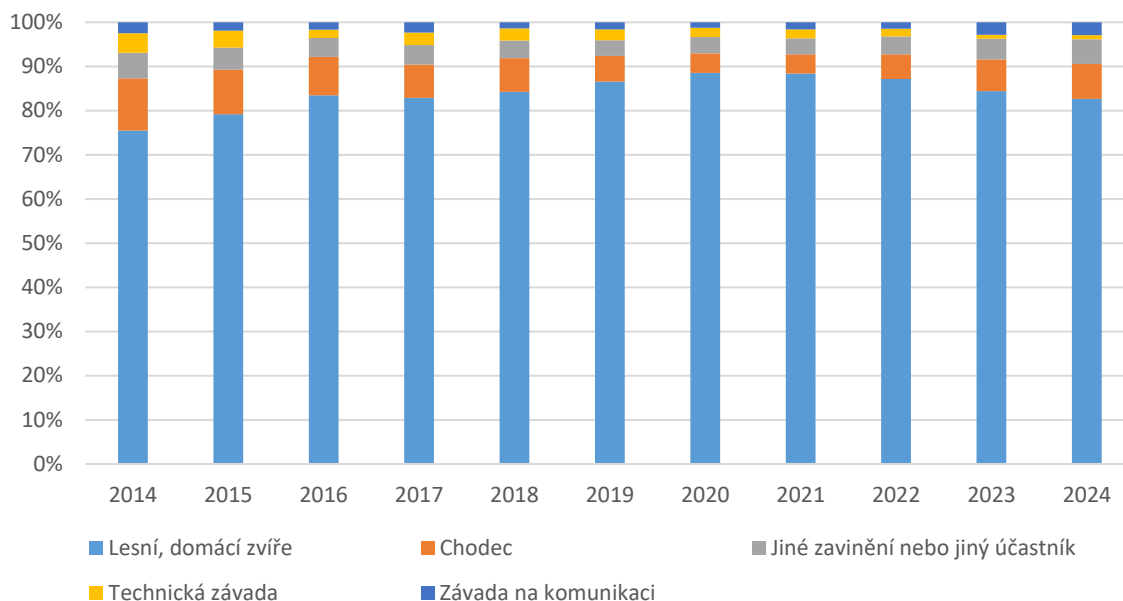
Počet zaviněných nehod, v této kategorii, je výrazně nižší než u motorových vozidel. Podíl na celkovém počtu DN má relativně konstantní hodnoty, avšak svým vývojem se liší od předešlé kategorie. Nejvíce tuto skutečnost dokresluje rok 2016, ve kterém došlo ke snížení počtu nehod, ačkoliv trend nehodovosti motorových vozidel, resp. celkové nehodovosti, byl výrazně stoupajícího charakteru. Mezi nejčastějšími viníky, vyjma lesní zvěře (viz graf č. 2), ve zkoumané skupině zaujímají bezesporu cyklisté. (PČR, 2014–2024)

Graf 1 Dopravní nehodovost se zaměřením na jejich viníky (2014–2024)

(Zdroj: Statistické přehledy DN pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

Vzhledem ke skutečnosti, že PČR rozděluje viníky DN hned do několika kategorií, tak jejich výčet, včetně jejich podílu na celkové nehodovosti, nebylo možné vtěsnat pouze do jediného grafu. Proto byl vytvořen graf č. 2, který navazuje na graf č. 1, který se zejména zabýval majoritními kategoriemi. Ve skupině minoritních viníků nehod jednoznačně dominuje lesní nebo domácí zvěř. Nejvyšší počet nehod se zvěří byl zaznamenán v roce 2019, kdy došlo k 15 928 událostem (DN), což činí nárůst o 102 % oproti roku 2014 (7 864 nehod). Tento trend může být potom ovlivněn několika faktory. Mezi ně lze zařadit zvyšující se hustotu silniční dopravy, ale i vysoké počty spárkaté zvěře (srnec, jelen, prase divoké, ...), jejichž počty se doposud nepodařilo zregulovat na optimální úroveň, ačkoliv k tomu byla přijatá vyhláška č. 454/2021 Sb., o stanovení druhů živočichů vyžadujících regulaci. Druhým nejčastějším minoritním viníkem DN jsou chodci, ačkoliv jejich procentuální podíl v posledních letech neatakuje tak vysoké hodnoty, jako tomu bylo v letech 2014–2016. Od roku 2017 lze zaznamenat klesající tendenci, která se zastavila v roce 2020, načež od tohoto roku dochází k velmi mírnému nárůstu procentuálního podílu chodců mezi viníky nehod. Přestože dochází k vyššímu procentuálnímu zastoupení této skupiny na DN, tak ve skutečnosti počet nehod zaviněných chodci klesl o 335 nehod mezi lety 2014 (1.226) až 2024 (891). (PČR, 2014–2024; Ministerstvo zemědělství, 2023)

Graf 2 Skladba minoritních viníků a příčin dopravních nehod (2014–2024)



(Zdroj: Statistické přehledy DN pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

6.1.2 Alkohol a jiné návykové látky a jejich podíl na dopravní nehodovosti

Stěžejní data pro tuto podkapitolu jsou obsažena v tabulce č. 5 a grafu č. 3. Jelikož byl celkový vývoj dopravní nehodovosti již analyzován výše, tak tyto údaje již nebudou dále zkoumány a zaměříme se především na samotné nehody spojené s NL. Počet DN způsobených **pod vlivem alkoholu** zůstávají po celé sledované období relativně stabilní, neboť se pohybovaly od 4 251 (rok 2017) do 4 766 (rok 2023), tedy přibližně kolem 4 500 nehod za rok. Podíl těchto nehod na celkové nehodovosti osciluje kolem 5 %. Nejnižší podíl byl zaznamenán v roce 2017 (4,1%), naopak nejvyšší v roce 2014 (5,4 %). Počet úmrtí při nehodách pod vlivem alkoholu celkově klesl, a to z 63 v roce 2014 na 31 v roce 2024, tedy o 51 %. Lze proto zaznamenat, že zde nedochází k přímé úměře ve smyslu počtu spáchaných DN a počtu zemřelých (při ovlivnění alkoholem). Tato skutečnost může být zapříčiněna zvyšujícími se standardy v oblasti aktivních a pasivních prvků u moderních motorových vozidel, stejně jako u jiných bezpečnostních prvků pro ostatní účastníky silničního provozu (cyklistické helmy, reflexní prvky apod.). (PČR, 2014–2024)

Počet nehod, jejichž viníci byli **pod vlivem jiné návykové látky**, zůstává ve vztahu k celkové dopravní nehodovosti poměrně nízký. Tento osciluje mezi 251 (rok 2014) až 437 (rok 2023) nehodami ročně. Ačkoliv jsou uvedené hodnoty poměrně nízké, tak lze ve sledovaném období zaznamenat nárůst těchto nehod, tedy zvyšující se trend ve vztahu k návykovým látkám. Nejnižší počet úmrtí lze registrovat v roce 2014 (6), nejvyšší potom

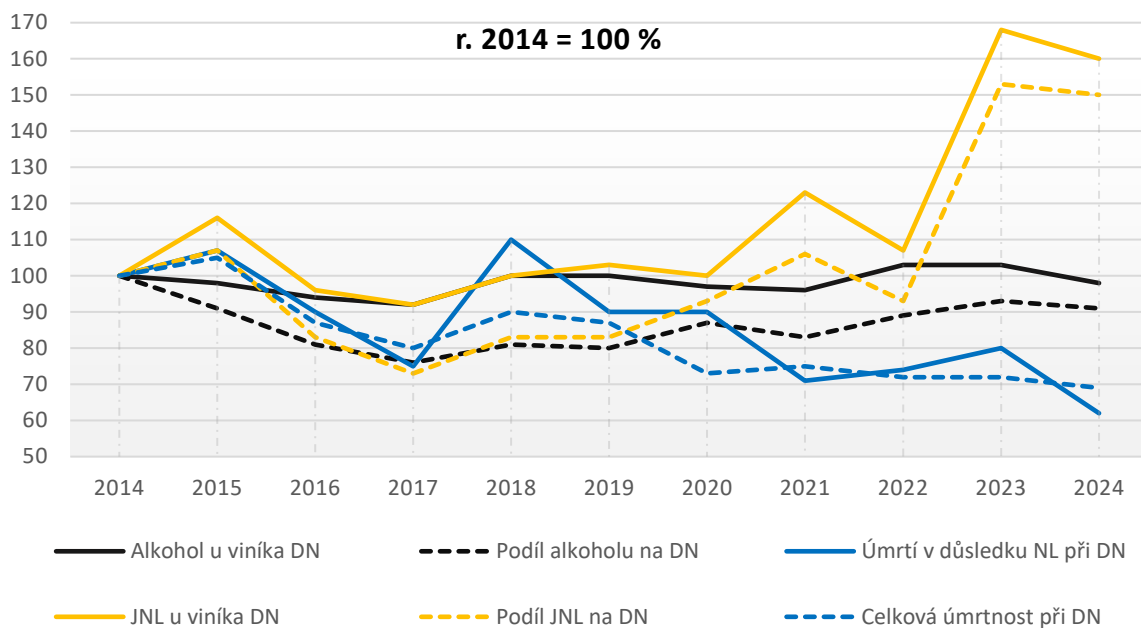
v roce 2018 (14). Ačkoliv se zdá být počet zemřelých v roce 2018 ve srovnání s celkovou úmrtností na silnicích nízký, tak realita je jiná, neboť při počtu 260 nehod (JNL) je 14 úmrtí vysoce nad průměrnou hodnotou. (PČR, 2014–2024)

Celkově se NL podílejí v průměru na přibližně 10 % všech úmrtí v důsledku DN. Ve zkoumaném období můžeme registrovat pokles počtu zemřelých při těchto nehodách, a to z 69 (rok 2014) na 43 (rok 2024). Tento vývoj je podobný i u celkového počtu zemřelých, kdy byl zaznamenán pokles z 629 mrtvých (rok 2014) na 438 (rok 2024). Nejvyšší podíl smrtelných nehod pod vlivem NL byl zaznamenán v roce 2018 (13,5 %), nejnižší potom v roce 2024 (9,8%). (PČR, 2014–2024)

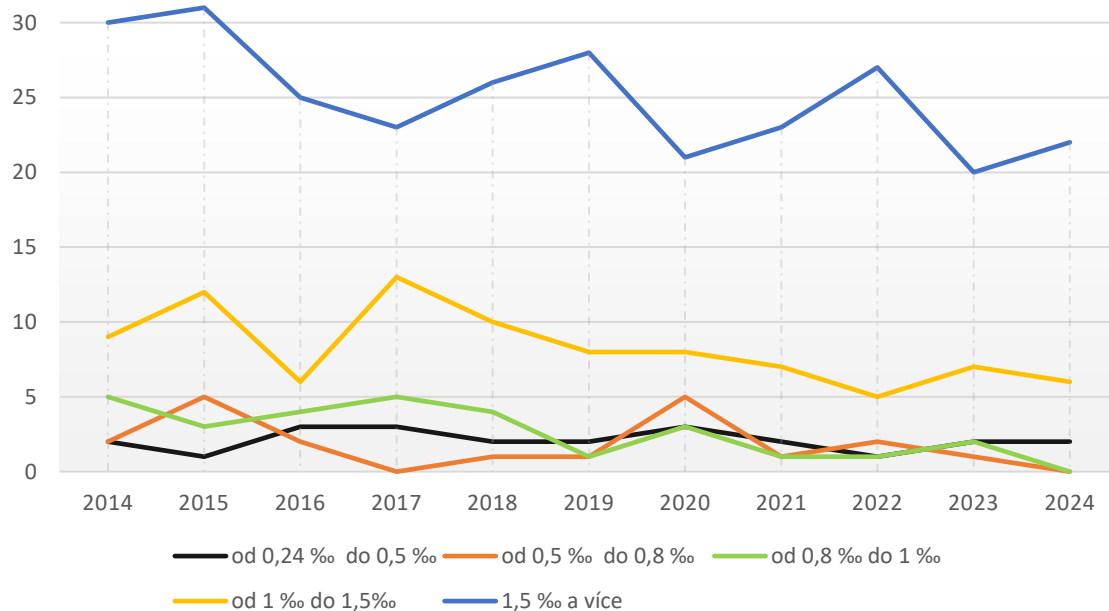
Tabulka 5 Vliv návykových látek na nehodovost a úmrtí (2014–2024)

Rok	Celkem		Pod vlivem alkoholu			Pod vlivem jiné návykové látky				Σ úmrtí	
	Počet	Úmrtí	Počet	Podíl (%)	Úmrtí	Počet	Podíl (%)	Vývoj (%)	Úmrtí	Σ NL	Podíl (%)
2014	85.398	629	4.637	5.4	63	260	0.30	x	6	69	11.0
2015	93.067	660	4.544	4.9	62	301	0.32	0.02	12	74	11.2
2016	98.864	565	4.373	4.4	52	251	0.25	-0.07	10	62	11.3
2017	103.821	502	4.251	4.1	48	231	0.22	-0.03	4	52	10,4
2018	104.764	565	4.626	4.4	62	260	0.25	0.03	14	76	13.5
2019	107.572	547	4.627	4.3	53	269	0.25	0.00	9	62	11,3
2020	94.794	460	4.486	4.7	50	261	0.28	0.03	12	62	13,5
2021	99.332	470	4.452	4.5	41	319	0.32	0.04	8	49	10,4
2022	98.460	454	4.754	4.8	46	277	0.28	-0.04	5	51	11,2
2023	94.945	455	4.766	5.0	34	437	0.46	0.18	11	55	9.9
2024	92.217	438	4.541	4.9	31	415	0.45	-0.1	12	43	9.8

Zdroj: vlastní zpracování (Policie ČR, 2014–2024)

Graf 3 Vývoj přítomnosti alkoholu a jiných návykových látek při DN (v %)

(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

Graf 4 Vliv koncentrace alkoholu na úmrtnosti při DN

(Zdroj: Policejní přehledy DN pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

Graf č. 4 sleduje smrtelné DN na českých silnicích v rozmezí let 2014–2024, jejichž viníci byli v době spáchání pod vlivem alkoholického nápoje. Data jsou celkem rozdělena do pěti kategorií, kdy každá reprezentuje určitou hodnotovou škálu – naměřenou hladinu alkoholu. Rozdělení zejména vychází z veřejně dostupných dat a informací, které zpracovává a poskytuje PČR. Hodnota do 0,24 ‰ alkoholu nebyla do grafu zahrnuta, a to z důvodu, který byl již blíže objasněn v podkapitole 3.1.3 teoretické části – nízká hladina alkoholu nemůže jednoznačně prokázat, že osoba byla v inkriminovanou dobu pod jejím vlivem. Samotné členění grafu tedy začíná na 0,24 ‰ alkoholu a pokračuje až ke kategorii 1,5 ‰ alkoholu a více. Zvolené škály umožňují spolehlivě analyzovat, jak jednotlivé úrovně intoxikace alkoholem ovlivňují závažnost následků DN. (PČR, 2014–2024)

Analýzou grafu a jeho dat byly zjištěny následující skutečnosti:

a) Nejvyšší hladina alkoholu: nad 1,5 ‰ – modrá linie

Jedná se o kategorii, která má nejvyšší podíl na smrtelných nehodách. Počet úmrtí se pohybuje napříč celým sledovaným obdobím na nejvyšších hodnotách ze všech skupin podle výše hladiny alkoholu. Nejvýraznější stoupající odchylku od průměrného počtu úmrtí lze zaznamenat v letech 2014, 2015, 2019 a 2022, kdy byly hodnoty nejvyšší. Naopak nejnižší úmrtnost byla registrována v roce 2020, resp. 2023, kdy tyto roky vykazovaly nejnižší hodnoty napříč sledovaným obdobím. Celkově lze říci, že DN nad 1,5 ‰ alkoholu jsou, co do počtu zmařených životů, nejrizikovější, což je mimo jiné dáno sníženou reakční schopností intoxikovaného jedince. (PČR, 2014–2024)

b) Střední hladina alkoholu: 1–1,5 ‰ – žlutá linie

Jmenovaná skupina vykazuje druhé nejvyšší hodnoty ze všech zkoumaných kategorií. Nejvyšší počet zemřelých osob byl zaznamenán v letech 2015 a 2017, přičemž právě rok 2017 byl nejtragičtější, neboť v něm bylo registrováno 13 úmrtí. Od zmíněného období lze pozorovat klesající křivku s mírným výkyvem v letech 2023–2024 (včetně). Stabilizace nižších hodnot nastává přibližně od roku 2020. Přestože hodnoty nejsou tak vysoké jako u kategorie 1,5 ‰ alkoholu a více, tak při porovnání s dalšími skupinami jde o druhou nejtragičtější kategorii, co do počtu zemřelých při DN. Svůj podíl na tom i v tomto případě do značné míry sehrává snížená motorika a úsudek. (PČR, 2014–2024)

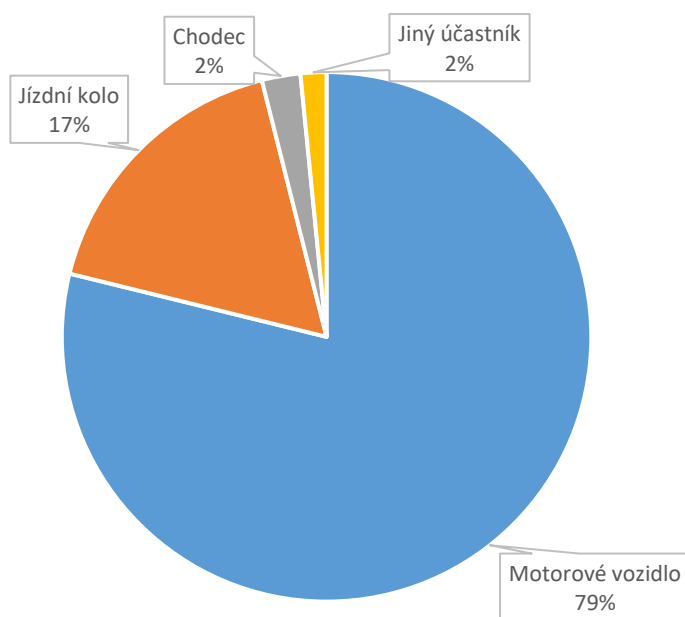
c) Hladina alkoholu 0,8–1 ‰ – zelená linie

Třetí kategorie představuje střední hodnoty alkoholu. Nehody, které byly způsobené v tomto intervalu se drží relativně nízko, přičemž svého maxima dosáhly v roce 2014 a 2017, kdy bylo usmrceno pět osob. Od roku 2017 následuje klesající trend, přičemž nejnižší hodnota byla zaznamenána v roce 2024 (0). Ačkoliv hladina alkoholu stále ovlivňuje schopnost řidiče bezpečně ovládat vozidlo, tak celkové riziko způsobení DN se smrtelnými následky je, v porovnání s vyššími hladinami, nižší. Nutno připomenout, že hodnota jednoho promile alkoholu tvoří z trestněprávního hlediska pomyslnou hranici mezi trestným činem a přestupkem, s výjimkou řidičů nemotorových vozidel (např. cyklisté). (PČR, 2014–2024)

d) Nižší hladiny alkoholu: 0,24–0,5 ‰ – černá linie; 0,5–0,8 ‰ – oranžová linie

Čtvrtá, resp. pátá kategorie, vykazuje stabilně nízké hodnoty napříč celým sledovaným obdobím. Počet smrtelných nehod je oproti předchozím kategoriím nižší. Tato skutečnost naznačuje, že i při nižších hodnotách alkoholu dochází k negativnímu ovlivnění pozornosti a reakční schopnosti řidiče vozidla, avšak tento stav nevede k tak vysoké úmrtnosti při DN jako při vyšších koncentracích. U této kategorie může svou roli sehrát i fakt, že tito řidiči mají tendenci být na silnicích opatrnější, neboť si uvědomují riziko možného odhalení hlídkou PČR, tedy mají racionálnější myšlení. (PČR, 2014–2024)

Graf 5 Zastoupení viníka pod vlivem alkoholu při DN v r. 2022



(Zdroj: Policejní přehledy DN pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

Dle grafu č. 5 byli v roce 2022 nejčastějšími viníky DN způsobených pod vlivem alkoholu řidiči motorových vozidel (79 %), konkrétně se jednalo o 3 748 nehod. Výrazný podíl (17 %; 786) zauímají však také cyklisté, přičemž každý téměř třetí z nich byl při DN, kterou zavinil, pod vlivem alkoholu, což je nejvíce ze všech skupin účastníků provozu na pozemních komunikacích. Chodci (2 %; 112) a ostatní účastníci provozu (2 %) jsou zastoupeni v nejmenším procentu (podílu) nehod. (PČR, 2014–2024)

6.2 Vývoj nápadu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v České republice v letech 2013–2023

Podkapitola se především zabývá přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku v letech 2013–2023 (včetně) a současně zkoumá jeho trend ve světle celkové registrované kriminality na našem území, a to za současného srovnání s TČ krádeže podle § 205 tr. zákoníku. Vzhledem k měnícímu se etnickému zastoupení obyvatel v ČR, bylo pracováno i s podílem cizích státních příslušníků na konkrétním zkoumaném trestném činu, tedy přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky. (PČR, 2012–2023)

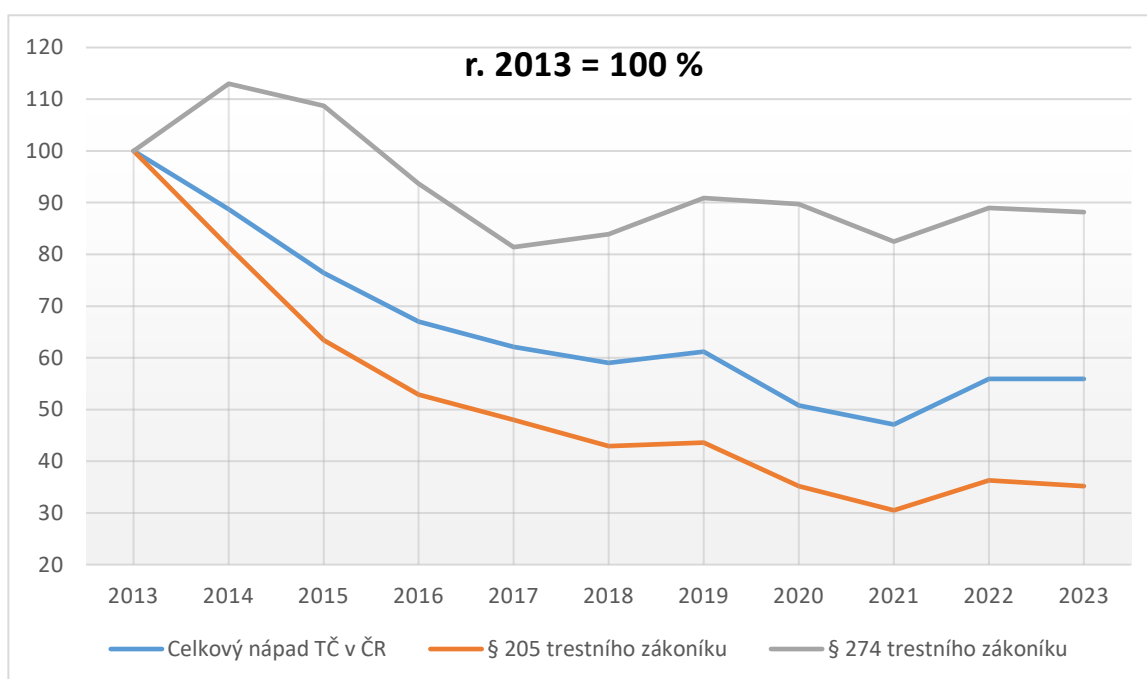
6.2.1 Vývoj trestné činnosti se zaměřením na přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku

Graf č. 6 prezentuje vývoj celkové registrované kriminality, TČ krádeže a ohrožení pod vlivem návykové látky na území ČR v letech 2013–2023, s indexem 100 % v roce 2013, který je pro účely analýzy a grafického znázornění rokem výchozím. Celková kriminalita zaznamenala za zkoumanou dekádu výrazný pokles, který činil od roku 2013 -44,1 %. Nejnižší hodnota pak byla zaznamenána v roce 2021, a to -52,9 %. Klesající křivka, která kopíruje trend celkové registrované kriminality, je patrná i u krádeže, kdy u této došlo k poklesu o 64,8 % od počátku zkoumaného období. Nejnižší hodnota je opět registrována v roce 2021 (30,5%). Ve zmíněném roce byly od 1. března přijata přísná opatření ve vztahu k dočasnému omezení volného pohybu osob mezi okresy, což ve spojení s přísnějšími sazbami u trestného činu krádeže zjevně zapůsobilo na potencionální pachatele. Taktéž je nutné brát v potaz novelu tr. zákoníku z roku 2020, kterou byla zvýšena hranice škody pro možné vyvození trestněprávního následku (viz § 138 tr. zákoníku). Avšak celkově lze ze zmíněného grafu zaznamenat parabolu v období pandemie Covid-19, s opětovným nárůstem v roce 2022 a následnou stagnací nápadu trestné činnosti.

Přečin ohrožení pod vlivem návykové látky téměř v žádném zkoumaném časovém úseku, s výjimkou let 2020–2023, nekopíruje křivky výše uvedených zbylých kategorií.

Zatímco po roce 2013 docházelo u TČ krádeže k výraznému poklesu jeho nápadu, tak u TČ podle § 274 tr. zákoníku docházelo do roku 2015 k nárůstu nápadu, kdy jeho vrchol byl zaznamenán v roce 2014 (+13 %) s 11 158 skutky. Nejnížší hodnoty jsou potom registrovány v roce 2021, ve kterém došlo k 8 146 skutkům, což znamená pokles -17,5 % oproti roku 2013. Ačkoliv počty jmenovaného přečinu za dekádu celkově poklesly, tak oproti § 205 tr. zákoníku se jedná o téměř „bezvýznamný“ pokles, neboť činí pouze 11,8 %. Celkový podíl zkoumaného přečinu (§ 274 tr. zákoníku) se na celkovém nápadu TČ pohybuje v rozmezí od 3,04–5,35 %, přičemž od roku 2020–2023 (včetně) dosahuje nejvyššího podílu. (PČR, 2012–2023)

Graf 6 Vývoj vybrané registrované trestné činnosti v letech 2013–2023 (v %)



(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2014–2024; vlastní zpracování)

Tabulka 6 Podíl TČ podle § 274 tr. zákoníku na celkové kriminalitě (2013–2018)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TČ celkem	325 366	288 660	247 628	218 162	202 303	192 405
§ 274 TrZ	9 877	11 158	10 732	9 257	8 038	8 289
Podíl v %	3,04	3,87	4,33	4,24	3,97	4,31

(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2013–2018; vlastní zpracování)

Tabulka 7 Podíl TČ podle § 274 tr. zákoníku na celkové kriminalitě (2019–2023)

	2019	2020	2021	2022	2023
TČ celkem	199 221	165 525	153 233	181 991	181 417
§ 274 TrZ	8 975	8 858	8 146	8 787	8 716
Podíl v %	4,50	5,35	5,32	4,83	4,80

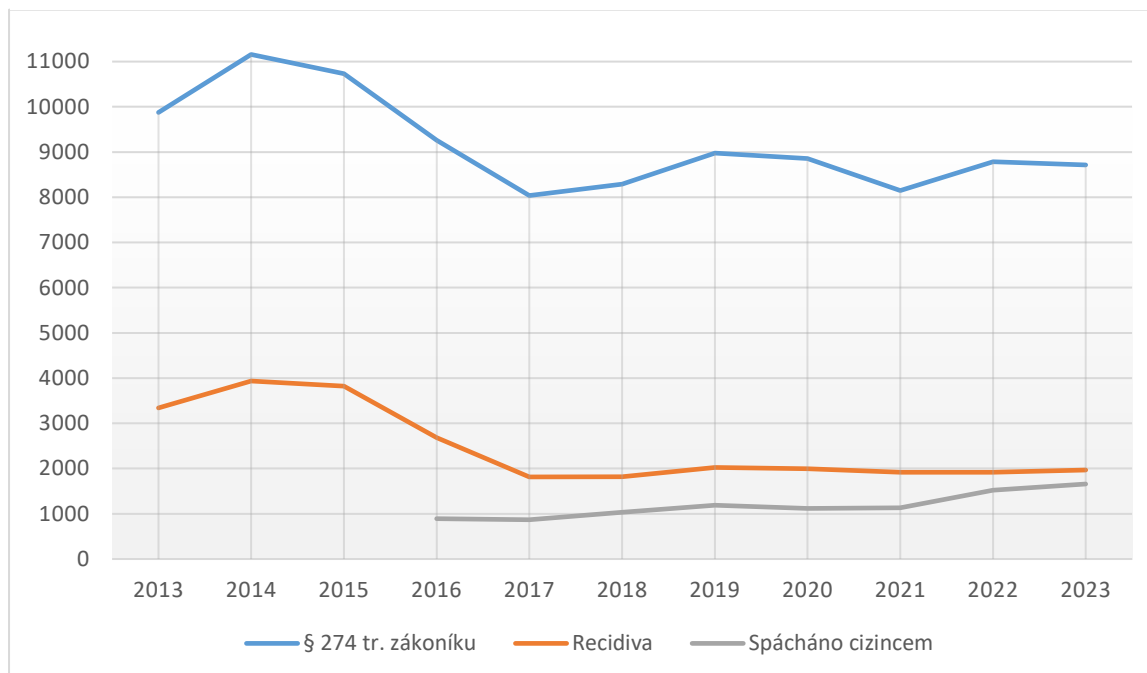
(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2019–2023; vlastní zpracování)

6.2.2 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky ve vztahu k recidivě a jeho páčání cizími státními příslušníky

Tabulka č. 8 a graf č. 7 kombinují grafickou vizualizaci se statistickou analýzou zkoumané problematiky. Zabývají se celkovým počtem skutků ve vztahu k podílu recidivního jednání a cizineckého prvku na uvedeném přechínu. Pojem recidiva či recidivní jednání není v procesním ani hmotném právu blíže vymezeno. O kriminální recidivu dle Rozuma a spol. (2016, str. 31) „jde ... tehdy, když se pachatel dopustí trestného činu poté, co byl již za předchozí trestný čin pravomocně odsouzen.“ V tabulce č. 8 proto není recidiva vymezena pouze ve vztahu k uvedenému trestnému činu, nýbrž se jedná o celé spektrum kriminálního jednání, za které byl pachatel v minulosti pravomocně odsouzen. Podle § 26 odst. 1 z . č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém se cizincem rozumí „fyzická osoba, která není státním občanem České republiky.“ Ve zkoumaném období, resp. mezi lety 2013–2015, absentují data o cizích státních příslušnících, neboť tato nebyla ze strany PČR zpracovávána. (PČR, 2012–2023)

Níže (graf. č. 7, tab. č. 8) lze pozorovat poměrně vysoké procentuální zastoupení u recidivy, která v roce 2013 činila až 33,9% podíl na TČ podle § 274 tr. zákoníku. Tento podíl se však postupně snižoval až na nynějších 22,6 %, tedy došlo k celkovému snížení o 11,3 %. Nejnižší podíl recidivy byl zaznamenán v letech 2018 a 2022, shodně 21,9 %. (PČR, 2012–2023)

Graf 7 Vývoj TČ podle § 274 tr. zákoníku v letech 2013-2023 (počet, recidiva, cizinci)



(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2013–2023; vlastní zpracování)

Tabulka 8 Ohrožení pod vlivem návykové látky (počet, recidiva, cizinci)

Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku					
Rok	Celkem	Recidiva		Cizí státní příslušník	
	Počet	Počet	Podíl (%)	Počet	Podíl (%)
2013	9 877	3 344	33,9	-----	-----
2014	11 158	3 936	32,3	-----	-----
2015	10 732	3 822	35,6	-----	-----
2016	9 257	2 648	28,6	889	9,6
2017	8 038	1 815	22,6	868	10,8
2018	8 289	1 817	21,9	1 032	12,5
2019	8 975	2 025	22,6	1 187	13,2
2020	8 858	1 994	22,5	1 115	13
2021	8 146	1 916	23,5	1 129	13,9
2022	8 787	1 921	21,9	1 522	17,3
2023	8 716	1 969	22,6	1 659	19

(Zdroj: Policejní statistiky pro roky 2013–2023; vlastní zpracování)

Počet cizích státních příslušníků podílejících se na zmíněném trestném činu má od roku 2016 (počátek evidování) zvyšující se trend. Jejich procentuální zastoupení se zvýšilo z počátečních 9,6 % (rok 2016) na 19 % v roce 2023. Jedná se tedy o celkový nárůst o 9,4 % (770 skutků), což činí meziroční růst o 1,2 % (96). Podíl trestné činnosti spáchané cizinci na celkové registrované kriminalitě v roce 2023 byl 5 %, přičemž se jednalo o 9 134 skutků. Tato skutečnost především souvisí s demografickými změnami ve sledovaném období, neboť došlo k výraznému nárůstu počtu cizinců na území ČR. Zatímco v roce 2016 na našem území pobývalo 493 441 cizích státních příslušníků, tak podle Českého statistického úřadu (dále také jen „ČSÚ“) jejich počet k datu 31. prosince 2023 vzrostl na 1 063 225 osob. To představuje nárůst o enormních 115,5 % (569 784 osob) oproti roku 2016. Nejvýraznější přírůstek cizinců byl potom zaznamenán v roce 2022, tedy v roce, ve kterém došlo k invazi vojsk Ruské federace na Ukrajinu. (Český statistický úřad, 2024b; Ray, 2022)

6.3 Dílčí výsledky ze statistického šetření

Ze statistické šetření bylo v obecné rovině zjištěno, že nejvyšší podíl na dopravní nehodovosti mají řidiči motorových vozidel. Jejich podíl za celé zkoumané období neklesl pod hodnotu 80 % z celkového počtu DN spáchaných na území ČR. Za tímto nepochybně stojí skutečnost, že zmíněná skupina účastníků na pozemních komunikacích je nejpočetnější ze všech ostatních skupin. Jak již bylo v práci uvedeno, počet nově registrovaných automobilů neustále roste, což se potom negativně odráží na hustotě dopravy a na nehodovosti. Jedná se také o skupinu, která páchá nejvíce nehod pod vlivem alkoholu nebo JNL.

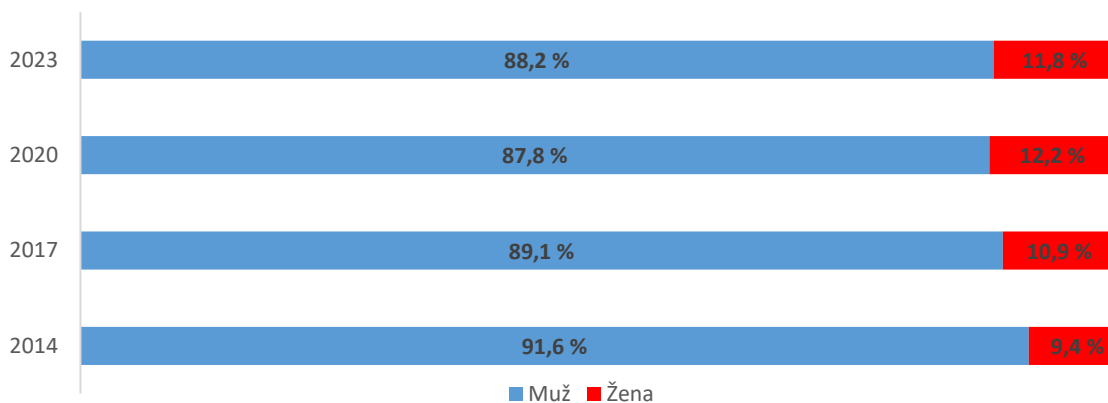
Podíl NL na nehodovosti se potom pohybuje od 9,8 % do 11 % (ve zkoumaném období) s celkovým registrovaným poklesem. Avšak i tento podíl lze považovat za poměrně vysoký, neboť se jedná o desítky zmařených životů. Nejvíce zemřelých je spojeno s viníky, kteří byli v době DN pod vlivem alkoholu. Velmi významná data přinesla i statistika zaměřená na vliv koncentrace alkoholu u viníka s porovnáním se smrtelnými následky nehod. Je tedy patrné, že se zvýšenou hladinou alkoholu se negativní následky nehody, co do počtu zemřelých osob, zvyšují. Jedná se o jasný signál, že je nezbytné důsledně a tvrdě potírat přítomnost NL u účastníků silničního provozu, apriori u řidičů motorových vozidel. Automobily totiž mají vyšší potenciál způsobit závažné následky na životech, zdraví a majetku, a to zejména vzhledem ke své konstrukci.

Přechin ohrožení pod vlivem NL vykazoval klesající tendenci, stejně jako celková kriminalita spáchaná na území ČR. Zajímavé hodnoty k uvedenému přechinu lze vyčíst v letech 2020 a 2021. Jedná se o roky, kdy celý svět, včetně ČR, sužovala pandemie koronaviru. V důsledku toho byla přijata mnohá opatření, mezi něž patřilo i posílení složek PČR, resp. přímého výkonu služby, o příslušníky Armády ČR. Tím docházelo k výraznému zvýšení počtu smíšených hlídek v jednotlivých policejních obvodech i k většímu dohledu nad bezpečností silničního provozu. To potom mohlo přispět, spolu se sníženým přístupem k alkoholu v důsledku uzavření pohostinství, ke snížení nápadu přechinu ohrožení pod vlivem návykové látky. I přes skutečnost, že se tento registrovaný nápad postupně meziročně snižoval, tak v posledních letech sledujeme jeho stagnaci. To mimo jiné může souviset se zvyšujícím se počtem cizinců na území ČR, zejména potom ukrajinských občanů. Podíl cizinců na celkovém nápadu přechinu podle § 274 tr. zákoníku se meziročně zvyšuje, přičemž nyní činí 19 %. Lze si tento fakt vykládat zejména nezpochybnitelnými kulturními rozdíly a také tím, že ve východních zemích nemusí být jízda pod NL tak důsledně kontrolována. Tomu by nakonec odpovídalo i to, proč právě v těchto zemích dochází k vyšší úmrtnosti při DN. (Castilo-Manzano a kol., 2017)

7 ANALÝZA SOUDNÍCH POSTIHŮ VE VZTAHU K OHROŽENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY PODLE § 274 TRESTNÍHO ZÁKONÍKU

Analýza soudních postihů si mimo jiné klade za cíl zjistit, které skupiny obžalovaných se na přečinu podle § 274 tr. zákoníku nejvíce podílejí z hlediska pohlaví, věkové skladby a nejvyššího dosaženého vzdělání. Dalším zkoumaným údajem je druh vydaného soudního rozhodnutí, se zaměřením na trestní příkaz, avšak i samotné ukládání trestů, zejména ve vztahu k hlavním trestům a délce trestu odnětí svobody nepodmíněně (dále také jen „NEPO“). Data byla získána z veřejně dostupných databází a aplikací Ministerstva spravedlnosti a z projektu *Jak trestáme?*, na kterém se podílel Jakub Drápal (vědecký pracovník na Právnické fakultě Univerzity Karlovy) a spol. Uvedené údaje nám napomohou lépe vyvodit závěry o tom, které skupiny mají vyšší potenciál (sklony) k páčání trestné činnosti a dále, zda druh a výše trestu mohou mít pozitivní či negativní vliv na potenciálního pachatele; zejména s ohledem na plnění funkce trestu (např. odstrašení).

Graf 8 Pohlaví obžalovaných



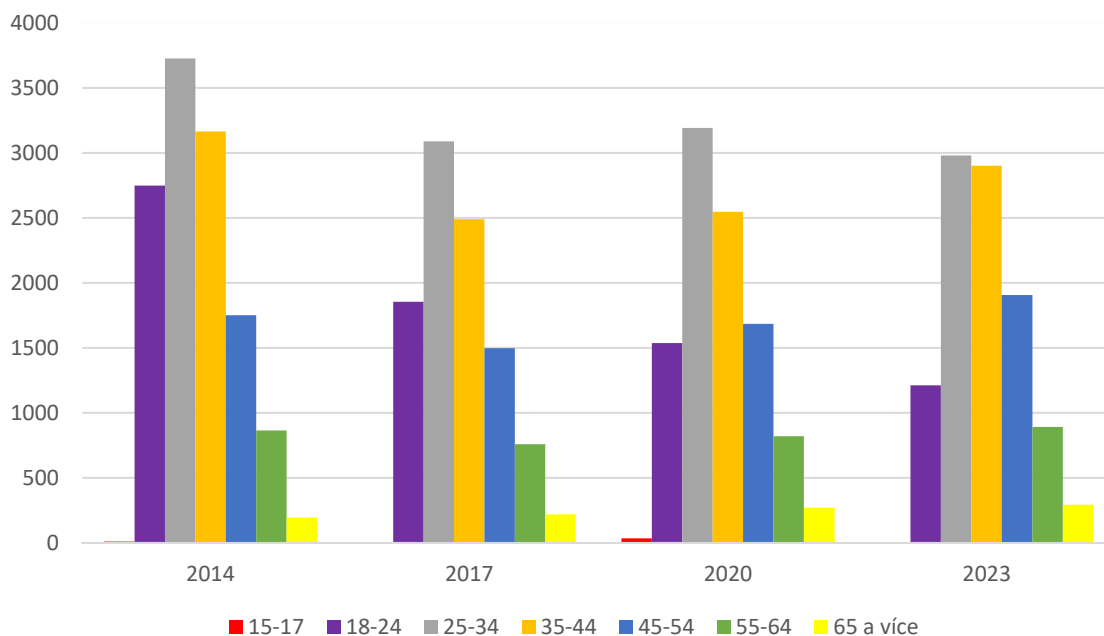
(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024); vlastní zpracování)

7.1 Pohlaví, věk a vzdělání obžalovaných

Z grafickém znázornění (viz graf. č. 8) lze registrovat jednoznačnou dominanci pachatelů mužského pohlaví, přičemž v roce 2023 byl jejich podíl na uvedenému TČ 88,2 %, zatímco ženy se na něm podílely pouze z 11,8 %. Je tak patrné, že ženy tvoří minoritní skupinu

obžalovaných. Pro lepší přehlednost lze doplnit, že v roce 2023 byl podíl žen na celkové kriminalitě ve výši 14,4 % (11 747 osob). (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Graf 9 Věk obžalovaných



(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024); vlastní zpracování)

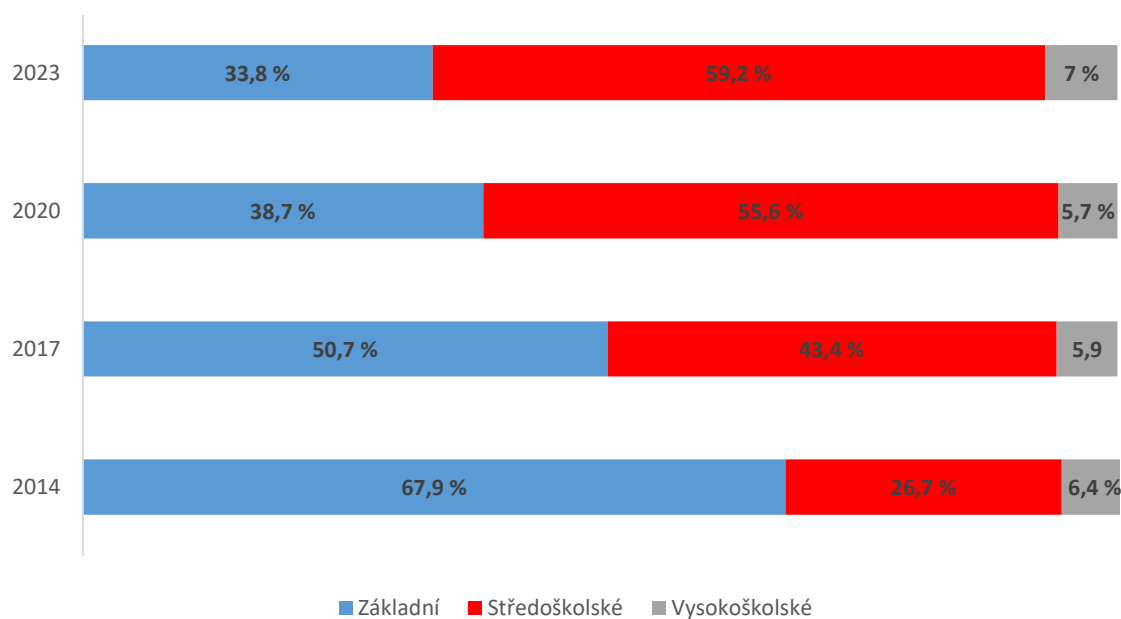
Věk obžalovaných byl pro lepší orientaci v grafu č. 9 rozdělen do šesti skupin. Nejmladší kategorii tvoří osoby ve věku 15–17 let, nejstarší potom ve věku 65 let a více. Dle forenzní psychologie je věk významným korelátem prokriminálních postojů, neboť s narůstajícím věkem dochází u osob k zrání a postupnému vytrácení kriminálního chování. (Gillernová a kol., 2020; Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Ačkoliv podle Gillnerové a kol. (2020) s vyšším věkem slábne riziko kriminálního chování, tak podle grafu č. 9 to platí jen částečně. Tato skutečnost však může být ovlivněna tím, že zkoumaná trestná činnost je páchána pouze pod vlivem NL. Nejzastoupenější skupinou napříč pozorovaným obdobím byla věková kategorie 25–34 let, za kterou následují jedinci ve věku 35–44 let. Třetí místo potom zaujímají obžalovaní ve věku 45–54 let. Z grafu lze vypožorovat, že mezi lety 2014–2023 došlo k výrazné změně věkové skladby pachatelů. Zatímco v roce 2014 bylo z přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku obžalováno 2 748 osob ve věku 18–24 let; v roce 2023 jich bylo již „jen“ 1 213, což představuje pokles o 55,8 % (-1 535). Tento trend může být způsoben snižující se konzumací alkoholu u adolescentů. Pokles počtu mladistvých požívajících alkoholické

nápoje byl podle souhrnné zprávy *Národního monitorovacího střediska pro drogy a závislosti za rok 2023* (2025) nejvýraznější v mezidobí od 2010–2015, přičemž tento trend pokračuje i nadále, avšak již zpomalujícím se tempem. (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

K poklesu, byť nikterak výraznému, došlo i u věkové skupiny 25–34 let, kdy nejvýraznější byl mezi lety 2014–2017, s následující *de facto* stagnací v dalších letech. Ke změně došlo i u druhé nejpočetnější skupiny obžalovaných osob (35–44 let), kdy byl mezi lety 2014–2020 zaznamenán pokles, načež mezi lety 2020–2023 následoval zvýšený nápad trestné činnosti u této skupiny na zmíněném TČ, a sice o 12,2 % (+355) osob. V roce 2023 se počty obžalovaných v této věkové kategorii téměř vyrovnaly s nejpočetnější skupinou, přičemž rozdíl mezi nimi činil pouhých 80 osob. Pro další věkové kategorie, konkrétně 15–17, 45–54, 55–64 a 65 a více let, se počet obžalovaných v letech 2014–2023 nikterak dramaticky nemění a zůstává stabilní. (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Graf 10 Vzdělání obžalovaných



(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024); vlastní zpracování)

Ačkoliv bylo provedeno již několik zahraničních výzkumů, které se zabývaly vlivem vzdělání jako kriminogenního faktoru ve vztahu ke kriminálnímu jednání, tak jejich závěry byly mnohdy protichůdné a nejednoznačné. V ČR byl uskutečněn výzkum, do kterého se zapojilo dvanáct tuzemských věznic, s více než 568 respondenty, resp. odsouzenými, kteří byli výhradně mužského pohlaví a věku 19–66 let. Výzkumem bylo zjištěno, že vzdělání má významný vliv na vyšší intenzitu kriminálního myšlení. Tedy s vyšším vzděláním dochází

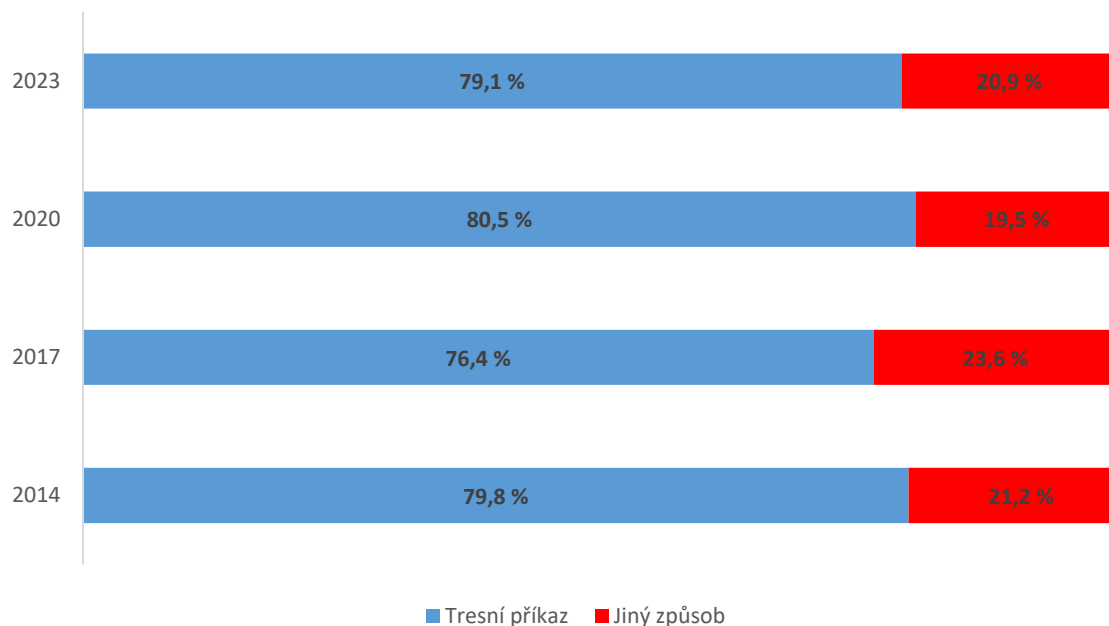
k nižší inklinaci k páčání trestné činnosti. (Gillernová a kol., 2020; Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Z výše uvedené grafické reprezentace dat (graf č. 10) lze pozorovat změnu skladby vzdělání u obžalovaných. Zatímco v roce 2014 mělo 67,9 % všech osob základní vzdělání, tento podíl v mezidobí postupně klesl až na hodnotu 33,8 %. Naopak významně posílila skupina osob se středoškolským vzděláním, a to z 26,7 % v roce 2014 na 59,2 % v roce 2023. Nejméně zastoupenou skupinou jsou potom vysokoškolsky vzdělané osoby, které se podílejí na uvedeném trestném činu mezi 5,7–7 %. Hlavní příčinu mající vliv na změnu skladby vzdělanosti u pachatelů lze hledat v demografických ukazatelích obyvatelstva. Jestliže v roce 2011 mělo základní vzdělání 1 571 602 osob, tak v roce 2021 došlo k poklesu na 1 107 860 (-463 742 oproti roku 2011); viz sčítání lidu – ČSÚ. Naopak výrazně se v daném období zvýšil počet osob, které disponují středním vzděláním, což se potom odráží i v samotném grafickém vyjádření. Nakonec vyšší zastoupení obyvatelstva je i u osob s vysokoškolským vzděláním, kdy došlo k nárůstu o téměř 450 000 oproti roku 2011, což se může odrážet na jejich procentuálním zastoupení ve vztahu ke zkoumanému přechínu. (Ministerstvo spravedlnosti, 2024); Český statistický úřad, 2011; Český statistický úřad, 2021)

7.2 Druh hlavních trestů se zaměřením na trest odnětí svobody nepodmíněně

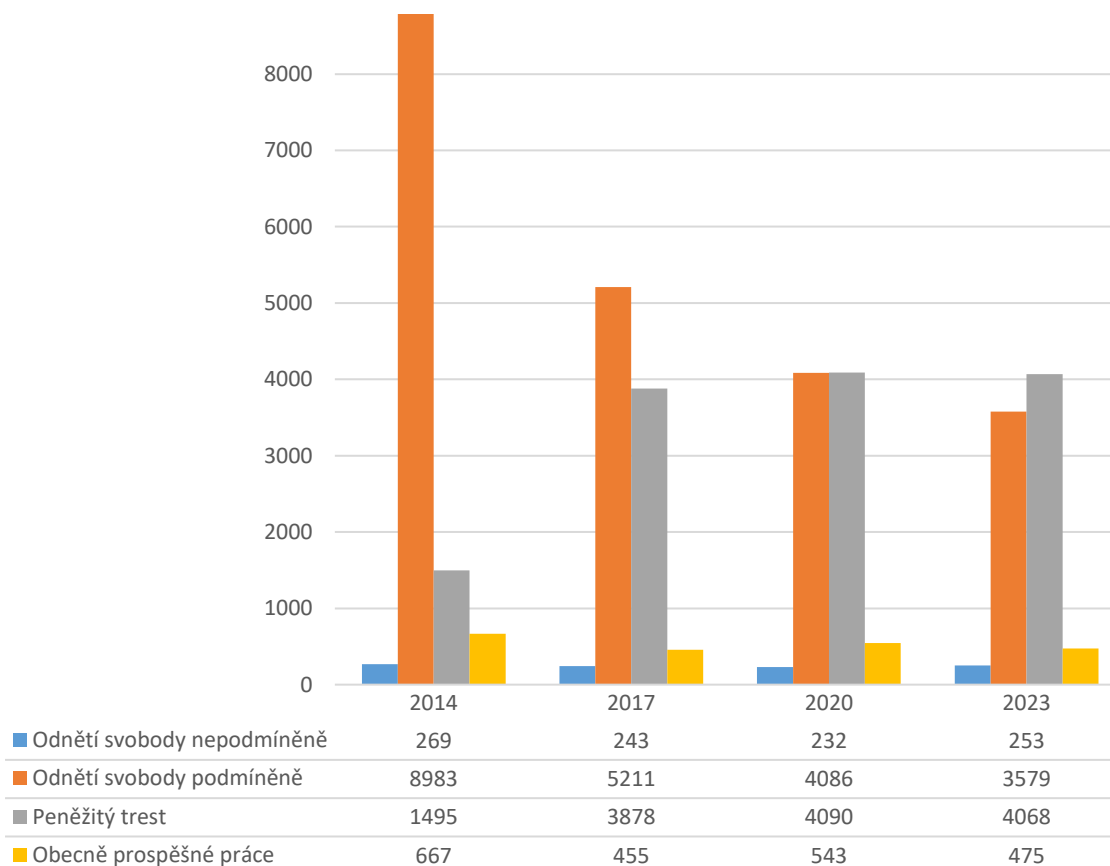
Podle § 119 odst. 1 tr. řádu „*soud rozhoduje rozsudkem, kde to zákon výslovně stanoví; v ostatních případech rozhoduje, jestliže zákon nestanoví něco jiného, usnesením.*“ Mezi ostatní případy se řadí i trestní příkaz – viz § 341e tr. řádu, který může být uložen, jestliže skutkový stav věci byl spolehlivě prokázán (získanými důkazními prostředky). Výčet trestů, které mohou být tímto příkazem uloženy nalezneme v § 314e odst. 2 písm. a)–j) tr. řádu. Trestní příkaz byl v souvislosti s ukládáním trestů postupem času měněn, kdy např. přijetím zák. č. 265/2001 Sb., *kterým se mění zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním...*, s účinností od 1.1.2002, byl z výčtu trestů pod *písm. a)* vyjmut trest odnětí svobody do jednoho roku. Paragrafové znění textu bylo tedy rozšířeno o „*s podmíněným odkladem jeho výkonu*“. (Česko, 1961)

Graf 11 Druh soudního rozhodnutí



(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024; vlastní zpracování)

Pozorováním grafu č. 11 lze zjistit, že užívání trestního příkazu je v české justici, alespoň v případě přečinu podle § 274 tr. zákoníku poměrně rozšířené. Počet věcí vyřízených právě tímto způsobem se ve zkoumaném období téměř nemění, přičemž se pohybuje mezi 76,4–80,5 %. Pro porovnání, v roce 2014 bylo trestním příkazem vyřízeno 46,2 % (53 225) všech zažalovaných skutků; v roce 2023 potom 42,8 % (35 046). (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Graf 12 Druh hlavního trestu podle počtu odsouzených

(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024; vlastní zpracování)

Graf č. 12 rozděluje hlavní tresty, které byly odsouzeným uděleny v letech 2014, 2017, 2020 a 2023. Pro lepší orientaci byly vybrány čtyři nejčastěji ukládané tresty – NEPO, odnětí svobody podmíněně, peněžitý trest a obecně prospěšné práce (dále také „OPP“). Jejich skladba (viz graf č. 12) se postupem let výrazně změnila. Na počátku sledovaného období (rok 2014) byl nejčastěji ukládán podmíněný trest, který volili soudci v 77,1 % případů. V dalších letech však lze zaznamenat úbytek tohoto trestu, kdy došlo k přeorientování se na trest peněžitý. Zatímco v roce 2014 byl využit pouze ve 12,8 % případech, tak o devět let později (2023) došlo k jeho nárůstu o 36,1%, tedy na 48,9 %. Tento druh trestu se v soudní praxi obvykle využívá v kombinaci se zákazem činnosti (např. zákaz řízení všech motorových vozidel). (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

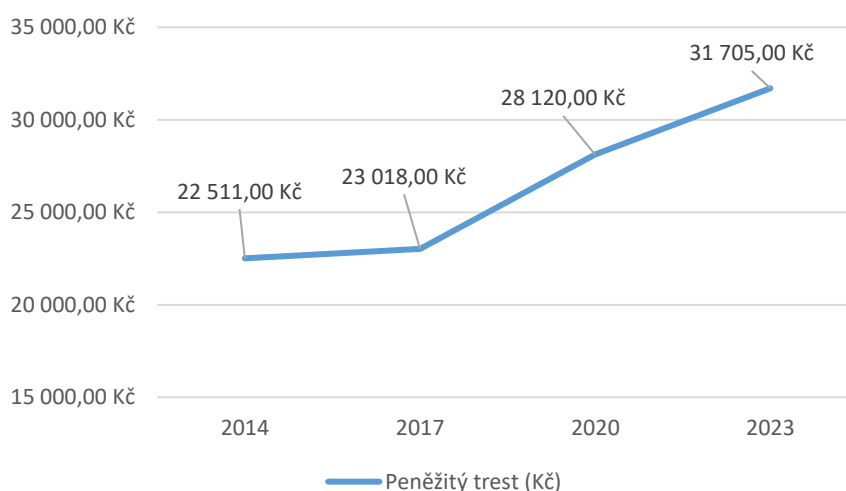
Nejméně ukládanými tresty jsou potom obecně prospěšné práce (dále jen „OPP“), které byly ukládány pouze sporadicky, a to 667 odsouzeným v roce 2014 s poklesem na 475 v roce 2023 (-192). Nízké hodnoty jsou vykázány i u nepodmíněného trestu odnětí svobody,

kdy v roce 2014 bylo k jeho výkonu odsouzeno jen 2,3 % osob s nárůstem o 0,3 % k roku 2023. (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Z aplikace Jak trestáme? (2024) lze vyčíst, že v letech 2016–2022 byl u přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky jako vedlejší trest nejčastěji ukládán trest zákazu činnosti, a to v 98,7 % k podmíněnému trestu a v 98 % vedle trestu peněžitému. (Jak trestáme?, 2024)

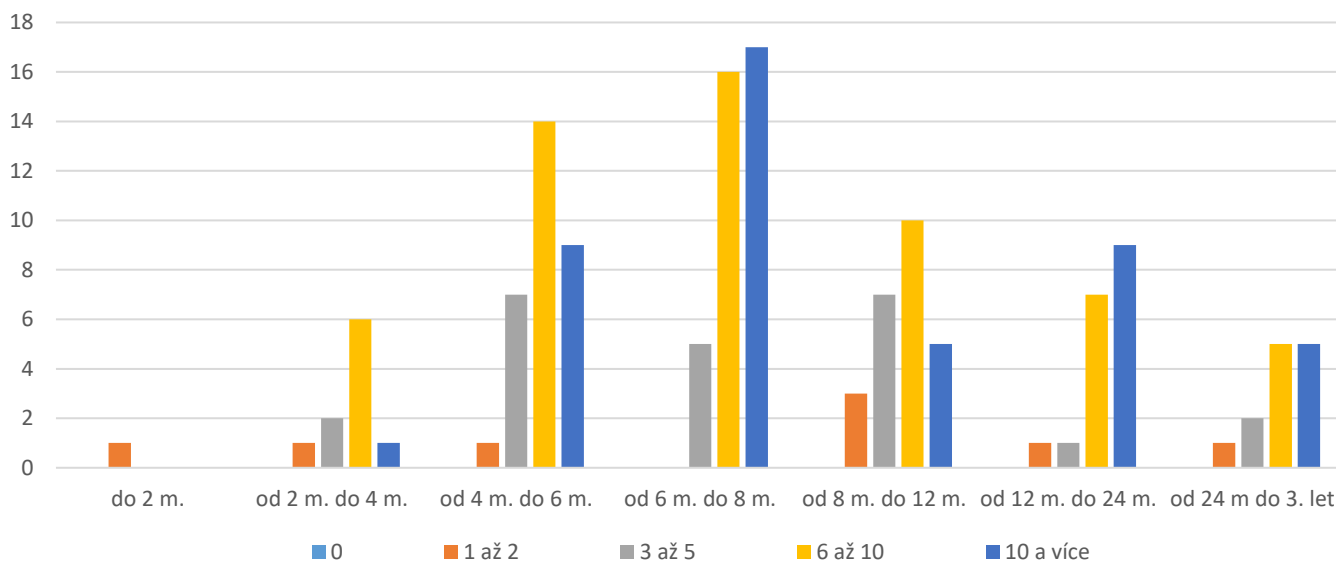
Průměrné částky peněžitých trestů, které soudy odsouzeným uložily, nalezneme v grafu č. 13. Zde je patrné, že jeho výše se v meziobdobích zvyšovala, což potom může být dáno mimo jiné i zvyšující se průměrnou hrubou mzdou, ale i celkovými majetkovými poměry odsouzeného, neboť právě dle těchto kritérií se stanovuje výše peněžitého trestu (bere se na zřetel: vozidla, nemovitosti, movitý majetek vyšší hodnoty, ...) . (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Graf 13 Průměrná výše uloženého peněžitého trestu v jednotlivých letech



(Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti, 2024; vlastní zpracování)

Na základě získaných dat z platformy *Jak trestáme?* byl proveden rozbor četnosti ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody v roce 2022 a jeho délky, a to v případech, kdy byl pachatel odsouzen pro přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 tr. zákoníku (bez souběhu s jiným trestným činem!). Vodorovná osa grafu představuje počet uložených měsíců výkonu trestu odnětí svobody (dále jen „VTOS“), přičemž pod ní se nachází rozpětí číslic, které reprezentují počet předchozích odsouzení – recidivu (0; 1–2; ...); svislá osa pak udává počet odsouzených osob. (Jak trestáme?, 2024)

Graf 14 Ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody v roce 2022

(Zdroj: *Jak trestáme?*, 2024; vlastní zpracování)

Ačkoliv jsou hodnoty v grafu č. 14 velmi různorodé, tak již na první pohled lze pozorovat, že u prvotrestaných osob nedošlo, ani v jednom případě, k odsouzení k NEPO. Nižší jednotky odsouzených jsou zaznamenány až u recidivistů s nejméně jedním až dvěma předchozími odsouzeními. Je tedy patrné, že tento trest se nejčastěji ukládá zejména recidivujícím pachatelům, kteří již v minulosti byli mnohokrát odsouzeni (zejména 3–5krát, 6–10krát nebo 10krát a více). U těchto osob činila délka VTOS obvykle od čtyř do osmi měsíců. Se zvyšující se délkou odnětí svobody se počet odsouzených postupně snižuje. I přesto je jejich početní zastoupení výrazně vyšší než u odsouzených, kterým byl uložen NEPO v délce od dvou do čtyř měsíců; bez výjimky u horní hranice trestní sazby, tedy dvou až tří let. (*Jak trestáme?*, 2024)

8 STRUKTUROVANÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM VEŘEJNÉ ŽALOBY A JUSTICE

Účastníky rozhovoru byla státní zástupkyně z okresního státního zastupitelství a předseda okresního soudu, vykonávající trestní agendu. Tento typ výzkumu byl včleněn do práce s cílem získat odborný pohled na danou problematiku z perspektivy veřejné žaloby a soudu. Jedná se v obou případech o vysoce erudované osoby s mnohaletou praxí, které se ve své profesi mimo jiné setkávají s případy souvisejícími s pácháním trestné činnosti pod vlivem návykových látek, spojené s ohrožením bezpečnosti silničního provozu.

Výše uvedeným účastníkům byly, s dostatečným časovým předstihem, zaslány otázky tak, aby měli možnost se na tyto připravit a zamyslet se nad možnými svými odpověďmi. To nakonec vedlo i k věcným a strukturovaným odpovědím. Samotné výsledky zajisté napomůžou k lepšímu pochopení zkoumané problematiky, a to nejen z teoretického, ale i z praktického hlediska.

Nakonec sděluji tu skutečnost, že v práci jmenovitě neuvádím účastníky rozhovorů, a to z důvodu zachování jejich anonymity. Lze se nakonec domnívat, že tímto bylo dosaženo otevřenějších a upřímnějších odpovědí na položené otázky.

8.1 Přepis provedených rozhovorů

Otázka č. 1: Jak často se v rámci trestné činnosti v silniční dopravě setkáváte s případy, které souvisejí s trestnou činností spáchanou pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky?

Odpověď státní zástupkyně: *S trestnou činností spáchanou pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v dopravě se setkávám poměrně často. Nechala jsem si udělat statistiku a jedná se asi o 50 % všech případů. Takže dá se říct, že je toho poměrně hodně. (pozn.: paní státní zástupkyně se zaměřuje zejména na trestnou činnost spojenou s dopravou)*

Odpověď předsedy: *Trestné činnosti spáchané pod vlivem návykové látky je poměrně málo, avšak s výjimkou trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku, který je jeden z nejčastějších trestných činů. To jednoznačně, těch je spousta. Jinak trestné činnosti páchané pod vlivem alkoholu či návykové látky moc není, a když ano, tak jsou to rvačky nebo vloupání, kterých je poměrně hodně. Nicméně § 274 je jeden z nejčastějších trestných činů. (doplňující otázka: Jste jako soudy zaměřeni na danou problematiku?) Samozřejmě, že soudci jsou specializovaní, ale tuto obecnou trestnou činnost máme všichni. § 274 by jinak chtěl dělat každý.*

Otázka č. 2: Je podle Vás trestní sazba za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dostatečná s ohledem na funkci trestu?

Odpověď státní zástupkyně: *Co se týče sazby za § 274, tak jestli je dostatečná, tak to se dá říci, že ve své podstatě asi ano. Souvisí to především s tím, jaké tresty jsou ukládány. Ve většině případů, nebo víceméně téměř ve všech případech se ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. A tento je vlastně největším, nebo nejprísrnějším trestem, co pro ty pachatele většinou je; tedy to, že se jim teda zakáže řídit. Nyní se potom klade největší důraz na ukládání peněžitých trestů. (pozn.: Nicméně u peněžitých trestů asi narážíme na problém v případech nemajetného pachatele) Právě. Nevím, do jaké míry např. správní orgány zohledňují majetkové poměry pachatele, ale my je musíme zohlednit vždy. Od majetkových poměrů se potom odvíjí i výše trestů. A samozřejmě i to, zda vůbec peněžitý trest přichází v úvahu. (pozn.: Z vlastních zkušeností vím, že v rámci správního řízení je peněžitý trest mnohdy vyšší než ten, který je uložen v rámci trestního řízení.) Ano, může se to stát, ale jim (pozn. správním orgánům) nehrozí, že když jim ten pachatel nezaplatí, tak že půjde do výkonu trestu. Proto my musíme zohlednit majetkové poměry, aby ten trest byl potom vymahatelný a aby bylo v majetkových možnostech té osoby jej uhradit. Na základě toho se odvíjí, tedy stanovuje, počet denních sazeb, který by měl zohledňovat nebezpečnost a škodlivost toho jednotlivého trestného činu a na základě majetkových poměrů se určuje i samotná výše denních sazeb. Peněžitý trest vychází z této kombinace. Takže pokud ty majetkové poměry nejsou úplně dobré, tak ten trest se uloží menší, než by se mohlo zdát, že by uložil správní orgán. Co se týče samotné sazby za tento přečin, tak v tom nevidím problém, protože máme různé odstavce v závislosti na závažnosti jednání. V případě nehody nebo opakovaného jednání se potom trestní sazba zvyšuje, co se týče odnětí svobody. Jinak rozpětí zákazu činnosti je potom pořád stejné, tedy jeden až deset let, což je dostatečné rozpětí.*

Odpověď předsedy: *S trestáním § 274 tr. zákoníku je poměrně problém, kdy napříč republikou je to různé. U zdejšího soudu lze říci, že jsou ukládány vyšší tresty, než jsou obecně ukládány u pražských soudů, kde jsou více benevolentní. Trestá se tento trestný čin tedy různě, kdy největší rozdíly jsou především v zákazech řízení. Obecně lze říct, že trestání tohoto přečinu je poměrně složité. Nicméně trestní sazba je jednoznačně dostatečná, kdy se málokdy tresty pohybují výše než nad 1/4 trestní sazby; většinou se pohybujeme u spodní hranice sazby. Jestli je to v pořádku, tak to nejsem schopen říct, ale ta trestní sazba je dostatečná, protože se ani zdaleka nevyužívá v celém rozsahu. (doplňující otázka: Myslíte*

si, že by délka recidivy podle § 274 odst. 1 písm. c) trestního zákoníku měla být delší, tak jak je tomu na Slovensku?) *Víte o tom, že jsem to ještě nikdy neodsoudil? A to není tím, že bych nevěděl o tom, že to v trestní zákoníku je. A co s tou recidivou? Spousta jich je chycených pouze jednou, ale někdy mají § 274 i vícekrát. Nicméně bych řekl, že převážná většina lidí je chycena pouze jednou a většinou jsou to lidi, kteří ani nemají záznam v trestním rejstříku.*

Otázka č. 3: Jaké sankce jsou českými soudy ukládány v souvislosti s ohrožením pod vlivem návykové látky nejčastěji?

Odpověď státní zástupkyně: *Jak jsem již uvedla, tak se nyní klade důraz na peněžitě tresty. Zákaz činnosti je potom ukládán vždy. U obecně prospěšných prací je potom nutné spolu s návrhem na potrestání nebo obžalobou podat podnět na Probační a mediační službu k vyjádření se k možnostem udělení tohoto trestu. Bez jejich stanoviska by jinak nebylo možné uložit trestním příkazem tento druh trestu. Nestačí tedy to, že pachatel pouze uvede do protokolu, že je ochoten tento trest vykonat. V některých případech lze využít i odklon v trestním řízení. To však záleží na okolnostech jednotlivého skutku a na splnění dalších podmínek. Pachatel pak skládá částku na pomoc obětem trestného činu a zaváže se např. i neřídit, což není trest, ale pro něj je to ve své podstatě jeho obdoba, protože přijde o řidičské oprávnění na určitou dobu. Za kombinace těchto dvou možností se potom může přistoupit k podmíněnému odložení návrhu na potrestání, ale opravdu záleží i na hodnotě alkoholu a na dalších okolnostech, aby s tímto státní zástupce mohl souhlasit.*

Odpověď předsedy: *Snažíme se ukládat vždy peněžitý trest a zákaz řízení, který je nejtýpčtějším trestem. Peněžitý trest je u tohoto trestného činu nejvíce využíván ze všech ostatních trestných činů. A když nejde dát peněžitý trest, což je v případech, že by tento trest byl nedobytný, tak se ukládá podmínka. Trest zákazu řízení se potom zpravidla ukládá ode dvou let, kdy v ojedinělých případech se ukládá i o něco nižší, avšak záleží na výši ovlivnění návykovou látkou, např. při nějaké hraniční hodnotě jako je 1,01‰. To ukládám třeba i 18 měsíců. (doplňující otázka: Ukládají se za tento čin i obecně prospěšné práce?) Obecně prospěšné práce se ukládají velmi málo, kdy je jejich ukládání poměrně složité. Určitě tento trest nepřipadá v úvahu v případě prvního trestání. Je nutné brát v potaz to, že osoba se potřebuje dostavovat do práce, aby mohla splatit peněžitý trest. To by bylo uložení obecně prospěšných prací ztíženo, jelikož by se musel k nařizené práci v rámci daného trestu pravidelně dostavovat a pracovat zde zadarmo. (doplňující otázka: Takže ukládání podmíněného trestu odnětí svobody není pravidlem?) Ne, není to pravidlem.*

Otázka č. 4: Jaký máte názor na odmítnutí podrobení se testu ke zjištění přítomnosti návykové látky u řidiče? Nebylo by účelné takové jednání kriminalizovat, tak jak je tomu ve Slovenské republice?

Odpověď státní zástupkyně: *Jak už jsme zmiňovali, že leckdy jsou sankce ukládané ve správním řízení poměrně přísné, tak já si myslím, že to přestupkové řízení ve své podstatě postačuje. Je tam možnost uložit peněžitou sankci i zákaz řízení. Takže přestupek by asi mohl, tedy spíše je dostačující. (pozn. vyslychajícího: Nakonec asi můžeme říct, že v případě, že by pachatelé pokračovali ve svém jednání, tak by je stejně doběhlo maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání – viz § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku) Právě. Je to pro ně nějaká výstraha, aby se nad sebou zamysleli.*

Odpověď předsedy: *To je těžká otázka. Jedná se zde i otázku základních lidských práv ve vztahu k sebe usvědčování. Zde by potom nastalo to, že lze odmítnout podání vypovědi a na druhou stranu je povinnost se podrobit testu na návykové látky. Jestli takové jednání kriminalizovat nebo ne je především politické rozhodnutí a my se z hlediska právního k tomuto těžko dostaneme. (pozn. vyslychajícího: Nakonec tresty v rámci správního řízení jsou možná přísnější než ty, které ukládá asi soud, že?) Jsou. Ve správním řízení jsou mnohdy vyšší než ty, které jsou uloženy soudy. Jestli je to správně, nebo ne, tak k tomu se nedokáží vyjádřit. Jestli by měl soud dávat přísnější tresty než správní orgán nebo správní orgán nižší než soud, tak to je otázka. Na druhou stranu ty pokuty, co tam jsou, tak jsou řekněme kolem 30.000 Kč u prvotrestaných, jestliže se bavíme o tom, co dává soud. Tato výše odpovídá u spousty těch odsouzených lidí přibližně jedné výplatě. Jestli je to moc nebo málo vzít osobě jednu výplatu z dvanácti, tak to nedokáží říct. Navíc je jim uložen i zákaz řízení.*

Otázka č. 5: Byly zaznamenány případy, kdy jsou řidiči opakovaně, v krátkých časových intervalech, přistiženi při páchání trestné činnosti podle § 274 tr. zákoníku. Neměl by podle Vás policejní orgán v těchto případech zaujmout ráznější postoj a aplikovat §§ 78, 79 tr. řádu, tedy zajistit užití vozidlo jako věc důležitou pro trestní řízení s cílem předejít dalšímu pokračování v protiprávním jednání?

Odpověď státní zástupkyně: *Určitě je to na místě. Musíme se na to zaměřit a je nyní i na trest propadnutí věci kladen důraz. Jedná se tedy o zajišťování vozidel u recidivujícího jednání nebo u významného vybočení z určité normy pro účely následného propadnutí věci. Zde však často narážíme na problém, že propadnutí věci lze uložit jen v případě, kdy pachatel je zároveň i majitelem vozidla.*

Odpověď předsedy: *Zabrání vozidel se u našeho soudu provádí především u opakovaného trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Jestliže by nastala situace, kdy osoba se opakovaně, např. čtyřikrát po sobě během dvou týdnů, dopustí přečinu podle § 274 tr. zákoníku, tak bych neměl problém v zajištění vozidla. S tím bych určitě neměl jako soudce žádný problém. Nicméně by se mělo jednat o výjimečné případy, jako je např. zmíněná recidiva. Nicméně si nejsem zcela jistý, zda zmíněné paragrafové znění lze ve vztahu k možnému propadnutí věci užít, protože se v nich hovoří o zajištění věci pro důkazní účely, což vozidlo pro důkazní účely není potřeba. Ty paragrafy jsou typické zejména u zajištění varny u drogových činů nebo zajištění nože např. u vraha. Ale, jestli by se to dělalo jako prevence, tak úplně nevím, jestli by to u těchto paragrafů šlo, protože se jedná o zajištění pro důkazní účely. (pozn.: Případá v úvahu zajištění vozidla v případech, kdy není pachatel jeho vlastníkem?) Toto je složitá věc a řeší se to především u opakovaného maření (pozn. § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku), ale tam je to již poměrně projudikované. Jsou tam potom názory zejména pražských soudů, že je možno vést dokazování k tomu, kdo fakticky ten automobil užívá a pak tento nechat propadnout. Ale jedná se o složitou důkazní situaci, kdy se jedná např. o výpovědi z čerpacích stanic, že do tohoto tankuje pravidelně benzín; záznamy, že s tímto pravidelně jezdí nebo vyúčtovává pracovní cesty apod. Nicméně u alkoholu jsem se nesetkal s případem, kdy by byla potřeba o tom uvažovat; ale to, že jsem se s tím nesetkal, nic neznamená.*

Otázka č. 6: Jaký vliv na bezpečnost silničního provozu může mít dle Vašeho názoru dekriminalizace konopí a snížení trestní sazby spojené s drogovou kriminalitou tak, jak je navrhovala vládní novela trestního zákoníku?

Odpověď státní zástupkyně: *Nejsem si tímto úplně jistá, avšak si myslím, že přijetí novely by nemělo mít dopad na bezpečnost silničního provozu. Osobně si úplně nemyslím, že by dekriminalizace konopí mohla mít zásadní vliv na bezpečnost silniční dopravy. Ten, kdo chce, tak se k těm drogám stejně dostane a potom mu už je jedno, že řídí pod vlivem. V případě ovlivnění drogou je však ten problém, že osoby nejsou schopny odhadnout dobu, po kterou jsou jí ovlivněni. U alkoholu naopak osoby ví, že když se jeden den opijí, tak druhý den by neměly řídit. U těch drog je to ovlivnění potom delší a tu dobu asi člověk jen těžko odhadne. Ale, že by dekriminalizace měla mít vliv na bezpečnost, tak tím si nejsem úplně jistá.*

Odpověď předsedy: *Já si myslím, že dekriminalizace konopí by neměla žádný vliv na bezpečnost silničního provozu. Problém s konopím spočíval v tom, že spousta lidí žila*

v tom, že se to u nich stejně nezjistí, protože policisté nedělají na to testy. To je ten důvod, proč se to rozšířilo, ale jinak je to stejný problém jako s alkoholem. Osoby zkrátka, stejně jak jezdí a budou jezdit pod vlivem alkoholu, tak jezdí a budou jezdit i pod vlivem marihuany. Takže otázka dekriminalizace na to nemá podle mě vliv.

Otázka č. 7: V České republice, stejně jako i v jiných zemích, se začaly čím dál častěji vyskytovat nové látky (např. HHC, kratom, atd.), které ovlivňují psychiku a smysly lidského aparátu. Je podle Vás současná česká legislativa na tento trend připravena, popř. jak by měla reagovat?

Odpověď státní zástupkyně: *Pokud jde o nové látky jako HHC apod., tak legislativa, dle mého názoru, není schopna reagovat na všechny nové látky, které kdy, kdo někdy vymyslí. S tím je potom spojené i stanovování nějakých limitních hodnot pro určité látky. Nakonec i dlouhou dobu trvalo, než Nejvyšší soud České republiky vydal stanovisko, ve kterém stanovil limitní hodnoty konkrétních drog jako je amfetamin/metamfetamin atd. Jedná se tedy o komplikovaný proces, který se asi odvíjí od poznatků lékařské vědy, protože někdo se musí vyjádřit k tomu, do jaké míry dané látky ovlivňují psychiku. A museli by to být nějaké delší studie, které by se zabývaly tím, jak daná látka ovlivňuje člověka. Takže chtít, aby legislativa reagovala hned po tom, co přijde nová látka, tak to asi úplně nejde.*

Odpověď předsedy: *Legislativa z podstaty věci vždy dohání skutečnost a nikdy nebude schopná reagovat na ty nejnovější trendy ihned. Obecně si proto myslím, že zde problém není.*

Otázka č. 8: Existuje nějaký společný znak charakteristický pro nehody, v nichž hrají roli návykové látky?

Odpověď státní zástupkyně: *Mezi společné znaky pro nehody, tak tady můžeme nejspíš zařadit snížený respekt k pravidlům silničního provozu, byť tento respekt mnohdy absentuje u řidičů i ve střizlivém stavu. Dále je to podcenění délky ovlivnění návykovou látkou.*

Odpověď předsedy: *Jedná se zejména o nepřiměřenou rychlost, anebo právě neschopnost řádně sledovat situaci v silničním provozu. Tyto dvě věci jsou naprosto typické pro nehodu. Jedná se např. o nepřizpůsobení rychlosti v zatáčce, kdy následně řidič nezvládne řízení a vyletí ze silnice. Potom samotná nepozornost či neschopnost se vůbec ovládat, kdy potom do něčeho narazí. Někdy jsou lidi, tak podnapilý, že nejsou schopni se vůbec ovládat a po pár metrech narazí do plotu; ale toho je málo.*

Otázka č. 9: Jaká opatření podle Vás mohou nejlépe přispívat k prevenci řízení pod vlivem návykových látek?

Odpověď státní zástupkyně: *Co se týče prevence řízení pod vlivem, tak mezi opatření lze možná zařadit zvýšený počet silničních kontrol. Samozřejmě i samotné tresty by měly z pohledu generální prevence mít odrazující charakter vůči ostatním s tím, že když udělám něco špatně, tak přichází za to trest. (doplňující otázka: Jaký máte názor na řetězení podmíněných trestů, které se pak promění v dlouhý trest odnětí svobody? Nebylo by vhodné ukládat spíše kratší tresty odnětí svobody?) Osobně podmínku do podmínky nemám ráda, a proto se snažíme volit jiné alternativy. Říká se obecně, že alternativou k podmíněnému trestu jsou obecně prospěšné práce nebo může dostat teoreticky dohled. Podmínka na podmínku se mi tedy nelíbí a jestli to na osobu nezapůsobilo jednou, tak to pak nemusí vnímat jako nějaký trest. Proto se ukládá zákaz činnosti, protože to ta osoba pocítí a když tento trest poruší, tak se dopouští dalšího trestného činu. Ale přijde mi, že by možná k odrazení pachatele mohly přispět kratší tresty vězení, aby si uvědomil, že se tam zpět již vrátit nechce. Ale to je potom zase spojeno s finančními náklady státu na ty osoby, a proto se nyní klade důraz na jiné alternativní tresty oproti nepodmíněnému trestu odnětí svobody.*

Odpověď předsedy: *Zde mne napadá snad pouze edukace. Jedná se o stejnou věc, jako když starší generace řidičů nebyla zvyklá užívat bezpečnostní pásy, protože se to dříve příliš neřešilo. Naopak mladší generace řidičů je k jejímu užívání vedena již od autoškoly a naopak by bylo pro ně divné nebyť připoutáni. Taktéž mi připadá, že mladší generace nepožívá tolik alkoholických nápojů jako starší ročníky. To odráží i to, že v případě mých případů páchají přečin ohrožení pod vlivem návykové látky zejména starší ročníky, kdy mnoho mladých pachatelů nemám.*

Otázka č. 10: Myslíte si, že by mohlo častější testování řidičů na přítomnost drog a alkoholu v těle přispět ke snížení trestné činnosti v dopravě páchané pod vlivem alkoholu a návykových látek?

Odpověď státní zástupkyně: *Dle mého názoru ano. Nakonec co jiného nám zbývá. Je však nutné již od mládí vychovávat děti k tomu, že se obecně pravidla, a pravidla silničního provozu nevyjímaje, musí dodržovat. Ať už se jedná o používání bezpečnostních pásů, dodržování rychlosti nebo zákazu požívání návykových látek při řízení vozidel apod.*

Odpověď předsedy: *Dle mého názoru by častější testování mohlo určitě přispět ke snížení počtu řidičů pod vlivem návykových látek. To určitě přispěje ke snížení trestné činnosti v dopravě. Tento závěr lze učinit obecně. Právní úprava je efektivní ve chvíli, kdy je vysoká*

pravděpodobnost odhalení trestného činu a následného jejího potrestání. To tak funguje. Je to stejné jako jsem uváděl o marihuaně za volantem a tím, že si spousta lidí myslela, že na to nejsou testy a že na to policisté nepřijdou.

8.2 Shrnutí výsledků rozhovorů dle jednotlivých otázek

Ad 1) Dotazovaní shodně uvedli, že přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku je poměrně frekventovaným trestným čin.

Ad 2) V samotné trestní sazbě nevidí větší problém, neboť není ani zcela využívána v celém svém rozsahu. Dle předsedy se odsuzující rozsudky pohybují kolem spodní hranice trestní sazby.

Ad 3) Za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku se nejčastěji ukládají peněžité tresty společně s tresty zákazu činnosti (řízení všech motorových vozidel). Předseda k tomuto poznamenal, že délka zákazu řízení se pohybuje ode dvou let, avšak v případě hraniční hodnoty jsou soudy ukládány i kratší tresty. Limity peněžitých trestů lze vnímat v majetkových poměrech pachatele s ohledem na jejich dobytost; jinak není možné tento trest uložit. Jako problematický se zdá být trest obecně prospěšných prací, kdy je zapotřebí nejprve vyžádat souhlasné stanovisko od Probační a mediační služby. Tento druh trestní sankce, dle předsedy, nepřipadá v úvahu při prvotním odsouzení. Ukládání podmíněného trestu odnětí svobody (dále také jen „podmíněný trest“) potom není pravidlem.

Ad 4) Ke kriminalizaci odmítnutí dechové zkoušky měli respondenti spíše odmítavý postoj. Dle státní zástupkyně jsou sankce, které ukládají správní orgány dostačující, což tedy vede k závěru, že samotné správní řízení postačuje. To je dáno zejména tím, že správní orgány ukládají mnohdy delší zákazy řízení a vyšší peněžité pokuty než soudy. Jako určitý limit předseda uvedl možnou kolizi s Listinou základních práv a svobod, a to ve vztahu k tomu, že by byli řidiči povinni se sebe usvědčovat, což není z hlediska zmíněného ústavního zákona přijatelné.

Ad 5) Státní zástupkyně měla k zajišťování vozidel policejním orgánem pozitivní postoj, kdy na tento institut se dle ní klade důraz. Respondenti shodně uvedli, že by k tomuto oprávnění mělo docházet zejména u recidivujícího jednání s tím, že dle předsedy by k tomuto mělo docházet spíše výjimečně. Limity jsou zejména ve vlastnictví vozidla třetí osobou (např. nepřepsání vozidla, služební vozidla...). Avšak bylo poznamenáno, že se tímto problémem již soudy zabývají, kdy pečlivým dokazováním lze prokázat faktické vlastnictví vozidla pachatelem.

Ad 6) Ve svých odpovědích se dotázaní shodli na tom, že dekriminalizace konopí a snížení trestů za drogovou kriminalitu by neměly mít vliv na bezpečnost silničního provozu.

Ad 7) Aktuální legislativa ve vztahu k novým NL není dle respondentů schopná reagovat na nové trendy ve smyslu vývoje dalších NL. Toto je však dle státní zástupkyně zejména dáno komplikovaným procesem, který je závislý na poznání lékařské vědy.

Ad 8) Ke společným znakům DN, ve kterých hrají roli NL, jsou dle dotázaných snižený respekt k pravidlům, podcenění délky ovlivnění drogou, nepřiměřená rychlost a snížená schopnost sledovat situaci v provozu – neschopnost se vůbec ovládat (snížená až zcela vymizelá koordinace pohybů).

Ad 9) Opatření, která by mohla vést k prevenci jsou, dle státní zástupkyně, zejména zvýšené počty silničních kontrol, avšak i samotné tresty z pohledu generální prevence (funkce trestu). Ale nakonec i ukládání kratších trestů odnětí svobody. Soudce klade důraz zejména na edukaci společnosti.

Ad 10) Zvýšení silničních kontrol vnímají jako vhodné opatření oba dotázaní. Předseda poznamenal, že uživatelé marihuany hojně řídili vozidla, neboť si mysleli, že na zjištění této látky v těle řidiče neexistují testy, a proto jim policisté nedokáží, že jsou jí ovlivněni. Státní zástupkyně nakonec poznamenala, že důležitým faktorem v rámci prevence je prohlubování znalostí u dětí.

9 NÁVRHY DE LEGE FERENDA

Na základě získaných dat a informací z výzkumu, skládajícího se z kvantitativní (statistické šetření) a kvalitativní (strukturovaný rozhovor) části, byly vyvozeny návrhy *de lege ferenda* vztahující se ke zkoumané problematice. Jednotlivé návrhy jsou rozděleny do čtyř kategorií podle svého zaměření, konkrétně na edukaci, zvýšení činnosti policejních hlídek ve vztahu k silničním kontrolám, změnu trestní politiky státu a další možná (podpůrná) opatření. Jedná se tak o komplexní a logicky ucelený soubor návrhů (opatření), jejichž – byť alespoň částečnou – implementací bychom jako společnost mohli přispět ke snížení počtu řidičů pod vlivem návykových látek na silnicích a k celkovému zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

9.1 Edukace

I. Dopravní výchova na základních a středních školách

Dopravní výchova na českých základních školách (dále také jen „ZŠ“) je dle České školní inspekce (dále také jen „ČŠI“) nejčastěji obsažena v předmětech *„prvouka; člověk a jeho svět; vlastivěda; výchova ke zdraví; výchova k občanství a tělesná výchova“* (2019, s. 9). Výuka dopravní výchovy potom převládá zejména na prvním stupni, a to na více než 70 % škol. Rovnoměrné rozložení dopravní výchovy mezi oba stupně ZŠ se vyskytuje jen zřídka, konkrétně v méně než 30 % z nich. Znalostní testování z dopravně–bezpečnostních témat, které proběhlo ve školním roce 2018/2019, dopadlo s výsledkem 49% úspěšností u žáků 6. tříd, resp. 61% u žáků 9. tříd. ČŠI svou kontrolní činností odhalila závažné nedostatky, kdy 6 % základních škol nemělo dopravní výchovu vůbec zařazenou do svého školního vzdělávacího programu nebo jen v minimální míře. (Česká školní inspekce, 2019)

Dopravní výchova, jak bylo zjištěno, zcela absentuje v rámcovém vzdělávacím programu pro střední školy (dále také jen „SŠ“) a gymnázia. Její zařazení do školního vzdělávacího programu není povinné a záleží na jednotlivých školách, zda ji zahrnou do výuky a v jakém rozsahu (časové dotaci). Tato skutečnost je tak zarážející, neboť právě studenti SŠ jsou ti, kteří se ucházejí o řidičská oprávnění, a proto by mělo být v zájmu společnosti tuto skupinu vzdělávat. (Česká školní inspekce, 2019)

Význam edukace, zejména pak na ZŠ, zdůrazňuje ve své publikaci (studii) Janoušek a kol. (2008), kteří se zabývali efektem edukativní intervence ve vztahu ke snížení dopravních úrazů a zlepšení dopravních znalostí. Samotné výsledky byly získány na základě vstupních a závěrečných testů a dotazníkových šetření, mezi nimiž byl časový rozestup šesti měsíců. Samotná edukace byla prováděna formou přednášek a teoretické výuky, kdy teorie

byla obohacena o praktické procvičování (hry, soutěže). Výsledky studie prokázaly pokles dopravních úrazů z 20,2 % na 12,3 %. Taktéž vzrostly dopravní znalosti žáků, kdy např. u jízdních pravidel tento vzestup činil více než 15 %. Pozitivní vliv edukace ve své studii potvrdil i R. S. Malik a kol. (2019), neboť jí byly zjištěny malé až střední účinky na studenty SŠ, přičemž nejvýraznější byly zaznamenány u ženského pohlaví (dívek).

Možná východiska:

- a) Vytvořit samostatný povinný program Dopravní výchova na ZŠ a SŠ, neboť tato je nyní rozeseta v několika předmětech.
- b) Povinně zařadit do školního vzdělávací programu SŠ předmět Dopravní výchova.

II. Mediální kampaně

Nejznámější mediální kampaní v ČR byla a nadále je dopravně-bezpečnostní kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“, která probíhala v letech 2009–2010. Tato mířila zejména na příčiny vzniku DN. Jednotlivé spoty byly vysílány nejen v regionálních, ale i v celostátních médiích, rádiích a kinech. Dále se občané s touto kampaní mohly setkat na billboardech, letácích, atd. Dle Ministerstva dopravy ČR přispěla kampaň ke snížení počtu úmrtí na silnicích o 160 osob během prvního roku. K jejímu ukončení došlo z důvodu vypršení licence a neochotě ministerstva ji dotovat v následujících letech, což se zdá být až zarážející, zejména s ohledem na odhadovaný počet uchráněných lidských životů. (Český rozhlas, 2010; Vláda ČR, 2009)

Dle National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA – Národní správa bezpečnosti silničního provozu), tedy agentury spadající pod Ministerstvo dopravy Spojených států amerických, je využívání masmediálních kampaní finančně nákladné, neboť se kladou vysoké nároky na kvalitu jejich provedení. Na druhou stranu studie prokázaly, že díky kampaním, které cílily na snížení počtu řidičů pod vlivem alkoholu, došlo ke snížení DN zapříčiněných alkoholem o 13 %. Účinnost kampaní potom rostla, jestliže byly součástí dalších opatření (např. zvýšená činnost policejních hlídek, ...). (NHTSA, 2025a)

9.2 Zvýšení činnosti policejních hlídek ve vztahu k silničním kontrolám

Na základě rozhovorů s odborníky, tj. státní zástupkyní a předsedou trestního soudu, a dále dle analýzy provedených studií k dané problematice lze vyvodit jednoznačný závěr. A to, že zvýšením počtu silničních kontrol, potažmo provedených dechových zkoušek, lze dosáhnout snížení počtu řidičů pod vlivem NL. Jako příklad lze uvést ZPPP č. 160/2009, který nabyl

účinnosti dne 01.01.2010. Tento uložil příslušníkům povinnost provádět u každého zastaveného řidiče orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu. Přijetím zmíněného interního aktu řízení reagovala PČR na zvýšený počet usmrcených osob při DN (rok 2009), u kterých byli viníci pod vlivem alkoholu nebo JNL. Ve zmíněném roce bylo každé šesté úmrtí při DN způsobeno NL, což z něj činilo nejtragičtější rok, co do počtu celkových obětí za posledních 15 let. Přijetí této právní úpravy vyvolalo v ČR značné pozdvižení, což nakonec vyústilo i v podání trestního oznámení ze strany tehdejšího senátora MUDr. Vladimíra Drymla na ředitele dopravní policie Leoše Tržila, neboť dle Drymla šlo o zásah do osobních práv a svobod a návrat před rok 1989. Výsledky však na sebe nenechaly dlouho čekat, neboť v roce 2010 byl zaznamenán značný pokles zjištěných řidičů pod vlivem alkoholu nebo JNL. Taktéž byl registrován významný pokles úmrtí při DN zaviněných řidiči pod vlivem NL. Konkrétně došlo k celkovému poklesu zjištěných řidičů pod vlivem NL z 33 201 (rok 2009) na 13 201 (rok 2010). Meziroční pokles úmrtí potom vykázal hodnotu 23 osob, tj. pokles ze 106 usmrcených (rok 2009) na 83 (rok 2010). (Policie ČR; 2010; Český rozhlas, 2010)

Pokles přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku lze zaznamenat v letech 2020 a 2021, tedy v období, kdy ČR sužovalo virové onemocnění Covid-19. V důsledku toho byla přijata vládou ČR pandemická protipatření s cílem eliminovat šíření onemocnění Covid-19 mezi obyvatelstvem na našem území. To nakonec vyústilo i v povolání Armády ČR pro potřeby Integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) v uvedeném období. Pro účely IZS tak bylo vyčleněno více než 20 000 vojáků, kteří se mimo jiné podíleli na plnění úkolů PČR. V roce 2021 došlo k uzavření jednotlivých okresů, kdy pro jejich překročení musela mít osoba důvod, který byl taxativně vymezen v konkrétním krizovém opatření (výkon zaměstnání, návštěva školského zařízení, nemocničního zařízení, úřadu ...). Přijatými restrikcemi a posílením policejních hlídek o příslušníky armády došlo k celkovému navýšení hlídek v terénu, tedy v jednotlivých policejních obvodech. To dle statistik mělo pozitivní vliv projevující se ve sníženém nápadu zmíněného trestného činu, a to z 8 975 (2019) na 8 146 (2021). Tento pozitivní efekt lze nakonec vnímat i na počtu spáchaných přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b) ZPNK, tj. jízdy pod vlivem alkoholu nebo JNL, neboť došlo k výraznému poklesu řidičů pod jejich vlivem, a to z 6 623 (2019) na 5 309 (2020), resp. 5 562 (2021). (Obdržálek, 2023; Ministerstvo obrany, 2025; Policie ČR, 2021; Ministerstvo dopravy, 2020–2022)

Dle nizozemského SWO (institut zaměřený na výzkum bezpečnosti silničního provozu), který interpretoval výsledky metaanalýzy 40 nezávislých studií (země původu:

USA, Kanada, Austrálie, Nový Zéland, Spojené království, Švédsko, Finsko), dochází v případech zdvojnásobení policejních kontrol na alkohol ke snížení počtu DN způsobených pod jeho vlivem o 17 %. Jestliže se poohlédneme do historie Austrálie, tak nalezneme statistiky, které dokreslují jednoznačnou efektivitu kontrol na alkohol. Zavedením namátkových kontrol v oblasti Nového Jižního Walesu v roce 1982 došlo, již během čtyř a půl měsíců, k poklesu smrtelných nehod pod vlivem alkoholu o 48 %. Ve Finsku byl zavedením silničních kontrol zaznamenán pokles nehod o 58 % mezi lety 1979–1985. (SWOV, 2023; Terre a Brown, 2014). Dalším příkladem toho, že se jedná o účinný nástroj je Polská republika. V Polsku bylo v roce 2024 provedeno více než 16 milionů silničních kontrol na alkohol, což bylo o téměř 16 % více než oproti předešlému roku (2023). Výsledkem bylo snížení počtu smrtelných nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu o 9,8 % a pokles jejich obětí o 28,8 %. (Policja, 2025)

Lze tedy konstatovat, že zvýšení počtu policejních kontrol by mohlo přispět k prevenci proti dopravní kriminalitě, zejména ve vztahu k § 274 tr. zákoníku a dále ke snížení úmrtnosti na českých silnicích při DN. Tento krok však s sebou přináší i jisté komplikace, neboť se PČR dlouhodobě potýká s nedostatečnými personálními kapacitami, které by mohly být využity k vyšší efektivitě při vymáhání práva (k odhalování řidičů pod vlivem NL). Početní stavy příslušníků PČR se od roku 2010 do 11/2024 snížily o 2 603 policistů, tedy na počet 40 669, přičemž počet tabulkových míst je dimenzován na 46 162. Je však důležité připomenout, že do této skupiny jsou zahrnuti i příslušníci Služby kriminální policie a vyšetřování, vedoucí pracovníci a jiní policisté, kteří spadají pod neuniformovou policii nebo se primárně nepodílí na přímém výkonu služby. Početní stav uniformované policie (vnější služba – obvodní oddělení, dopravní inspektoráty, cizinecká policie, ...), tedy zařazené do přímého výkonu služby, činil pouhých 25 681 příslušníků; toť stav k 01.01.2024. (Vondrášek, 2024)

9.3 Změna trestní politiky

Trestní politika státu bývá vždy ožehavým tématem, zejména tehdy, když se jedná o zpřísnování trestů ve smyslu ukládání NEPO. Nicméně je zapotřebí i o této alternativě hovořit, jestliže si stát klade za cíl snížit počet řidičů, kteří jsou schopni opakovaně usednout za volant vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodili předchozím požitím NL. Tito řidiči se potom stávají pro společnost nebezpečnými, neboť mohou svým jednáním způsobit nedožrnné škody, přičemž majetková újma je zcela marginální ve srovnání s tím, co pod pojem újma můžeme podřadit – život a zdraví.

Dle českého trestního práva je účelem trestu „*chránit společnost před pachateli trestných činů, zabránit odsouzenému v dalším páchání trestné činnosti a vychovat jej k tomu, aby vedl řádný život, a tím působit výchovně i na ostatní členy společnosti.*“ (Česko, 2009)

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá povinnost státu zajistit ochranu společnosti před nenapravitelnými jedinci a v krajním případě je separovat od společnosti, a to i za cenu jejich uvěznění. Podle statistik, které zpracovává resort Ministerstva dopravy, byly počty osob odsouzených za porušení § 274 odst. 2 písm. c) tr. zákoníku (recidivní jednání) poměrně nízké, avšak v konečném důsledku nikoliv nezanedbatelné. V roce 2023 činil počet takto odsouzených osob 152; 174 (r. 2022); 152 (r.2021); 157 (r. 2020) a 165 v roce 2019. Z toho lze usuzovat, že stále existuje malá část populace, na kterou výchovný trest nemá kýžený efekt. Skutečnost, že trest nemusí mít dopad na pachatele, resp. tento jej nepocítí, může být dána i samotnou jejich osobností. Takoví jedinci mnohdy nejsou schopni racionálně uvažovat a ovládat své chování v důsledku vlivu látky, na které jsou závislí. Tím dochází k potlačení základních funkcí trestu, jako např. odstrašení, neboť potencionální pachatel není schopen závažnost svého jednání v daný okamžik dostatečně vnímat. (Ministerstvo dopravy, 2019–2024; Megan, 2013)

Jak již bylo sděleno předsedou trestního soudu, trestání za § 274 tr. zákoníku se zdá být problematické a *de facto* lze říci i nesystémové – ve vztahu k ukládání trestů, neboť je na jednotlivém soudci, jaký trest odsouzenému uloží. Ze statistického šetření (kapitola č. 7) lze vyvodit určitou změnu praxe při ukládání trestů, což se promítlo zejména ve sníženém počtu podmíněných trestů. Naopak došlo k častějšímu ukládání alternativních trestů, mimo jiné i peněžitého trestu. Avšak i přes to jsou podmíněné tresty nadužívány, neboť jako hlavní trest byly uloženy téměř v polovině všech odsuzujících rozsudků a trestních příkazů. (Ministerstvo spravedlnosti, 2024)

Pod pojmem „problém“ v souvislosti s trestáním zmíněného přečinu lze zahrnout situace, kdy pachatel nemá majetek. Zde potom nepřichází v úvahu uložení peněžitého trestu z důvodu jeho nedobytnosti. Avšak zároveň, s ohledem na osobní situaci pachatele, jeho zdravotní stav a další okolnosti, nelze využít ani trest OPP. V takových případech nemá soud mnoho alternativních řešení, jak pachatele potrestat, a proto často přistupuje k opakovanému ukládání podmíněných trestů (Drápal a kol., 2024). Avšak z podstaty § 81 odst. 1 tr. zákoníku jednoznačně vyplývá, že k upuštění od uložení NEPO se *může* přistoupit jen v případech, kdy trest odnětí svobody nepřevyšuje tři léta a jestliže „*vzhledem k osobě a poměrům pachatele, zejména s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a prostředí, ve*

kterém žije a pracuje, a k okolnostem případu má důvodně za to, že k působení na pachatele, aby vedl řádný život, není třeba jeho výkonu.“ (Jelínek a kol., 2020, str. 137)

Drápal a kol. (2024) provedli studii, která se zaměřovala na ukládání podmíněného trestu. V rámci této studie byl mimo jiné uskutečněn i rozhovor se soudci krajských soudů napříč celou ČR. Jeden z dotázaných soudců uvedl, že uložení tohoto typu trestu je jen jakási „čárka“ pro soud s tím, že mnohdy odsouzení tento druh trestu ani nevnímají jako skutečný trest. Jsou si totiž vědomi toho, že nemusí nic platit, nemají dohled probačního pracovníka a ani nejsou povinny se nikam dostavovat. Problém však nastává ve chvíli, kdy je pachateli ukládána tzv. „podmínka do podmínky“ a dojde k přeměně tohoto trestu na NEPO, což může vést až k mnohaletému uvěznění za méně závažnou trestnou činnost. Podmíněný trest dle studie bývá soudy ukládán výrazně přísněji než by tomu bylo v případě trestu odnětí svobody. Někteří soudci uvedli, že pokud by měli uložit NEPO ve výměře dvou měsíců, tak ekvivalentem k tomuto trestu vnímají podmíněný trest ve výměře šesti měsíců, tedy trojnásobku NEPO. (Drápal a kol., 2024)

Lze tedy učinit závěr, že uložení krátkého trestu odnětí svobody by mohlo přispět k ochraně společnosti, ale i k jakési „šokové terapii“ pro samotného pachatele. Ten by si mohl lépe uvědomit důsledky svých činů v tom smyslu, že opakované nevedení řádného života má za následek trest. Avšak mnoho soudců ve studii Drápala a kol. (2024) uvedlo, že by uvítali možnost uložení NEPO trestním příkazem. To může být dáno zejména rychlostí trestního řízení, neboť hlavní líčení je časově náročné a pro soudce i méně „komfortní“ než v případě možnosti uložení trestu trestním příkazem. (Drápal a kol., 2024)

Nevýhodou uložení kratšího NEPO se však jeví nemožnost využít terapeutické programy ve specializovaných oddílech pro vězně závislé na alkoholu nebo JNL. Délka těchto programů by totiž měla činit v ideálním případě nejméně devět měsíců a zahrnovat více než 840 terapeutických hodin. Zeman a kol. (2019) provedli analýzu, která ukázala, že osoby závislé na NL, které se zúčastnili zmíněného programu, recidivovali méně než odsouzení bez terapie, a to o 8,5 %. (Drápal a kol., 2024; Zeman a kol., 2019). Jako vhodná alternativa k NEPO by se potom nabízela i možnost ukládání podmíněného trestu ve smyslu § 82 odst. 3 tr. zákoníku s přihlédnutím k § 48 odst. 4 tr. zákoníku. Tento druh trestu by mohl být ukládán pachatelům, kteří v evidenční kartě řidiče mají již záznamy za jízdu pod vlivem NL v přestupkovou rovině, popř. se v minulosti dopustili jedenkrát či v menší četnosti přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky. Dohled nad dodržováním omezení (zákazu konzumace alkoholu, JNL, ...) by prováděli pracovníci Probační a mediační služby (dále také jen „PMS“). V případě porušení dohledu, resp. při pokračování v páchání zmíněného

přečinu, by bylo nutno na pachatele již působit trestem nepodmíněným. Jak bylo zjištěno, tak podmíněný trest s dohledem (ve vztahu k § 48 odst. 4 tr. zákoníku) se za ohrožení pod vlivem návykové látky ukládá jen velmi zřídka. V roce 2022 byl dohled ze strany PMS (2023) vykonán ve 4 225 případech, přičemž pouhých 6,7 % (283) z nich se týkalo ohrožení pod vlivem návykové látky. (Česko, 2009; Probační a mediační služba, 2023; Zeman a kol., 2019)

Možná východiska:

- a) Možnost uložení trestním příkazem trest odnětí svobody nepodmíněně ve výměře až 12 měsíců odnětí svobody s povinností odůvodnit druh a výši trestu. Tímto by došlo ke zefektivnění a zrychlení trestního řízení bez nutnosti nařizovat ve věci hlavní líčení.
- b) Ukládání krátkodobých nepodmíněných trestů (týdny až nižší měsíce) – alternativa k ukládání opakovaných podmíněných trestů odnětí svobody, přičemž by tento postup bylo možné aplikovat pouze u pachatelů, kteří byli za přečin podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku v minulosti již potrestáni a na které nelze působit jinými výchovnými tresty; nelze uložit prvotrestným pachatelům pro přečin podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku bez souběhu s jiným trestným činem či kvalifikovanou skutkovou podstatou zmíněného přečinu.
- c) Ukládání podmíněných trestů odnětí svobody ve smyslu § 82 odst. 3 tr. zákoníku s přihlédnutím k § 48 odst. 4 tr. zákoníku, tedy častější ukládání přiměřených povinností a omezení – zákaz požívání NL, povinnost se podrobit terapeutickým programům a dalších podle § 48 odst. 4 písm. a) až k) tr. zákoníku. (Česko, 2009) Tento přístup by mohl být účinný u méně závažných případů a umožnil by individuální práci s odsouzenými.

9.4 Další možná opatření

Alkoholové zámky

Užití alkoholového blokování zapalování je poměrně rozšířené v Severní Americe a v některých zemích Evropské unie (např. Švédsko, Polsko, Francie, Belgie, Nizozemsko). Jedná se zejména o rehabilitační program, který má napomoci snížit míru recidivního chování. Problematikou alkoholových zámků se zabývá i americká NHTSA – Národní správa bezpečnosti silničního provozu. Na základě metaanalýzy 15 studií bylo zjištěno, že instalace blokovacího zařízení vede ke snížení recidivního jednání o 75 % ve srovnání

s řidiči, kteří užívají motorová vozidla bez tohoto zařízení. Výsledky potom neukázaly významný rozdíl v efektivitě mezi prvopachateli a recidivisty. Účinnost tohoto opatření potom klesá, jestliže dojde k demontáži alkoholového zámku po vykonání trestu. Teoah a kol. (2021) provedli studii, která se zaměřila na státy v USA, které vyžadují instalaci blokátorů pro všechny, jenž byli odsouzeni za jízdu pod vlivem NL. Výsledky ukázaly, že v těchto státech dochází k menší nehodovosti o 26 % ve srovnání se státy, které nevyžadují instalaci zámků – blokátorů. Snížení počtu DN se potom odrazilo i v menším počtu úmrtí zaviněných viníky pod vlivem alkoholu, konkrétně o 20 %. (NHTSA, 2025b)

Ve většině zemí Evropské unie je instalace alkoholových zámků na bázi dobrovolnosti, jako např. v Polsku. Přijetím nové právní úpravy byl do polského trestního zákoníku (rok 2015) implementován čl. 182a, který umožňuje proměnit trest zákazu řízení motorových vozidel na zákaz řízení motorových vozidel nevybavených alkoholovým zámkem. Odsouzený, který požádá o tuto změnu trestu, musí kumulativně splnit dvě podmínky. Konkrétně se jedná o vykonání alespoň poloviny trestu zákazu řízení; v případě doživotního trestu potom nejméně 10 let. Společnou podmínku představuje nutnost prokázat (alespoň důvodně předpokládat), že na základě osobních poměrů odsouzeného (chování,...), je dána záruka, že řízením vozidla nedojde k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. (Policja Zachodniopomorska, 2021)

Možná východiska:

- a) Zostřít podmínky pro podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti podle § 90 odst. 1 tr. zákoníku ve vztahu k § 274 tr. zákoníku – nově by bylo možné odsouzenému prominout trest až po tom, co doloží soudu žádost o podmíněné upuštění od zbytku trestu a současně i potvrzení o instalaci alkoholové zámku do konkrétního vozidla, které bude užívat. Jízda s motorovým vozidlem bez tohoto zařízení by byla brána jako přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.
- b) Možná úprava § 90 odst. 1 tr. zákoníku *„po výkonu poloviny trestu zákazu činnosti... může soud podmíněně upustit od výkonu jeho zbytku, jestliže odsouzený v době výkonu trestu způsobem svého života prokázal, že dalšího výkonu tohoto trestu není třeba, anebo jestliže soud přijme záruku za dovršení nápravy odsouzeného... a současně na vlastní náklady zajistí instalaci alkoholového blokátoru do vozidla, které si určí k užívání, jestliže je trest spojen se zákazem*

řízení motorových vozidel; v jiných případech nelze upustit od výkonu zbytku trestu.

Zajišťování vozidel pro účely jejich propadnutí

Tzv. „zabavování vozidel“ pro účely jejich propadnutí není, dle praxe, v případě § 274 tr. zákoníku zcela rozšířené a děje se tak pouze výjimečně. Avšak jedná se o prostředek, jehož účinnost byla prokázána mnoha studiemi. Pack a kol. (2002) uvádí, že v městě Portland (USA) přispělo zajišťování vozidel ke snížení dopravní recidivy o 50 % u pachatelů, proti nimž byl tento institut využit. Pozitivní efekt byl zaznamenán i ve městě New York, kde v roce 1999, po zavedení nařízení „nástroj trestného činu“, klesla nehodovost z 22 % na 14 %. (Pack a kol. 2002)

Dle Řaháčka (2009) by zajišťování vozidel s jejich následným propadnutím napomohlo eliminovat nezpůsobilé řidiče. Medializace těchto případů by po té mohla současně působit i výchovně na ostatní členy společnosti. Z daného důvodu by policejní orgán měl v praxi častěji využívat svých oprávnění podle §§ 78, 79, 79a tr. řádu; a to za předpokladu, že pachatel bude zároveň i vlastníkem vozidla, a nebo se jeho vlastnictví dá alespoň předpokládat (případy nepřesání vozidel). Účel zajištění věci se může v průběhu trestního řízení měnit, přičemž podezřelý má právo proti usnesení o zajištění věci podat stížnost, jejíž důvodnost přezkoumává dozorový státní zástupce. Při aplikaci tohoto institutu je však nutné brát v úvahu přiměřenost – viz § 96 tr. zákoníku, a proto se zpravidla nebude moci k institutu propadnutí věci přistoupit v případech, kdy není dáno důvodné podezření, že pachatel své jednání bude opakovat. (Česko, 1964; Česko, 2009b; Šámal a kol., 2022)

Jistý aplikační problém ve větším využívání institutu propadnutí věci lze dále vnímat i ve finanční náročnosti. Ta je dána jednak účelně vynaloženými prostředky na odtahy vozidel, avšak i na uskladnění do doby, než bude soudem pravomocně rozhodnuto o tom, jak s věcí bude dále naloženo. V tomto směru se v roce 2014 vyjádřil i tehdejší vrchní státní zástupce Pavel Zeman, který konkrétně uvedl, že „*ve většině případů jde o vozy zanedbatelné hodnoty, a stát se tak v konečném důsledku postará o jejich ekologickou likvidaci na náklady daňových poplatníků*“ (Zeman, 2014). Bylo by tedy nutné provést analýzu možnosti PČR ve vztahu k uskladňování vozidel a zároveň vyvolat odbornou diskusi mezi státním zastupitelstvím a soudem. Zejména pak ve vztahu k jednoznačnému vymezení podmínek pro aplikaci zmíněného institutu, s následným vytvořením pokynu obecné povahy vrchního státního zástupce ke sjednocení postupů státních zástupců.

ZÁVĚR

Diplomová práce se zabývala vysoce aktuální problematikou vlivu NL na bezpečnost silničního provozu. První část poskytla dostatečně silný teoretický základ pro pochopení tématu, včetně základního pojmosloví a legislativního rámce. Jedna z kapitol se zabývala vlivem alkoholu a vybraných OPL s ohledem na vyskytující se psychomotorické poruchy u jich uživatelů a s tím spojených rizik při řízení motorových vozidel pod vlivem NL. Dále byly podrobně představeny skutkové podstaty jízdy pod vlivem alkoholu (viz 125c odst. 1 písm. c) ZPK) a přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku. V této souvislosti bylo mimo jiné upozorněno na zmírnění sankcí za jízdu ve stavu vylučujícím způsobilost u řidičů nemotorových vozidel, a dále pro orgány činné v trestním řízení na významné stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu z roku 2020. Zmíněný legislativní předpis se vztahuje k vyšší koncentrace konkrétní látky (OPL) v krevním séru řidiče motorového vozidla, na základě jejíž překročení lze u něj vyvodit trestní odpovědnosti pro přečin podle § 274 tr. zákoníku. Teoretická část práce se nakonec zabývala podrobným popisem činností PČR při zjišťování přítomnosti NL u řidičů motorových vozidel, kde byly nastíněny základní postupy a některé problémy, které mohou při této činnosti nastat.

Praktická část práce se zaměřila na podrobné statistické šetření a strukturované rozhovory se státní zástupkyní a předsedou trestního soudu. Na základě analýzy získaných dat a informací byly vyvozeny návrhy *de lege ferenda*. Statistická část se v první řadě zabývala celkovou dopravní nehodovostí na území ČR a její strukturou. Následně byly blíže zkoumány DN, které zapříčinili řidiči pod vlivem alkoholu nebo JNL, se zaměřením na druh NL a počet usmrcených osob ve sledovaném období. Získaná data prokázala, že NL mají významný dopad na úmrtnost při DN. Úmrtnost potom vykazuje stoupající trend s rostoucí koncentrací alkoholu v těle řidiče (viníka). Pesimistickou prognózu lze mít v případě vývoje užívání JNL při řízení vozidel, neboť v posledních třech letech došlo k výraznému procentuálnímu navýšení počtu DN, jejichž viníci byli pod vlivem OPL. Tento vývoj může být spojen se zvětšujícím se trhem s nelegálními látkami a poměrně snadnou dostupností k drogám. Jak bylo nakonec uvedeno v teoretické části, tak dochází i k čím dál častějším záchytům zásilek obsahujících OPL. Taktéž nutno konstatovat, že ČR je evropskou pervitinovou „velmocí“, a zároveň se čeští mladiství nacházejí na prvním místě v užívání marihuany. Bylo zjištěno, že až 37 % osob ve věku 15–16 let mělo s touto látkou (marihuanou) zkušenosti. Metamfetamin pak rizikově užívá více než 34–37 tis. osob. (Česká televize, 2018)

Statistické šetření se následně zaměřilo na trestněprávní rovinu, resp. sledovalo vývoj trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, a to i ve vztahu k celkové registrované kriminalitě v ČR, včetně krádeže podle § 205 tr. zákoníku. Bylo zjištěno, že počet skutků – ohrožení pod vlivem návykové látky – se v posledních letech odchýlil od klesající tendence, neboť jeho četnost mírně vzrostla. Za tímto nárůstem, jak bylo zjištěno, může stát zvyšující se podíl cizích státních příslušníků na zmíněném trestném činu, konkrétní nárůst činil ve sledovaném období +9,4 % (tj. z 9,6 % v roce 2016 na 19 % v roce 2023) .

Práce se okrajově zabývala i obžalovanými osobami ve vztahu k jejich základním údajům a uloženým trestům za přečin podle § 274 tr. zákoníku, ať se již jednalo o základní nebo kvalifikovanou skutkovou podstatu. Bylo zjištěno, že jsou soudy stále nadužívány podmíněné tresty odnětí svobody, avšak celkově se struktura trestů ve zkoumaném období změnila, přičemž je patrná změna v trendu trestání, zejména ve vztahu k peněžitým trestům.

Významným přínosem pro práci také byly uskutečněné rozhovory se státní zástupkyní a soudcem okresního soudu. Respondenti se jednoznačně shodli na tom, že ke snížení počtu řidičů pod vlivem alkoholu nebo JNL může zejména přispět zvýšený počet silničních kontrol a edukace dětí (obecně obyvatelstva).

Na základě kvantitativních a kvalitativních metod výzkumu byly vypracovány návrhy *de lege ferenda*, tedy balíček preventivě-represivních opatření, která mohou přispět k celkovému snížení počtu řidičů pod vlivem NL. Opatření byla rozdělena podle svých zaměření do čtyř kategorií, konkrétně: edukace, zvýšení činnosti policejních hlídek ve vztahu k silničním kontrolám, změna trestní politiky a další opatření (alkoholové zámky, zajišťování vozidel pro účely jejich propadnutí). Všechna navržená opatření se vyznačují svou realizovatelností, efektivitou a mohou mít přínos pro společnost, přičemž závěry a dílčí východiska byly dostatečně vyargumentovány a podloženy, a to jak statistickými ukazateli, tak i odbornou literaturou a výsledky studií.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

AHLSTRÖM, Christer; ZEMBLYS, Raimondas; FINÉR, Svitlana a KIRCHER, Katja, 2023. *Alcohol impairs driver attention and prevents compensatory strategies*. Online. Dostupné z: <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107010>. [cit. 2024-11-11].

ANDRLOVÁ, Kateřina; MAIEROVÁ, Eva; MYŠÁKOVÁ, Klára; GREPL, Marek a CHOVANCOVÁ, Františka, 2016. *Krátká intervence pro uživatele konopí. Metodika*. Praha: Úřad vlády České republiky, Sekretariát rady vlády pro koordinaci protidrogové politiky. ISBN 978-80-7440-137-4.

ANTL, Miroslav, 2020. *Trestní právo procesní, první vydání*. Hradec Králové: Univerzita Hradec Králové. Dostupné také z: https://www.uhk.cz/file/edee/pedagogicka-fakulta/pdf/pracoviste-fakulty/katedra-socialni-patologie-a-sociologie/dokumenty/studijni-opory/socialni-patologie-a-prevence/trestni-pravo-procesni_studijni-opora_aktualizace-k-01.10.2020.pdf. [cit. 2024-10-26].

ANTL, Miroslav, 2021. *Trestní právo hmotné, páté vydání*. Hradec Králové: Univerzita Hradec Králové. Dostupné také z: https://www.uhk.cz/file/edee/pedagogicka-fakulta/pdf/pracoviste-fakulty/ustav-socialnich-studii/dokumenty/studijni-opory/socialni-patologie-a-prevence_2020/trestni-pravo-hmotne_aktualizace_2022.pdf. [cit. 2024-10-26].

AZIMZADEH, Zahra a kol., 2023. Exploring amygdala structural changes and signaling pathways in postmortem brains: consequences of long-term methamphetamine addiction. Online. In: National Library of Medicine. S. 70–84. Dostupné z: <https://doi.org/10.5115/acb.23.193>. [cit. 2025-02-22].

BAMBUŠKOVÁ, V. a kol., 2019. *Zákon trestní zákoník – judikatorní komentář*. Ostrava: CODEXIS publishing. Převzato z CODEXIS®, doplňku LIBERIS®

BLAŽEJOVSKÝ, Marek, 2015. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-903-8.

BORČEVSKÝ, Pavel, 2023. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-909-6.

CASTILO-MANZANO, Jose I.; CASTRO-NUÑO, Mercedes; FAGEDA, Xavier a LÓPEZ-VALPUESTA, Lourdes, 2017. *An assessment of the effects of alcohol consumption and*

prevention policies on traffic fatality rates in the enlarged EU. Time for zero alcohol tolerance? Online. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847816301838>. [cit. 2025-02-23].

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU 2020. *Tisková zpráva: 30 % cyklistů zavinilo nehody pod vlivem alkoholu*. Online. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/30-cyklistu-zavinilo-nehody-pod-vlivem-alkoholu/>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÁ ŠKOLNÍ INSPEKCE, 2019. *Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019: Tematická zpráva*. Online. Praha. Dostupné z: https://www.csicr.cz/Csicr/media/Prilohy/PDF_el._publikace/Tematick%C3%A9%20zpr%C3%A1vy/TZ_dopravni_vychova_2018-2019.pdf. [cit. 2025-02-22].

ČESKÁ TELEVIZE, 2010. *Ministerstvo dopravy zastaví kampaň Nemyslíš, zaplatíš!*. Online. ČT 24. Praha, 28.10.2010. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/ministerstvo-dopravy-zastavi-kampan-nemyslis-zaplatis-216614>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÁ TELEVIZE, 2018. *ČR je evropskou pervitinovou „velmocí“ a teenageři vedou ve spotřebě konopí, říká nová zpráva o drogách*. Online. ČT24. 7.6.2018. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/cr-je-evropskou-pervitinovou-velmoci-a-teenageri-vedou-ve-spotrebe-konopi-rika-nova-zprava-o-drogach-79966>. [cit. 2025-03-09].

ČESKO, 1961. *Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád)*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 66/1961. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1961/141/2025-01-01?f=141%2F1961&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

Česko, 1965. *Vyhláška ministra zahraničních věcí o Jednotné Úmluvě o omamných látkách*. Online. 25/1965. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1965/47/0000-00-00?f=47%2F1965&zalozka=text>

ČESKO, 1997. *Zákon o pozemních komunikacích*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 3/1997. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1997/13/2025-01-01?f=13%2F1997&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 1998. *Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů*. Online. In: Sbírka zákonů České republiky. Částka 57. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1998/167?zalozka=text>. [cit. 2024-10-26].

ČESKO, 2000. *Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 8. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Online. In: Sbírka zákonů, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2001. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 21/2001. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2001/56/2024-11-01?f=56%2F2001&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2008. *Zákon o Policii České republiky*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 91/2008. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2008/273/2022-06-28?f=273%2F2008&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2009a. *Zákon č. 40/2009 Sb. ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 11/2009. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2009/40/2025-01-01?f=40%2F2009&zalozka=text> [cit. 2025-02-22].

Česko, 2012. *Vyhláška o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)*. Online. . In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 30/2012. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2012/82/2024-01-01?f=82%2F2012&zalozka=text>

ČESKO, 2014. *Nářízení vlády č. 41/2014 Sb. ze dne 26. února 2014 o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou*. Online. In: Sbírka zákonů, částka 17, s. 354. Dostupné také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=41/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvyhttps://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2014a. *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 134/2014. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2014/341/2020-04-21?f=341%2F2014%20Sb.&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2014a. *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 134/2014. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2014/341/2020-04-21?f=341%2F2014%20Sb.&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2016. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 98/2016. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250/2025-01-01?f=250%2F2016&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2017. *Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 21/2017. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2017/65/2025-01-01?f=65%2F2017&zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2023a. *Vyhláška ze dne 18. prosince 2023, kterou se mění vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů*. In: Sbírka zákonů, částka 180, s. 5442-5528. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=39754>

ČESKO, 2023b. *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 75/2023. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2023/153?zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKO, 2023c. *Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony*. Online. In: Elektronická Sbírka zákonů a mezinárodních smluv. 162/2023. Dostupné také z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2023/271?zalozka=text>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÝ METEOROLOGICKÝ INSTITUT, 2008. *Pracovní postup č. 114-MP-C008-08: Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu*. Online. Oblastní inspektorát Praha. Dostupné také z: https://www.lindgrove.com/wp-content/uploads/2018/04/CMI_Metodika_mereni_alkoholu_v_dechu.pdf.

ČESKÝ ROZHLAS, 2010. Senátor Dryml podal trestní oznámení kvůli dechovým zkouškám. Online. Radio Prague International. Praha. Dostupné z: <https://cesky.radio.cz/senator-dryml-podal-trestni-oznameni-kvuli-dechovym-zkouskam-8406017>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011. *Sčítání lidu, domů a bytů: Sčítání 2021*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/scitani-2011>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2021. *Sčítání lidu, domů a bytů: Sčítání 2021*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/scitani-2021>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2024a. *Vývoj české ekonomiky v letech 2018–2023*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/docs/107508/a1edbe20-f55a-9ff7-8842-33636956bfc4/320354-24.pdf?version=1.0>. [cit. 2025-02-22].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2024b. *Počet cizinců, demografické události*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/pocet-cizincu-demograficke-udalosti?pocet=10&start=0&podskupiny=291&razeni=-datumVydani>. [cit. 2025-02-22].

DRÄGER, 2010. *Dräger Alcotest 7510: Přístroj na měření alkohol v dechu. Návod k použití*. Dostupné z: https://www.testersk/media/Navody/navod-alcotest_7510.pdf. [cit. 2024-10-25].

DRÁPAL, Jakub a kol., 2024. *Podmíněný trest odnětí svobody: převládající, nepopsaný, nepřiměřený*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-286-0018-1.

DRAŠTÍK, Antonín, 2015. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-790-4.

DVOŘÁK, Ondřej, 2023. *Já, droga*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-3759-6.

ECHEVARRIA, M. A. N. a kol., 2017. *N-acetylcysteine for treating cocaine addiction – A systematic review*. Online. In: ScienceDirect. s. 197–203. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0165178116308861>. [cit. 2024-09-28].

ESTRELLADO, Nicko, 2024. What are the Dangers & Treatment for Opioid Addiction? Online. In: Addiction Group. Dostupné z: <https://www.addictiongroup.org/drugs/opioids/> . [cit. 2024-11-11].

EUROPEAN COMMISSION, 2024. *Road safety thematic report: Alcohol and drugs*. Online. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/bd2408b2-64ce-44a8-a4ca-d7820c7c91ba_en?filename=ERSO-TR-alcohol_drugs_2023.pdf. [cit. 2024-11-11].

EUROPEAN COURT OF AUDITORS, 2024. Special report 04/2024: Reaching EU road safety objectives – Time to move up a gear. Online. 12.03.2024. Dostupné z: <https://www.eca.europa.eu/cs/publications/SR-2024-04>. [cit. 2025-02-22].

EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION, 2019. Online. Health at a Glance 2019: OECD Indicators, Publishing: Paris. Dostupné z: <https://doi.org/10.1787/4dd50c09-en>. [cit. 2025-02-22].

EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION. European Drug Report 2023: Trends and Developments. Online. Luxembourg, 2023. Dostupné z: https://www.euda.europa.eu/system/files/documents/2024-02/edr-23-english-single-pdf-27-feb-2024_0.pdf. [cit. 2024-11-11].

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA (EU), 2013. *Nářízení č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly*. Online. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/pravo/eu/dokument/historie?celex=32013R0168&date=20241127>. [cit. 2025-02-22].

FRIČ, Jindřich, 2010. *Silniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. ISBN 978- 80- 7204- 728- 4. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:5a0891c0-b00b-11e8-a2d0-005056827e52>

GILLERNOVÁ, Ilona, 2020. *Kapitoly z forenzní psychologie*. Karolinum. ISBN 978-80-246-4467-7. Dostupné také z: <https://www.bookport.cz/kniha/kapitoly-z-forenzni-psychologie-7001/>.

HOLCNEROVÁ, Petra 2024b. *Alkohol – účinky*. Online. Praha. Centrum adiktologie, PK 1. LF UK v Praze a VFN v Praze. Dostupné z: <https://www.adiktologie.cz/studijni-texty-magisterske-studium>. [cit. 2024-09-26].

HOLCNEROVÁ, Petra, 2024a. *Alkohol – úvod*. Online. Praha. Centrum adiktologie, PK 1. LF UK v Praze a VFN v Praze. Dostupné z: <https://www.adiktologie.cz/studijni-texty-magisterske-studium>. [cit. 2024-09-26].

CHOMYNOVÁ, a kol. 2024. *Zpráva o nelegálních drogách v České republice 2023*. Online. Praha: Úřad vlády České republiky. ISBN 978-80-7440-344-6.

JAK TRESTÁME?, 2025. *Aplikace jaktrestame.cz*. Online. Dostupné z: https://jaktrestame.cz/aplikace/#appka_here. [cit. 2025-02-22].

JANOUSEK, Stanislav; ZVADOVÁ, Zuzana; TRESTROVÁ, Zdeňka a ROTH, Zdeněk, 2008. *VÝZNAM DOPRAVNÍ EDUKACE A JEJÍ EFEKTIVITA U ŽÁKŮ NA I. STUPNI ZŠ – INTERVENČNÍ STUDIE V 10 OKRESECH STŘEDOČESKÉHO KRAJE*. Online. Praha. Dostupné z: <https://hygiena.szu.cz/pdfs/hyg/2008/04/02.pdf>. [cit. 2025-02-22].

JELÍNEK, Jiří a kol., 2020. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. 2020. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-395-7.

JELÍNEK, Jiří, 2022. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání*. Praha: Leges. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

JEMELKA, Luboš a VETEŠNÍK, Pavel. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Zákon o některých přestupcích : komentář. 2. vydání*. Beckova edice komentované zákony. V Praze: C.H. Beck, 2020. ISBN 978-80-7400-772-9.

KOCÍK, Milan, 2024. *Kratom*. Online. In: *Policie České republiky*. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kratom.aspx>. [cit. 2024-10-11]

KOČÍ, Roman, 2021. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů : podle právního stavu k 1.9.2021. 7. aktualizované a doplněné vydání*. Komentátor. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-534-0.

KOŘÍNEK, Štěpán, 2024. *Odmítnutí při silniční kontrole*. Online. In: Právní prostor. Dostupné z: <https://pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/odmitacka-aneb-prestupek-odmitnuti-podrobit-se-kompletnimu-lekarskemu-vysetreni-ke-zjisteni-ovlivneni-alkoholem-ci-jinou-navykovou-latkou-pri-rizeni-vozidla>. [cit. 2024-10-26].

KOŠINÁROVÁ, Barbora, 2021. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-848-1.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela, 2011. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-418-6.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1.10.2018. *Komentátor*. Praha : Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-292-9.

LT SEZAM, 2024. *Testování řidičů na drogy v silničním provozu: DrugWipe 5 SP*. Online. In: LT SEZAM. Dostupné z: <https://www.drogovetesty.cz/cs/testovani-ridicu/>. [cit. 2024-10-25].

MALÍK, Petr, 2018. *Základy práva*. Policie České republiky. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. Praha, 108 s.

MALIK, R. S.; CUENEN, Ariane; DHONDT, Stijn; CRAPS, Helen; JANSSENS, Davy a kol., 2019. *Evaluation of a Road Safety Education Program Based on Driving Under Influence and Traffic Risks for Higher Secondary School Students in Belgium*. Online. Praha. Dostupné z: <https://www.mdpi.com/2313-576X/5/2/34>. [cit. 2025-02-22].

MEGAN, F. Dicksen, 2013. *CONVICTION CELERITY, PUNISHMENT SEVERITY, AND TREATMENT COMPLIANCE AS PREDICTORS OF DUI RECIDIVISM: MEDIATION AND MODERATION MODELS OF DETERRENCE*. Online. Dostupné z: https://uknowledge.uky.edu/sociology_etds/13/. [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2010. *Stanovisko Ministerstva zdravotnictví k výsledku do 0,24 promile alkoholu zjištěnému analyzátořem – postoupení*. Praha, 30.07.2010, č.j. 201/2010-160-OST/5.

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2020. *Statistiky: Statistika přestupků a trestných činů za rok 2019*. Online. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx). [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2021. *Statistiky: Statistika přestupků a trestných činů za rok 2020*. Online. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)/BS2020B-2.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)/BS2020B-2.pdf.aspx). [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2022. *Statistiky: Statistika přestupků a trestných činů za rok 2021*. Online. Dostupné z: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>. [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2023. *Stanovisko Ministerstva dopravy k elektrokoloběžkám a jízdním kolům vybaveným motorkem*. Online. Dostupné z: <https://md.gov.cz/getattachment/Media/Na-pravou-miru/Elektricka-vozitka-Pravidla-a-regulace/Stanovisko-Ministerstva-dopravy-k-elektrokolobezkam.pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2023b. *Statistiky: Statistika přestupků a trestných činů za rok 2022*. Online. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx). [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2024. *Statistiky: Statistika přestupků a trestných činů za rok 2023*. Online. Dostupné z: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>. [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO OBRANY, 2025. *Armáda vs. Covid*. Online. Dostupné z: https://mocr.mo.gov.cz/assets/multimedia-a-knihovna/casopisy/a-report/arcovid_special.pdf. [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI, 2024. *Aplikace soudního rozhodování*. Online. Dostupné z: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDQ4MjVjNGYtODZiYi00ZDFILTI1ODYtNDBhZThkYzc0ZDNIiwidCI6IjFkNGY3YjIxLWM4YzYtNGZIYS1iMzMwLW10MWNmNzJjNTdkYyIsImMiOiI9&pageName=ReportSection55efdd03814d2bb8ff3>. [cit. 2025-02-23].

MINISTERSTVO VNITRA, 2017. *Stanovisko k postupu Policie ČR při oznamování přestupků řidičů ovlivněných jinou návykovou látkou než alkoholem ve smyslu nového zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek*. č.j. MV-38997-3/OBP-2017. Praha. s. 6.

MINISTERSTVO VNITRA, 2019. *Stanovisko k povinnosti poskytovatele zdravotních služeb provést odborné lékařské vyšetření*. č.j. MV-145011-2/OBP-2019. Praha, 2019. s. 5.

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ, 2023. *Zpráva o stavu lesa a lesního hospodářství České republiky v roce 2022*. Praha. ISBN 978-80-7434-703-0.

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ, 2010. *Stanovisko k postupu kontrolních orgánů při posuzování ovlivnění alkoholem pomocí analyzátorů alkoholu v dechu při naměřených hodnotách do 0,24 ‰ ze dne 12. 07. 2010*. Praha, č. j. 201/2010-160-OST/5.

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ, 2024. *HHC, HHC-O, THCP byly dočasně zařazeny mezi návykové látky*. Online. In: Ministerstvo zdravotnictví České republiky. Dostupné z: <https://mzd.gov.cz/tiskove-centrum-mz/hhc-hhc-o-thcp-byly-docasne-zarazeny-mezí-navykove-latky/>. [cit. 2024-10-11].

MURRAY R. M. a kol., 2016. *Traditional marijuana, high-potency cannabis and synthetic cannabinoids: increasing risk for psychosis*. Online. In: World Psychiatry. s.195-204. Dostupné z: doi: 10.1002/wps.20341.

NÁRODNÍ MONITOROVACÍ STŘEDISKO PRO DROGY A ZÁVISLOST, 2025. *Souhrnná zpráva o závislostech v ČR 2023: Současná situace a hlavní trendy v oblasti*

závislostního chování v ČR. Online. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/zprava-o-zavislostech/souhrnna-zprava-o-zavislostech-v-cr-2023/>. [cit. 2025-02-22].

NÁRODNÍ PROTIDROGOVÁ CENTRÁLA, 2024. *Výroční zpráva 2023.* Praha: Ministerstvo vnitra. s. 64.

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION, 2025a. *Other Strategies for Behavior Change: Mass Media Campaigns.* Online. Praha. Dostupné z: <https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures-that-work/alcohol-impaired-driving/countermeasures/other-strategies-behavior-change/mass-media>. [cit. 2025-02-22].

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION, 2025b. *Other Strategies for Behavior Change: Alcohol Ignition Interlocks.* Online. Dostupné z: <https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures-that-work/alcohol-impaired-driving/countermeasures/other-strategies-behavior-change/alcohol-ignition>. [cit. 2025-02-23].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 1965. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 05.11.1965, sp. zn. 2 Tz 15/65 In: Nejvyšší soud. Dostupné také z: <https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8708/>

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2009. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 5. 2009. Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost. Dokazování. Sp. zn./ č.j. 3 Tdo 509/2009.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD43000>

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2020. *Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku ze dne 21. 10. 2020. Sp. zn./č. j. Tpjn 300/2020.* s. 38.

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2021. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 10. 2021: Ohrožení pod vlivem návykové látky. Subsidiarita trestní represe. Sp. zn./ č.j. 7 Tdo 1034/2021-126.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD422280>.

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2022. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. 4. 2022: Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. Sp. zn./ č.j. 6 Tdo 291/2022-392.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD436563>. [cit. 2025-02-22].

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2009. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2009: Pozemní komunikace: veřejné užívání účelové komunikace. Sp. zn./ č.j. 6 Tdo 291/2022-392 I As 76/2009-60.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD46754?workspaceId=2894c14b-4c96-4809-ba37-6af88611ec8b>

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2010. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21.09.2010. Správní trestání: silniční provoz; měření hladiny alkoholu v krvi řidiče Sp. zn./ č.j. 8 As 59/2010-78.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD52104>

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2010. *Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2011. Přestupky - zákon č. 200/1990 Sb., Sp. zn./ č.j. 7 As 105/2010.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD135046?hash=match-0#match-0>

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2011. *Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 11. 2011: Správní řízení: povaha Policie ČR jako správního orgánu. Silniční provoz: dohled na bezpečnost a plynulost provozu. Sp. zn./ č.j. 6 Aps 3/2011-63.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD157157>.

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2012. *Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28.03.2012: Přestupky - zákon č. 200/1990 Sb. Sp. zn./ č.j. 9 As 120/2011-166.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD155091?workspaceId=2894c14b-4c96-4809-ba37-6af88611ec8b>. [cit. 2025-02-22].

NEJvyšší SPRÁVNÍ SOUD, 2016. *Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 05. 2016: Provoz na pozemních komunikacích: povinnost řidiče podrobit se lékařskému vyšetření k zjištění ovlivnění návykovou látkou. Sp. zn./ č.j. 2 As 146/2015-45.* Online. In: Codexis. Dostupné také z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD269164>.

NEJvyšší STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ, 2011. *Stanovisko k uplatňování zásady subsidiarity trestní represe a škodlivosti činu (§ 12 odst. 2 trestního zákoníku) ze dne 21. 12. 2011. Sp. zn./ č.j. 1 SL 742/2011.* Online. Dostupné také z: https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2020/03/5_2011.pdf

NEJvyšší STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ, 2019. *Pokyn obecné povahy nejvyššího státního zástupce ze dne 29.04.2019, č. 5/2019. Sp. zn./ č.j. 1 SL 732/2018, s. 13*

NĚMEČKOVÁ CRKVENJAŠ, Zdenka a kol., 2023. *Návrh poslanců Zdenky Němečkové Crkvenjaš, Toma Philippa, Věry Adámkové, Michaely Šebelové, Martiny Ochodnické, Kláry Kocmanové a Davida Kasala na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony*. Online. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=230741>. [cit. 2024-10-26].

NOVOTNÝ, František, 2017. *Trestní právo hmotné. 4. aktualizované a doplněné vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-651-4.

OBDRŽÁLEK, Petr, 2023. *Majetkové trestné činy se zaměřením na trestný čin krádeže*. Bakalářská práce, vedoucí JUDr. Radomíra Veselá, PhD. LL.M., Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Online. Dostupné také z: https://stag.utb.cz/StagPortletsJSR168/PagesDispatcherServlet?pp_destElement=%23ssSouboryStudentuDivId_7849&pp_locale=cs&pp_reqType=render&pp_portlet=souboryStudentuPagesPortlet&pp_page=souboryStudentuDownloadPage&pp_nameSpace=G14082&soubidno=180718. [cit. 2025-02-22].

OLECKÁ, Ivana a POSPÍŠIL, Jiří, 2022. *Substance abuse in the Czech population: reflections on threats, their value context and possibilities of social prevention*. Olomouc: Palacký University Olomouc. ISBN 978-80-244-6175-5.

OSN, 2006. *Multilingual dictionary of Narcotic Drugs and Psychotropic Substances under International Control*. Online. New York: United Nations Publication. ISBN 978-92-1-048117-5. Dostupné z: https://www.unodc.org/documents/scientific/MLD-06-58676_Vol_1_ebook.pdf. [cit. 2024-11-11].

PITTS, E. G. a kol., 2017. *MDMA and its enantiomers: potential therapeutic advantages of R(-) MDMA*. *Psychopharmacology*. Online. s. 377–392. Dostupné z: <https://doi-org.proxy.k.utb.cz/10.1007/s00213-017-4812-5>. [cit. 2025-02-22].

POJICJA, 2025. *Aktualności Informacja Strona znajduje się w archiwum. Bezpieczeństwo na polskich drogach to priorytet*. Online. Dostupné z: <https://policja.pl/pol/aktualnosci/255080,Bezpieczenstwo-na-polskich-drogach-to-priorytet.html>. [cit. 2025-02-23].

POLICIE ČR, 2009. *Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Policejní prezidium. s. 36.

POLICIE ČR, 2010a. *Kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidičů vozidel – usměrnění činnosti ze dne 09. 08. 2010*. Praha, č. j. PPR-1662-8/ČJ-2009-99UD.

POLICIE ČR, 2010b. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Online. Praha. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/1-nehody-2009-text-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2013. *Statistické přehledy kriminality za rok 2013*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2013.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2014a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2014*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2014.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2014b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2014*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2015a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2015*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2015.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2015b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2015*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/statisticka-rocenka-2015.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2016a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2016*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistiky-kriminalita-statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2016.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2016b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2016*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/prehled-o-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-v-roce-2016-rar.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2017a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2017*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2017.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2017b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2017*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-nehodovosti-2017-rar.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2018a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2018*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2018.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2018b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2018*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-nehodovosti-2018-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2019a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2019*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2019b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2019*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-nehodovosti-2019-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2020a. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Policejní prezidium. s. 44.

POLICIE ČR, 2020b. *Statistické přehledy kriminality za rok 2020*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2020c. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2020*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-nehodovosti-2020-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2021. *SOUHRNNÁ AKTUALIZACE: Omezení volného pohybu osob mezi okresy*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/aktualizace-omezeni-volneho-pohybu-osob-mezi-okresy.aspx>. [cit. 2025-02-23].

POLICIE ČR, 2021a. *Orientační testy ke zjištění ovlivnění OPL*. Online. In: Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/orientacni-testy-ke-zjisteni-ovlivneni-opl.aspx>

POLICIE ČR, 2021b. *Statistické přehledy kriminality za rok 2021*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2021.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2021c. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2021*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-2021-pro-web-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2022a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2022*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2022.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2022b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2022*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/rocenka-2022-cast-i-web-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2023a. *Statistické přehledy kriminality za rok 2023*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2023.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2023b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2023*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2023-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICIE ČR, 2024b. *Statistické přehledy dopravní nehodovosti v ČR za rok 2024*. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2024-docx-pdf.aspx>. [cit. 2025-02-22].

POLICJA ZACHODNIOPOMORSKA, 2021. *Warto wiedzieć: Blokada alkoholowa*. Online. Dostupné z: <https://zachodniopomorska.policja.gov.pl/sz/aktualnosci/ruch->

drogowy/warto-wiedziec/50103,Warto-wiedziec-Blokada-alkoholowa.html. [cit. 2025-02-23].

PREV-CENTRUM, 2024. *Hexahydrokanabinol (HHC)*. Online. Dostupné z: <https://www.prevcentrum.cz/informace-o-drogach/hexahydrokanabinol-hhc/>. [cit. 2024-10-11].

PROBAČNÍ A MEDIAČNÍ SLUŽBA, 2023. *Agendy Probační a mediační služby v letech 2018–2022*. Online. Dostupné z: https://www.pmscr.cz/wp-content/uploads/2023/03/statistiky_agendy_pms_2018-2022.pdf. [cit. 2025-02-23].

PRŮŠOVÁ, Kristýna, 2014. *Akutní intoxikace v urgentní medicíně*. Online. Praha, 84 s. Dostupné také z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/66918/150023532.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce PharmDr. Marie Vopršalová, CSc. [cit. 2025-02-22].

RÁLIŠ, Petr, 2024. *Zásady „nemo tenetur se ipsum accusare“ a moderní technologie*. In: *Kriminalistika: Čtvrtletník pro kriminalistickou teorii a praxi*. Praha: Ministerstvo vnitra, s. 113–127. ISSN 1210-9150.

RAY, Michael, 2022. *Russia-Ukraine War*. Online. 23.02.2025. Dostupné z: <https://www.britannica.com/event/2022-Russian-invasion-of-Ukraine>. [cit. 2025-02-23].

ŘEHÁČEK, Jan, 2009. *K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě*. Online. In: *Trestněprávní revue*. Dostupné z: <https://apbeckonlinecz.ezproxy.upol.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=nrptembqhfxi4s7gzpxgxzrg4ya&groupIndex=7&rowIndex=0&refSource=search>. [cit. 2025-02-22].

SECURETEC, 2010. *Borchure DrugWipe*. Online. In: SECURETEC DETEKTIONS-SYSTEME AG. Securetec. Dostupné z: <https://www.securetec.net/en/download/brochure-drugwipe/>. [cit. 2024-10-25].

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, 2008. *Zpravodaj: Drogového informačního centra č. 57*. Online. Národní zdravotnický informační portál. Dostupné z: <https://szu.gov.cz/wp-content/uploads/2023/01/DICIQ2008.pdf>. [cit. 2024-09-26]

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, 2021. *Účinky alkoholu na chování člověka*. Online. Národní zdravotnický informační portál. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/clanek/778-ucinky-alkoholu-na-chovani-cloveka>. [cit. 2024-09-26]

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, 2023. *Marie Nejedlá pro Lidové noviny k HHC: Ve věku 13 až 15 let je touha experimentovat velká*. Online. In: Státní zdravotní ústav. Dostupné z: <https://szu.cz/aktuality/marie-nejedla-pro-lidove-noviny-k-hhc-ve-veku-13-az-15-let-je-touha-experimentovat-velka/>. [cit. 2024-10-11].

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, 2024a. *Rejstřík pojmů - alkohol*. Online. Národní zdravotnický informační portál. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/rejstrikovy-pojem/3016>. [cit. 2024-09-26]

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV, 2024b. *Rejstřík pojmů - kofein*. Online. Národní zdravotnický informační portál. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/rejstrikovy-pojem/3016>. [cit. 2024-09-26]

STRAUS, Jiří, 2024. *Kriminalistické a biomechanické aspekty vybraných pohybových akcí*. Praha: VŠFS. Edice SCIENCEpress. ISBN 978-80-7408-272-6.

SVAZ DOVOZCŮ AUTOMOBILŮ, 2024. *Stav vozového parku*. Online. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>. [cit. 2025-02-22].

SWOV, 2023. *The effects of drink-driving checkpoints on crashes a meta analysis*. In: SWOV, The Hague. Online. Dostupné z: <https://swov.nl/nl/publicatie/effects-drink-driving-checkpoints-crashes-meta-analysis>. [cit. 2024-11-11].

SZUMLINSKI, Karen K. a kol., 2017. *Methamphetamine Addiction Vulnerability: The Glutamate, the Bad, and the Ugly*. Online. In: Biological Psychiatry. s. 959 – 970. Dostupné z: [https://www.biologicalpsychiatryjournal.com/article/S0006-3223\(16\)32913-4/abstract](https://www.biologicalpsychiatryjournal.com/article/S0006-3223(16)32913-4/abstract). [cit. 2024-09-28].

ŠÁMAL, Pavel a kol., 2022. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7598-764-8.

ŠÁMAL, Pavel, 2012. *Trestní zákoník II: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

ŠÁMAL, Pavel, 2023. *Trestní zákoník: komentář*. III, § 272-421. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-893-1.

ŠČERBA, F. a kol., 2022. *Trestní zákoník. Komentář*. 1. vydání (2. aktualizace). Online. Praha: C. H. Beck, 2022. Dostupné z: <https://app-beck-online-cz.ezproxy.upol.cz/bo/documentview.seam?documentId=nnptembsgjpwk232ge4dcxzs&rowIndex=0>

ŠČERBA, Filip a kol., 2020. *Trestní zákoník: komentář*. Svazek 2, § 205 až 421. V Praze: C.H. Beck. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-807-8.

ŠTEFUNKOVÁ, Michaela a kol., 2010. *Přehled studií o zvládnutí závislosti na návykových látkách: systematický přehled o léčbě potíží spojených s amfetaminem*. Praha: Centrum adiktologie, Psychiatrická klinika 1. LF UK a VFN v Praze. Učební texty. ISBN 978-80-86620-28-2.

ŠVARC, Jiří, 2014. *Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit*. Online. In: *Právo v psychiatrii*, s. 129-133. Dostupné z: <https://www.psychiatriepropraxi.cz/pdfs/psy/2014/03/08.pdf>

TEOH, Eric R.; FELL, James C.; SCHERER, Michael a WOLFE, Danielle E. R., 2021. *State alcohol ignition interlock laws and fatal crashes*. Online. RESEARCHGATE. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/324088463_State_alcohol_ignition_interlock_laws_and_fatal_crashes. [cit. 2025-02-23].

TERER K., Brown R., 2014. *Effective drink driving prevention and enforcement strategies: Approaches to improving practice*. Trends & issues in crime and criminal justice no. 472. Canberra: Australian Institute of Criminology. Dostupné z: <https://doi.org/10.52922/ti188515>. [cit. 2024-11-11].

TOXIKOLOGICKÉ INFORMAČNÍ STŘEDISKO, 2024. *Alkohol*. Online. Dostupné z: <https://www.tis-cz.cz/index.php/informace-pro-verejnost/alkohol>. [cit. 2024-12].

URBÁNEK, Petr a kol., 2022. *Hepatologie*. 4. vydání. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-1693-5. Dostupné také z: <https://www.bookport.cz/kniha/hepatologie-11246/>.

ÚSTAVNÍ SOUD, 2010. Stanovisko Ústavního soudu ze dne 30.11.2010: Ústavně nepřipustné sebeobviňování. Online. In: Codexis. Dostupné z: <https://next.codexis.cz/judikatura/JD51733>. [cit. 2024-10-26].

VETEŠNÍK, Pavel a kol., 2016. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck. Praktická knihovna. ISBN 978-80-7400-409-4.

VLÁDA ČR, 2009. *Nový klip MD z kampaně Nemyslíš-zaplatíš!*. Online. Praha, 31. 8. 2009. Dostupné z: <https://vlada.gov.cz/cz/media-centrum/aktualne/novy-klip-md-z-kampane-nemysliszaplatis!-61321/>. [cit. 2025-02-22].

VONDRÁŠEK, Martin, 2024. *Síly a prostředky zajišťování vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku České republiky*. Online. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=249367>. [cit. 2025-02-23].

VOSTŘELOVÁ, Z., VAJDLOVÁ, D., VACEK, J., MRAVČÍK, V., 2021. *Užívání a informovanost o kratomu: dotazníková šetření mezi vysokoškolskými studenty*. Adiktol. prevent. léčeb. praxi. 2021; 4(3), 142–148; doi: 10.35198/APLP/2021-003-0001. [cit. 2025-02-22].

ZEMAN, Pavel, 2014. *Nejvyšší státní zástupce: Zabavování aut problémovým řidičům není všelék*. Online. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/nejvyssi-statni-zastupce-zabavovani-aut-problemovym-ridicum-neni-vselek/>. [cit. 2025-02-23].

ZEMAN, Petr a kol., 2019. *Uživatelé drog ve vězení: hodnocení účinnosti terapeutických programů*. Studie. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci. ISBN 978-80-7338-178-3.

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Dopravní nehodovost se zaměřením na jejich viníky (2014–2024).....	55
Graf 2 Skladba minoritních viníků a příčin dopravních nehod (2014–2024).....	56
Graf 3 Vývoj přítomnosti alkoholu a jiných návykových látek při DN (v %)	58
Graf 4 Vliv koncentrace alkoholu na úmrtnosti při DN	58
Graf 5 Zastoupení viníka pod vlivem alkoholu při DN v r. 2022.....	60
Graf 6 Vývoj vybrané registrované trestné činnosti v letech 2013–2023 (v %).....	62
Graf 7 Vývoj TČ podle § 274 tr. zákoníku v letech 2013-2023 (počet, recidiva, cizinci) ..	64
Graf 8 Pohlaví obžalovaných.....	67
Graf 9 Věk obžalovaných	68
Graf 10 Vzdělání obžalovaných	69
Graf 11 Druh soudního rozhodnutí	71
Graf 12 Druh hlavního trestu podle počtu odsouzených	72
Graf 13 Průměrná výše uloženého peněžitého trestu v jednotlivých letech	73
Graf 14 Ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody v roce 2022.....	74

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1- Vybrané přestupky do 1. 1. 2024.....	34
Tabulka 2 - Vybrané přestupky platné od 1. 1. 2024.....	34
Tabulka 3 Stanovené hodnoty jiných návykových látek (přestupky)	37
Tabulka 4 Stanovené hodnoty jiných návykových látek TČ	40
Tabulka 5 Vliv návykových látek na nehodovost a úmrtí (2014–2024).....	57
Tabulka 6 Podíl TČ podle § 274 tr. zákoníku na celkové kriminalitě (2013–2018).....	62
Tabulka 7 Podíl TČ podle § 274 tr. zákoníku na celkové kriminalitě (2019–2023).....	63
Tabulka 8 Ohrožení pod vlivem návykové látky (počet, recidiva, cizinci)	64

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

A kol.	A kolektiv
ALK	Alkohol
CRV	Centrální registr vozidel
Č. j.	Číslo jednací
EMCDDA	European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (Agentura Evropské unie pro drogy)
IZS	Integrovaný záchranný systém
JNL	Jiné návykové látky
MD	Ministerstvo dopravy
MZD	Ministerstvo zdravotnictví
NEPO	Nepodmíněný trest odnětí svobody
NL	Návyková látka
NS ČR	Nejvyšší soud České republiky
OPL	Omamné a psychotropní látky
PČR	Policie České republiky
PMS	Probační a mediační služba
Sp. zn.	Spisová značka
TČ	Trestný čin
Tr. řád	Trestní řád
Tr. zákoník	Trestní zákoník
VTOS	Výkon trestu odnětí svobody
Zák.	Zákon
ZPK	Zákon o provozu na pozemních komunikacích