

Univerzita Karlova

1. lékařská fakulta

Studijní program: Specializace ve zdravotnictví

Studijní obor: Adiktologie



Anna Heklová

Trestná činnost spojená s řízením pod vlivem návykových látek:
deskriptivní analýza odsouzení v období let 2014-2023

*Driving under the influence of addictive substances:
descriptive analysis of convictions from 2014-2023*

Bakalářské práce

Vedoucí práce: Mgr. Hana Fidesová, Ph.D.

Praha, 2025

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem řádně uvedla a citovala všechny použité prameny a literatury. Současně prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Souhlasím s trvalým uložením elektronické verze mé práce v databázi systému meziuniverzitního projektu Theses.cz za účelem soustavné kontroly podobnosti kvalifikačních prací.

V Praze, 28. dubna 2025

Anna Heklová

.....

Prohlášení o využití modelu umělé inteligence

Prohlašuji, že při tvorbě této práce jsem použila nástroj generativního modelu AI ChatGPT 4o dostupný z <https://chatgpt.com> za účelem stylistických úprav a analýzy. Po použití tohoto nástroje jsem provedla kontrolu obsahu a přebírám za něj plnou zodpovědnost.

Identifikační záznam:

HEKLOVÁ, Anna. *Trestná činnost spojená s řízením pod vlivem návykových látek: deskriptivní analýza odsouzení v období let 2014-2023. [Driving under the influence of addictive substances: descriptive analysis of convictions from 2014-2023]*. Praha, 2025. 62 s., 1 příl. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova, 1. lékařská fakulta, Klinika adiktologie 1. LF UK a VFN v Praze. Vedoucí závěrečné práce: Mgr. Hana Fidesová, Ph.D.

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala své vedoucí práce Mgr. Haně Fidesové, Ph.D. za cenné rady, připomínky, podporu a vstřícnost. Zároveň bych chtěla poděkovat svým blízkým za podporu během mé cesty studiem adiktologie.

Abstrakt

Východiska: Řízení pod vlivem návykových látek představuje dlouhodobý problém v oblasti dopravní bezpečnosti, který má širší společenské a ekonomické dopady. Navzdory závažnosti tohoto jevu zůstává pozornost odborné i laické veřejnosti často soustředěna především na alkohol, zatímco výskyt jiných návykových látek je zkoumán jen okrajově. V posledních letech navíc došlo ke změnám legislativního rámce, které mohou mít dopad jak na postupy dokazování, tak na ukládání sankcí v případech řízení pod vlivem nealkoholových návykových látek.

Cíle: Cílem práce je analyzovat vývoj odsouzení za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky v silniční dopravě, který představuje nejčastější trestný čin v dopravě, a to na území České republiky v období 2014–2023. Důraz je kladen na vývoj počtu odsouzení, zjištěných typů návykových látek a struktury ukládaných trestů. Dílčím cílem je porovnání případů spojených s alkoholem a jinými návykovými látkami mezi jednotlivými kraji v posledním sledovaném roce.

Metody: Výzkum je založen na kvantitativní deskriptivní analýze statistických dat poskytnutých Ministerstvem spravedlnosti České republiky. Zasláná data byla s pomocí skriptu v jazyce Python zpracována a agregována dle jednotlivých proměnných. Výsledky byly vizualizovány v programu Microsoft Excel. Zpracování se soustředilo na absolutní i relativní četnosti případů, druhy uložených trestů a detekované látky.

Výsledky: Z analýzy vyplývá, že ve sledovaném období došlo k poklesu celkového počtu odsouzených i případů, v nichž byl zjištěn alkohol. Naopak počet případů spojených s nealkoholovými návykovými látkami rostl, přičemž největší podíl z nich zaujímal pervitin. Současně se zvýšila preference ukládání majetkových trestů na úkor podmíněnému trestu odnětí svobody. Zároveň byly identifikovány výrazné regionální rozdíly v zjištěných návykových látkách.

Závěr: Práce přinesla nové poznatky o vývoji odsouzení za ohrožení pod vlivem návykových látek v silniční dopravě. Výsledky mohou sloužit jako podklad pro další výzkum i tvorbu preventivních a legislativních opatření. Budoucí výzkum by se mohl zaměřit na vztah mezi konkrétní návykovou látkou a uloženým trestem a být doplněn o kvalitativní šetření v regionech s vyšší prevalencí případů.

Klíčová slova: návyková látka, ohrožení pod vlivem návykové látky, sankce, řízení pod vlivem návykové látky

Abstract

Background: Driving under the influence of addictive substances is a long-standing road safety problem with broader societal and economic implications. Despite the seriousness of this phenomenon, the focus of professional and lay public attention often remains primarily on alcohol, while the prevalence of other addictive substances is only marginally investigated. In addition, in recent years, changes have been made to the legislative framework, which may have an impact on both the proof procedures and the imposition of sanctions in cases of driving under the influence of non-alcohol addictive substances.

Objectives: The aim of this thesis is to analyse the development of convictions for the criminal offence of endangerment under the influence of an addictive substance in road traffic, which represents the most common traffic-related offence in the Czech Republic, over the period from 2014 to 2023. The focus is placed on the trends in the number of convictions, the types of identified addictive substances, and the structure of imposed penalties. A partial objective is to compare cases involving alcohol and other addictive substances between individual regions in the last year under review.

Methods: The research is based on a quantitative descriptive analysis of statistical data provided by the Ministry of Justice of the Czech Republic. The submitted data were processed and aggregated by individual variables using a Python script. The results were visualized in Microsoft Excel. The processing focused on both absolute and relative frequencies of cases, types of imposed sanctions, and detected substances.

Results: The analysis shows a decrease in the total number of convictions and cases in which alcohol was detected during the period under review. In contrast, the number of cases related to non-alcohol-addictive substances increased, with methamphetamine accounting for the largest share. At the same time, there was an increase in the preference for imposing property penalties over suspended prison sentences. Moreover, significant regional differences in substance abuse detections were identified.

Conclusion: The thesis has provided new insights into the development of convictions for endangerment under the influence of addictive substances in road traffic. The results may serve as a basis for further research and development of preventive and legislative measures. Future research could focus on the relationship between specific addictive substances and the penalties imposed and could be complemented by qualitative studies conducted in regions with a higher prevalence of such cases.

Keywords: addictive substance, endangerment under the influence of addictive substance, sanction, driving under the influence of addictive substance

Obsah

1	Úvod	1
2	Teoretická část	2
2.1	Vliv návykových látek na chování řidičů	2
2.1.1	Alkohol	3
2.1.2	Opioidy	3
2.1.3	Sedativa a hypnotika	4
2.1.4	Metamfetamin	4
2.1.5	Kokain.....	5
2.1.6	Extáze.....	5
2.1.7	Konopné návykové látky	5
2.2	Testování řidičů na návykové látky	6
2.2.1	Vývoj problematiky testování na návykové látky	6
2.2.2	Aktuální právní úprava	7
2.3	Správněprávní rámec v kontextu řízení pod vlivem	9
2.3.1	Správní sankce	9
2.4	Trestněprávní rámec v kontextu řízení pod vlivem	11
2.4.1	Trestné činy.....	11
2.4.2	Tresty	13
2.5	Terapeutické programy jako prevence recidivy.....	17
2.5.1	Význam terapeutických programů.....	17
2.6	Přístup k řízení pod vlivem návykových látek v zahraničí.....	19
2.7	Aktuální stav na území České republiky	20
2.7.1	Delikty v silniční dopravě.....	20
2.7.2	Nehodovost pod vlivem návykových látek.....	21
2.7.3	Shrnutí.....	21
3	Výzkumná část	23
3.1	Cíl práce	23
3.2	Metodologický rámec	23
3.3	Popis výzkumného souboru	23
3.4	Metody analýzy dat.....	25
3.5	Etické aspekty	25
4	Výsledky.....	26
4.1	Vývoj počtu odsouzených řidičů ve sledovaném období	26
4.2	Vývoj případů odsouzení spojených s alkoholem ve srovnání s jinými návykovými látkami ve sledovaném období.....	27
4.3	Struktura nealkoholových návykových látek a jejich vývoj u řidičů odsouzených ve sledovaném období.....	29

4.4	Regionální odlišnosti v počtu zjištěných návykových látek u řidičů odsouzených v roce 2023	31
4.5	Vývoj skladby a počtu ukládaných trestů ve sledovaném období	35
4.6	Shrnutí výsledků	38
5	Diskuse	40
6	Závěr.....	43
7	Seznam použité literatury:	44
8	Seznam použitých právních předpisů	50
9	Seznam použitých zkratk	51
10	Seznam tabulek a grafů.....	52
11	Přílohy.....	53

1 Úvod

Řízení pod vlivem návykových látek představuje dlouhodobý problém v oblasti silniční bezpečnosti s významnými společenskými dopady. Ačkoli alkohol zůstává nejčastěji zjištěnou návykovou látkou u dopravních nehod, statistiky ukazují, že počet případů spojených s užitím jiných návykových látek v posledních letech narůstá (Policejní prezidium ČR, 2020-2024). Přesto této problematice dosud nebyla věnována dostatečná pozornost, zejména z hlediska konkrétních typů zjištěných látek. Tato práce se proto zaměřuje právě na tuto méně prozkoumanou oblast, jejíž význam v kontextu trestní politiky i dopravní bezpečnosti nadále roste. V posledních letech navíc došlo k legislativním změnám, které mohly ovlivnit nejen samotný proces dokazování, ale také způsob trestání těchto činů, což může mít zásadní význam pro prevenci recidivy.

Jedním z možných následků řízení pod vlivem návykových látek jsou dopravní nehody. Tyto události však často nepředstavují pouze tragédie s přímými důsledky v podobě zranění, úmrtí či materiálních škod, ale znamenají rovněž významnou ekonomickou zátěž pro stát i celou společnost. Podle údajů Centra dopravního výzkumu (2024) přesáhly celkové společenské náklady dopravních nehod v roce 2023 částku 146 miliard Kč. Do této sumy jsou zahrnuty nejen náklady na zdravotní péči, vyplácené důchody, právní řízení a odškodnění, ale také tzv. netržní dopady – například ztracené roky života, bolest a utrpení obětí i jejich blízkých. Ekonomické ztráty tak poukazují na komplexnost a rozsah negativních důsledků, které dopravní nehody ve společnosti zanechávají.

Právní úpravy týkající se řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v jednotlivých státech výrazně liší. Zatímco některé země uplatňují nulovou toleranci, jiné stanovují konkrétní limity pro jednotlivé látky. Evropská unie se dlouhodobě snaží o harmonizaci pravidel, avšak jednotná legislativa dosud neexistuje (European Transport Safety Council, 2025). Tento fakt může vést k právní nejistotě, zejména pro zahraniční řidiče, kteří se v různých státech setkávají s odlišnými přístupy k postihu těchto deliktů.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat vývoj odsouzení řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky v silniční dopravě na území České republiky v období let 2014-2023. Zaměřuje se nejen na právní rámec, ale i na širší společenské dopady tohoto fenoménu. Práce je rozdělena do dvou částí, a to teoretické a výzkumné.

Teoretická část práce se věnuje vlivu návykových látek na způsobilost k řízení motorových vozidel, právní úpravě těchto deliktů v České republice a vybraných zahraničních zemích, a rovněž terapeutickým programům pro řidiče. Výzkumná část se soustředí na analýzu vývoje odsouzení, zjištěných návykových látek u odsouzených osob a ukládaných trestů. Dílčím cílem je pak regionální porovnání případů alkoholu vůči jiným návykovým látkám.

2 Teoretická část

Teoretická část práce se zaměřuje na analýzu vlivu návykových látek na psychomotorické a kognitivní schopnosti řidiče, přičemž zahrnuje i přehled možných následných vyšetření na jejich přítomnost v krvi řidiče. Dále se věnuje klasifikaci protiprávního jednání a jeho právním důsledkům, včetně možných sankcí. Součástí je také srovnání právní úpravy v České republice a ve vybraných zahraničních státech. Závěrem teoretické části je shrnut vývoj přestupků, trestných činů a dopravních nehod spojených s užitím návykových látek na území České republiky v letech 2019-2023.

Vzhledem k zaměření výzkumné části bakalářské práce je právní rámec podrobněji rozpracován zejména z pohledu trestního práva. Tento přístup klade důraz na vymezení konkrétních trestných činů spojených s řízením pod vlivem návykové látky (dále jen „NL“) a na analýzu odpovídajících trestněprávních sankcí, které z takového jednání nejčastěji vyplývají.

2.1 Vliv návykových látek na chování řidičů

Cílem této kapitoly je představit, jak NL ovlivňují schopnost řízení a zdůraznit rizika, která jejich užívání při řízení přináší.

Vzhledem k zaměření výzkumné části jsem se rozhodla návykové látky členit dle stránek Státního zdravotní ústavu (2021), kde jsou rozděleny podle účinků na psychiku do tří skupin. Tyto účinky se mohou potencovat při jejich kombinaci. U některých látek může být navíc složité odhadnout čas, kdy již není řidič pod jejich vlivem, jelikož jejich eliminace závisí na mnoha faktorech.

Konkrétní látky spadající do těchto skupin jsem popsala níže, přičemž důraz byl kladen na NL, které mají v České republice nejvyšší prevalenci.

Státní zdravotní ústav (2021) dělí NL dle účinků na:

- a. **Tlumivé** – jsou charakterizovány potlačením aktivity centrální nervové soustavy. Jak uvádí Kalina (2015), účinky těchto látek se liší v závislosti na užití dávce, od mírného zklidnění až po útlum dechového centra, který může vést až k úmrtí. Mezi typické zástupce se řadí alkohol, opioidy, sedativa a hypnotika.
- b. **Stimulační** – jsou látky, které zvyšují aktivitu centrální nervové soustavy. Typicky dochází ke zvýšení tělesného i duševního výkonu, což u intoxikovaných jedinců vede ke zvýšené pozornosti, sebevědomí a snížení pocitu únavy (Ciucă Anghel et al., 2023). Pro tyto účinky bývají užívány nejen mezi mladými lidmi, ale také mezi specifickými pracovními skupinami (Mills et al., 2021). Dini et al. (2019) uvádí, že přestože jim tyto látky krátkodobě umožňují zvládat náročné pracovní podmínky, jejich užívání výrazně zvyšuje riziko nehod v důsledku následné fyzické a psychické vyčerpanosti, ke které dochází po odeznění účinků látky. Tyto látky vyvolávají silnou psychickou závislost, která může vést k opakovanému užívání a postupné ztrátě schopnosti reálně posoudit míru vlastní způsobilosti k řízení. Typickými zástupci je amfetamin, metamfetamin, kokain či extáze. S ohledem na náplň výzkumné části se budu věnovat primárně posledním třem zmíněným.

- c. **Halucinogenní** – zahrnují látky, které mají schopnost vyvolat změny ve vnímání, kognici a náladě. Tyto změny mohou sahát od lehkého zostření smyslů až po intenzivní halucinace (Kalina, 2015). Tyto faktory výrazně ovlivňují schopnost řidiče reagovat na dopravní situace a přispívají k vyššímu riziku dopravních nehod (Desrosiers, 2015). Navíc změny nálady a kognitivních funkcí mohou zhoršit úsudek a rozhodovací procesy, což dále negativně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu (Salas-Wright et al., 2021). Dle Státního zdravotní ústavu (2023) závisí intenzita a povaha účinků na koncentraci a složení drogy, ale také na individuálních faktorech uživatele, jako jsou psychický stav a prostředí, ve kterém je droga užívána. Mezi halucinogeny patří látky jako psilocybin, LSD či ketamin. Mezi tzv. nepravé halucinogeny se řadí pro své účinky kanabinoidy, a to z toho důvodu, že účinky intoxikace nejsou typické, jak je tomu u pravých halucinogenů.

2.1.1 Alkohol

Alkohol je podle Kaliny (2015) jednou z látek s nejvyšší úrovní rizika pro své uživatele. Problematika jeho nadužívání je známá již od nepaměti, i v současnosti však zůstává zásadním společenským problémem. Alkohol je navíc často užíván v kombinaci s dalšími návykovými látkami, což může vést k ještě výraznějšímu zhoršení kognitivních funkcí. Jak uvádí ve zprávě o alkoholu Chomynová et al. (2024b), průměrná spotřeba alkoholu v České republice přibližně deseti litrů čistého alkoholu na jednoho obyvatele ročně.

Garrisson et al. (2022) zjistili, že negativní vliv alkoholu na řídicí schopnosti je patrný již při koncentraci alkoholu v krvi 0,21 ‰, kdy dochází ke zvýšení sebedůvěry a současně k oslabení schopností, jako jsou odhad a motorika. Se stoupající koncentrací alkoholu v krvi se tyto negativní účinky dále prohlubují, přičemž dochází k významnému zhoršení soustředění, zrakových funkcí a reakčních schopností (Ciucă Anghel et al., 2023). Naopak míra sebedůvěry se zvyšuje, což přispívá k dalšímu podceňování rizik. Již při hladině alkoholu v krvi 0,8 ‰, je pravděpodobnost, že nehoda povede k vážnému zranění nebo úmrtí až 3,5krát vyšší než u střízlivých řidičů (Garrisson et al. 2022).

Podle statistik Policejního prezidia České republiky (2024) jsou dopravní nehody nejčastěji způsobeny intoxikovanými řidiči, u kterých byla naměřena hladina alkoholu v krvi vyšší než 1,5 ‰, přičemž k výraznému zhoršení kognitivních funkcí nastává již při koncentraci 0,7 ‰ (Garrisson et al. 2022).

2.1.2 Opioidy

Účinky opioidů jsou primárně zprostředkovány aktivací μ -opioidních receptorů, což se projevuje analgetickými, sedativními a euforizujícími účinky. Typickými zástupci jsou heroin, morfin, braun nebo kodein (Kalina, 2015). Chomynová et al. (2025) přitom upozorňují, že v evropském kontextu již dochází k nárůstu vlivu vysoce potentního opioidu fentanylu.

Přestože opioidy nacházejí široké využití v medicíně, jejich užívání může významně ovlivnit kognitivní i motorické schopnosti, což představuje závažné riziko při řízení motorových vozidel. Typickými projevy vlivu opioidů na řidiče jsou snížené vnímání

tělesných pocitů, zpomalení reakční doby a zvýšená spavost. Tyto faktory výrazně zvyšují riziko nehodovosti (National Institute on Drug Abuse, 2019).

Některé studie naznačují, že pravděpodobnost dopravní nehody pod vlivem opioidů může být až dvojnásobná oproti běžným podmínkám (National Institute on Drug Abuse, 2019). Blažejovský (2015) uvádí, že řízení pod vlivem těchto látek je často spojováno s dlouhodobými uživateli, kteří mohou mít na účinky opioidů vyšší toleranci, avšak nadále vykazují sníženou způsobilost bezpečně ovládat vozidlo.

2.1.3 Sedativa a hypnotika

Mezi léky s návykovým potenciálem patří mnoho běžně předepisovaných léčiv. Typickým příkladem jsou benzodiazepiny, které mají výrazné sedativní, anxiolytické a hypnotické účinky (Kalina, 2015). Přestože jsou v České republice dostupné výhradně na lékařský předpis a určeny primárně k léčebným účelům, jejich vysoká účinnost a relativní dostupnost mohou vést k jejich zneužívání (Chomynová et al., 2025).

Švarc (2014) upozorňuje, že jedním z hlavních rizik spojených s užíváním benzodiazepinů je jejich vliv na schopnost řízení. Studie naznačují, že řízení pod jejich vlivem může zvýšit pravděpodobnost dopravní nehody až o 80 %. Mnoho uživatelů si přitom neuvědomuje, že účinky těchto léků mohou přetrvávat několik hodin po jejich užití (Verster & Mets, 2009). Obzvláště nebezpečná je kombinace benzodiazepinů s alkoholem, která zesiluje jejich sedativní a psychomotorické účinky (Papoutsis et al., 2016). Aitken et al. (2021) konstatují, že tento stav nejen zvyšuje riziko dopravních nehod, ale může vést i k útlumu dechového centra, což představuje vážné zdravotní ohrožení s potenciálně fatálními následky.

K dalším léčivům s podobnými účinky patří Z-hypnotika, sloužící k navození spánku. Jedním z klíčových rizik jejich užívání je zhoršení kognitivních a psychomotorických funkcí (Hansen et al., 2015). Podle studie Gunji (2013) mají řidiči užívající tyto léky více než dvojnásobné riziko dopravních nehod ve srovnání s osobami, které je neužívají.

2.1.4 Metamfetamin

V České republice patří mezi nejčastěji užívané NL právě metamfetamin, známý pod názvem pervitin (Chomynová et al., 2024a). Musshoff a Madea (2012) uvádí, že užívání pervitinu bývá spojeno s agresivní a rizikovou jízdou, přehnanou sebedůvěrou a zvýšenou tendencí k riskování. Po odeznění účinků se navíc často objevuje únava a mikrospánek, což dále zvyšuje pravděpodobnost dopravních nehod.

Metamfetamin bývá často užíván na společenských a tanečních akcích, kde je oblíbený pro svou schopnost zvyšovat energii a prohlubovat zážitky (Mravčík et al., 2008). U mladé generace je jeho užívání mnohdy spojováno s adrenalinovými aktivitami, jako je nebezpečná jízda nebo závodění s auty pod vlivem. Tyto aktivity zvyšují riziko závažných dopravních nehod, protože euforie a zvýšené sebevědomí uživatelů často vedou k podcenění rizik a nezodpovědnému chování za volantem (Blažejovský, 2015).

Blažejovský (2015) dále zmiňuje, že specifickou skupinou uživatelů jsou profesionální řidiči, jako například řidiči kamionů, taxi služeb nebo dálková přepravci. Tito

uživatelé vyhledávají tuto látku především kvůli jejich schopnosti prodloužit dobu bdělosti, potlačit únavu a zvýšit koncentraci při dlouhých pracovních směnách.

2.1.5 Kokain

Mezi účinky kokainu patří zvýšená nervozita, větší ostražitost a zhoršená schopnost soustředění. Pokud jde o styl řízení, kokain je často spojen s bezohlednou jízdou a sníženou schopností řídit bezpečně (MacDonald et al., 2008).

Jak ukazuje zpráva o nelegálních drogách v České republice, jeho roční prevalence a dostupnost se dlouhodobě zvyšuje (Chomynová et al., 2024a).

2.1.6 Extáze

Extáze (MDMA) se řadí mezi amfetaminy, bývá užívána na různých společenských akcích. V některých odborných literaturách se řadí k tzv. tanečním drogám z důvodu míst, kde je často užívána. Účinky jsou mimo stimulačních i halucinogenní, v některých případech proto bývá zařazena do této kategorie (Kalina, 2015).

Kuypers et al. (2009) zmiňuje, že ve výsledku zhoršuje schopnost uživatelů posoudit vlastní způsobilost k řízení, což vede k rizikovému chování, jako je rychlá jízda či projíždění na červenou. Studie ukazují, že i její obvyklé dávky mohou negativně ovlivnit řízení.

2.1.7 Konopné návykové látky

Konopné látky jsou známé pro své halucinogenní účinky. Mezi nejznámější patří marihuana a hašiš. Jejich působení se často projevuje uklidněním, pocitem radosti, smíchem a změnami ve smyslovém vnímání.

Při intoxikaci může docházet také ke zmatenosti, zkreslenému vnímání času nebo problémům s krátkodobou pamětí (Kalina, 2015). Hlavní psychoaktivní složkou těchto látek je delta-9-tetrahydrokanabinol (THC), přičemž podobné účinky vykazuje i hexahydrokanabinol (HHC), který je chemicky modifikovanou variantou THC (Ujváry, 2023).

Konopí má v ČR i v Evropě vysokou prevalenci. Podle výzkumu European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA) z roku 2014 byla právě marihuana nejčastější zjištěnou nelegální NL mezi řidiči. Albrecht et al. (2024) přitom upozorňují, že zvyšující míra koncentrace THC v krvi vede ke zvyšujícímu se riziku dopravní nehody. Již při koncentraci 5 ng/ml se riziko nehody zdvojnásobilo. U 10 ng/ml bylo dokonce odhadováno až 4násobné riziko dopravní nehody.

2.2 Testování řidičů na návykové látky

Před samotným popisem procesu testování řidiče je nejprve nezbytné vymezit pojem návyková látka tak, jak jej chápe český právní řád. Tento pojem totiž není definován jednotně. Jeho obsah se liší v závislosti na konkrétním právním předpise a účelu, pro který je vymezen.

S ohledem na zaměření této práce na oblast trestního práva je klíčová definice obsažená v § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku (dále jen „TZ“). Podle tohoto ustanovení se návykovou látkou pro účely trestního práva rozumí „alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování, psychomodulační a zařazené psychoaktivní látky“.

Pojem alkohol sice není v právních předpisech jednoznačně definován, nicméně za alkoholický nápoj se podle § 2 písm. f) zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek považuje nápoj, který obsahuje více než 0,5 % objemových jednotek ethanolu. Ostatní NL dle výše uvedené definice lze nalézt zákoně č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. V § 2 odst. 1 písm. a) tohoto zákona se uvádí, že konkrétní NL jsou uvedeny v seznamech nařízení vlády, přičemž nařízení vlády o seznamu psychomodulačních látek je prozatím pouze návrhem.

Drašík et al. (2015) uvádějí, že definice návykové látky pro účely TZ je široká a umožňuje, aby skutková podstata trestného činu mohla být naplněna i v případě jiných NL, které nejsou explicitně uvedeny v seznamech. Jako příklad uvádí ty látky, s nimiž se lze běžně setkat v domácnostech, průmyslu či lékařských zařízeních.

Samotné testování řidičů na přítomnost alkoholu a jiných návykových látek je upraveno již zmíněným zákonem č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek (dále jen „ZOZNL“), zejména v ustanoveních § 2 a § 20 až 24. Tato ustanovení obsahují definice jednotlivých typů vyšetření a stanovují podmínky, za nichž jsou osoby povinny se podrobit orientačnímu nebo odbornému lékařskému vyšetření. Součástí právní úpravy je rovněž vymezení oprávněných osob, které mohou k vyšetření vyzvat, a pravidla pro úhradu nákladů s tím spojených. Některá z těchto ustanovení jsou blíže popsána níže.

2.2.1 Vývoj problematiky testování na návykové látky

Přestože byl v českém právním řádu již dříve zakotven zákaz řízení pod vlivem jakékoli NL, jeho efektivní vymáhání bylo v praxi po dlouhou dobu značně omezené. Příčinou byla zejména absence objektivních a forenzně uznatelných limitních hodnot, které by umožnily jednoznačné posouzení míry ovlivnění řidiče.

Na rozdíl od alkoholu, kde je vztah mezi koncentrací v krvi a mírou ovlivnění relativně dobře popsán a standardizován, je situace u jiných NL podstatně složitější. Podle Balíkové a Dvořáka (2010) nelze u většiny nealkoholových NL spolehlivě určit přesný okamžik požití, ani zpětně rekonstruovat hladinu v době řízení. Kromě toho existují výrazné individuální rozdíly v účinku látek i v projevech ovlivnění, které navíc často nekorespondují

s laboratorně zjištěnou koncentrací. Třeba je také zdůraznit, že nález NL v moči nevypovídá o aktuálním ovlivnění řidiče a neměl by být považován za důkaz v trestním řízení. Jeho interpretace jako takového důkazu považují za zásadní pochybení.

Z výše uvedených důvodů bylo v praxi nutné podrobovat každý případ složitému znaleckému řízení, které zahrnovalo jak toxikologický posudek k průkazu přítomnosti látky, tak psychiatrický posudek k posouzení míry ovlivnění konkrétní osoby. Tento postup byl však velmi časově, personálně i finančně náročný a tím vedl k častým průtahům. V mnoha případech bylo správní či trestní řízení zastaveno z důvodu zániku odpovědnosti vlivem uplynutí lhůt (Důvodová zpráva k nařízení vlády č. 41/ 2014 Sb.).

Na tento stav opakovaně upozorňovala odborná veřejnost, která prosazovala přijetí tzv. analytického přístupu. Jeho podstatou je stanovení konkrétních limitních hodnot NL v krvi, jejichž překročení by samo o sobě představovalo důkaz ovlivnění bez nutnosti znaleckého posouzení. Tento model vychází z inspirace především německým systémem, který se osvědčil z hlediska právní jistoty i praktické uplatnitelnosti (Balíková & Dvořák, 2010).

Analytický princip je v současné době aplikován jak při posuzování přestupků, tak i trestných činů spojených s řízením pod vlivem NL. Jeho zavedením došlo k výraznému zjednodušení a zpřesnění důkazního procesu. Přesto však stále existují NL, pro které zatím nebyly stanoveny žádné hraniční hodnoty, a tedy není možné tento přístup plně uplatnit. Kromě toho se v některých specifických případech i nadále uplatňuje znalecké posuzování, zejména ze strany soudního psychiatra. Podrobnosti k těmto výjimkám a mezím současného systému budou rozvedeny v následujících kapitolách (Stanovisko NSČR, sp.zn. Tpjn 300/2020).

2.2.2 Aktuální právní úprava

Současná právní úprava umožňuje testování řidičů na NL s pomocí orientačních testů, které jsou následně potvrzeny laboratorním vyšetřením krve. Policisté mají oprávnění provádět orientační vyšetření na přítomnost NL, přičemž pozitivní výsledek tohoto testu může vést až k zadržení řidičského průkazu. Povinnost podrobit se vyšetření je stanoveno v § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „ZSP“). Ten nadále odkazuje na již zmíněný ZOZNL, který stanovuje podmínky provádění vyšetření i pravomoci kontrolních orgánů.

Orientační a odborné lékařské vyšetření jsou klíčové pro dokazování přestupků i trestných činů souvisejících s řízením pod vlivem NL.

Právní definici těchto vyšetření stanovuje § 2 písm. m) ZOZNL, ve kterém se orientačním vyšetřením rozumí dechová zkouška, vyšetření slin nebo stěru z kůže či sliznic, včetně jejich odběru, za účelem zjištění obsahu alkoholu nebo jiné NL v těle. V témže zákoně je v § 20 zakotvena povinnost podrobit se orientačnímu či odbornému lékařskému vyšetření, a to na základě výzvy oprávněné osoby. Podle § 21 odst. 1 tohoto zákona může k podrobení se vyšetření vyzvat příslušník Policie České republiky (dále jen „PČR“).

Jak uvádí Žárská (2021) ve své odpovědi, policisté používají orientační testy DrugWipe 5 SP od firmy Securetec, které mohou detekovat marihuanu, amfetamin,

metamfetamin, opiáty a kokain. Tyto testy jsou vždy jednorázové, přičemž pro účely vyšetření jsou nejčastěji využívány sliny.

Krom ZSP se příslušníci PČR řídí jejich interním pokynem policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pokud je orientační vyšetření na přítomnost alkoholu provedeno analyzátozem dechu, který splňuje podmínky stanovené příslušnou vyhláškou, odborné lékařské vyšetření se obvykle již neprovádí. U jiných NL je pro právní účely třeba provedení toxikologického vyšetření, které na rozdíl od orientačních testů stanoví i výši koncentraci NL v krvi (Kučerová, 2024).

Odborným lékařským vyšetřením se dle § 2 písm. n) ZOZNL rozumí „cílené klinické vyšetření lékařem, které zahrnuje odběr biologického materiálu“. Samotné odmítnutí podrobit se vyšetření je postihováno, a to bez ohledu na to, zda byla osoba skutečně ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

K provedení odborného lékařského vyšetření je oprávněn poskytovatel zdravotnických služeb, který splňuje požadavky stanovené zákonem o zdravotních službách (§ 22 odst. 2 ZOZNL). Tento odborný přístup zajišťuje, že všechny postupy od odběru vzorků až po jejich analýzu odpovídají platným legislativním a odborným standardům. Laboratoře se při toxikologickém vyšetření specifikovaných NL řídí postupem uvedeným ve Věstníku č. 9/2012 Ministerstva zdravotnictví. Toxikologické vyšetření NL v krvi představuje v současnosti klíčový prvek při dokazování deliktů spáchaných pod jejich vlivem v silniční dopravě. Zjištěná koncentrace NL v krvi tvoří jeden ze stěžejních důkazních prostředků, na jehož základě se posuzuje, zda byl spáchán protiprávní čin, a pokud ano, jakého charakteru. Z tohoto důvodu jsou příslušné postupy přesně metodicky upraveny v již zmíněném Věstníku. Posouzení skutku a možné právní důsledky jsou podrobně rozebrány v následujících kapitolách.

2.3 Správněprávní rámec v kontextu řízení pod vlivem

Přestupky představují méně závažnou formu porušení práva. Stěžejním právním předpisem upravujícím problematiku řízení pod vlivem v silniční dopravě, jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, je ZSP. Tento zákon stanovuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích.

2.3.1 Správní sankce

Podle § 35 a § 51 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, lze za přestupky ukládat správní sankce, které zahrnují jak správní tresty, tak ochranná opatření. V případě řidičů, kteří řídili pod vlivem návykových látek nebo odmítli podrobit se vyšetření na jejich přítomnost, se nejčastěji ukládají pokuty, zákazy řízení motorových vozidel a odečet bodů v rámci bodového systému řidičů.

Skutkové podstaty zmíněných přestupků a možné sankce dle ZSP jsou shrnuty níže (viz tabulka 1).

Tabulka 1 Skutkové podstaty přestupků spojených s řízením pod vlivem návykových látek a možné správní sankce

Přestupek	Skutková podstata	Pokuta (Kč)	Zákaz činnosti (měsíce)	Body
Řízení pod vlivem návykové látky	„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.“	7000–25000	6-18	6
Odmítnutí se podrobit vyšetření	„odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.“	25000-75000	18-36	6

Zdroj: § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000

Ačkoliv je v ČR tolerance alkoholu u řidičů nulová, jinak tomu je u jiných NL. V jejich případě bylo v roce 2014 vydáno nařízení vlády, které stanovilo jejich prahové hodnoty pro dosažení tzv. stavu „ovlivnění“ (viz tabulka 2).

Tabulka 2 Stanovené limitní hodnoty návykových látek v krvi pro posouzení stavu „ovlivnění“ u řidiče

Návyková látka	Hraniční hodnota pro „ovlivnění“ (ng/ml)
9-THC	2
Metamfetamin	25
Amfetamin	25
MDMA (Extáze)	25
MDA	25
Benzoylekgonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Zdroj: nařízení vlády č. 41/2014 Přehled limitních hodnot návykové látky v krvi pro ovlivnění

2.4 Trestněprávní rámec v kontextu řízení pod vlivem

Štefunková (2011) rozděluje drogovou kriminalitu na primární a sekundární. Primární kriminalita zahrnuje trestné činy spojené přímo s nakládáním s nelegálními NL, zatímco sekundární kriminalita se týká deliktů spáchaných v důsledku užívání NL.

Mezi sekundární drogovou kriminalitu nepochybně patří i trestné činy související s řízením motorových vozidel pod vlivem návykových látek. Ačkoliv by se mohlo zdát, že jde o novodobý fenomén, ve skutečnosti má tato problematika dlouhou historii. Tato podkapitola se proto zaměřuje na podrobný popis tohoto druhu trestné činnosti a jeho dopady na bezpečnost silničního provozu.

Legislativní úprava těchto trestných činů je zakotvena především v TZ, který vymezuje skutkové podstaty jednotlivých trestných činů a stanoví možné trestní sankce. Procesní rámec pak poskytuje zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád).

2.4.1 Trestné činy

Mezi trestné činy související s řízením pod vlivem návykových látek patří zejména ohrožení pod vlivem návykové látky, který činí podle výroční zprávy Nejvyššího státního zastupitelství (2024) zhruba polovinu všech trestných činů v dopravě.

Kromě toho tam spadají i jiné trestné činy, jejichž skutková podstata spočívá v jednání, kdy dojde ke smrti nebo vážnému poranění jiné osoby z nedbalosti. V těchto případech přichází v úvahu právní kvalifikace jako ublížení, případně těžké ublížení na zdraví z nedbalosti či usmrcení z nedbalosti.

Specifickým ustanovením je pak trestný čin opilství, který postihuje pachatele, jenž se vědomě uvedl do stavu nepřičetnosti a v tomto stavu spáchal trestný čin jinak trestný (§ 360 TZ). Tento trestný čin bývá v souvislosti s řízením pod vlivem spíše raritou, z tohoto důvodu se mu v této kapitole věnovat nebudu.

Tato kapitola se blíže věnuje již výše zmíněným trestným činům a jejich souvislosti s řízením pod vlivem návykových látek.

Ohrožení pod vlivem návykové látky

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ představuje tzv. ohrožovací delikt. Což znamená, že pro naplnění skutkové podstaty postačuje, pokud pachatel vytvoří rizikovou situaci, aniž by muselo dojít ke vzniku reálné škody. Právě tento čin bývá nejčastějším deliktem souvisejícím s řízením pod vlivem NL (Ministerstvo dopravy ČR, 2024).

Zcela zásadní je rozlišení mezi přestupkem a trestným činem, neboť se liší nejen právní kvalifikace, ale také typ a výše ukládaných sankcí. V případech, kdy je řidič návykovou látkou pouze ovlivněn, avšak jeho schopnosti řídit nejsou zcela eliminovány, se zpravidla jedná o přestupek podle zákona o silničním provozu. Naopak pokud je způsobilost k řízení natolik narušena, že se jedinec nachází ve stavu vylučujícím způsobilost, jde již o trestný čin podle § 274 TZ.

Za tento trestný čin hrozí trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžité trest nebo zákaz činnosti. Přísnější trestní sazby se uplatní v případech, kdy pachatel způsobí dopravní nehodu, jedná se o recidivistu nebo řídí hromadný dopravní prostředek.

Výklad pojmu „stav vylučující způsobilost“ prošel v posledních desetiletích vývojem. U alkoholu se již od 60. let 20. století ustálila hranice 1 ‰ alkoholu v krvi jako obecně uznávaný limit, od kterého lze usuzovat na ztrátu schopnosti bezpečně ovládat vozidlo (Vondruška & Růžička, 2006).

Jak je uvedeno v rozhodnutí Nejvyššího soudu spisové značky Tpjn 300/2020, s rostoucí dostupností nelegálních NL a jejich rozšířením mezi řidiči však bylo nutné přehodnotit dosavadní přístup. Zásadním problémem byla dlouhodobá absence stanovených limitních hodnot u těchto látek, což vedlo k nejednotnému hodnocení obdobných případů a zatížení soudního systému.

Zlom nastal po rozsudku Okresního soudu v Chebu z roku 2014, který vycházel ze znaleckého posudku Psychiatrické nemocnice Bohnice. Tento posudek navrhl hraniční hodnoty pro látky jako THC a metamfetamin, přičemž se tyto hodnoty začaly uplatňovat v přípravném řízení. Přesto však nešlo o jednoznačné řešení otázky úplného vyloučení způsobilosti, což nadále vedlo k rozdílným soudním přístupům.

K významnému sjednocení praxe došlo až s vydáním pokynu nejvyššího státního zástupce č. 5/2019, který stanovil konkrétní limitní hodnoty koncentrací vybraných NL. Tento přístup následně potvrdil Nejvyšší soud, jenž ve stanovisku spisové značky Tpjn 300/2020 výslovně uvedl, že při překročení těchto limitů lze stav vylučující způsobilost presumovat, čímž postačuje toxikologický posudek. Vyjádření psychiatra není pak v takových případech nutné.

Tento vývoj přispěl k urychlení a zefektivnění trestního řízení, aniž by byla oslabena ochrana práv obviněného. Přesto existují situace, kdy je znalecký posudek z oboru psychiatrie nadále nezbytný, například při kombinaci více látek, podezření na nepřičetnost, projevech závislosti nebo v případech, kdy chování pachatele neodpovídá zjištěné koncentraci látky.

Nadále také přetrvává problém posuzování návykových látek, pro něž dosud nebyly stanoveny konkrétní limitní hodnoty. V těchto případech je nutné individuální posouzení, což může vést k rozdílné soudní praxi, zejména s ohledem na rostoucí výskyt nových syntetických NL.

Tabulka 3 Stanovené limitní hodnoty návykových látek v krevním séru pro stav „vylučující způsobilost“ u řidiče

Návyková látka	Hraniční hodnoty (ng/ml)
9-THC	10
Metamfetamin	150
Amfetamin	150
MDMA (Extáze)	150
MDA	150
Kokain	75
Morfin	200

Zdroj: Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, spisové značky Tpjn 300/2020

Trestný čin ublížení na zdraví, těžkého ublížení na zdraví a usmrcení z nedbalosti

Ačkoliv s rostoucí koncentrací návykové látky v těle řidiče stoupá riziko dopravní nehody, samotné ovlivnění nemusí nutně naplnit znaky trestného činu podle § 274 trestního zákoníku. Řidič totiž může být pod vlivem látky, aniž by jeho stav dosahoval intenzity vylučující způsobilost k řízení motorového vozidla. Dojde-li však zároveň k dopravní nehodě s následkem na zdraví či životě, může být jeho jednání kvalifikováno jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky v souběhu s dalším trestným činem, typicky těžkým ublížením na zdraví nebo usmrcením z nedbalosti (Šámal, 2023)

Trestné činy ublížení na zdraví (§ 148 TZ), těžkého ublížení na zdraví (§ 147 TZ) a usmrcení z nedbalosti (§ 143 TZ) jsou spojeny s možností uložení trestu odnětí svobody, zákazu činnosti a v některých případech i peněžitého trestu. Pokud pachatel poruší důležitou povinnost uloženou zákonem, typicky tím, že řídí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Zákon pak stanovuje přísnější trestní sazby. Je-li takové jednání vyhodnoceno jako hrubé porušení důležité povinnosti, může být trestní postih ještě přísnější. O hrubé porušení se jedná tehdy, pokud jde o porušení více norem silničního provozu majících zásadní význam pro bezpečnost, přičemž takové jednání za dané situace zpravidla vyvolává reálné nebezpečí těžké újmy na zdraví nebo smrti více osob (Šámal, 2023). Rozlišení mezi trestným činem ublížení na zdraví a těžkého ublížení na zdraví závisí na míře a délce trvání újmy (Borčevský, 2023; Preuss, 2024). Jak upozorňuje Řeháček (2009), právě tyto případy představují nejzávažnější formy dopravní trestné činnosti, neboť řidič vědomě vytváří vysoké riziko s potenciálně fatálními následky.

2.4.2 Tresty

Tresty představují jeden z druhů trestních sankcí. Trestní zákoník umožňuje uložit širokou škálu trestů za trestné činy spojené s řízením pod vlivem návykových látek. Některé z těchto trestů lze uložit vedle sebe, zatímco jiné se svou povahou vzájemně vylučují.

Vzhledem k dlouhodobé přeplněnosti věznic v České republice se podle Brunové (2020) jako jedno z možných řešení nabízí širší využívání alternativních trestů, tedy těch, které představují alternativu k nepodmíněnému trestu odnětí svobody. Tyto tresty by mohly nejen přispět k odlehčení přeplněné vězeňské kapacity, ale zároveň by snížily zátěž na vězeňský personál a umožnily efektivnější práci s odsouzenými.

Na druhou stranu však nadměrná snaha o rozšířené využívání alternativních trestů a současné omezování možnosti ukládat nepodmíněné tresty odnětí svobody může mít i opačný efekt. Jak uvádí Vávra (2024), snaha omezit přeměnu peněžitého trestu na trest odnětí svobody vedla v minulosti k tomu, že soudci začali peněžité tresty ukládat méně často.

V současnosti jsou řidičům za trestné činy spojené s řízením pod vlivem návykových látek nejčastěji ukládány tyto typy trestů:

- podmíněný trest odnětí svobody
- peněžitý trest
- zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel
- obecně prospěšné práce

Z tohoto důvodu je tato podkapitola věnována primárně těmto trestům.

Podmíněný trest odnětí svobody

Podmíněný trest odnětí svobody je v českém trestním právu dominantní formou ukládání trestu odnětí svobody (Drápal, 2023). V roce 2022 bylo 42 % všech uložených trestů odnětí svobody podmíněně odloženo (Scheinost et al., 2023). Ačkoli byl tento institut původně zamýšlen jako alternativa ke krátkým nepodmíněným trestům, současná praxe naznačuje, že spíše nahrazuje jiné alternativní sankce a stal se běžnou součástí trestní politiky (Drápal, 2023).

Soud při tomto rozhodování zohledňuje osobu pachatele, jeho dosavadní život, sociální poměry a okolnosti spáchaného trestného činu. Pokud je odsouzenému výkon trestu podmíněně odložen, stanoví se mu zkušební doba v délce od jednoho roku do pěti let, která nesmí být kratší než samotný trest odnětí svobody.

Ve specifických případech, kdy je nutné pachatele důsledněji sledovat, může soud rozhodnout o podmíněném odsouzení s dohledem. Tento dohled vykonává Probační a mediační služba, která dohlíží na plnění podmínek a poskytuje odsouzenému podporu při jeho resocializaci. Soud může zároveň uložit přiměřená omezení a povinnosti, které mají pachatele motivovat k řádnému životu. Mezi taková opatření patří například zákaz konzumace návykových látek nebo povinnost podrobit se léčbě závislosti (§ 81-83 TZ).

Podmíněné odsouzení je často kritizováno pro svou nízkou citelnost a vnímáno spíše jako formální kompromis mezi skutečným uvězněním a alternativními tresty. Avšak v okamžiku, kdy dojde k jeho přeměně na nepodmíněný výkon trestu, se z něj stává jedna z nejpřísnějších forem sankce, čímž se narušuje rovnováha trestní politiky (Drápal & Kubů, 2023). Empirické studie ukazují, že soudci často ukládají delší podmíněné tresty, než jaké by ve skutečnosti uložili jako nepodmíněné (Drápal, 2023). Navíc se přeměna podmíněných trestů na nepodmíněné výkonem trestu stává stále častějším jevem (Scheinost et al., 2023).

Pokud má dojít ke snížení podílu podmíněných trestů, je podle Drápala (2023) nutné posílit výkon jiných alternativních trestů, jako je domácí vězení, obecně prospěšné práce nebo peněžité tresty. Lepší organizace a vyšší kvalita jejich výkonu by mohla snížit potřebu podmíněného odsouzení jako univerzálního nástroje trestní politiky.

Peněžitý trest

Jak uvádí Šámal (2023), peněžitý trest představuje jednu z klíčových sankcí nespojených s odnětím svobody, která se v oblasti trestního práva stále častěji využívá jako alternativa ke krátkodobým trestům odnětí svobody. V kontextu řízení pod vlivem návykových látek plní tento druh trestu významnou represivní i preventivní funkci, neboť postihuje pachatele citelně na jeho majetkových poměrech, aniž by nutně zasahoval do jeho osobní svobody. Tato forma trestu je považována za efektivní prostředek, jak předejít recidivě, a současně umožňuje řidiči zachovat svůj profesní i osobní život, pokud na řízení motorového vozidla není bezprostředně závislý.

Říha (2021) uvádí, že významnou změnu představila novela trestního řádu z roku 2020, která měla za cíl zvýšit jeho využívání jako alternativy k nepodmíněnému trestu odnětí svobody. Tyto změny se promítly do několika klíčových aspektů, především do pravidel pro přeměnu peněžitého trestu na nepodmíněný trest odnětí svobody a do způsobu určování výše peněžitého trestu v denních sazbách. Tento mechanismus zvýšil vymahatelnost peněžitého trestu a pomáhal eliminovat případy, kdy pachatelé vědomě nehradili trest v očekávání alternativního řešení. Toto podle Vávry (2024) vedlo k odrazení soudců od jeho ukládání.

Šámal (2023) doplňuje, že další významnou změnou je možnost zahlazení odsouzení ihned po zaplacení peněžitého trestu. Tím se vytváří motivace pro odsouzené k rychlému uhrazení trestu, neboť po jeho zaplacení nejsou dále evidováni v rejstříku trestů. Tento mechanismus je přínosný zejména pro osoby, které potřebují čistý trestní rejstřík například pro výkon svého povolání. Peněžitý trest bývá často kombinován se zákazem řízení motorových vozidel, čímž se posiluje jeho preventivní účinek.

Zákaz činnosti

Šámal (2023) uvádí, že trest zákazu činnosti představuje významné preventivní opatření, jehož hlavním cílem je zabránit odsouzenému ve spáchání obdobného deliktu v rámci určité činnosti. Princip zákazu řízení motorových vozidel však nemusí být uložen pouze soudem. Krom odsouzení může být podle § 307 trestního řádu pachateli přečinu podmíněně zastaveno trestní stíhání, přičemž jeho podmínkou může být zavázání se zdržet řízení motorových vozidel. Tito pachatelé pak nebudou evidováni ve statistickém listu trestním.

Mlčák (2024) zmiňuje, že s ohledem na vysokou četnost tohoto trestu byla přijata novela účinná od 1. dubna 2024, která umožňuje soudu uložit povinnost podrobit se terapeutickému programu pro řidiče. Těmto programům se blíže věnuje kapitola níže.

Absolvování programu nebo jiných aktivit může být důvodem k podmíněnému upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, o kterém může soud rozhodnout po uplynutí poloviny jeho délky. Tím se zohledňuje nejen preventivní funkce trestu, ale i možnost resocializace odsouzeného, který během výkonu trestu prokázal, že jeho další výkon již není nezbytný, nebo u něhož soud shledal dostatečné záruky pro jeho nápravu. V případě upuštění od zbytku trestu soud stanoví zkušební dobu, avšak nezkoumá odbornou ani zdravotní způsobilost pachatele k řízení, ale hodnotí pouze jeho chování v průběhu této zkušební doby (§ 90 TZ).

Zajištění efektivního výkonu tohoto trestu spolu s možností jeho podmíněného ukončení v případech, kdy je resocializace pachatele zřejmá, přispívá nejen k individualizaci trestních sankcí, ale i k celkovému zvyšování bezpečnosti společnosti.

Obecně prospěšné práce

Trest obecně prospěšných prací (dále jen „OPP“) patří mezi nejčastěji ukládané alternativní tresty v České republice. Tento druh trestu se stal významným nástrojem odklonu od čistě represivního pojetí trestání. Jak konstatuje Šámal (2023), odsouzený za tuto činnost nemá nárok na finanční odměnu, čímž trest OPP plní nejen funkci sankční, ale i výchovnou.

Výkon trestu probíhá ve spolupráci s Probační a mediační službou, která organizuje jeho realizaci ve spolupráci s obecními úřady a dalšími poskytovateli obecně prospěšných prací. Tyto práce by měly přinášet užitek veřejnosti, například charitativní činností (§ 62 TZ).

Soud může k trestu OPP připojit dohled, povinnosti či omezení, například uložit odsouzenému povinnost nahradit způsobenou škodu. V případech, kdy odsouzený řádně plní své povinnosti a prokazuje polepšení, může soud zmírnit uložená omezení či povinnosti. Naopak, pokud se odsouzený vyhýbá nástupu, neplní předepsané úkoly nebo jinak porušuje stanovené podmínky, může soud přistoupit k přeměně OPP na trest odnětí svobody (§ 63-65 TZ). Jak uvádí Scheinost et al. (2023), podíl těchto přeměn je ve srovnání s jinými alternativními tresty poměrně vysoký.

Po splnění všech podmínek výkonu trestu se na pachatele hledí jako by nebyl odsouzen. Tento aspekt je důležitý zejména z hlediska prevence stigmatizace a usnadnění návratu pachatele do společnosti. Tím se nejen eliminuje negativní dopad trestního záznamu, ale také zvyšuje pravděpodobnost úspěšné reintegrace odsouzeného do běžného života (§ 65 TZ).

2.5 Terapeutické programy jako prevence recidivy

Mimo sankce je nově možné uložit pachatelům povinnost absolvovat terapeutický program, který může být účinným nástrojem prevence recidivy. Ačkoliv v zahraničí fungují obdobné programy již několik let, v ČR byla tato možnost zavedena v nedávné době. Jak konstatuje Mlčák (2024), vzhledem k vysokému počtu udělených zákazů řízení motorových vozidel došlo k přijetí novely TZ, která realizaci programů umožnila. Dne 1. července 2023 vstoupila v účinnost novela ZSP zaměřená na organizační a administrativní rámeček, který zajišťují podmínky pro realizaci terapeutických programů. Realizaci těchto úkolů má na starosti Centrum dopravního výzkumu, které je podřízeno Ministerstvu dopravy (Lebdušková & Bárta, 2024).

K 1. dubnu 2024 následně vstoupila v účinnost pravidla upravující obsah a průběh terapeutických programů, podmínky účasti, výši poplatků, která aktuálně činí 13.310 Kč. Součástí nové právní úpravy je i zřízení informačního portálu, který umožňuje Metodickému centru efektivně dohlížet na realizované programy (Lebdušková & Bárta, 2024).

Nová legislativní úprava reflektuje aktuální potřeby v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence negativních jevů na pozemních komunikacích (Lebdušková & Bárta, 2024). Zákon umožňuje soudu nařídít pachateli trestného činu spáchaného v souvislosti s řízením motorového vozidla účast v terapeutickém programu. Tento krok směřuje ke zvýšení preventivního efektu a podpoře resocializace. Dosavadní zkušenosti totiž ukazují, že samotný trest zákazu činnosti nebývá u recidivistů vždy dostatečně účinný (Mlčák, 2024).

Aktuálně je program určen primárně řidiči, kterému byl uložen trest nebo správní trest spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu alespoň 18 měsíců. Dále se může jednat o jedince, který se v rámci podmíněného zastavení trestního stíhání nebo podmíněného odložení návrhu na potrestání zavázal, že nebude po dobu nejméně 18 měsíců řídit motorová vozidla. Program je rovněž určen osobám, jimž byl uložen správní trest zákazu činnosti za přestupek odmítnutí podrobit se zkoušce na alkohol nebo jiné návykové látky. Účast může být rovněž nařízena rozhodnutím soudu či státního zástupce (Lebdušková & Bárta, 2024).

2.5.1 Význam terapeutických programů

Hlavním cílem terapeutických programů je zvýšit povědomí pachatelů o negativních důsledcích jejich protiprávního jednání, především s ohledem na závažné dopady na život a zdraví osob. Tyto programy jsou navrženy tak, aby pomohly zabránit opakovanému páchání obdobných deliktů po navrácení řidičského oprávnění. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby je vedli odborně vzdělaní lektori s dostatečnou kvalifikací a znalostmi v oblasti psychoterapie (Zámečník, 2019).

Podle Horákové (2022) samotné represivní přístupy často nestačí k efektivní prevenci. Odebrání řidičského oprávnění nemusí být účinné zejména u rizikových pachatelů, kteří nejsou motivováni k ukončení užívání alkoholu nebo jiných NL při řízení. Vhodným řešením by mohly být podle Castra et al. (2022) podpůrné metody, například motivační intervence v kombinaci s dalšími preventivními nástroji, mezi něž patří právě terapeutické programy.

Za klíčový prvek považuje Zámečník (2019) rozmanitou skladbu skupin, která umožňuje efektivní využití skupinové dynamiky. Naopak homogenní skupiny mohou vést k negativnímu ovlivňování účastníků kurzu mezi sebou, což snižuje účinnost programu. S tím souvisí i jasně stanovené kontraindikace pro přijetí účastníka do programu. Z programu jsou vyloučeni klienti a osoby závislé na návykových látkách. Tento fakt podtrhuje skutečnost, že terapeutické programy pro řidiče nemohou nahrazovat léčbu závislosti, která je v kontextu řízení pod vlivem alkoholu či ostatních NL samostatným a hlubším problémem. Při ukládání této intervence by soud a další kompetentní orgány měly zohlednit aktuální fyzický i duševní stav jednotlivce.

Program zahrnuje jak teoretickou, tak praktickou část a klade důraz na využití terapeutických přístupů při práci s rizikovými řidiči. To zahrnuje edukaci o rizicích jejich jednání i praktické nácviky dovedností (Habán, 2024). Jak uvádí Kurečková et al. (2021) jednotlivé lekce strukturovány do tematických modulů, jejichž volba závisí na potřebách konkrétní skupiny a rozhodnutí lektorů. Mezi klíčové moduly patří modul věnovaný problematice alkoholu za volantem či rychlé jízdě. Doplnkově jsou zařazovány i další témata, jako užívání nealkoholových NL. Tento komplexní přístup se ukazuje jako účinný. Jak zjistili Miller et al. (2014) ve svém výzkumu, snížení recidivy u řidičů bylo patrné zejména tehdy, když program zahrnoval nejen vzdělávací, ale i terapeutické intervence.

Tirla, Sârbescu a Rusu (2024) zdůrazňují, že přístupy, jejichž cílem je změna chování řidiče, mohou významně přispět k bezpečnosti na silnicích tím, že snižují agresivní, rizikové a nepozorné řízení. Nejúčinnější metody zahrnují kombinaci poskytování zpětné vazby a praktického zapojení účastníků, zatímco edukativní intervence mají samotné jen minimální efekt. Dle analýzy Burtseva a Buvina (2023) je vhodné tyto strategie doplnit o motivační faktory, které pomáhají zvýšit ochotu řidičů se kurzu aktivně účastnit. Toto doporučení plyne z jejich srovnávací studie, která ukázala, že systém ve Velké Británii vykazuje vyšší účinnost než na Novém Zélandu, přestože jsou intervence podobné. Tento rozdíl byl následně přičítán legislativním opatřením, která provinilým řidičům umožňují snížení trestu výměnou za absolvování rehabilitačního kurzu, čímž je motivovala k jeho absolvování. Podobný přístup by mohl zvýšit motivaci řidičů k účasti i v České republice.

2.6 Přístup k řízení pod vlivem návykových látek v zahraničí

Jak konstatuje Řepková (2018), přístupy k řízení pod vlivem NL se v různých zemích výrazně liší. Mezi státy panují zásadní rozdíly nejen v definici trestného činu, ale i v důkazních standardech a sankcích. V některých státech postačuje k trestnímu postihu samotná přítomnost NL v těle řidiče, zatímco jiné státy vyžadují prokázání skutečného ovlivnění schopností řídit vozidlo. Zatímco některé státy, jako Švédsko, Norsko či Maďarsko, uplatňují přísnou nulovou toleranci pro přítomnost NL v krvi řidiče, jiné země, včetně České republiky a Německa, stanovují konkrétní právní limity pro jednotlivé látky. V České republice se v případě nealkoholových NL uplatňuje systém stanovených prahových hodnot, kdy je přestupek nebo trestný čin posuzován až po překročení určité koncentrace látky v krvi řidiče, nevyžaduje-li situace jinak. Tento přístup je podobný německému modelu, který stanovuje konkrétní limity pro jednotlivé látky, obdobně jako u alkoholu (Gjerde & Strand, 2023).

Gjerde a Stand (2023) konstatují, že v případě alkoholu se v naprosté většině zemí uplatňuje konkrétní limit pro koncentraci alkoholu v krvi. Světová zdravotnická organizace doporučuje 0,5 ‰. Většina evropských zemí tento limit přijala nebo jej snížila, například Švédsko, Polsko, nebo Česká republika (European Transport Safety Council, 2025). V České republice je tolerance alkoholu u řidičů nulová, obdobně je tomu tak i na Slovensku, zatímco jiné země, jako Velká Británie, mají vyšší limity než doporučených 0,5 ‰ (Mayorov et al., 2023).

Evropská unie dlouhodobě usiluje o harmonizaci pravidel v oblasti řízení pod vlivem omamných látek, ale dosud neexistuje jednotná právní úprava. Vzhledem k tomuto faktu se řidiči ze zahraničí mohou nevědomky dostat do rozporu se zákonem, pokud nejsou s místními předpisy předem obeznámeni.

V rámci projektu DRUID bylo doporučeno zavedení minimálních prahových hodnot pro ostatní NL odpovídajících 0,2 ‰ ovlivnění alkoholem, nicméně většina států implementuje vlastní limity v souladu s vnitrostátní politikou (Gjerde & Strand, 2023). Strategie jednotlivých států se také liší v přístupu k prevenci a represím. V České republice, podobně jako v dalších členských státech EU, je kladen důraz na preventivní opatření, včetně povinného testování na přítomnost alkoholu a nealkoholových NL u řidičů zapojených do nehod, přísných sankcí a povinných preventivních programů pro řidiče. Tyto kroky jsou součástí legislativních změn zavedených v posledních letech. Naproti tomu například v Rusku se spoléhá především na represivní opatření, jako jsou vysoké pokuty, zabavení vozidla a dlouhodobé odebrání řidičského oprávnění, s cílem odstrašit řidiče od jízdy pod vlivem NL (Mayorov et al., 2023).

Přestože Evropská unie doporučuje sjednocení právních předpisů v oblasti řízení pod vlivem návykových látek, národní přístupy se stále výrazně liší a zůstává otázkou, zda se v budoucnu podaří dosáhnout větší harmonizace této legislativy.

2.7 Aktuální stav na území České republiky

Tato kapitola se zaměřuje na četnost páčání nejčastějších přestupků a trestných činů v souvislosti s řízením pod vlivem návykových látek v České republice. Jak bylo uvedeno v první kapitole, návykové látky negativně ovlivňují kognitivní schopnosti řidičů a tím zvyšují riziko dopravních nehod. Právě proto se nyní zaměřím na analýzu těchto dvou jevů.

Data byla získána ze statistik Ministerstva dopravy, která je pravidelně zveřejňuje. Konkrétně ze statistik přestupků a trestných činů za období let 2019-2023, které lze nalézt na stránkách ministerstva. Data o nehodovosti byla získána ze statistických ročenek nehodovosti též za období let 2019-2023, které zpracovává Policejní prezidium ČR.

2.7.1 Delikty v silniční dopravě

Tato podkapitola se zaměřuje na vývoj jednotlivých deliktů souvisejících s řízením pod vlivem návykových látek, které byly v ČR spáchány v letech 2019-2023.

Tabulka 4 Vývoj přestupků a trestných činů spáchaných v souvislosti s řízením pod vlivem na území ČR v období let 2019-2023

Delikty	2019	2020	2021	2022	2023
Přestupky					
Jízda pod vlivem NL	6623	5309	5562	5850	6094
Odmítnutí vyšetření na NL	5625	5920	7210	7073	6933
Trestné činy					
Ohrožení pod vlivem NL	9267	7866	8324	9221	8626
Opilství	3	3	-	-	-
Celkem	21518	19098	21096	22144	21653

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky (2020-2024)

Statistiky ukazují, že řízení pod vlivem návykových látek zůstává vážným a přetrvávajícím problémem v silniční dopravě. Průměrně bylo každoročně zaznamenáno více než 21 000 deliktů souvisejících s touto problematikou, což představuje přibližně 2 % ze všech dopravních přestupků a trestných činů. Přestože počet případů mezi jednotlivými lety kolísá, celkový trend naznačuje stabilně vysokou míru těchto činů.

Nejvýraznější trestný čin – ohrožení pod vlivem návykové látky – zaznamenal nejnižší počet případů v roce 2020, přičemž v následujících letech opět došlo k nárůstu. Několik let tak zůstává desátým nejčastějším deliktem v silniční dopravě. Podobný vývoj lze sledovat i u samotné jízdy pod vlivem návykových látek, kde se počet případů v roce 2023 přiblížil hodnotám z předchozích let.

Trestný čin opilství představuje marginální počet oproti ostatním deliktům, přičemž od roku 2021 nebyl zaznamenán jediný případ tohoto trestného činu. Osoby, které se již nachází ve stavu nepřičetnosti, již mají v důsledku užití NL vymizelou schopnost ovládat či rozpoznávat své jednání (Šámal, 2023). Absence těchto funkcí výrazně snižuje pravděpodobnost, že vůbec dojde k řízení vozidla, což může být jeden z faktorů, proč je počet těchto trestných činů tak nízký.

Zajímavý trend lze pozorovat u odmítnutí vyšetření na přítomnost NL, jehož počet v roce 2021 prudce vzrostl na 7 210 případů, což může souviset se zvýšenou frekvencí

silničních kontrol. Přestože od té doby dochází k mírnému poklesu, tento přestupek zůstává jedním z nejčastějších v této oblasti.

2.7.2 Nehodovost pod vlivem návykových látek

Z dat Policejního prezidia ČR za období let 2019–2023 vyplývá, že došlo na území České republiky k průměrně 99 020 dopravním nehodám ročně. Z tohoto počtu bylo přibližně 5 % těchto nehod způsobeno řidiči pod vlivem návykových látek. Analýza dále ukázala, že ve zhruba 94 % těchto případů byla zjištěna přítomnost alkoholu.

Tabulka 5 Vývoj dopravní nehodovosti u řidičů pod vlivem návykových látek na území ČR v období let 2019–2023

Druh NL	2019	2020	2021	2022	2023
Alkohol	4568	4431	4368	4684	4650
Ostatní NL	210	206	235	207	321
Kombinace	59	55	84	70	116
Alkohol celkem	4627	4486	4452	4754	4766
Ostatní NL celkem	269	261	319	277	437
Celkem	4896	4747	4771	5031	5203

Zdroj: Policejní prezidium České republiky (2020-2024)

Nejvíce nehod řidičů pod vlivem alkoholu bylo zaznamenáno v roce 2023, což je mírný nárůst oproti předchozím rokům. Nejméně těchto nehod bylo v roce 2021. Celkově se počet nehod způsobených alkoholem drží stabilní, což naznačuje, že problematika alkoholu za volantem zůstává přetrvávajícím problémem.

Počet nehod způsobených pachateli pod vlivem nealkoholových NL se v posledních letech zvýšil. Zejména v roce 2023, kdy bylo zaznamenáno 437 případů, což je výrazný nárůst oproti předchozím letům. V roce 2022 bylo těchto nehod pouze 277, což představuje nárůst o více než 57 %.

2.7.3 Shrnutí

Z dostupných dat ministerstvem dopravy ČR vyplývá, že počet deliktů souvisejících s řízením pod vlivem NL zůstává poměrně stabilní s mírnými meziročními výkyvy. Nejnižší počet těchto deliktů byl zaznamenán v roce 2020, což může souviset s omezením pohybu během pandemie. Od roku 2021 dochází opět k mírnému nárůstu, což koresponduje i se zvýšeným počtem dopravních nehod řidiči pod vlivem alkoholu.

Znepokojivým trendem je výrazný nárůst nehod způsobených nealkoholovými NL, který mezi lety 2022 a 2023 vzrostl o více než 57 %. Zvyšující se počet odmítnutí testů na návykové látky může navíc znamenat, že roste frekvence kontrol PČR.

Dalším varovným trendem je rostoucí počet nehod, při nichž byly přítomny jak alkohol, tak jiné NL. Tento počet se mezi lety 2019 a 2023 téměř zdvojnásobil, což ukazuje na potenciální změny v užívání návykových látek mezi řidiči. Kombinace těchto látek přitom výrazně zhoršuje schopnosti řízení a vede k vyššímu riziku vážných nehod. Tento trend si zaslouží zvýšenou pozornost nejen ze strany dopravních a bezpečnostních složek, ale i v oblasti prevence a osvěty, protože naznačuje změny v rizikovém chování určité části populace.

Celkově lze říct, že ačkoliv počet deliktů spojených s alkoholem a jinými NL v silniční dopravě zůstává relativně stabilní, jejich struktura se mění. Na základě výše uvedených dat a analýzy dopravních deliktů souvisejících s řízením pod vlivem NL je zřejmé, že tato problematika zůstává klíčovým faktorem ovlivňujícím bezpečnost silničního provozu.

Výrazný nárůst dopravních nehod spojených s přítomností nealkoholových návykových látek a rostoucí počet případů zjištění jejich kombinace s alkoholem u řidičů poukazuje na nutnost přijetí cílených strategií ke snížení tohoto rizika. Tyto závěry úzce souvisejí se strategickými cíli pro dekádu 2021–2030, jejichž ambicí je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích na polovinu oproti roku 2020. Klíčovým prvkem je posilování bezpečného chování řidičů prostřednictvím systematické dopravní výchovy, preventivních kampaní a zároveň zpřísnění sankcí za řízení pod vlivem alkoholu a jiných NL. Ke snížení počtu deliktů spojených s řízením pod vlivem návykových látek a následných dopravních nehod by mohly přispět již zavedené terapeutické programy pro řidiče (BESIP, 2020).

3 Výzkumná část

Teoretická část této práce popsala účinky návykových látek na schopnost řízení a shrnula právní rámec, který se vztahuje k řízení pod jejich vlivem. Výzkumná část se zaměřuje na analýzu reálných dat z České republiky s cílem analyzovat vývoj odsouzení řidičů. Analýza se soustředí na vývoj NL v čase, strukturu uložených trestů a regionální odlišnosti.

3.1 Cíl práce

Cílem práce je popsat a analyzovat vývoj odsouzení za trestný čin ohrožení pod vlivem NL v silniční dopravě na území České republiky v období let 2014–2023. Důraz je kladen na vývoj počtu odsouzení, druhů návykových látek, za které byli odsouzeni, a následné ukládané tresty. Dílčím cílem je porovnat regionální rozdíly mezi výskytem alkoholu a jiných návykových látek u odsouzených řidičů v posledním sledovaném roce.

Na základě tohoto cíle byly formulovány následující výzkumné otázky, které se vztahují na odsouzené za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v silniční dopravě v období let 2014–2023:

1. Jak se vyvíjel počet odsouzených řidičů ve sledovaném období?
2. Jak se vyvíjely případy odsouzení, v nichž byl zjištěn alkohol vůči jiným návykovým látkám ve sledovaném období?
3. Jaká byla struktura nealkoholových návykových látek u odsouzených a jak se jejich výskyt vyvíjel v průběhu sledovaného období?
4. Jak se regionálně liší zjištěné návykové látky u řidičů odsouzených v roce 2023?
5. Jak se ve sledovaném období měnila skladba a počet uložených trestů?

3.2 Metodologický rámec

Výzkum vychází z kvantitativního deskriptivního přístupu, který umožňuje systematicky popsat frekvenci sledovaných jevů v čase a prostoru. Tento přístup je vhodný pro sekundární analýzu dat, protože nezkoumá kauzální vztahy, ale identifikuje trendy a rozdíly, které mohou sloužit jako podklad pro další výzkum (Hrincová et al., 2023).

Metodologickým cílem je popsat vývoj odsouzení, výskytu jednotlivých návykových látek a s tím souvisejících trestů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Analýza se zaměřuje nejen na časové proměny, ale i na prostorové rozdíly mezi kraji, což umožňuje zohlednit možnou nerovnoměrnost trestní praxe.

Data byla zpracována pomocí deskriptivní statistiky, konkrétně prostřednictvím absolutních a relativních četností, výsledky byly dále vizualizovány. Tento přístup má v kontextu kriminologického výzkumu dlouhodobou tradici a podle Cejpa (2011) slouží především k popisu aktuální situace a jejímu vývoji v širším kontextu.

3.3 Popis výzkumného souboru

Výzkumný soubor tvoří agregovaná data poskytnutá Ministerstvem spravedlnosti ČR. Vzhledem k tomu, že se jedná o sekundární analýzu dat, jsou tyto data již ze strany instituce anonymizována. Data zahrnují pravomocně odsouzené za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky v silniční dopravě (§ 274 TZ) v období let 2014–2023, členěné podle

okresních soudů. Data byla získána z centrální datové banky Ministerstva spravedlnosti, která slouží jako úložiště informací o trestních řízeních. Podklady čerpá od soudů, které na základě instrukce Ministerstva spravedlnosti pravidelně vyhotovují jednotlivé statistické listy. Do nich jsou podle Drápala a Vanči (2021) povětšinou případů zaznamenávána data řádně, čímž mohou představovat vhodný výzkumný soubor.

Na základě žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, mi byla prostřednictvím e-mailu poskytnuta data ve formátu Excel. V něm byly obsaženy listy, které obsahovaly informace o počtu odsouzených, zjištěných návykových látkách, uložených hlavních trestech a uložených vedlejších trestech. Tato struktura umožnila jejich následné zpracování a analýzu podle jednotlivých proměnných. Údaje o recidivě mi bohužel nebyly poskytnuty, obdobně tomu tak bylo i u trestů ukládaných vedle sebe.

Návykové látky byly ze strany ministerstva kategorizovány na základě skupin NL, obdobných účinků či derivátů následovně:

Tabulka 6 *Zaslané kategorie návykových látek*

Zaslané kategorie	Další možné NL či jejich jiné názvy
Marihuana nebo hašiš	konopí, konopný (hašišový) olej, tetrahydrocannabinol neboli THC, delta-9-tetrahydrocannabinol a další látky obsahující cannabinoidy
Pervitin	efedrin, metamfetamin, hydrochlorid metamfetamin
Extáze	XTC, 2C-B, PEA, PMA, PMMA, MDMA, MDEA
Heroin	braun, hydrocodon, metadon, diacetylmorfin
Kokain	crack (krystalická forma)
Jiná omamná či psychotropní látka	
V datech neuvedeno	

Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti ČR (2020)

V případě heroinu a marihuany/hašiše jsem se vzhledem k širšímu spektru zahrnutých NL rozhodla použít obecnější označení – opioidy a konopné NL. V kategorii, která zahrnuje látky s účinky metamfetaminu, jsem ponechala název „pervitin“ tak, jak byl uveden v datech. Toto rozhodnutí vychází z vysoké celonárodní prevalence metamfetaminu a z absence efedrinu v seznamech NL. Obdobně jsem zachovala původní označení v případě kokainu a extáze. Kategorizace vychází především z účinků daných látek, což zároveň odpovídá běžnému přístupu při jejich třídění ve statistických výstupech. Je však třeba upozornit, že data byla primárně určena pro účely statistického vykazování, a proto nemusí být výčet konkrétních látek zcela přesný.

Zaznamenány jsou pouze ty NL, jež měly nezanedbatelný vliv na spáchání trestného činu, tedy na naplnění skutkové podstaty trestného činu (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2020). Tato skutečnost představuje určité omezení výpovědní hodnoty dat, zejména pokud jde o přesnější identifikaci typických užívaných NL u pachatelů.

Data umožňují sledovat vývoj za celé období, přičemž specifickým prvkem je soustředění na rok 2023 v rámci regionální analýzy. Je třeba upozornit, že vzhledem k výzkumnému souboru může docházet k časovému rozptylu mezi odsouzením a vyhotovením statistických listů, což může částečně zkreslovat meziroční srovnání. Tento limit je zmírněn sledováním dlouhého časového horizontu. Ačkoliv data neumožňují práci s individuálními charakteristikami případů, jejich struktura poskytuje validní přehled o trendech a prostorovém rozložení daného jevu.

3.4 Metody analýzy dat

Pro zpracování dat byl využit model umělé inteligence ChatGPT 4o, s jehož pomocí byl vytvořen kód v jazyce Python (s využitím knihovny pandas) a uložen ve formě skriptu do stejné složky jako vstupní Excelový soubor s daty. Zadan mu byl příkaz vytvořit kód, který zapříčiní seskupení dat dle zadaných proměnných v závislosti na výzkumné otázce. Po jeho vytvoření jsem postupovala tak, že jsem kód zkopírovala do poznámkového bloku v počítači, přičemž následná práce probíhala ve stejné složce, což umožnilo jednoduché a přehledné zpracování. Po spuštění kódu došlo k automatickému načtení dat, jejich převodu z úrovně okresních soudů na úroveň krajů, případně i k seskupení podle roku či typu NL/trestu. Výstupní tabulka byla opět automaticky uložena do samostatného Excel souboru. Tento přístup minimalizoval riziko chyby při práci s cestami k souborům a zjednodušil celý proces zpracování dat.

Následná analýza se zaměřovala na absolutní i relativní četnosti jednotlivých proměnných, včetně počtů odsouzených osob, druhů uložených trestů a zjištěných návykových látek. Statistiky poskytnuté Ministerstvem spravedlnosti byly po jejich agregaci vizualizována pomocí Microsoft Excel, který nabízí efektivní nástroje pro grafické zobrazení vývoje počtu odsouzených případů, regionálních rozdílů a struktury ukládaných trestů.

3.5 Etické aspekty

Při zpracování této práce byly zohledněny etické otázky spojené s nakládáním s daty. Data použitá ve výzkumu byla získána na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, od Ministerstva spravedlnosti ČR a jednalo se o již existující anonymizovaný soubor. Tato data byla anonymizována přímo ministerstvem, a jejich poskytnutím tak nedošlo k ohrožení zájmů konkrétních osob. Výzkum nevyžadoval aktivní účast jednotlivců, ani nebyl časově či jinak náročný pro žádné třetí strany. Data byla po celou dobu zpracování uchovávána v zabezpečeném počítači. Etické aspekty této práce byly navíc posouzeny Etickou komisí Kliniky adiktologie, která udělila souhlas s realizací výzkumu. Během výzkumu nebyly identifikovány etické konflikty.

4 Výsledky

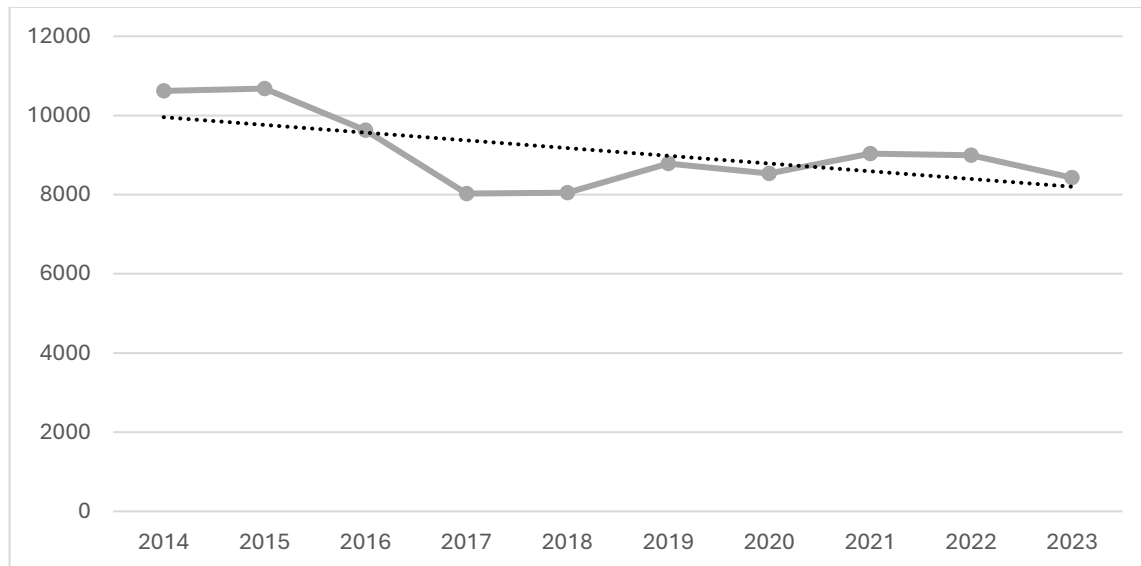
Následuje pět podkapitol, přičemž každá z nich nese název odpovídající jedné z formulovaných výzkumných otázek. Pro přehlednější interpretaci výsledků je v každé podkapitole zařazen alespoň jeden odpovídající graf, který slouží k vizuálnímu znázornění zjištěných údajů. Každá podkapitola je zakončena souhrnem klíčových poznatků, přičemž závěrečné shrnutí výsledků je rovněž uvedeno v samostatné podkapitole formou přehledného bodového výčtu.

4.1 Vývoj počtu odsouzených řidičů ve sledovaném období

Tato otázka se zaměřuje na vývoj celorepublikového počtu odsouzených za trestný čin ohrožení pod vlivem NL v letech 2014 až 2023. Celkem bylo v tomto období evidováno 90 785 odsouzených řidičů. Mezi jednotlivými roky lze pozorovat určité výkyvy, avšak z dlouhodobého hlediska se ukazuje pozvolně klesající trend.

Jak je uvedeno v grafu 1, v roce 2014 bylo zaznamenáno 10 620 odsouzených osob, přičemž od roku 2016 dochází k postupnému poklesu. Nejnižší hodnota byla zaznamenána v roce 2017, kdy bylo odsouzeno pouze 8 028 osob. V následujících letech došlo k mírnému nárůstu, nejprve v roce 2019 a dále pak v letech 2021 a 2022, kdy počet odsouzených opět překročil hranici 9 000. V roce 2023 došlo k mírnému poklesu na 8 427 odsouzených osob.

Graf 1 Vývoj počtu odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR



Z dostupných dat vyplývá, že celkový počet odsouzených osob v České republice v průběhu let 2014 až 2023 vykazuje pozvolně klesající tendenci. Ačkoli se mezi jednotlivými roky objevují výkyvy, přímka lineární regrese v grafu 1 potvrzuje mírný dlouhodobý pokles. Vývoj tak spíše než dramatické změny naznačuje stabilizační trend s mírným ústupem.

4.2 Vývoj případů odsouzení spojených s alkoholem ve srovnání s jinými návykovými látkami ve sledovaném období

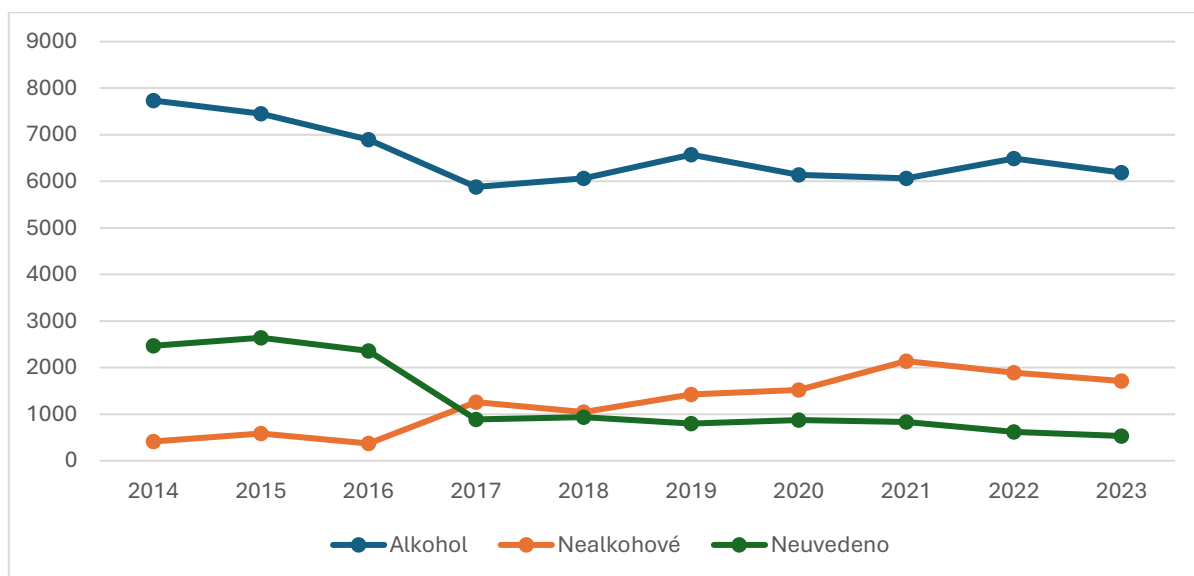
V této části je analyzováno, jaké skupiny NL byly u odsouzených zjištěny. Tato otázka byla zvolena s ohledem na relativně vysoký počet případů alkoholu a případů v nichž nebyla konkrétní návyková látka uvedena v datech. Všechny evidované nealkoholové návykové látky byly za účelem přehlednosti sloučeny do jedné kategorie a následně porovnány s ostatními.

Na základě agregovaných dat, znázorněných v grafu 2, lze sledovat, že alkohol zůstává nejčastěji zaznamenanou návykovou látkou, a to i přesto, že jeho výskyt v průběhu let mírně klesal z přibližně 7 700 případů v roce 2014 na necelých 6 200 v roce 2023.

Opačný trend je patrný u nealkoholových návykových látek. V letech 2014 až 2016 se jejich počet držel na nižších hodnotách (zhruba 370 až 600 případů ročně), avšak v roce 2017 došlo ke skokovému nárůstu na 1 262 případů, tedy více než trojnásobku oproti předchozímu roku. Nejvyšší počet případů byl zaznamenán v roce 2021, kterému předcházela meziroční nárůst o 40,9 %. V následujících dvou letech sice nastal mírný pokles, avšak celkové hodnoty zůstaly výrazně vyšší než na počátku sledovaného období.

Výrazný pokles naopak zaznamenala kategorie „neuveďeno“, která zahrnuje případy, v nichž nebyla specifikována konkrétní návyková látka. Zatímco v roce 2014 šlo o 2 470 případů, v roce 2023 jich bylo evidováno již jen 532. Nejvýraznější pokles nastal mezi lety 2016 a 2017, kdy počet těchto případů klesl o více než 62 %.

Graf 2 Vývoj případů zjištěného alkoholu ve srovnání s jinými návykovými látkami u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR



Celkově lze konstatovat, že alkohol zůstává nejčastěji zjištěnou NL u řidičů odsouzených za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Přestože jeho absolutní

počet i podíl mírně klesají, nadále tvoří dominantní složku. Oproti tomu u nealkoholových návykových látek docházelo ve sledovaném období k nárůstu.

4.3 Struktura nealkoholových návykových látek a jejich vývoj u řidičů odsouzených ve sledovaném období

Ačkoliv lze běžně dohledat, zda byla trestná činnost nebo dopravní nehody spáchány pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, konkrétní druhy těchto substancí veřejně dostupné nejsou. Z tohoto důvodu byla do výzkumné části zařazena otázka, jejímž cílem je zmapovat strukturu a vývoj nealkoholových návykových látek, za jejichž zjištění byli řidiči odsouzeni.

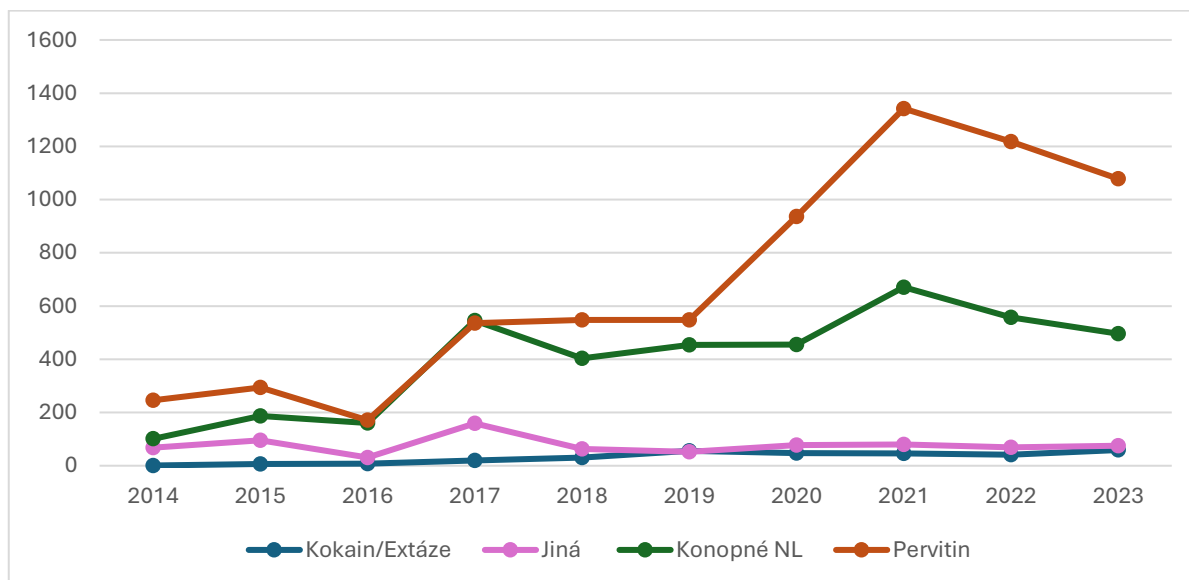
V rámci sledovaného období 2014–2023 došlo k výrazným změnám v počtu evidovaných případů nealkoholových návykových látek. Nejčastěji se vyskytujícími látkami byl pervitin a konopné NL, přičemž pervitin v posledních letech jednoznačně dominuje.

Zatímco v roce 2014 bylo zjištěno 246 případů výskytu pervitinu a 101 případů konopné NL. V roce 2021 se pervitin objevil již ve 1 342 případech, což představuje více než pětinasobný nárůst oproti začátku období. Vysoké hodnoty se udržely i v dalších letech – v roce 2022 šlo o 1 218 případů, v roce 2023 o 1 079.

U konopné NL byl též zaznamenán výrazný nárůst případů v roce 2017 (546) a následně v roce 2021 (671). Celkově však zůstává její výskyt nižší ve srovnání s pervitinem.

Ostatní látky – kokain/extáze či látky zařazené do kategorie „jiná“ – se vyskytují méně často. I zde je však patrný mírný nárůst. Například kokain se zvýšil z 0 případů v roce 2014 na 41 případů v roce 2023, výskyt extáze se ustálil na hodnotách kolem 18–20 případů ročně. Kategorie „jiná“ naopak nevykazuje výrazný trend a spíše kolísá.

Graf 3 Vývoj zjištěných nealkoholových NL u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR



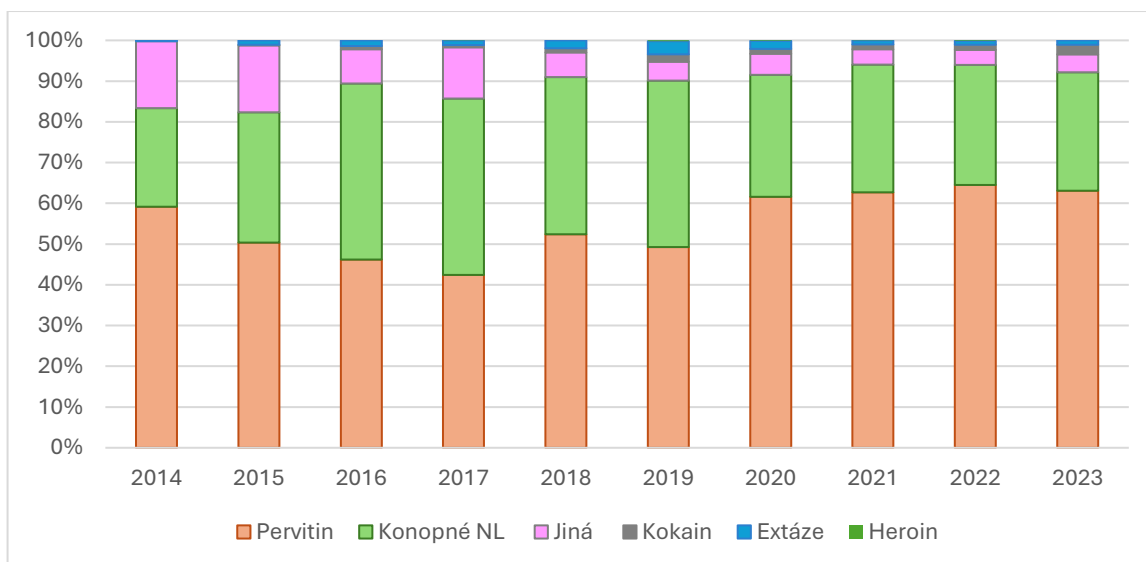
Opioidy se ve sledovaném období vyskytovaly výjimečně. Po většinu let nebyl na území České republiky zaznamenán jediný případ.

Z hlediska struktury je z grafu 4 patrné, že pervitin dlouhodobě představuje nejčastěji zjišťovanou nealkoholovou NL u odsouzených řidičů. V období let 2014 až 2023 jeho zastoupení postupně rostlo, přičemž nejvyšší počet případů byl zaznamenán v roce 2021.

Pouze v roce 2017 byl pervitin početně předstížen konopnými látkami, jednalo se však o krátkodobý výkyv. V následujících letech se pervitin opět vrátil na pozici dominantní látky. Ve srovnání s rokem 2014 je dnes jeho převaha mnohem výraznější – jak v absolutních číslech, tak i v celkovém podílu na všech zjištěných případech.

Naopak výskyt ostatních návykových látek je celkově nízký a často velmi kolísavý. V průběhu sledovaného období klesal relativní výskyt "jiných" látek a extáze, zatímco relativní výskyt kokainu mírně vzrostl. Přesto zůstává kokain, stejně jako ostatní méně zastoupené látky, výrazně méně častý ve srovnání s pervitinem a konopnými NL.

Graf 4 Vývoj podílů nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023



Shrňeme-li vývoj zastoupení jednotlivých nealkoholových NL, lze konstatovat, že nejčastěji zjištěn byl pervitin, jehož výskyt se během sledovaného období výrazně zvýšil a vrcholu dosáhl v roce 2021. Druhou nejčastěji evidovanou byly konopné NL, jejíž podíl však byl v posledních letech výrazně nižší ve srovnání s pervitinem. Tyto údaje dokládají, že problematika odsouzení za trestný čin ohrožení pod vlivem NL u řidičů pod vlivem nealkoholových návykových látek se v současnosti koncentruje především kolem pervitinu a konopných NL, přičemž zejména první kategorie hraje klíčovou roli v této oblasti.

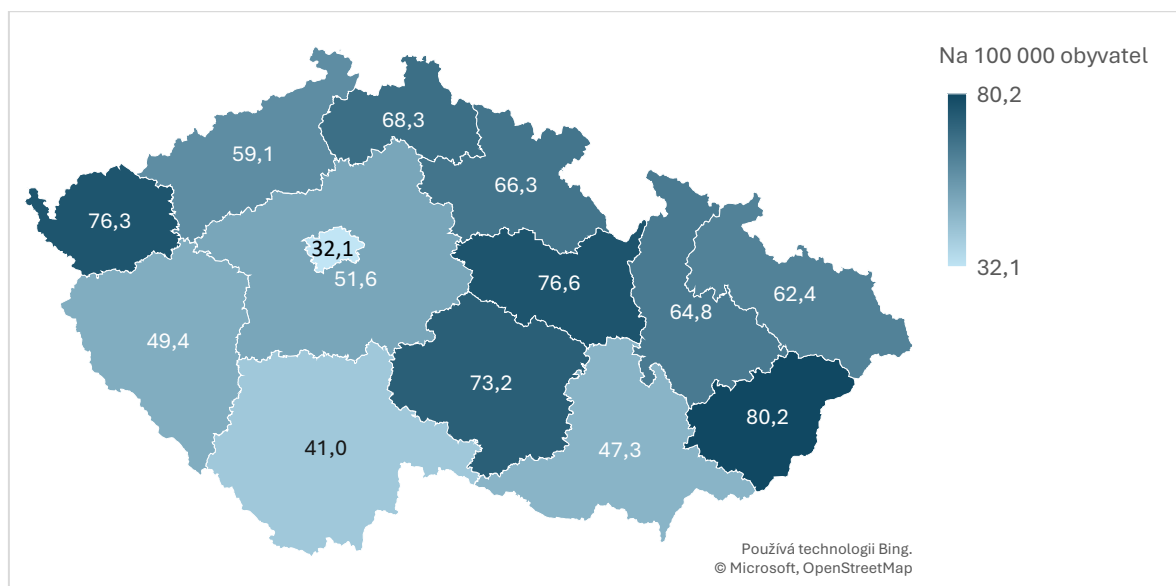
4.4 Regionální odlišnosti v počtu zjištěných návykových látek u řidičů odsouzených v roce 2023

Pro zodpovězení této otázky jsem zvolila topografické zobrazení počtu případů souvisejících s alkoholem a jinými NL. Tento počet je vyjádřen v přepočtu na 100 000 obyvatel, což je v kriminologii běžně používaný standardizovaný ukazatel. Jeho využití umožňuje spravedlivé srovnání mezi regiony různé velikosti a zároveň pomáhá předcházet zkreslení, které by mohlo vzniknout při práci s absolutními čísly.

Pro účely této práce byl zvolen rok 2023 jakožto referenční období pro analýzu regionální distribuce odsouzených. Tento rok představuje nejnovější dostupná data a zároveň období, které již není zásadním způsobem ovlivněno pandemií COVID-19. V letech 2020 až 2021 došlo v důsledku pandemických opatření k výraznému omezení mobility obyvatelstva, což mohlo mít za následek umělé snížení počtu deliktů v dopravě. Rok 2023 tak poskytuje reprezentativnější obraz skutečného stavu. Dalším důvodem výběru tohoto roku je časový odstup od legislativních změn z roku 2020, konkrétně stanoviska Nejvyššího soudu, které se vyjadřovalo ke stanovení hranice látky v krvi pro trestní odpovědnost řidičů. S odstupem několika let lze již předpokládat určité dopady tohoto rozhodnutí na aplikační praxi.

Z regionálního hlediska, jak ukazuje vizualizace prostřednictvím mapy (viz graf 5), byly v roce 2023 patrné výrazné rozdíly v počtu odsouzených, u kterých byl zjištěn alkohol, mezi jednotlivými kraji České republiky. Nejvyšší počet případů byl zaznamenán ve Zlínském kraji, následovaném Pardubickým a Karlovarským krajem. Naopak nejnižší hodnoty vykazovala Praha, dále Jihočeský kraj a Jihomoravský kraj.

Graf 5 Počet odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ), u nichž byl zjištěn alkohol, v roce 2023 v přepočtu na 100 000 obyvatel dle kraje

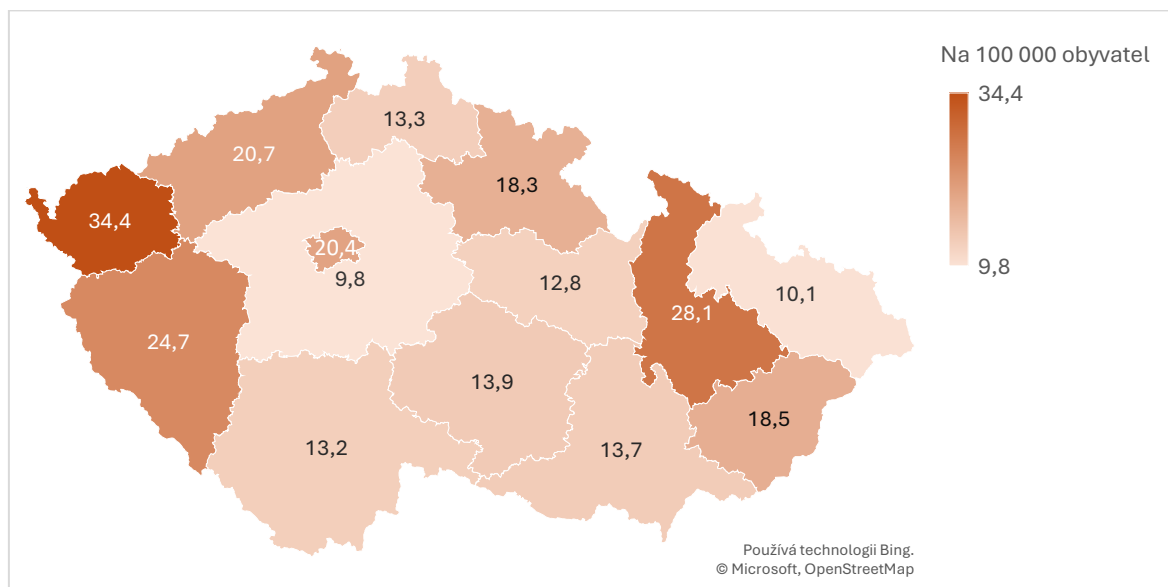


Jak ukazuje graf 6, v případě nealkoholových návykových látek vykazuje regionální rozložení počtu odsouzených osob značné rozdíly napříč jednotlivými kraji. Nejvyšší hodnoty byly v roce 2023 zaznamenány v Karlovarském kraji, který výrazně převyšuje

ostatní regiony. Následují Olomoucký kraj a Plzeňský kraj, jež rovněž vykazují nadprůměrné hodnoty.

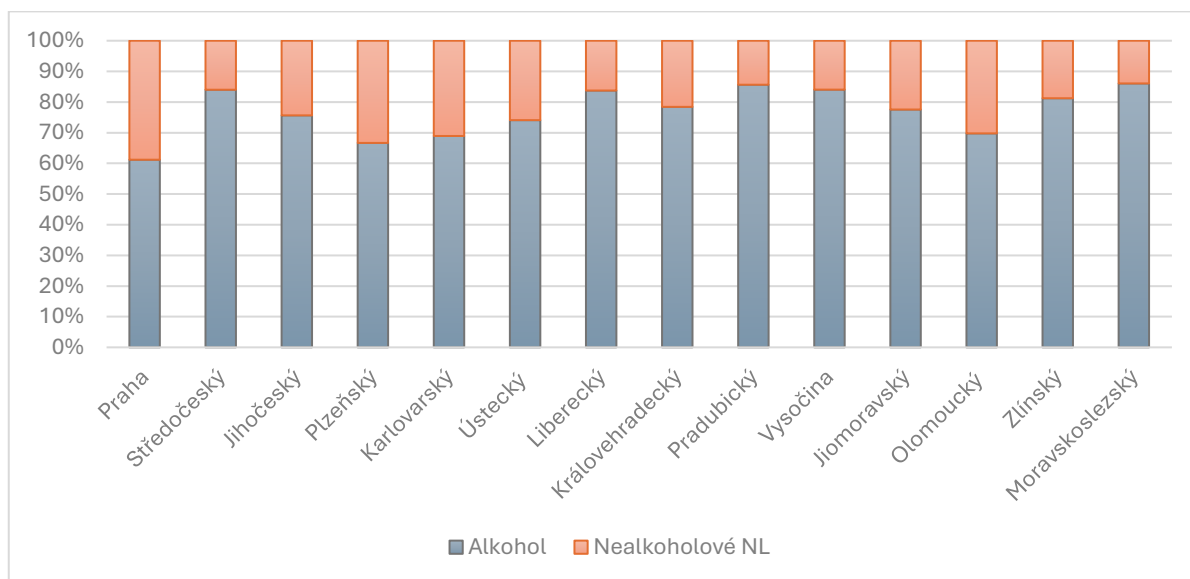
Naproti tomu nejnižší počet odsouzených byl evidován ve Středočeském kraji, dále v Moravskoslezském kraji a Pardubickém kraji. Tato data potvrzují, že výskyt počtu odsouzení, u nichž byly zjištěny nealkoholové NL není rovnoměrný.

Graf 6 Počet odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ), u nichž byly zjištěny nealkoholové návykové látky, v roce 2023 v přepočtu na 100 000 obyvatel dle kraje



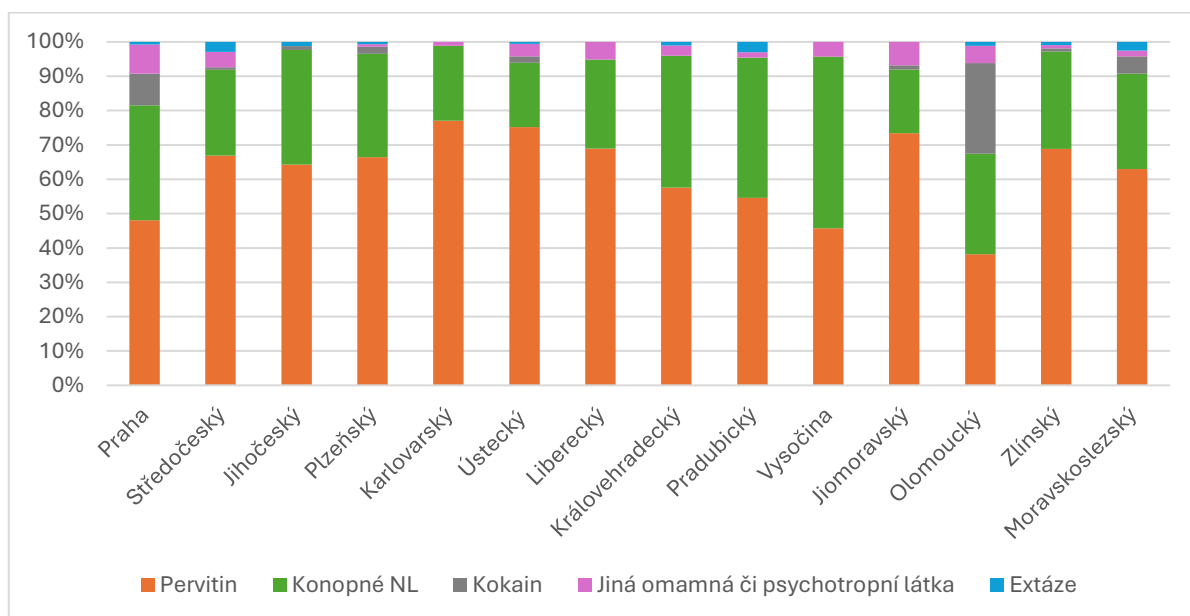
Při porovnání je zřejmé, že alkohol představoval dominantní zastoupení ve všech krajích (60-86 %). Nejvíce zastoupen byl v kraji Moravskoslezském a Pardubickém, kde představoval přes 85 % případů, naopak nejméně zastoupen byl zejména v Praze a v Plzeňském kraji (viz graf 7).

Graf 7 Podíly zjištěného alkoholu a nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v roce 2023 podle krajů



Co se konkrétních nealkoholových NL v krajích týče, téměř ve všech převažovala kategorie pervitinu, jedinou výjimkou byl kraj Vysočina, kde konopné NL představovaly větší podíl případů. V některých krajích, například Karlovarský či Ústecký, pervitin přesahoval i 75 %. Druhou nejčastěji zjištěnou kategorií byly konopné NL, jejichž podíl se ve většině krajů pohyboval mezi 20 a 30 % (viz graf 8).

Graf 8 Podíly jednotlivých zjištěných nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v roce 2023 podle krajů



Kokain má oproti předchozím látkám nižší zastoupení, avšak jeho výskyt je patrný především v Olomouckém kraji a v Praze, kde dosahuje relativně vyššího podílu ve srovnání s ostatními regiony.

Zastoupení jiných NL a extáze je v celkovém souhrnu minimální a v některých krajích se pohybuje na hranici detekovatelnosti. Jejich výskyt tak zůstává okrajový.

Shrnutím regionálních dat za rok 2023 lze konstatovat, že počty zjištěných nealkoholových návykových látek u řidičů odsouzených za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky se mezi jednotlivými kraji výrazně liší. Hodnoty v obou sledovaných oblastech, jak v případě alkoholu, tak nealkoholových NL, vykazují značné rozpětí a nelze u nich pozorovat rovnoměrné geografické rozložení napříč územím ČR.

Z dostupných dat dále vyplývá, že kraje s vyšším počtem odsouzených řidičů pod vlivem alkoholu zpravidla vykazují nižší počty u nealkoholových návykových látek a naopak.

Nejčastěji zjištěnou nealkoholovou látkou napříč regiony byl pervitin, který v některých krajích tvořil více než tři čtvrtiny všech zachycených případů. Výjimku představoval kraj Vysočina, kde byly nejčastěji detekovány konopné NL.

Kokain byl zaznamenán především v Praze a Olomouckém kraji, kde dosahoval vyššího podílu než ve zbytku republiky. Ostatní návykové látky, včetně extáze, se vyskytovaly spíše výjimečně.

Lze tedy uzavřít, že rozdíly mezi regiony jsou patrné jak z hlediska celkového počtu zjištěných případů, tak z hlediska konkrétního složení zjištěných návykových látek.

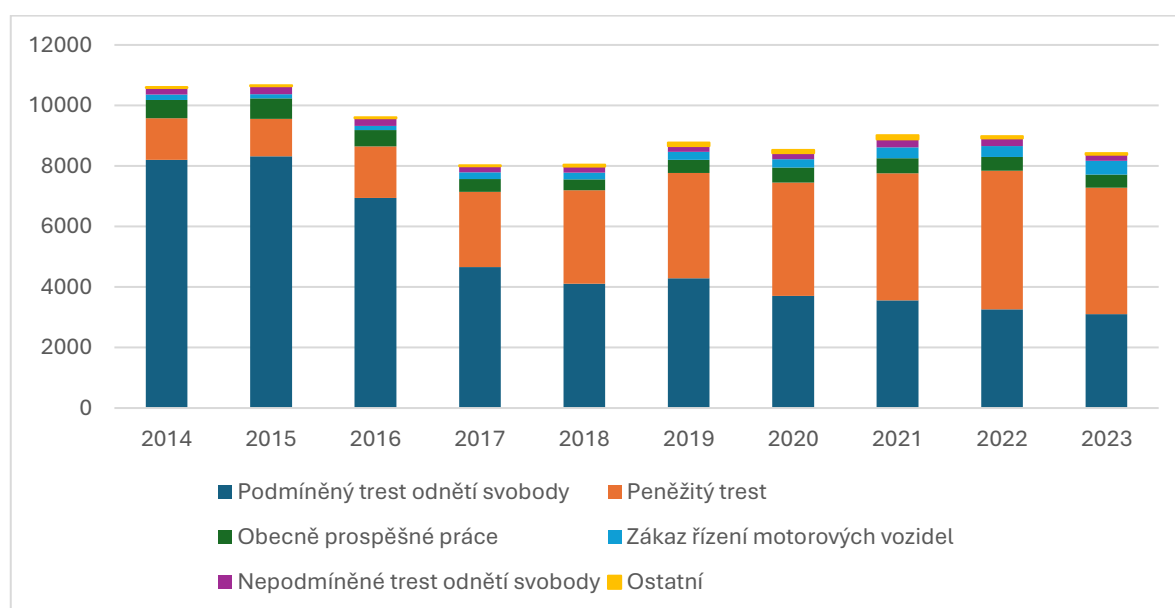
4.5 Vývoj skladby a počtu ukládaných trestů ve sledovaném období

Na úvod je třeba uvést, že ne ve všech případech odsouzení musí nutně dojít k uložení trestu. Existuje institut tzv. upuštění od potrestání, jehož aplikace je však v praxi výjimečná – trest byl uložen ve více než 99,5 % případů. Tento institut proto nebude dále zahrnut do analýzy.

Ačkoliv se pro statistické účely rozlišují hlavní a vedlejší tresty, přičemž hlavní trest může být uložen pouze jeden, v právní praxi se častěji používá formulace uložení více trestů vedle sebe. Vzhledem k povaze analyzovaných dat budu v této práci vycházet z terminologie používané ve statistických výstupech Ministerstva spravedlnosti.

Ve sledovaném období dochází k významným posunům ve struktuře ukládaných hlavních trestů řidičům. Graf 7 ilustruje, že nejčastěji ukládaným trestem bylo po většinu období podmíněné odsouzení, avšak jeho podíl v průběhu let klesal. Z grafu níže lze vidět postupný pokles. Celkově za sledované období klesl výskyt jeho ukládání o více než 62 %. Na konci sledovaného období tak představoval pouze 36,8 % všech hlavních trestů oproti původním 77,3 %.

Graf 9 Vývoj hlavních trestů uložených odsouzeným řidičům za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023



Naopak peněžitě tresty v uvedeném období výrazně posílily, a to jak absolutně, tak relativně. Zatímco v roce 2014 šlo o 1 369 případů, v roce 2023 již o 4 184. Od roku 2020 se tak peněžitý trest stal z hlediska četnosti nejčastějším typem trestu. Jeho rostoucí trend zůstává patrný až do konce období, přičemž v roce 2023 představovaly téměř polovinu všech hlavních trestů.

Obecně prospěšné práce a zákaz řízení motorových vozidel byly v rámci hlavních trestů uplatňovány méně často, avšak s nárůstem zejména u zákazu řízení. Ten vzrostl z 175

případů v roce 2014 na 459 případů v roce 2023. U obecně prospěšných prací naopak dochází ke kolísání bez jasného trendu.

Nepodmíněná odsouzení se vyskytovala v nižším rozsahu a jejich počet zůstával v průběhu let poměrně stabilní, s mírnými výkyvy. Kategorie „ostatní“ tresty, která byla vytvořena seskupením trestů s nízkým podílem představuje i přesto velmi nízký počet případů uložení bez jasného trendu.

Pokud jde o vedlejší tresty, je pro představu o jejich praktickém uplatnění podstatné uvést, že po vyloučení případů, kdy byl zákaz řízení motorových vozidel uložen jako hlavní trest, obdrželo tento zákaz jako vedlejší trest přibližně 98 % odsouzených.

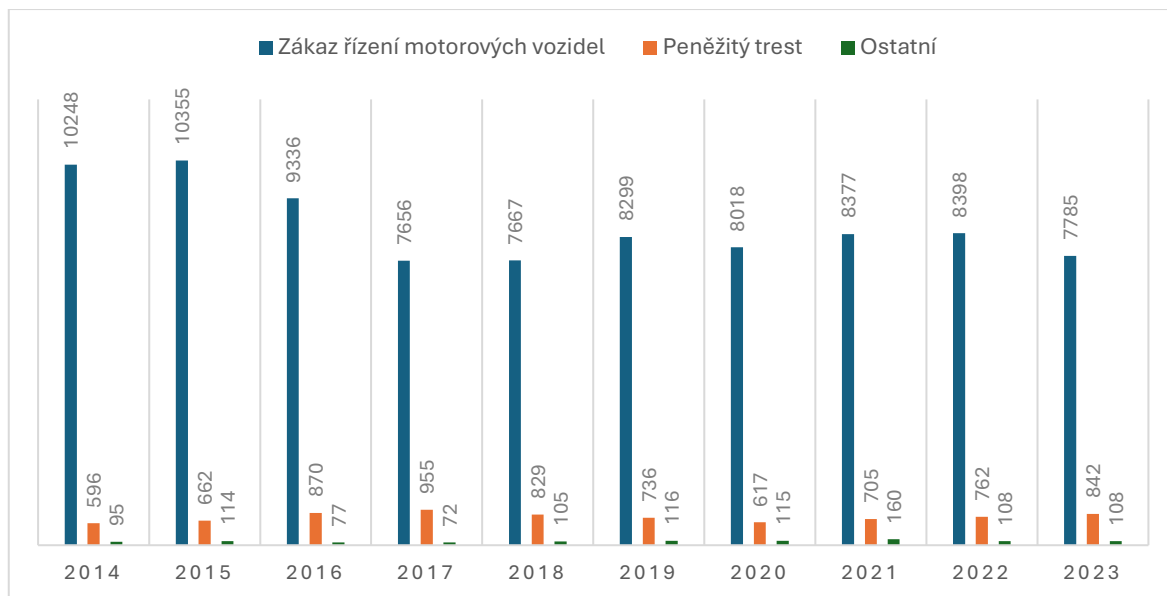
V průběhu sledovaného období zůstával počet těchto případů stabilně vysoký a zákaz řízení tvořil více než 88 % všech uložených vedlejších trestů, a to i přes mírné meziroční výkyvy. Zatímco v roce 2014 šlo o 10 248 případů, v roce 2023 bylo evidováno 7 785 případů, což představuje pokles o přibližně 24 %.

Přesto i v posledních letech zůstává tento typ trestu dominantní složkou vedlejších sankcí, jak ilustruje graf 8.

Peněžité tresty jako vedlejší trest byly uplatňovány podstatně méně často, a to v rozmezí od 596 případů v roce 2014 po 955 případů v roce 2017, přičemž lze pozorovat mírný nárůst v průběhu času.

Na základě nízkého počtu jiných trestů byla vytvořena kategorie „ostatní“ vedlejší tresty, která vykazuje nízké hodnoty po celé sledované období, nepřesahující 160 případů ročně.

Graf 10 Vývoj vedlejších trestů uložených odsouzeným řidičům za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023



Celkově lze sledovat trend odklonu od trestů spojených s odnětím svobody směrem k majetkovým sankcím. Tento vývoj vypovídá o proměně preferovaných forem trestání, přičemž lze sledovat posun od trestů odnětí svobody (zejména podmíněných) směrem k majetkovým, resp. peněžitým trestům.

V případě vedlejších trestů se skladba dlouhodobě nemění. Převažuje zákaz řízení, zatímco ostatní formy sankcí zůstávají spíše doplňkového charakteru. Vývoj absolutních hodnot pak ukazuje spíše na pozvolný pokles celkového počtu vedlejších trestů, zejména v první polovině sledovaného období.

4.6 Shrnutí výsledků

Výzkumné otázky zaměřené na odsouzené za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v silniční dopravě za období 2014–2023 byly zodpovězeny následovně:

1. Jak se vyvíjel počet odsouzených řidičů ve sledovaném období?

- Nejvyšší počet odsouzených byl zaznamenán v letech 2014 a 2015.
- Od roku 2016 dochází k postupnému poklesu, který vyvrcholil v roce 2017.
- Dlouhodobý trend vývoje je klesající, přestože jednotlivé roky vykazují kolísání.

2. Jak se vyvíjely případy odsouzení, v nichž byl zjištěn alkohol vůči jiným návykovým látkám ve sledovaném období?

- Alkohol byl po celé sledované období nejčastější zjištěnou návykovou látkou, přestože jeho výskyt klesl.
- Nealkoholové návykové látky byly do roku 2016 zaznamenávány výrazně méně často, od roku 2017 však jejich výskyt prudce narostl s vrcholem v roce 2021.
- Kategorie „neuvedeno“ zaznamenala po roce 2016 výrazný pokles a nadále má klesající tendenci.
- I přes mírný pokles v letech 2022 a 2023 zůstává počet případů nealkoholových látek výrazně vyšší než na začátku období.
- Podíl alkoholu na všech případech klesá, zatímco podíl nealkoholových látek roste.

3. Jaká byla struktura nealkoholových NL u odsouzených a jak se se jejich výskyt vyvíjel v průběhu sledovaného období?

- Nejčastěji zjištěnými nealkoholovými látkami po celé sledované období byly v kategorii pervitinu, jejichž počet výrazně vzrostl, přičemž vrcholu dosáhl v roce 2021.
- Konopné NL byly druhou nejčastější látkou, s vrcholem též v roce 2021, avšak její výskyt zůstal po celé období značně nižší než u kategorie pervitinu.
- Ostatní látky – kokain, extáze a jiné látky – se vyskytovaly okrajově, přesto i zde byl zaznamenán určitý nárůst.
- Opioidy se ve sledovaném období téměř nevyskytovaly, jejich výskyt byl ojedinělý.
- Struktura za poslední roky ukazuje jasnou převahu kategorie pervitinu (přes 60 % případů), následovaný konopnými a marginálním výskytem ostatních látek.

4. Jak se regionálně liší zjištěné návykové látky u řidičů odsouzených v roce 2023?

- Mezi jednotlivými kraji existují výrazné rozdíly v počtu odsouzených za alkohol i nealkoholové látky.
- Kraj s vyšším výskytem alkoholu obvykle vykazuje nižší výskyt nealkoholových látek a naopak.
- Rozložení není rovnoměrné a liší se dle typu látky i regionu.
- Ve všech krajích byl u řidičů odsouzených v roce 2023 nejčastěji zjištěn alkohol.
- V krajích byly nejčastěji zjištěny nealkoholové NL v kategorii pervitinu, jedinou výjimkou byl kraj Vysočina, kde byly nejvíce zjištěny konopné NL.

- Výraznější zastoupení kokainu bylo zejména v Olomouckém kraji, kde představoval přes čtvrtinu případů.
- Ostatní NL se vyskytovaly spíše výjimečně.
- Rozložení není rovnoměrné a liší se dle typu látky i regionu.

5. Jak se ve sledovaném období měnila skladba a počet uložených trestů?

Hlavní tresty

- Podmíněné odsouzení bylo do roku 2020 nejčastějším hlavním trestem období, avšak jeho výskyt klesl z 8 207 případů v roce 2014 na 3 102 v roce 2023, což představuje pokles o více než 62 %.
- Od roku 2014 se počet peněžitých trestů více než ztrojnásobil. Od roku 2020 se tak jedná o nejčastěji ukládaný hlavní trest.
- Zákaz řízení jako hlavní trest vzrostl z 175 případů v roce 2014 na 459 v roce 2023, zatímco obecně prospěšné práce zůstávají bez zřetelného trendu.
- Nepodmíněná odsouzení zůstávají relativně stabilní, jejich počet se pohybuje mezi 189 a 267 případy ročně.
- Kategorie „ostatní“ hlavní tresty nepřesahuje 131 případů ročně a je tak marginální oproti ostatním typům.
- Celkový trend ukazuje na odklon od trestů odnětí svobody (zejména podmíněného) směrem k peněžitým trestům.

Vedlejší tresty

- Zákaz řízení zůstává, i přes pokles případů během sledovaného období, dominantním vedlejším trestem.
- Peněžitě tresty jako vedlejší trest se vyskytují méně často, ale mírně rostou.
- Kategorie „ostatní“ vedlejší tresty se po celé sledované období pohybovala pod hranicí 160 případů ročně.
- Skladba vedlejších trestů se v čase výrazně nemění, s trvalou převahou zákazu řízení.

5 Diskuse

Výsledky ukázaly, že spolu s počtem odsouzených klesal i podíl a počet případů alkoholu. I tak představoval alkohol po celou dobu přes 65 % zjištěných případů. Obdobně jako u odsouzených klesl podíl alkoholu i u dopravních nehod řidičů, kde však představoval přes 90 % všech případů (Policejní prezidium ČR, 2015-2024). Možným vysvětlením může být klasifikace deliktu jako přešůpek, nepřistoupění k odsouzení či odlišný výzkumný soubor. V tomto ohledu se též shoduje s mezinárodním výzkumem v rámci projektu DRUID, ve kterém se zjistilo, že u více jak 67 % řidičů pozitivních na NL byl zjištěn alkohol (EMCDDA, 2014).

Naproti tomu výrazně přibýlo případů NL v kategorii pervitinu – jejich výskyt se více než čtyřnásobně zvýšil a byl druhou nejčastěji zaznamenanou kategorií látek. Následovaly konopné NL, jejichž výskyt vykazoval mírně rostoucí trend. Nelze však opomenout skutečnost, že klesl počet nevidovaných látek. Přesnější evidence tak mohla přispět ke zdánlivému nárůstu případů odsouzení. Nejvýrazněji k tomuto nárůstu došlo právě v roce 2017, kdy zároveň nejvíce klesl počet neuvedených NL. Toto považuji za jeden z limitů výzkumu, protože nelze jednoznačně prokázat, že zlepšení evidence přímo souvisí s růstem případů nealkoholových návykových látek.

V roce 2017 zároveň došlo k výraznému poklesu počtu odsouzených osob, na což mohla mít vliv změna soudní praxe v dokazování trestného činu ohrožená pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu. Soudy začaly opět vyžadovat znalecké posudky nejen z oboru toxikologie, ale i psychiatrie, často včetně osobního vyšetření pachatele. Tato změna vedla k prodlužování trestního řízení, znemožnění použití zkráceného přípravného řízení a také k častější překvalifikaci skutků na přešůpek (Nejvyšší státní zastupitelství, 2018). V polovině tohoto roku nabyl účinnost zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, který upravil úhradu nákladů na odborné lékařské vyšetření, což mohlo mít za následek vyšší míru vyšetření, a tím i zvýšení počtu případů nealkoholových NL u odsouzených řidičů.

V mezinárodním kontextu lze poukázat na rozdílné vzorce, ve výzkumu Millse et. al (2021) v jednom ze států Austrálie dominuje u nealkoholových NL převážně pervitin, přičemž spadá do nejčastěji detekované kategorie nealkoholových NL i v tomto výzkumu. Řidiči ovlivnění pervitinem vykazují podle výzkumu Musshoffa a Maedea (2012) agresivní styl jízdy a zvýšenou tendenci k riskování, což může vést k častějšímu zásahu policie a tím i k vyšší pravděpodobnosti odhalení. Naproti tomu v evropském projektu DRUID byla uvedena na prvním místě zjištěných nealkoholových NL u řidičů marihuana (EMCDDA, 2014).

Zajímavé je i srovnání s vývojem v USA. Studie Myerse et al. (2023) zaznamenává pokles řízení pod vlivem alkoholu a stagnaci či pokles u jiných látek, zejména konopí. V našem výzkumu sice zaznamenáváme pokles výskytu alkoholu, avšak u většiny ostatních NL dochází naopak k nárůstu. Tento rozdíl může být způsoben právním rámcem, intenzitou kontrol a kulturním nastavením společnosti. Je třeba rovněž poznamenat, že zatímco studie pracují s obecnou populací, analýza v této práci se soustředí výhradně na odsouzené pachatele, což výrazně snižuje možnost přímého srovnání.

Vliv na výsledky mohla mít i pandemie covidu-19, během níž docházelo ke zvýšené přítomnosti policie na silnicích v důsledku pandemických opatření. To mohlo vést k vyššímu počtu detekovaných případů (Moravčík, 2020). Pandemie také způsobila prodlení v soudních řízeních, což vedlo k jejich dokončení až v roce 2021 (Advokátní deník, 2020).

V průběhu roku 2019 vydalo Nejvyšší státní zastupitelství pokyn o stanovených prahových hodnotách některých nealkoholových NL, přičemž ke konci roku 2020 vzniklo stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu, jehož cílem bylo sjednotit soudní praxi při posuzování vlivu NL na řidiče. V rámci tohoto rozhodnutí byly stanoveny konkrétní hodnoty jednotlivých látek, při jejichž překročení je řidič automaticky považován za ovlivněného natolik, že naplňuje skutkovou podstatu zkoumaného trestného činu. Tyto faktory mohou souviset s vyšším počtem odsouzených v roce 2021 ve srovnání s předchozími lety (Stanovisko NSČR, sp.zn. Tpjn 300/2020).

Trestní politika v oblasti řízení pod vlivem návykových látek v posledních letech doznala určitých změn. Vzrostl podíl peněžitých trestů, které v roce 2023 tvořily téměř polovinu všech hlavních trestů. Tento trend může být ovlivněn novelou trestního řádu z roku 2020, která zjednodušila vymáhání finančních sankcí a zavedla možnost jejich splácení. Současně byli státní zástupci i soudci před touto změnou motivováni ke zvýšenému ukládání peněžitých trestů (Říha, 2021). Ve stejném období dochází k poklesu počtu uložených trestů odnětí svobody, a to navzdory rostoucímu počtu odsouzených řidičů, u nichž byly zjištěny nealkoholové NL.

Zákaz řízení zůstává nejčastěji ukládaným vedlejším trestem, a právě jeho uplatnění často motivuje pachatele k absolvování terapeutických programů, které bývají podmínkou pro navrácení řidičského oprávnění. Ačkoliv trestní politika nadále preferuje alternativní tresty a klade důraz na resocializaci pachatelů, celková finanční náročnost postihu může mít kontraproduktivní efekt. Náklady na terapeutický program, peněžitý trest a další s tím spojené výdaje mohou dosahovat částek v řádech desítek tisíc korun, což představuje značnou zátěž zejména pro osoby z nižších socioekonomických vrstev. Další možnou nevýhodou je fakt, že v rámci peněžitého trestu nelze uložit povinnost zdržet se užívání návykových látek ani povinnost podrobit se léčbě, což může snižovat efektivitu tohoto trestu z hlediska prevence recidivy (§ 67 TZ).

Co se týče regionálních odlišností, z provedené analýzy vyplývá, že mezi jednotlivými kraji České republiky existují v počtu odsouzených osob za ohrožení pod vlivem NL. Rozložení těchto případů není rovnoměrné a liší se jak podle typu návykové látky, tak i podle regionu. Zároveň lze pozorovat určitou nepřímou úměru, kraje s vyšším podílem případů spojených s alkoholem ve většině případů vykazují nižší výskyt případů s nealkoholovými látkami a naopak. Podobně jako na celorepublikové úrovni, i ve většině krajů dominovala kategorie pervitinu. Výjimkou byl pouze kraj Vysočina, kde nejčastěji figurovaly konopné NL.

Výsledky však mohou být ovlivněny variabilitou v intenzitě policejních kontrol mezi jednotlivými regiony. Jak upozorňuje Blažejovský (2015), testování na přítomnost nealkoholových NL bývá selektivní a často se provádí až v případech, kdy chování řidiče nekoresponduje se zjištěnou hladinou alkoholu. Finanční náročnost orientačních a

laboratorních vyšetření pak představuje další faktor, který může omezovat jejich častější využití. Roli může sehrávat i rozdílná kvalita a hustota silniční infrastruktury v jednotlivých krajích, která ovlivňuje četnost a proveditelnost kontrol. Regionální a časové rozdíly mohou být navíc akcentovány odlišnou rozhodovací praxí státních zástupců a soudů (Černocho, 2021).

Se získanými poznatky souvisí i určitá omezení výzkumu. Ačkoliv byly do výzkumného souboru zahrnuty jak hlavní, tak vedlejší tresty, z povahy poskytnutých dat nelze určit, jaké kombinace trestů byly ukládány nejčastěji. Stejně tak není možné jednoznačně přiřadit konkrétní druh následného trestu k jednotlivým typům návykových látek. Současně chybí srovnatelné výzkumy, což omezuje možnosti komparace získaných poznatků.

Ze zjištěných poznatků vyplývá několik praktických doporučení. Za žádoucí lze považovat plošnější testování řidičů na přítomnost i jiných návykových látek než alkoholu. Jelikož některé látky nejsou detekovatelné běžnými orientačními testy, může být užívání nealkoholových NL mezi řidiči podhodnoceno. Dále bych doporučila blíže analyzovat a konkretizovat jednotlivé kategorie návykových látek, aby bylo možné přesněji sledovat související trendy. Se zvyšující se prevalencí nových návykových látek nelze vyloučit, že tyto látky budou u řidičů v budoucnu hrát stále významnější roli. V neposlední řadě by bylo vhodné, aby při tvorbě legislativy v této oblasti byl zohledněn multioborový přístup, který propojuje adiktologickou, zdravotnickou a justiční rovinu. Jak ukázala tato práce, změny v zákonné úpravě mohou mít zásadní dopad na strukturu ukládaných trestů a tím i na způsob, jakým je s pachatelem zacházeno. Tato opomenutí mohou vést k tomu, že se pachatelům nedostává včasné intervence, která by mohla snížit riziko recidivy i celkové zdravotní a sociální dopady. Zákonná úprava by tak měla usilovat o to, aby kontakt pachatele s justicí nebyl pouze sankčním momentem, ale také příležitostí pro záchyt a přesměrování k odborné pomoci. Komplexní a mezioborový přístup, který propojí justiční, zdravotnickou a vzdělávací sféru, tak představuje nezbytnou podmínku pro dlouhodobě udržitelná a cílená opatření.

Z výzkumného hlediska by bylo přínosné zaměřit se na delší časové období, v jehož rámci by mohly být patrné dopady legislativních opatření, jako je zavedení povinnosti řidičům absolvovat terapeutické programy. Dále by bylo vhodné zkoumat vztah mezi konkrétními zjištěnými látkami a typem uloženého trestu, což by mohlo přispět k hlubšímu porozumění rozhodovacím procesům. Doplnění kvantitativního přístupu o kvalitativní šetření v regionech s vyšší prevalencí odsouzených by mohlo poskytnout cenné informace o motivacích pachatelů a faktorech, které ovlivňují jejich chování v dopravním kontextu. Ačkoliv práce poskytla bližší vhled do problematiky řízení pod vlivem NL, nelze výsledky tohoto výzkumu zobecňovat na širší populaci, neboť vycházejí z velmi specifického výzkumného souboru.

6 Závěr

Cílem této bakalářské práce byla analýza vývoje odsouzení za trestný čin ohrožení pod vlivem návykových látek v silniční dopravě na území České republiky v letech 2014 až 2023. Dílčím cílem bylo porovnat regionální rozdíly mezi jednotlivými kraji. Pozornost byla věnována typům zjištěných návykových látek, vývoji ve struktuře ukládaných trestů a rozdílům ve výskytu těchto látek mezi kraji v roce 2023. Všechny výzkumné otázky byly zodpovězeny na základě sekundární analýzy dat poskytnutých Ministerstvem spravedlnosti, čímž byl stanovený cíl naplněn.

Z analýzy vyplynulo, že celkový počet odsouzených osob v průběhu sledovaného období klesal, stejně jako počet případů alkoholu, který však i nadále zůstává nejčastěji zjištěnou látkou. Naopak výskyt nealkoholových návykových látek, zejména v kategorii pervitinu, zaznamenal rostoucí trend. Vývoj v České republice se v některých ohledech shoduje s mezinárodními poznatky, v jiných však vykazuje specifika.

V oblasti trestní politiky došlo k patrné změně ve skladbě ukládaných sankcí – zatímco podmíněné tresty odnětí svobody klesaly, rostl podíl peněžitých trestů. Ty v roce 2023 tvořily téměř polovinu všech hlavních trestů. Tento posun může být ovlivněn novelou trestního řádu i důrazem na alternativní trestání. U vedlejších trestů po celé sledované období jasně dominoval zákaz řízení motorových vozidel. Zároveň však nelze přehlédnout potenciální finanční zátěž, kterou tyto tresty představují.

Za významné lze považovat rovněž regionální rozdíly ve výskytu alkoholových a nealkoholových návykových látek, které mohou souviset s různou intenzitou policejních kontrol, selektivním testováním i rozdílnou rozhodovací praxí. Tyto rozdíly mohou být v budoucnu předmětem podrobnějšího výzkumu. Výsledky mohou být využity jako podklad pro další výzkum i pro tvorbu cílených preventivních a legislativních opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

7 Seznam použité literatury:

Advokátní deník (2020, 22. října). *Ministerstvo spravedlnosti doporučilo soudům konat jen část jednání*. Advokátní deník. <https://1url.cz/W18tP>

Aitken, B., Hayley, A. C., Shiferaw, B., & Downey, L. A. (2021). The combined effects of alcohol and benzodiazepines on driving-related neurocognitive skills: A systematic review. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 82(5), 553–563. <https://doi.org/10.15288/jsad.2021.82.553>

Albrecht, M. A., Hasan, R., Kekez, D., & Zhou, H. (2024). Dose response relationship between blood concentrations of THC and crash risk: meta-regression of culpability studies. *Drug Science, Policy and Law*, 11. <https://doi.org/10.31234/osf.io/mp9sz>

Balíková, M., & Dvořák, M. (2010). Toxikologická diagnostika ve vztahu k důkazu ovlivnění řidiče motorového vozidla návykovou látkou – obecné aspekty. *Státní zastupitelství*, 5(11), <https://1url.cz/s1yAp>

BESIP. (2020). *Strategie BESIP 2021–2030*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/V1YFk>

Blažejovský, M. (2015). *Drogy v dopravě*. Wolters Kluwer.

Borčevský, P. (2023). *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. Aleš Čeněk.

Brunová, M. (2020). *Novodobý vývoj a stav vězeňství v České a Slovenské republice*. Leges.

Burtsev, A.A., a Buvin, A.A. (2023). Review of Foreign Rehabilitation Programs for Drink-Drivers (New Zealand and United Kingdom). *Medicina*, 11(3), 91-107. <https://doi.org/10.29234/2308-9113-2023-11-3-91-107>

Castro, C., Doncel, P., Dinu, A. I., & Padilla, F. (2022). Strong predictors of offender drivers: Drug and alcohol addiction and the inability to dissociate binge alcohol or drug consumption from driving. Revoking their driver's licence may not be enough. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 92, 337–352. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.12.002>

Cejp, M. (2011). *Aplikace výzkumných metod a technik v kriminologii – Obecná část*. Institut pro kriminologii a sociální prevenci. <https://1url.cz/gJLFL>

Centrum dopravního výzkumu. (2024, 14. listopadu). *Inflace se promítla do výše celospolečenských ztrát z dopravních nehod. V roce 2023 dosáhly ztráty opět rekordních 146 mld. Kč* [Tisková zpráva]. <https://1url.cz/X1y3V>

Ciucă Anghel, D.-M., Nițescu, G. V., Tiron, A.-T., Guțu, C. M., & Baconi, D. L. (2023). Understanding the Mechanisms of Action and Effects of Drugs of Abuse. *Molecules (Basel, Switzerland)*, 28(13). <https://doi.org/10.3390/molecules28134969>

Černochoch, V. (2021, 6. května). *Vyměřují soudci spravedlivé tresty? Justice by měla projít revizí, míní vědec*. Akademie věd České republiky. <https://1url.cz/N1x6A>

- Desrosiers, N. A., Ramaekers, J. G., Chauchard, E., Gorelick, D. A., & Huestis, M. A. (2015). Smoked cannabis' psychomotor and neurocognitive effects in occasional and frequent smokers. *Journal of Analytical Toxicology*, 39(4), 251–261. <https://doi.org/10.1093/jat/bkv012>
- Dini, G., Bragazzi, L., Montecucco, A., Rahmani, A., & Durando, P. (2019). Psychoactive drug consumption among truck-drivers: a systematic review of the literature with meta-analysis and meta-regression. *Journal of preventive medicine and hygiene*, 60(2), 124–139. <https://doi.org/10.15167/2421-4248/jpmh2019.60.2.1245>
- Drápal, J. (2023). Příliš mírný při uložení, příliš přísný při nařízení: Proč podmíněný trest odnětí svobody v současné podobě nemůže fungovat. *Státní zastupitelství*, 2023(2), 13.
- Drápal, J. & Kubů, O. (2023). *Jak reformovat podmíněné odsouzení? Zavést skutečné podmíněné odsouzení namísto podmíněného trestu odnětí svobody*. *Trestní právo*, 27(3), 50–65.
- Drápal, J., & Vanča, T. (2021). Statistické listy trestní soudů: Ověření jejich spolehlivosti. *Česká kriminologie*, 2021(1–2), 1–24. <https://1url.cz/IJMMa>
- Draščík, A., Augustinová, P., Durdík, T., Fremr, R., Král, V., Růžička, M., Sotolář, A., Šmerda, R., Vondruška, F., Vočka, V., Zelenka, P., Zezulová, J., & Žďárský, Z. (2015). *Trestní zákoník: Komentář*. Wolters Kluwer.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2014). *Drug use, impaired driving and traffic accidents*. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. <https://1url.cz/n1UjN>
- European Transport Safety Council (2025). *Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe*. European Transport Safety Council. <https://1url.cz/r16xj>
- Garrison, H., Scholey, A., Verster, J. C., Shiferaw, B., & Benson, S. (2022). Effects of alcohol intoxication on driving performance, confidence in driving ability, and psychomotor function: a randomized, double-blind, placebo-controlled study. *Psychopharmacology*, 239(12), 3893–3902. <https://doi.org/10.1007/s00213-022-06260-z>
- Gjerde, H., & Strand, M. C. (2023). Legal limits for driving under the influence of illicit drugs: Large variations between jurisdictions. *Forensic Science International Reports*, 8(2). <https://doi.org/10.1016/j.fsir.2023.100336>
- Gunja, N. (2013). In the Zzz Zone: The Effects of Z-Drugs on Human Performance and Driving. *Journal of Medical Toxicology*, 9(2), 163–171. <https://doi.org/10.1007/s13181-013-0294-y>
- Habán, T. (2024, 16. ledna). *Studijní a zkušební řád Metodického centra*. Metodické centrum. <https://1url.cz/D1AmB>
- Hansen, R. N., Boudreau, D. M., Ebel, B. E., Grossman, D. C., & Sullivan, S. D. (2015). Sedative Hypnotic Medication Use and the Risk of Motor Vehicle Crash. *American journal of public health*, 105(8), 64–69. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2015.302723>

- Horáková, M. (2022). Agresivní řízení a jeho projevy ve vztahu k rysům osobnosti, dalším osobnostním proměnným, situačnímu kontextu a možná preventivní opatření. *E- psychologie*, 16(1), 47–70. <https://doi.org/10.29364/epsy.435>
- Hrincová A., Ondrášek S., a Urban D. (2023) *Metodologie v sociální práci*. Grada Publishing.
- Chomynová, P., Dvořáková, Z., Grohmannová, K., Orliková, B., Černíková, T., Franková, E., Galandák, D., Fidesová, H., & Vopravil, J. (2024a, listopad). *Zpráva o nelegálních drogách v České republice 2024*. Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. <https://1url.cz/T16x>
- Chomynová, P., Dvořáková, Z., Grohmannová, K., Orliková, B., Galandák, D., Černíková, T., Franková, E., & Lucký, M. (2024b, únor). *Zpráva o alkoholu v České republice 2023*. Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. <https://1url.cz/O1mcG>
- Chomynová, P., Grohmannová, K., Dvořáková, Z., Orliková, B., Galandák, D., Černíková, T., & Franková, E. (2025, únor). *Zpráva o problematice užívání psychoaktivních léků v České republice 2024*. Úřad vlády České republiky. <https://1url.cz/UJK8L>
- Kalina, K. (2015). *Klinická adiktologie*. Grada Publishing.
- Kučerová. H. (2024). *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou - 5. aktualizované vydání*. Leges.
- Kurečková, V., Zámečník, P., Řezáč, P., Trepáčová, M., Havlíčková, D., Chromcová, M., & Musilová, E. (2021). *Terapeutické programy pro řidiče v kontextu práce Probační a mediační služby*. Centrum dopravního výzkumu.
- Kuypers, K. P., Bosker, W. M., & Ramaekers, J. G. (2009). Ecstasy, driving and traffic safety. In J.C. Verster, S.R. Pandi-Perumal, J.G. Ramaekers a J.J. de Gier (Eds.), *Drugs, Driving and Traffic Safety*. (pp. 501–518). Birkhäuser Basel. https://doi.org/10.1007/978-3-7643-9923-8_30
- Lebdušková, M., & Bárta, J. (2024, 22. května). *Novela zákona o silničním provozu: Terapeutický program pro řidiče*. EPRAVO.CZ. <https://1url.cz/F1Amq>
- MacDonald, S., Mann, R., Chipman, M., Pakula, B., Erickson, P., Hathaway, A., & MacIntyre, P. (2008). Driving behavior under the influence of cannabis or cocaine. *Traffic injury prevention*, 9(3), 190–194. <https://doi.org/10.1080/15389580802040295>
- Mayorov, V. I., Denisenko, V. V., & Solovev, S. G. (2023). A systemic approach to road safety in the EU. *Jurídicas CUC*, 19(1), 259–278. <https://doi.org/10.17981/juridcuc.19.1.2023.09>
- Miller, P. G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, A., & Droste, N. (2014). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: a systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16–29. <https://doi.org/10.3109/00952990.2014.966199>

- Mills, L., Freeman, J., Davey, J., & Davey, B. (2021). The who, what and when of drug driving in Queensland: Analysing the results of roadside drug testing, 2015–2020. *Accident Analysis & Prevention*, 159, 106231. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106231>
- Ministerstvo dopravy. (2020). *Přestupky a trestné činy 2019*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/B1ZGP>
- Ministerstvo dopravy. (2021). *Přestupky a trestné činy 2020*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/S1ZG9>
- Ministerstvo dopravy. (2022). *Přestupky a trestné činy 2021*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/U1ZGX>
- Ministerstvo dopravy. (2023). *Přestupky a trestné činy 2022*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/Z1ZGv>
- Ministerstvo dopravy. (2024). *Přestupky a trestné činy 2023*. Ministerstvo dopravy České republiky. <https://1url.cz/Y1ZGI>
- Ministerstvo spravedlnosti ČR. (2020, 1. ledna). *Návod k vyplňování statistických listů trestních pro fyzické osoby – soudy*. Ministerstvo spravedlnosti ČR. <https://1url.cz/1JMzS>
- Mlčák, O. (2024). Trest zákazu činnosti v českém trestním právu. *Trestněprávní revue*, 2024(3), 132.
- Moravčík, O. (2020, 15. června). *Bilance policejních činností v souvislosti s koronavirovou pandemií*. Policie České republiky. <https://1url.cz/p18tS>
- Mravčík, V., Škařupová, K., & Orliková B. (2008, 18. července). Rekreační užívání drog v prostředí zábavy a existující intervence v ČR. *Zaostřeno na drogy*, 6(3), 1-16. <https://1url.cz/016xl>
- Musshoff, F., & Madea, B. (2012). Driving under the influence of amphetamine-like drugs. *Journal of forensic sciences*, 57(2), 413–419. <https://doi.org/10.1111/j.1556-4029.2012.02055.x>
- Myers, M. G., Bonar, E. E., & Bohnert, K. M. (2023). Driving under the influence of cannabis, alcohol, and illicit drugs among adults in the United States from 2016 to 2020. *Addictive Behaviors*, 140. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2023.107614>
- National Institute on Drug Abuse. (2019, 31. prosince). *Drugged Driving DrugFacts*. National Institute on Drug Abuse. <https://1url.cz/TJKyg>
- Nejvyšší státní zastupitelství (2018, 18. června). *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2017*. Nejvyšší státní zastupitelství. <https://1url.cz/6JtOL>
- Nejvyšší státní zastupitelství (2024, 24. června). *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2023*. Nejvyšší státní zastupitelství. <https://1url.cz/918tm>
- Papoutsis, I., Khraiweh, A., Nikolaou, P., Spiliopoulou, C., & Athanaselis, S. (2016). Benzodiazepines and driving pharmacological and legal aspects. *European Journal of Forensic Sciences*, 3(1), 1-9. <https://1url.cz/SJK81>

- Policejní prezidium České republiky. (2015). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2014*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2016). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2015*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2017). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2018). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2019). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2020). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2021). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2022). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2023). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Policejní prezidium České republiky. (2024). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023*. Policejní prezidium České republiky. <https://1url.cz/YJKyB>
- Preuss, O. (2024, 14. července). *Trestný čin ublížení na zdraví: jaký trest hrozí?* Dostupný advokát. <https://dostupnyadvokat.cz/blog/trestny-cin-ublizeni-na-zdravi>
- Řeháček, J. (2009). K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu v kriminalitě v dopravě. *Trestněprávní revue*, 2009(6), 170-178.
- Řepková, D. (2018). Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TRZ v rozhodovací praxi. *Trestněprávní revue*, 2018(3), 57-63.
- Říha, J. (2021). Časová působnost trestních zákonů a intertemporální účinky novelizací trestních předpisů. *Trestněprávní revue*, 2021(4), 189-205.

- Salas-Wright, C. P., Cano, M., Hodges, J., Oh, S., Hai, A. H., & Vaughn, M. G. (2021). Driving while under the influence of hallucinogens: Prevalence, correlates, and risk profiles. *Drug and alcohol dependence*, 228. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2021.109055>
- Scheinost M. et al. (2023). *Analýza trendů kriminality v České republice v roce 2022*. Institut pro kriminologii a sociální prevenci. <https://1url.cz/pJK8i>
- Státní zdravotní ústav. (2021, 30. dubna) *Návykové látky (drogy)*. Národní informační zdravotnický informační portál <https://1url.cz/8z5t2>
- Státní zdravotní ústav. (2023, 1. září). *Halucinogenní látky: co to je?* Národní zdravotní informační portál. <https://www.nzip.cz/clanek/303-halucinogenni-latky-zakladni-informace>
- Šámal, P. (2023). *Trestní zákoník: komentář*. H. C. Beck.
- Štefunková, M. (2011). Drogy a kriminalita – jaký je mezi nimi vztah? *Adiktologie*, (11)3, 156–164. <https://1url.cz/tJrLp>
- Švarc, J. (2014). Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit. *Psychiatrie pro praxe*, 15(3), 129-133. <https://1url.cz/CJLd5>
- Tirla, L., Sârbescu P., & Rusu A. (2024). Assessing the effectiveness of psychoeducational interventions on driving behavior: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 199. <https://1url.cz/A1Amo>
- Ujváry, I. (2023). Hexahydrocannabinol and closely related semi-synthetic cannabinoids: A comprehensive review. *Drug Testing and Analysis*, 16(2), 127–161. <https://doi.org/10.1002/dta.3519>
- Vávra, L., (2024, 30. října). *Přečtete si! „Podmíněný trest odnětí svobody: Převládající, nepopsaný, nepřiměřený.“* Právní prostor. <https://1url.cz/91Am2>
- Verster, J. C., & Mets, M. A. (2009). Psychoactive medication and traffic safety. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 6(3), 1041–1054. <https://doi.org/10.3390/ijerph6031041>
- Vondruška, F., & Růžička, M. (2006). K novým pravidlům pro řidiče a jejich trestnímu (a nejen trestnímu) postihu ve světle novely provedené zákonem č. 411/2005 Sb. *Trestněprávní revue*, 2006(10), 299-306.
- Zámečník, P. (2019). *Evaluační terapeuticko-poradenského programu REPADO zaměřeného na pomoc řidičům s problematickým průběhem praxe* [Disertační práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Univerzita Palackého v Olomouci]. Theses. <https://theses.cz/id/55zoa6/>
- Žárská, L. (2021, 16. července). *Orientační testy ke zjištění ovlivnění OPL*. Policie České republiky. <https://www.policie.cz/clanek/orientacni-testy-ke-zjisteni-ovlivneni-opl.aspx>

8 Seznam použitých právních předpisů

Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

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

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

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

Seznam zpráv, stanovisek a pokyny orgánů veřejné moci

Důvodová zpráva k nařízení vlády č. 41/2014 Sb.

Sbírka pokynů obecné povahy nejvyššího státního zástupce č. 5/2019, o stanovení hodnot jiných návykových látek než alkoholu, při jejichž dosažení se osoba nachází ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost ve smyslu § 274 odst. 1 trestního zákoníku

Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, spisové značky Tpjn 300/2020 k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholu za přečin ohrožení návykové látky podle § 274 trestního zákoníku

Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky č. 9/2012

9 Seznam použitých zkratek

2C-B – 4-brom-2,5dimethoxyfenylethylamin

Č. – číslo

ČR – Česká republika

EMCDDA – European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (nyní EUDA)

HHC – hexahydrokanabinol

Kč – Koruna česká

MDA - 3,4-methylendioxyamfetamin

MDEA – methylen-dioxy-ethylamfetamin

MDMA – 3,4-methylendioxymethamfetamin (Extáze)

NL – návyková látka

NSČR – Nejvyšší soud České republiky

Odst. – odstavec

OPP – obecně prospěšné práce

PČR – Policie České republiky

PEA – fenylethylamin

Písm. – písmeno

PMA – paramethoxyamphetamine

PMMA – paramethoxymethamphetamine

Sb. – sbírky (v zákoně)

Sp. zn. – spisová značka (rozhodnutí soudu)

THC – tetrahydrokanabinol

TZ – zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Tzv. – takzvané

ZOZNL – zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

ZSP – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

10 Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 Skutkové podstaty přestupků spojených s řízením pod vlivem návykových látek a možné správní sankce	9
Tabulka 2 Stanovené limitní hodnoty návykových látek v krvi pro posouzení stavu „ovlivnění“ u řidiče.....	10
Tabulka 3 Stanovené limitní hodnoty návykových látek v krevním séru pro stav „vylučující způsobilost“ u řidiče	13
Tabulka 4 Vývoj přestupků a trestných činů spáchaných v souvislosti s řízením pod vlivem na území ČR v období let 2019-2023	20
Tabulka 5 Vývoj dopravní nehodovosti u řidičů pod vlivem návykových látek na území ČR v letech 2019–2023	21
Tabulka 6 Zaslané kategorie návykových látek.....	24

Graf 1 Vývoj počtu odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR.....	26
Graf 2 Vývoj případů zjištěného alkoholu ve srovnání s jinými návykovými látkami u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR	27
Graf 3 Vývoj zjištěných nealkoholových NL u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023 na území ČR.....	29
Graf 4 Vývoj podílů nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023.....	30
Graf 5 Počet odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ), u nichž byl zjištěn alkohol, v roce 2023 v přepočtu na 100 000 obyvatel dle kraje....	31
Graf 6 Počet odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ), u nichž byly zjištěny nealkoholové návykové látky, v roce 2023 v přepočtu na 100 000 obyvatel dle kraje.....	32
Graf 7 Podíly zjištěného alkoholu a nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v roce 2023 podle krajů ...	33
Graf 8 Podíly jednotlivých zjištěných nealkoholových návykových látek u odsouzených řidičů za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v roce 2023 podle krajů	33
Graf 9 Vývoj hlavních trestů uložených odsouzeným řidičům za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023	35
Graf 10 Vývoj vedlejších trestů uložených odsouzeným řidičům za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) v období let 2014-2023	36

11 Přílohy

Příloha 1: Stanovisko etické komise



VŠEOBECNÁ FAKULTNÍ
NEMOCNICE V PRAZE



1. LÉKAŘSKÁ
FAKULTA
Univerzita Karlova

ETICKÁ KOMISE PRO POSUZOVÁNÍ STUDENTSKÝCH ZÁVĚREČNÝCH PRACÍ KLINIKY ADIKTOLOGIE 1. LF UK A VFN V PRAZE

Stanovisko etické komise č.j. EKSKAD-057/2024

Název práce: **Řízení pod vlivem návykových látek**
Druh práce: bakalářská
Student: **Anna Heklová**
Vedoucí práce: Mgr. Hana Fidesová, Ph.D.

Předložená dokumentace:
- formulář žádosti EKS KAD
- žádost o poskytnutí statistických dat

Rozhodnutí etické komise: **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

Odůvodnění: Komise při posuzování předložené žádosti neshledala rozpor s etickými principy při realizaci adiktologického výzkumu pro účely výše specifikované závěrečné práce v oboru adiktologie.

Datum jednání EKS KAD: 11. prosince 2024

Členové EKS KAD přítomní při jednání: Hana Fidesová (nehlasovala), Lenka Šťastná, Jaroslav Vacek

EKS KAD byla zřízena přednostou Kliniky adiktologie 1. LF UK a VFN v Praze se souhlasem kolegia děkana 1. LF UK jako pilotní projekt za účelem zvýšení kvality závěrečných bakalářských a magisterských prací studentů adiktologie z hlediska výzkumné etiky.

Datum písemného vyhotovení stanoviska: 11. prosince 2024

Podpis vedoucího nebo pověřeného člena komise: Mgr. Hana Fidesová, Ph.D.

Klinika adiktologie
1. LF UK a VFN v Praze
Apolinářská 4, 128 00 Praha 2
E-mail: info.adiktologie@lf1.cuni.cz
Tel.: 224 968 270
www.adiktologie.cz / www.lf1.cuni.cz / www.vfn.cz



Klinika adiktologie