

## Tisková zpráva

Brno, 28. května 2018

### Vliv alkoholu na bezpečnost silničního provozu Jaký je vývoj u nás a ve světě?

Česká republika má jako jedna z mála zemí zaveden režim nulové tolerance k alkoholu v dopravě. Kromě nás má nulovou hranici u všech skupin řidičů také Maďarsko, Rumunsko, Estonsko, Srbsko, Rusko, Ukrajina a Slovensko. Několik dalších zemí, kupříkladu Německo, Chorvatsko, Řecko, zavedlo stejné opatření, ale pouze u nových nebo profesionálních řidičů.

Dle naší právní úpravy řidič nesmí požit alkoholický nápoj během jízdy ani řídit vozidlo na pozemních komunikacích, případně jet na zvířeti, v takové době po požití alkoholu, kdy by mohl ještě být pod jeho vlivem.

#### Jak alkohol obecně mění rozpoznávací schopnosti řidiče?

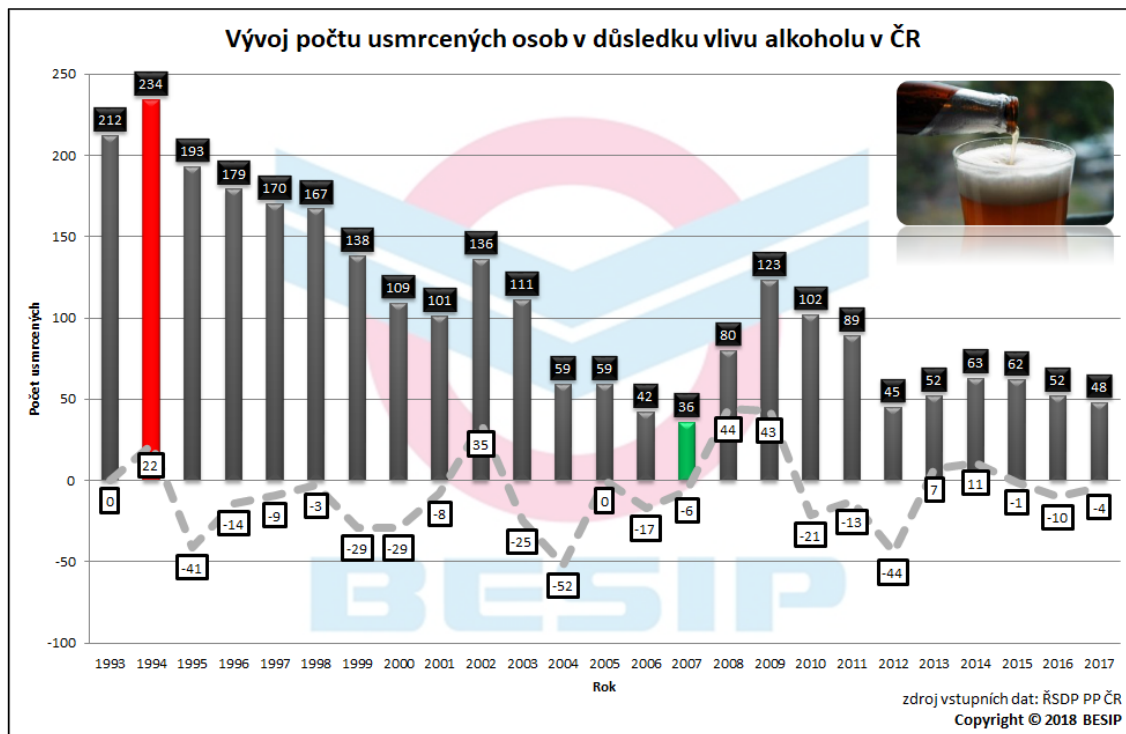
Alkohol ovlivňuje naše smyslové vnímání a následně také motorické reakce. Jsme pomalejší, vidění se nám zužuje (dochází k tzv. tunelovému vidění), méně rozlišujeme barvy. Zhoršená je také schopnost vyhodnocovat situace. Řidič zkresleně posuzuje rychlost vlastní, ale i ostatních vozidel. Vždy samozřejmě závisí na množství alkoholu v krvi a současně na individuálních dispozicích člověka - jak na konkrétní míru alkoholu reaguje. „Největším problémem ale zůstává tendence k odlišnému vyhodnocení rizikových situací. Narůstá řidičovo sebevědomí a s tím spojené přeceňování vlastních schopností. Pod vlivem alkoholu má často pocit, že řídí dobře a že situaci plně zvládá“, uvádí Pavel Řezáč, ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru Centra dopravního výzkumu. Tomu odpovídá i počet obětí.

#### Vývoj počtu usmrcených v ČR v roce 2017

V loňském roce se vinou požití alkoholu stalo **4 251 nehod** (tj. 4,1 % z celkového počtu), při kterých bylo usmrceno **48 osob** (tj. 9,6 % z celkového počtu), těžce zraněno **203 osob** a lehce **1 750 osob**. Ve vyčíslení celospolečenských ztrát z dopravní nehodovosti se jedná o celkové ztráty ve výši **3,14 mld. Kč**.



„Tématu alkoholu a návykových látek je v České republice dlouhodobě věnována prioritní pozornost, o čemž svědčí i fakt, že je toto téma jedním z dílčích cílů **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**“, uvádí jeden z hlavních tvůrců tohoto dokumentu, Josef Mikulík z Centra dopravního výzkumu. Dlouhodobý vývoj počtu usmrcených osob v důsledku vlivu alkoholu je zřejmý z uvedeného grafu.

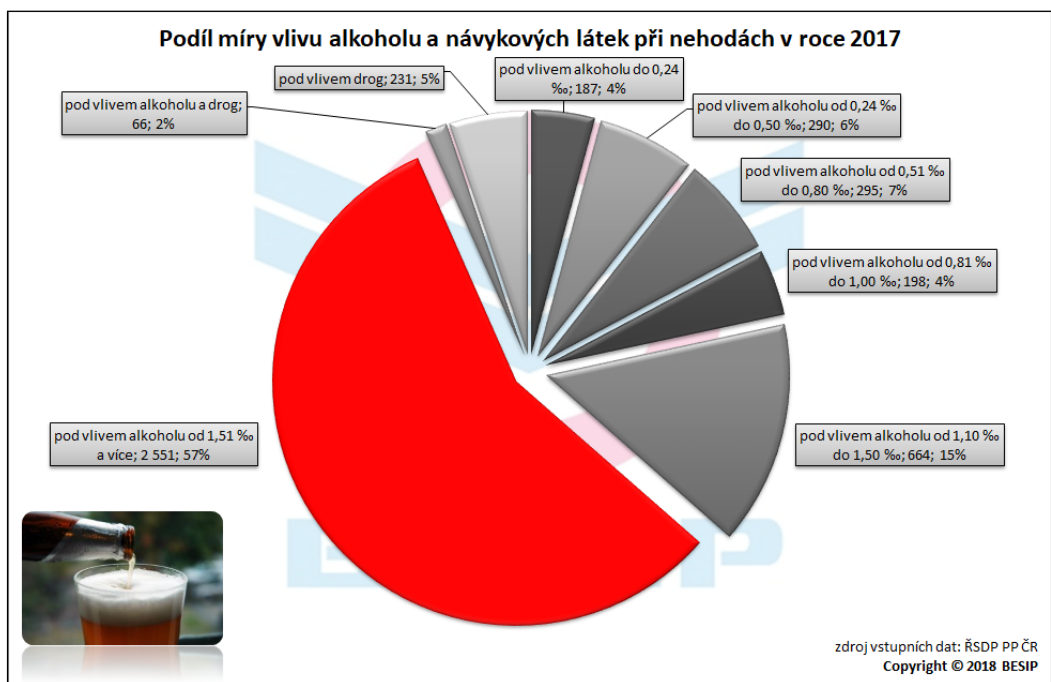


Graf 1, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

### Nejvíce nehod s vysokou hladinou alkoholu

Je neuvěřitelné, kolik řidičů riskuje a sedá za volant v opilosti. Ti, kterým bylo naměřeno nad 1,5 ‰, v uplynulém roce zavinili 57 % dopravních nehod. „Zmíněná promile znamenají, že muži před jízdou požili zhruba pět a ženy tři piva. U těchto osob je míra rizika způsobení nehody 22krát vyšší než u střízlivé osoby“, vysvětluje Lukáš Kadula, specialista pro analýzu dopravních nehod Centra dopravního výzkumu. Drogy, resp. návykové látky, se na dopravních nehodách s podílem alkoholu a návykových látek podílely 7 % (viz graf níže, součet 2 % + 5 % = 7 %).



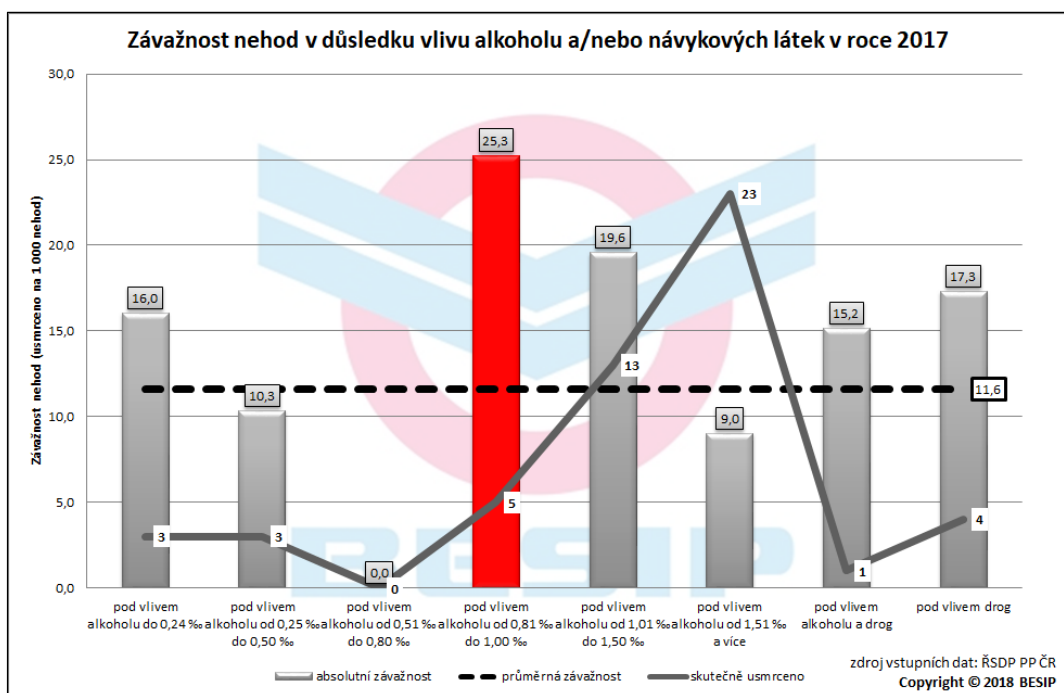


Graf 2, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

V roce 2017 tak důsledku vlivu alkoholu 1,5 % a působení omamných látek zahynulo **23** osob.

Nejvyšší závažnost vykazovaly nehody pod vlivem alkoholu od 0,81 ‰ do 1,00 ‰: usmrceno bylo, podle policejních statistik, **25 osob** na 1 000 nehod.

**Nadprůměrnou závažnost však vykazovaly také nehody do 0,24 ‰.** Prolomení nulové tolerance, tedy povolení malého množství alkoholu, by výsledky nepochybně ještě více zhoršily.

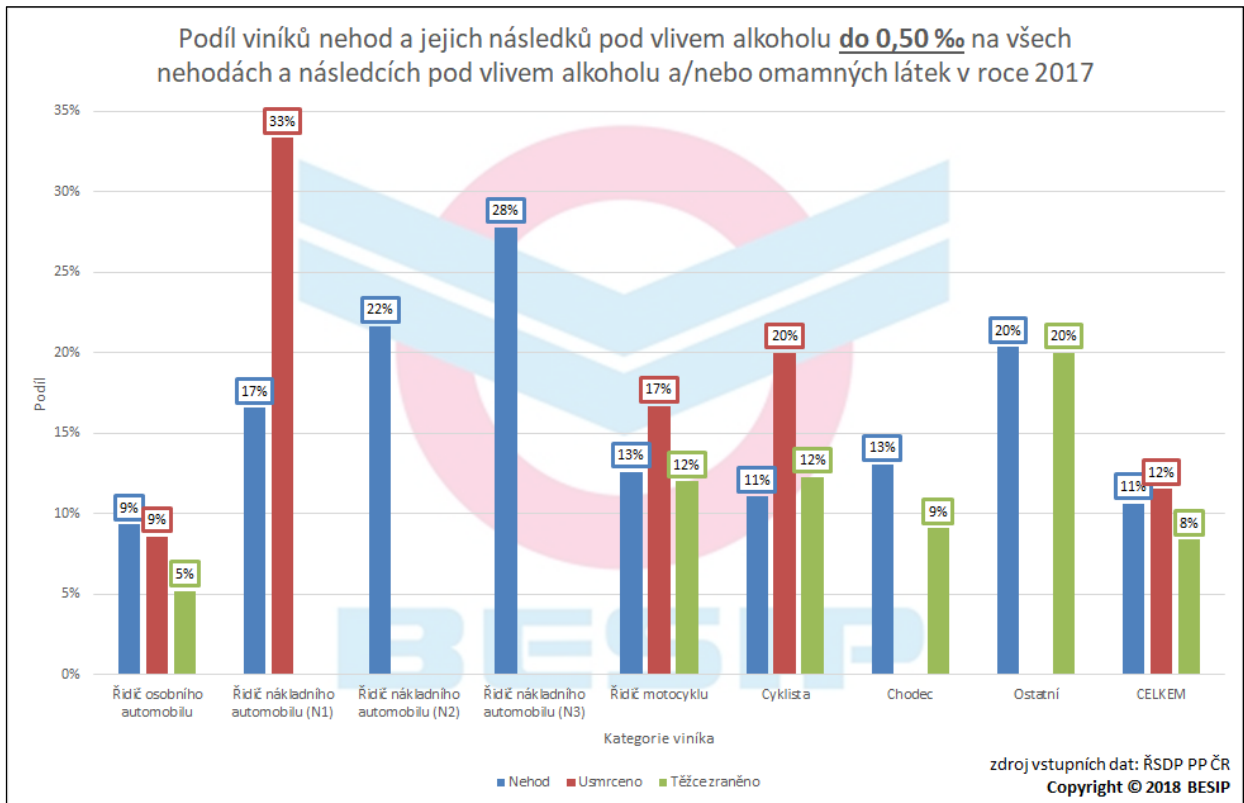


Graf 3, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



## Vysoký podíl řidičů nákladních vozidel

Zajímavý pohled nabízí srovnání různých viníků dopravních nehod s objemem alkoholu do 0,50 ‰. Nejvíce z nich způsobili řidiči těžkých nákladních automobilů kategorie N3 (vozidla nad 12 t): **28 %**. Od této skupiny řidičů bychom spíše očekávali profesionálnější přístup.



Graf 4, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

## Bodový systém: většinou nepopulární, ale účinný

Na snižující se následky dopravních nehod v důsledku vlivu alkoholu v České republice mělo jednoznačný vliv zavedení bodového hodnocení řidičů účinné od 1. 7. 2006 a jeho důsledné uplatňování.

K významnému snížení usmrcených došlo také v roce 2012. V září vypukla takzvaná „metanolová aféra“, kdy v Česku a Polsku došlo k sérii otrav metanolem.

Řidiči za alkohol v dopravě platí vysoké pokuty a přicházejí o body. Většina z nich ale také přijde o řidičské oprávnění a před návratem za volant musí na psychologické vyšetření. To ale stále nestačí.

## Rehabilitační program pro řidiče v ČR zatím stále v přípravách

Jednou z velmi účinných možností, jak snížit **opakované jízdy pod vlivem alkoholu**, jsou **rehabilitační programy pro řidiče**, kterým je opakovaně odebrán řidičský průkaz. Jde o terapeuticko-vzdělávací cyklus, jehož cílem je změna postojů a životního stylu rizikových řidičů, vedené speciálně vyškolenými psychology. S velmi přesvědčivými výsledky se realizují ve všech zemích EU, včetně Slovenska. „*Plošné zavedení rehabilitačních programů v ČR je zatím ve fázi legislativních příprav. Zatím jimi, kupříkladu v Centru dopravního výzkumu, prochází jen malé*



procento řidičů. Přitom na základě studie, kterou jsme realizovali ve spolupráci s neurovědci z CEITECU Masarykovy univerzity je patrné, že rehabilitační program způsobuje výrazné změny u provinilých řidičů. Pomocí vyšetření v magnetické rezonanci jsme zjistili aktivaci center v mozku a jeho odlišnosti po ukončení rehabilitačního programu.“, dodává Pavel Řezáč.

Zatím jsou u nás povinná pouze **psychologická vyšetření**, která dokáží odhalit zejména extrémní případy. Nejdou ale do hloubky a jako opatření nestačí. „Přistižení řidiči by proto měli projít nejen vyšetřením u psychologa, ale také **vyšetřením vylučujícím závislost a především zmíněným rehabilitačním programem**, v němž získají důležité informace a znalosti i prostor uvažovat o změnách svého životního stylu“, říká Petr Zámečník, dopravní psycholog a výzkumný pracovník Centra dopravního výzkumu.

### Co je to „alkoholový zámek“ a jaký má smysl?

Dalším možným opatřením v boji proti alkoholu za volantem je **alkoholový zámek**, známý v angličtině jako **alcolock**. Jedná se o zařízení, které opilému řidiči znemožní nastartovat vozidlo a odjet. Mnohé v současnosti dodávané alkoholové zámky jsou technologicky na velmi vysoké úrovni a prakticky vylučují možnost tento mechanismus obejít. Řada výrobců automobilů dokonce podobná zařízení montuje do nových vozů sériově. Zkušenosti ze zahraničí nicméně ukazují, že poté, co je alkoholový zámek z vozidla odstraněn, se řidiči často vracejí k zažitým zvykům a znovu sedají za volant opilí. „Alkoholové zámky proto fungují jedině tehdy, pokud řidiči současně projdou právě zmíněným **rehabilitačním kurzem**, v němž dostanou příležitost změnit své postoje a motivaci a nastaví si svoji vlastní strategii, jak se do budoucna jízdám pod vlivem alkoholu vyhnout“, vysvětluje Veronika Kurečková, psychologka a terapeutka z Centra dopravního výzkumu.

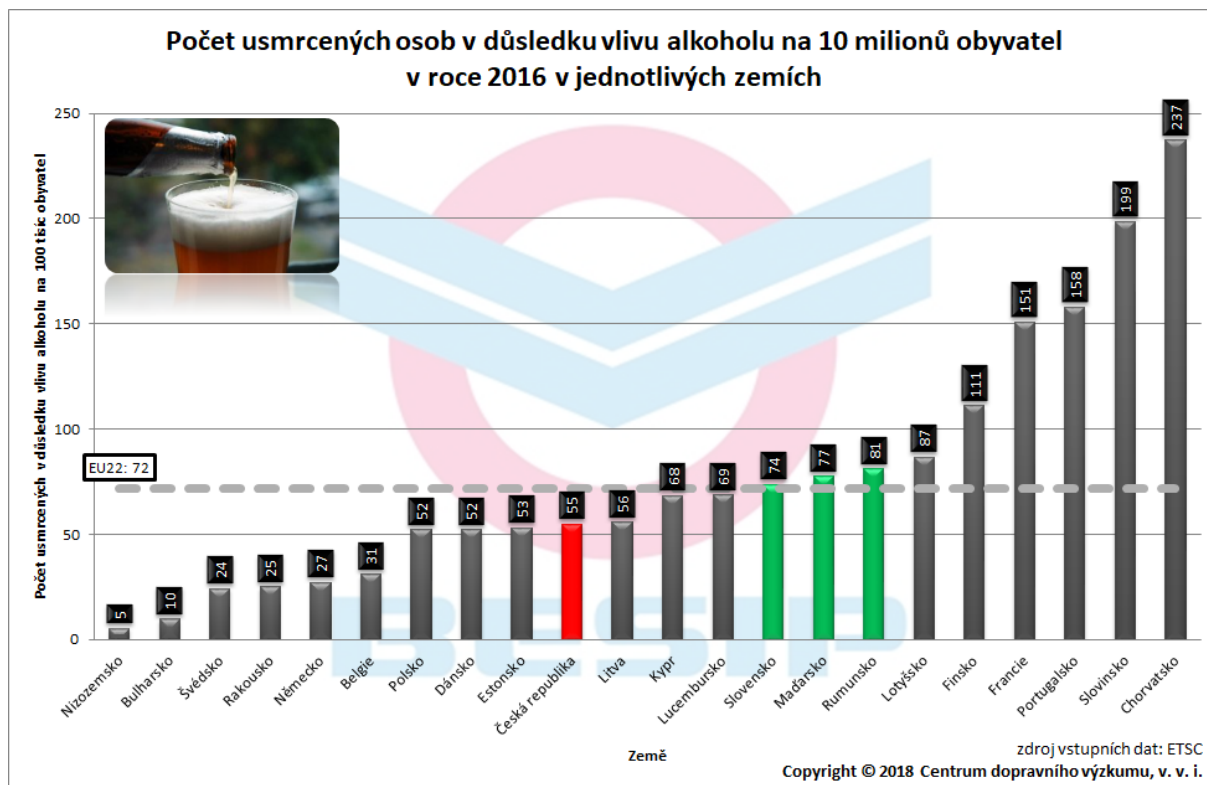
Finská zpráva z roku 2013, která vychází z dat za poslední čtyři roky, poukazuje na skutečnost, že míra recidivy při užití alkoholového zámku je významně nižší (necelých 6 %), zatímco obvyklá míra recidivy pachatelů, kteří nebyli součástí programu alkoholového zámku, se ve Finsku pohybuje kolem 30 %.

### Evropa má tendenci se přibližovat k nulové toleranci

Plošnou nulovou toleranci k alkoholu mají zatím kromě České republiky zavedenou také v Maďarsku, Rumunsku, Estonsku, Srbsku, Rusku, Ukrajině a na Slovensku. U nás je tato hranice čas od času diskutována, v současné době v souvislosti s úvahami o jejím prolomení u cyklistů. Stejně tak jsou v Evropě zvažovány nové přístupy k postihu řidičů, kteří jsou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu. Není proto bez zajímavosti sledovat, jakým směrem se v těchto otázkách vydávají jiné evropské země, kde mají toleranci k alkoholu za volantem nastavenou mírněji. Situaci v nich sleduje Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC = European Transport Safety Council, tzn. Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu).

Při přepočtu na 10 milionů obyvatel činil v roce 2016 evropský průměr **72** usmrcených v důsledku vlivu alkoholu, v České republice pak **55 osob**. Mimo Českou republiku měly ostatní země s „nulovou tolerancí“ v roce 2016 výsledky horší, než je evropský průměr.





Graf 5. zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

### Zkušenosti ze zahraničí s pozitivním dopadem na pokles usmrcených

Například v **Německu** úspěšně pracují na změně postojů řidičů k alkoholu. Za deset let od roku 2006, kdy bylo usmrceno 559 osob, došlo k výraznému poklesu na 225.

**Estonsko** uvádí, že díky přísnějšímu prosazování postihu řízení pod vlivem alkoholu v roce 2000 dosáhlo za poslední dekádu poklesu v oblasti usmrcených o 89 %.

V Izraeli vedlo navýšení silničních kontrol se zaměřením na alkohol spolu s působením mediálních kampaní vedlo k poklesu usmrcených o 64 %. *(Další příklady jsou k dispozici v odkazech [zde](#) a také v odkazech v závěru tiskové zprávy).*

### V USA je nejúčinnější kombinace alkoholového zámku a rehabilitačního programu

Alkoholový zámek se ukázal jako účinný prostředek vedoucí ke snížení recidivy i v kombinaci s rehabilitačním programem. K těmto závěrům dochází studie<sup>1</sup>, která pracuje s daty ze státu Florida. Vychází ze skutečnosti, že v době od 12 do 48 měsíců po odstranění alcolocku vykazuje tato kombinovaná metoda o 32 % menší recidivu než při použití pouze alkoholového zámku. Florida požaduje, aby se řidiči zúčastnili rehabilitačních programů, pokud mají při alkoholové zkoušce dvakrát v rámci 4 hodin negativní výsledek. Byla publikována také studie, která ukazuje, že ve státech USA, které mají zavedený program alkoholového zámku, je o 15 % méně úmrtí.

<sup>1</sup> Úryvek ze zprávy ze dne 3. 12. 2016. Celý originál dostupný zde: <http://etsc.eu/study-confirms-importance-of-coupling-interlock-programmes-with-rehabilitation-courses/>



## Tendence k nulové toleranci

Z přehledu zpráv je zřejmé, že alkohol za volantem je vnímán jako problém pro bezpečnost v dopravě i v evropských zemích, kde nemají zavedenou nulovou toleranci. V Evropě tedy existuje spíše tendence se k nulové toleranci přibližovat, než se jí vzdalovat. Z pohledu České republiky by bylo vhodné nulovou toleranci zachovat.

---

### Kontakty po odborné stránce z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

#### Nehodovost

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií,  
[veronika.valentova@cdv.cz](mailto:veronika.valentova@cdv.cz)

Ing. Jiří Ambros, Ph.D., výzkumný pracovník, [jiri.ambros@cdv.cz](mailto:jiri.ambros@cdv.cz)

#### Statistiky

Ing. Lukáš Kadula, výzkumný pracovník, [lukas.kadula@cdv.cz](mailto:lukas.kadula@cdv.cz)

#### Psychologická část

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D., ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru, [pavel.rezac@cdv.cz](mailto:pavel.rezac@cdv.cz)

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, dopravní psycholog a výzkumný pracovník, [petr.zamecnik@cdv.cz](mailto:petr.zamecnik@cdv.cz)

#### Kontakt po organizační stránce:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: [sarka.zelinska@cdv.cz](mailto:sarka.zelinska@cdv.cz)

---

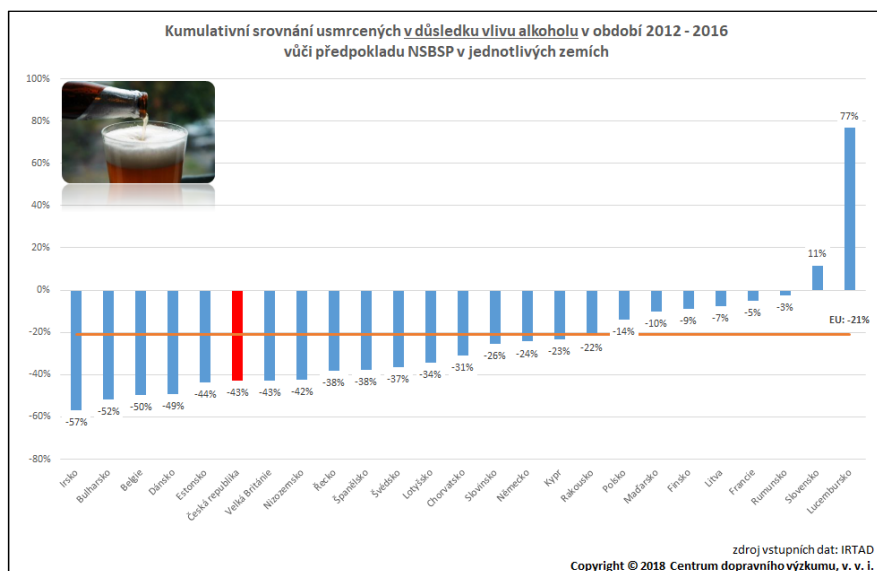
### Dále k tématu:

#### Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP)

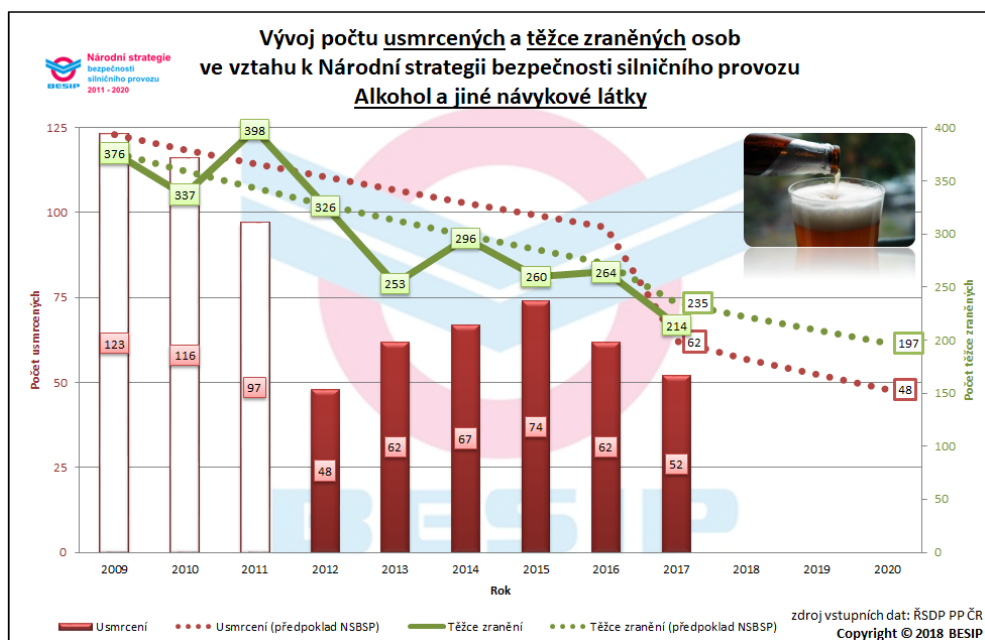
Velmi zajímavé je srovnání jednotlivých zemí ve vztahu k Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). **V období let 2012–2016 bylo v České republice oproti jejímu předpokladu v důsledku vlivu alkoholu usmrceno o 228 osob méně, což představuje 43 %.** Uplatníme-li stejnou predikci předpokládaného poklesu i na ostatní země EU, dojdeme k závěru, že téměř všechny země by NSBSP v uvedeném období splnily.

Výjimku tvoří dvě země: Slovensko (+ 11 %) a Lucembursko (+ 77 %). Premiantem v této oblasti bylo Bulharsko s rozdílem oproti předpokladu o – 57 %. **Evropský průměr pak činil – 21 %, tzn., že vývoj v České republice byl ve srovnání s evropským průměrem v období 2012-2016 významně lepší.**





Graf 6, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Graf 7, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

### Další zdroje a informace:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.: Alkohol, léky a narkotika - Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů

<https://drive.google.com/open?id=1XyCnnAumwsJEGo7IXs-ay5a6c1t3oAUE> (duben 2018)

Evropská rada bezpečnosti dopravy (European Transport Safety Council) je nezávislá nevýdělečná organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrcených a zraněných v dopravě ([www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)). Sdružuje zástupce z 32 evropských zemí. Zástupcem za Českou republiku je Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce.

ETSC: Alkoholové zámky pro dodávky, kamiony a autobusy v celé EU s komentářem CDV - <https://www.cdv.cz/tisk/alkoholove-zamky-pro-dodavky-kamiony-a-autobusy-v-cele-eu> (únor 2018)

ETSC: Pokrok v redukci řízení pod vlivem alkoholu v Evropě - <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe/> (leden 2018)

