Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

METODIKA PRÁCE S ŘIDIČI, JEŽ PÁCHALI TRESTNOU ČINNOST V DOPRAVĚ, ALE JSOU PODMÍNEČNĚ PROPUŠTĚNI NA SVOBODU

Autoři:

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D.

Mgr. Veronika Kurečková

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Mgr. Kateřina Hrušková

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY

Autoři: PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D.
Mgr. Veronika Kurečková
Mgr. et Mgr. Petr Zámečník
Mgr. Kateřina Hrušková

Oponovali: Mgr. Tomáš Rosenberg
Probační a mediační služba
+420 546 592 122

Mgr. Kateřina Janasová
Fakultní nemocnice Ostrava
+420 597 373 146

Metodika certifikována:

Certifikoval: Ministerstvo dopravy, Odbor kosmických aktivit a ITS

Výstup řešení projektu: *„Metodika práce s řidiči, jež páchali trestnou činnost v dopravě, ale jsou podmínečně propuštěni na svobodu.“ je výsledkem řešení výzkumného projektu* č. VG20102015047 s názvem: Snižování recidivy u pachatelů trestních činů a přestupků v dopravě, podpořeného z finančních prostředků Ministerstva vnitra ČR, v rámci Programu bezpečnostního výzkumu ČR v letech 2010 – 2015 (BV II/2 – VS).

Vydavatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

ISBN 978-80-88074-16-8

OBSAH

1. Předmluva 4
2. Cíl metodiky 4
3. Teoretický úvod (postavení PMS, OČTŘ) 4
3.1 Klíčové cíle rehabilitačních programů 6
3.2 Počet účastníků a struktura skupiny 7
3.3 Skupinová práce - východiska 8
3.4 Vymezení způsobu spolupráce s PMS 9
3.5 Popis způsobu hodnocení účastníků rehabilitačního programu před, v průběhu a po ukončení účasti v programu 9
3.6 Požadavky na kvalifikaci lektorů, materiálové a technické vybavení 10
4. Metodická část 12
4.1 První setkání 12
4.2 Druhé setkání 13
4.3 Třetí setkání 15
4.4 Čtvrté setkání 19
4.5 Páté setkání 22
5. Popis uplatnění metodiky 28
6. Ekonomické aspekty 28
7. Publikace předcházející metodice 28
8. Použitá literatura 28
Přílohy 30
Příloha č. 1 Další mýty v dopravě 30
Příloha č. 2 Právní aspekty 36
Příloha č. 3 Karta řidiče 52

1. Předmluva

Do rukou se Vám dostává metodika práce s řidiči, jež páchali trestnou činnost v dopravě, ale jsou podmínečně propuštěni na svobodu. Vhledem k rozvíjející se spolupráci s Probační a mediační službou a s orgány činnými v trestním řízení se množí dotazy na možnost realizovat ucelený preventivní program pro tuto cílovou skupinu. Manuál k programu, který zde předkládáme, který vychází jednak z česko – švýcarského manuálu pro práci s touto problémovou klientelou, jednak z naší zkušenosti s realizací podobných preventivních programů v minulosti. Lze jej využít zejména pracovníky Probační a mediační služby, případně může být k dispozici i dalším orgánům činným v trestním řízení.

2. Cíl metodiky

Práce s řidiči, kteří spáchali trestný čin v souvislosti s řízením, vnímáme jako velmi důležitou oblast prevence proti opakování tohoto chování. Ze zkušenosti víme, že nejčastěji se jedná o užití alkoholu či jiných návykových látek v kombinaci s řízením. Z tohoto důvodu se v rámci práce věnujeme zejména této oblasti. Předložená metodika vychází z přímé práce s klienty již realizovaných rehabilitačních programů pro problémové řidiče, které byly upraveny pro klienty Probační a mediační služby ČR. Cílem této metodiky je předat bližší informaci spolupracujícím organizacím o tom, jak práce s řidiči vypadá.

3. Teoretický úvod (postavení PMS, OČTŘ)

Program pro pachatele trestné činnosti v dopravě je možné realizovat ve spolupráci s Orgány činnými v trestním řízení (OČTŘ), které program klientovi doporučí, nařídí. V tomto hraje primární roli Probační a mediační služba (PMS). Klienty probační a mediační služby se tak stávají řidiči, kteří spáchali trestný čin v dopravě (alkohol na 1,0 promile v krvi a řízení, užití drog a řízení, spáchání závažné dopravní nehody apod.). S těmito klienty se PMS setkává v různé fázi řešení. Klient se na PMS v souvislosti s trestnou činností v dopravě může dostat v rámci přípravného řízení (čekající na soud), nebo podmínečného propuštění z výkonu trestu. PMS poté zváží zařazení klienta do rehabilitačního programu pro řidiče. Další možností, jak se klient do rehabilitačního programu dostane je skrze usnesení soudu (nařízené účasti

v programu). V naprosté většině případů se však jedná o dobrovolnou účast klientů v programu (tedy skrze spolupráci s PMS).

Probační a mediační služba byla zřízena zákonem č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě (dále jen zákon o PMS), s účinností od 1. ledna 2001. Jejím hlavním úkolem je provádět prvky probace a mediace v rozsahu zákona o PMS, zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů *(Žatecká, 2007)*. Mediací, kterou PMS vykonává, se pro účely tohoto zákona rozumí: „mimosoudní zprostředkování za účelem řešení sporu mezi obviněným a poškozeným a činnost směřující k urovnání konfliktního stavu vykonávaná v souvislosti s trestním řízením. Mediaci lze provádět jen s výslovným souhlasem obviněného a poškozeného.“ (§ 2 odst. 2 zákona č. 257/2000 Sb. o Probační a mediační službě). V rámci mediací se často můžeme setkat s mediacemi prováděnými s obviněným a poškozeným (dopravní nehody). Tato činnost je v poslední době poměrně velmi častá. Na základě mediačního řízení je také možné doporučit obviněnému účast v programu.

Probační a mediační služba navazuje na koncept restorativní justice. Představuje novou instituci v systému trestní politiky a vychází z vyváženého propojení a ze součinnosti dvou profesí – sociální práce a práva, zejména trestního. Usiluje o zprostředkování účinného a společensky prospěšného řešení konfliktů spojených s trestnou činností a současně organizuje a zajišťuje efektivní a důstojný výkon alternativních trestů a opatření s důrazem na zájmy poškozených, ochranu komunity a prevenci kriminality. Stejně tak jako v jiných případech je i v případě alternativních trestů a možností odklonů v trestním řízení Česká republika ovlivňována trendy evropských zemí. Trestní právo u nás je založeno na tradičním kontinentálním právu, úprava je proto poměrně rigidní a soudům, státním zástupcům a policejním orgánům tak poskytuje pouze omezený prostor pro hledání nejvhodnějších postupů při řešení trestně právních věcí v zájmu společnosti, obětí i pachatelů. Prvky restorativní justice však do systému našeho práva postupně pronikají a některé jsou již i legislativně zakotveny. Jde zejména o instituty obecně prospěšných prací, peněžitý trest, podmíněné odsouzení, podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem v trestním právu hmotném a možnost narovnání a podmíněného zastavení trestního stíhání v trestním právu procesním. Důležité bylo také zakotvení Probační a mediační služby do našeho právního řádu zákonem č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě, který nabyl účinnosti od 1. ledna 2001 *(Karabec, 2003; Žatecká, 2007)*.

Základní cíle činnosti PMS jsou:

Integrace pachatele – Probační a mediační služba usiluje o začlenění obviněného resp. pachatele do života společnosti bez dalšího porušování zákonů. Integrace je proces, který směřuje k obnovení respektu obviněného k právnímu stavu společnosti, jeho uplatnění a seberealizaci.

Participace poškozeného – Probační a mediační služba se snaží o zapojení poškozeného do „procesu“ vlastního odškodnění, o obnovení jeho pocitu bezpečí, integrity a důvěry ve spravedlnost.

Ochrana společnosti – Probační a mediační služba přispívá k ochraně společnosti účinným řešením konfliktních a rizikových stavů spojených s trestním řízením a efektivním zajištěním realizace uložených alternativních trestů a opatření.

Mezi hlavní činnosti PMS při práci s obviněnými z trestných činů v dopravě patří zejména zajištění výkonu a organizace dohledu probačního úředníka u soudem uložených alternativních trestů a opatření, jako je podmíněný trest spojený s dohledem, trest obecně prospěšných prací, podmíněné propuštění z výkonu trestu odnětí svobody spojené s dohledem, trest zákazu vstupu na sportovní a jiné společenské akce, či propuštění z ochranného léčení rovněž spojené s dohledem *(Štern, Ouředníčková, Doubravová, 2010)*. Činnost PMS při zajištění podmíněného propuštění z výkonu trestu odnětí svobody se nazývá parole. Výkon trestu obecně prospěšných prací spadá také do oblasti probace, kdy středisko odpovídá za kontrolu výkonu tohoto trestu, za spolupráci s organizacemi umožňujícími tento výkon a za individuální práci s odsouzenými *(Žatecká, 2007)*. Všechny tyto činnosti mohou být vykonávány s klientem, který na PMS dochází kvůli deliktu v dopravě. V rámci práce v rámci rehabilitačních programů vycházíme z obecných principů PMS. Snažíme se tyto principy začlenit do konkrétního přístupu v rámci rehabilitačního programu pro řidiče. V rámci rehabilitačního programu pro řidiče si tak klademe následující cíle.

3.1 Klíčové cíle rehabilitačních programů

Hlavními cíli rehabilitačního programů je:

- Upevnění žádoucích postojů ve vztahu k řízení a dopravě
- Eliminace rizikových postojů a chování ve vztahu k řízení a dopravě
- Snížení recidivy rizikového chování v dopravě

Primární dopad programů je v oblasti snížení recidivy v páchání přestupků a trestných činů v dopravě a v návaznosti na to snížení zátěže policie a dalších složek OČTŘ (a tedy i snížení nákladů na provoz složek státní správy a samosprávy související s touto agendou). Dále absolvování kurzu vede ke snížení pravděpodobnosti nehody a rizikového chování, které by k ní mohlo vést. Vedle bezpečnostního a ekonomického efektu mají programy také dopad na kvalitu života a komunitní chování:

- V rámci doporučené náplně programů je specifická forma kurzu první pomoci zaměřená na dopravní nehody. Díky tomu se sníží pravděpodobnost ujetí od nehody se zraněním, zvýší se pravděpodobnost záchrany obětí dopravních nehod a celkově je stimulováno prosociální komunitní chování (10% úmrtí na silnicích je následkem neposkytnuté či špatně poskytnuté první pomoci).
- Dále je v rámci programu věnována pozornost vlivu alkoholu za volantem i dopadům jeho nadměrného užívání v životě celkově. To má za následek lepší schopnost kontroly konzumace alkoholu a předcházení jeho negativním důsledkům.
- Významným sekundárním efektem je také získání dat o recidivistech pro lepší cílení kampaní a dalších opatření směřujících na rizikové řidiče. Významné jsou zejména informace o latentní kriminalitě a strategiích vyhnutí se odhalení i trestu (které se jinak, než pomocí rozhovorů s recidivisty v rámci kurzů, získávají velmi obtížně)

3.2 Počet účastníků a struktura skupiny

Minimálně 4, maximálně 15, optimálně 8 účastníků.

Je vhodné se snažit zajistit heterogenitu některých osobnostních charakteristik (temperament, extraverze x introverze, hostilita x afiliace apod.). Také je vhodné zajistit, aby účastníci rehabilitačního programu měli dostatečný intelektový potenciál k tomu, zvládat všechna setkání. V této souvislosti je také vhodné myslet na princip práce se skupinou, že by ve skupině neměl být pouze jeden účastník (nositel) výrazné specifiky. Takovým příkladem může být např. rodová příslušnost (pouze jedna žena ve skupině). V takovém případě by totiž mohlo docházet k opakovanému zážitku vyloučení tohoto účastníka rehabilitačního kurzu. Složení skupiny z hlediska typu přestupku je vždy diskutabilní. V zásadě je možné sestavit skupinu z řidičů se zcela různými typy přestupků, stejně jako sestavit skupinu z pachatelů vždy stejného typu přestupku. Každý z těchto přístupů má své výhody a nevýhody. Jeví se jako vhodné zapojit klienty PMS do skupiny, kde jsou také další „problémoví řidiči“, tedy ti,

kteří přišli o řidičské oprávnění tím, že opakovaně ztráceli body v rámci bodového systému, nebo ti, kteří chtějí žádat o snížení doby odebrání řidičského oprávnění na polovinu.

- Výhody skupin z hlediska přestupku homogenních:

Možnost do hloubky se věnovat jednomu tématu.
Téma je zajímavé pro všechny klienty, intervence se snáze cílí.

- Nevýhody skupin z hlediska přestupku homogenních:

Malé pokrytí ostatních témat, která však pro některé účastníky mohou být stejně problematická.
Vyšší riziko vytváření koalicí k obhajobě konkrétního rizikového chování.
Vyšší riziko přenosu negativního chování.

- Výhody skupin z hlediska přestupku heterogenních:

Možnost zpětné vazby ze strany účastníků, kteří se konkrétního typu přestupku nedopouštějí.
Pokrytí širší škály témat.

- Nevýhody skupin z hlediska přestupku heterogenních:

Příliš široká škála témat brání hlubšímu zpracování jednotlivých oblastí.
Některá témata jsou pro část účastníků zcela irelevantní, což snižuje jejich soustředění a snižuje i efektivitu časové dotace.

Kontraindikace k účasti ve skupině:

- Paralelní docházení na jiný program (např. program realizovaný ve spolupráci s PMS – v rámci česko-švýcarské spolupráce)
- Závažná psychická či somatická onemocnění
- Výrazný mentální deficit
- Závislosti
- Akutní zdravotní potíže
- Potenciál narušovat chod skupiny

3.3 Skupinová práce - východiska

Skupinová setkání slouží jako bezpečný prostor pro řešení deliktů v dopravě. Výstupem práce ve skupině by měl být preventivní dopad na jedince (neopakování deliktu v dopravě). *Teeter a kol.(2000)* nabízí hypotézu, že skupinová psychoterapie může mnohdy sloužit jako „záchranné lano“ pro ty, u kterých individuální psychoterapie není dostatečně účinná.

Skupinová psychoterapie se tak snaží zabránit vážnějším dopadům (např. budoucí zkratovité jednání, způsobení vážné dopravní nehody, řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek). V rámci práce ve skupině užíváme nástroje skupinové psychoterapie (skupinová dynamika, skupinová koheze, fáze vývoje skupiny, způsob vedení skupin - direktivita versus nedirektivita, učení nápodobou, učení se na základě zpětné vazby, rolové paradigma). Snažíme se i o využívání účinných faktorů psychoterapie jako je například sdílení svých problémů s druhými či korektivní znovuprožití dřívějších zkušeností ve skupině. Skupinová psychoterapie kromě toho nabízí mnoho konkrétnějších postupů a technik (*Hickson, 2000, Labáth, 2001, Corey a kol., 2006).* Pod technikou je možné si představit „všechno, co terapeut při práci se skupinou použije“ *(Corey a kol., 2006, str. 17)*, tedy od jeho samotného mlčení až k zadání propracované techniky. Za techniku lze tedy označit přímé a jednoznačné žádosti. Techniky využívané v programu kladou důraz nejen na práci s kognitivními procesy ovlivňujícími chování jedinců. Zároveň také předpokládají schopnost techniky prohloubit již existující pocity.

3.4 Vymezení způsobu spolupráce s PMS

S PMS spolupracujeme velmi úzce. Spolupráce se týká celé doby realizace programu. Jde o spolupráci před zahájením běhu (termín začátku aktivit, složení skupiny, vhodní klienti k zapojení, společné úvodní schůzky s klienty). V průběhu běhu spolupracujeme s PMS zejména při předávání informací o klientech (informace co se týče docházky na aktivity, zapojení klientů, spolupráce pracovníka a klienta apod.). Současně tak mohou pracovníci PMS klienty také motivovat k další aktivitě v programu. Na konci běhu jsou poskytovány komplexní zprávy o klientech. Tato zpráva postihuje jednak celkový počet absolvovaných hodin, klientovo zapojení, informace o progresu na straně klienta, celkové zhodnocení spolupráce, doporučení dalšího postupu.

3.5 Popis způsobu hodnocení účastníků rehabilitačního programu před, v průběhu a po ukončení účasti v programu

Zapojení klientů do programu je průběžně sledováno. Minimálně jedenkrát za 14 dní probíhají klientské porady mezi lektory programu. V případě aktuální potřeby je zapojení klienta či práce s ním probrána v nejbližším možném termínu. Porady jsou využívány jak k předání zprávy o průběžném zapojení klienta, tak i k probrání samotné práce s klientem (forma

intervize). Kromě toho je o zapojení klienta průběžně informován i příslušný probační pracovník po skupinovém setkání obdrží prezenční tabulku s účastí klientů na skupinách a také popis aktivity a zapojení všech klientů. Současně je dbáno na dodržování etického kodexu psychologa. Společně jsou také řešeny absence klienta. V současné době připravujeme s probační a mediační službou systém, kdy bude probační služba reagovat na absence ještě důrazněji. Jednotlivé případy jsou s probačními pracovníky probírány i na osobních schůzkách. Probační pracovníci jsou tak informování i o dalších závažných skutečnostech. V závěru každého běhu je na klienta vyhotovena zpráva, která je předána příslušnému probačnímu pracovníkovi. Klient má možnost se k této zprávě sám vyjádřit a sdělit oblasti, které nejsou v souladu s jeho náhledem na vlastní zapojení. V případě úspěšného absolvování celého běhu je klientovi také vydán certifikát o úspěšném absolvování programu.

3.6 Požadavky na kvalifikaci lektorů, materiálové a technické vybavení

Kurz by vždy měli vést dva lektoři. Nejméně jeden by měl být psycholog, absolvent kurzu pro lektory rehabilitačních programů pro řidiče po složení závěrečné zkoušky zahrnující jak praktické testování schopnosti vést skupinu, tak i znalosti dopravních témat. Pro realizaci rehabilitačního programu je zapotřebí nejméně jedna učebna - místnost přiměřené velikosti (dle velikosti skupiny), zázemí pro lektory. Program je poměrně materiálově nenáročný, počítá se pouze s možností zaznamenávat některé informace na flipchart, vhodné je mít k dispozici visačky, kam se dopíší jména účastníků.
Počet setkání a tematické okruhy:

Pro naplnění cílů programu doporučujeme 5 terapeutických setkání (1x týdně).

1. **SETKÁNÍ** (4 hodiny)

Úvod, představení programu, seznámení účastníků, formality a administrativa.

2. **SETKÁNÍ** (4 hodiny)

Rozbor deliktu – nejvážnější dopravní přestupky či nehody účastníků, popřípadě přestupky, které byly bezprostřední příčinou odebrání ŘP.

3. **SETKÁNÍ** (4 hodiny)

Alkohol a návykové látky.

4. **SETKÁNÍ** (4 hodiny)

Mýty v dopravě, vnímaná rizika v dopravě, oběti rizikového chování v dopravě.

5. **SETKÁNÍ** (4 hodiny)

Téma dle volby účastníků (doplnění tématu alkoholu a návykových látek, stres a únava za volantem, emoce za volantem apod.), tvorba osobní strategie vyhnutí se rizikovému chování za volantem, ukončení kurzu, uzavření skupinových témat.

4. Metodická část

V následující části se budeme věnovat jednotlivým setkáním v rámci rehabilitačního programu pro řidiče. Je možné zde nalézt jednotlivé techniky a současně doporučení týkající se struktury setkání.

4.1 První setkání

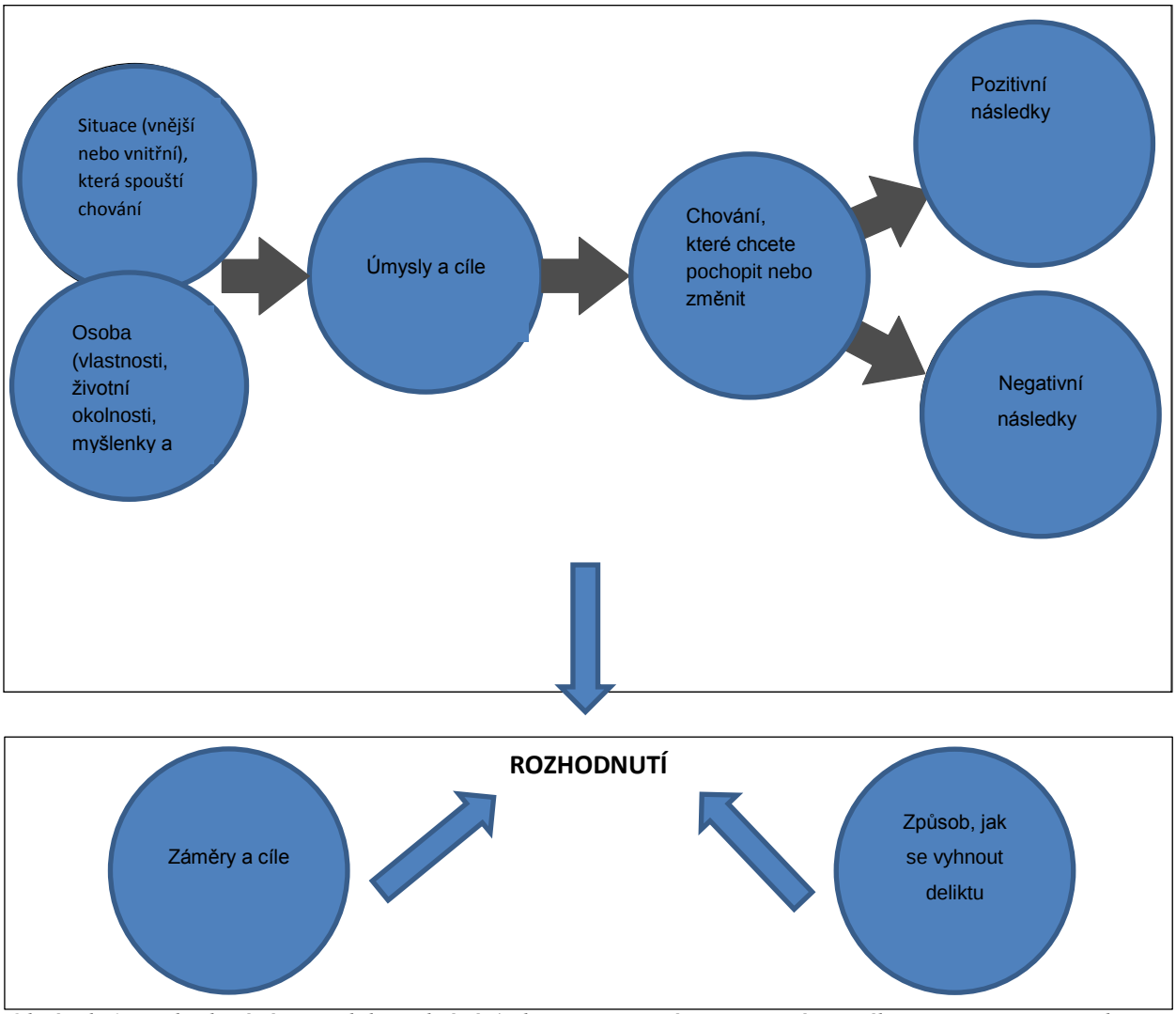
Cílem prvního setkání je seznámit se s klienty rehabilitačního programu, poskytnout klientům základní informace o rehabilitačním kurzu. Dále je v rámci prvního setkání důležité, vyřešit s klienty formální náležitosti. V rámci prvního setkání by také mělo proběhnout mapování očekávání a obav klientů. Pokoušíme se vytvořit bezpečnou atmosféru ve skupině, která umožňuje intenzivní následnou práci. V rámci setkání se věnujeme zejména těmto organizačním náležitostem.

1) **Představení programu a lektorů** (cíl programu, jak program vypadá, časová dotace programu, informace o lektorech).
2) **Vyřešení formálních náležitostí** (smlouva mezi realizátorem kurzu a účastníkem vymezující základní podmínky úspěšného absolvování programu i základní pravidla spolupráce, souhlas s účastí ve výzkumu (pokud je program zařazen do evaluace), vstupní dotazník (pokud je program zařazen do evaluace).
3) **Představení klientů programu** (Klienti dostanou za úkol se ve dvojicích vyptat na to, co každého z nich zajímá na tom druhém. Všichni jsou předem informování, že tyto informace budou sloužit k představení jeden druhého, aby tedy sdělovali jen prezentovatelné informace). Vždy se jeden klient dotazuje druhého, cca po 5 min. si role vymění. Poté jeden druhého představí ostatním.
4) **Očekávání x obavy** (V kruhu každý řekne jaký je důvod účasti v programu, následně také odkrývají své přemýšlení o celém kurzu, jak by kurz měl vypadat. V rámci této úvodní práce je možné tato očekávání (obavy) tzv. přeznačkovat, tedy upravit je do pozitivní podoby.
5) **Společná tvorba pravidel** (V této části klienti vytváří pravidla skupiny. Lektor tato pravidla zapisuje. Pokud klienti nebudou moci na nic přijít sami, budou přicházet

podněty od lektorů. Je vhodné nezapomenout na pravidlo stop, pravidlo důvěrnosti informací).

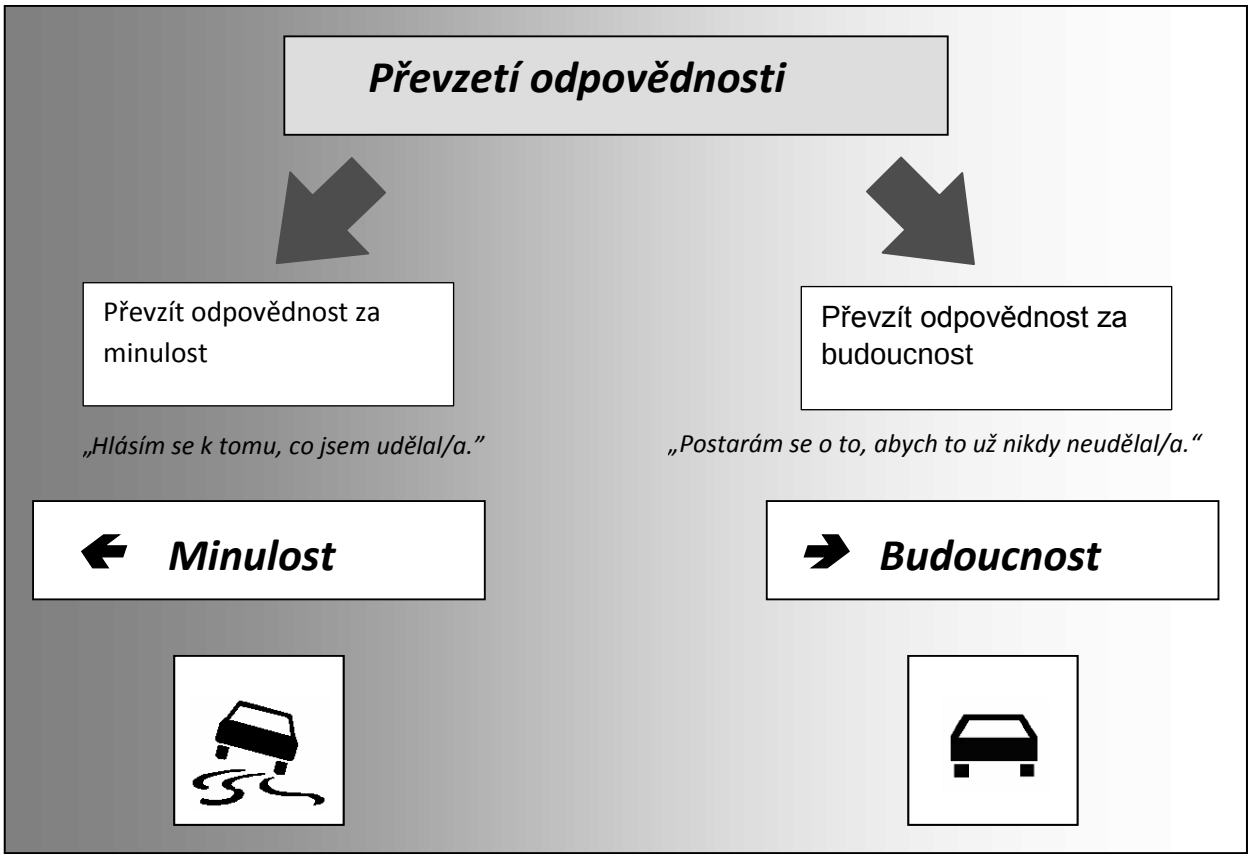
4.2 Druhé setkání

Cílem druhého setkání je detailněji sdílet důvody, které klienty vedly k tomu, že jsou nyní v rehabilitačním programu. Na každý příběh, který klienti sdělují, dostávají poměrně komplexní zpětnou vazbu jednak od dalších klientů, jednak od lektorů programu. V rámci tohoto setkání je práce vedená narativní formou. Toto setkání by mělo vést klienty k převzetí odpovědnosti za delikt, který učinili. Tím, že by klienti byli schopní převzít odpovědnost, mohou následně začít pracovat na plánu budoucího jednání. Převzetí odpovědnosti poměrně dobře dokumentuje model, který je popsán na obr. č. 1. (viz níže). Rozhodnutí, ke kterým se musí klienti při řešení situací v dopravě uchýlit, jsou výsledkem myšlenkového procesu. Obecně činíme rozhodnutí, protože chceme něčeho dosáhnout. Většinou se jedná o zlepšení aktuální situace. Úmysly a cíle potom například jsou jet domů autem, i když jsme konzumovali alkohol, protože nechceme nechat stát auto na ulici nebo chceme ušetřit za taxi. Rozhodnutí činíme, když je jasné, čeho chceme dosáhnout. Naše způsoby chování tedy závisejí na našich rozhodnutích. Než něco učiníme, musíme se vnitřně rozhodnout, že to učiníme. Někdy tyto rozhodovací procesy probíhají tak rychle (v milisekundách), proto si je ani neuvědomujeme. Podvědomá rozhodnutí však fungují dle stejných zásad jako vědomá rozhodnutí - i ta jsou nejprve učiněna až tehdy, když je jasné, čeho chceme dosáhnout. Často jsou právě podvědomé rozhodovací procesy (staré) zvyky. Abychom mohli tyto zažité vzorce změnit, musíme si být vědomi mechanismů, ze kterých vycházejí („Co chci jak změnit“?). Rozhodování a odpovědnost spolu souvisejí: Kdo činí rozhodnutí, je za ně také odpovědný. Nikdo Vás nenutil, abyste pod vlivem alkoholu řídili vozidlo. Sami jste se pro to rozhodli a jste za to sami odpovědní. Lze převzít odpovědnost za minulost a za budoucnost. Kdo převezme odpovědnost za vlastní chyby v minulosti, nese také odpovědnost za to, aby tyto chyby v budoucnu již nečinil. Převzít tuto odpovědnost je důležitým předpokladem pro to, abychom zabránili recidivě.



Obrázek 1:Rozhodování v modelu jednání (Zdroj: Pracovní sešit pro účastníky programu pro řidiče řídící pod vlivem alkoholu)

V souvislosti s rozhodováním je vhodné zaměřit se také na převzetí zodpovědnosti za delikt, který klient způsobil. Opakovaně se ukazuje, že klienti PMS mají častokrát tendenci externalizovat (přisuzovat vnějším okolnostem) příčiny problémů. Je tedy vhodné pracovat na převzetí zodpovědnosti za minulé jednání (bez ohledu na to, že není možné toto jednání již změnit) a převzetí zodpovědnosti za budoucí jednání. V souvislosti s budoucím je tak snaha o vytvoření si plánu, který povede k minimalizaci rizika recidivy trestného chování v dopravě – viz obr. č. 2.



Obrázek 2: Dvě formy odpovědnosti (Zdroj: Pracovní sešit pro účastníky programu pro řidiče řídící pod vlivem alkoholu).

4.3 Třetí setkání

Cílem třetího setkání je zvýšení povědomosti o užívání alkoholu a návykových látek a vliv na řízení. V rámci setkání sdělujeme klientům skupiny, jaký je vliv užití alkoholu a návykových látek na schopnost řízení vozidla. Klienti se v rámci setkání velmi často ptají na informace související s jejich deliktem a jeho řešení. Z tohoto důvodu je důležité zmínit několik základních informací o řešení deliktů v souvislosti s užíváním alkoholu a řízením.

Jako preventivní se jeví podat klientům informace o faktu, že již malé množství alkoholu (od 0,3 promile), způsobuje omezení výkonnosti. I nižší koncentrace alkoholu však již vede ke zkreslenému vnímání rizika a celkově nebezpečnějšímu chování. Kdo je zvyklý užívat alkohol nebo drogy, již omezení své výkonnosti nevnímá tak jasně. To často vede k mylné domněnce, že žádné omezení výkonnosti nenastává. Zvyknout si na alkohol a drogy neznamená, že tyto látky ztrácejí účinek, nýbrž že jejich účinek již není správně vnímán. Téměř žádný účastník silničního provozu, který byl přistižen pod vlivem alkoholu nebo drog, nedokázal správně odhadnout účinek návykové látky. Cílem následujícího popisu účinků alkoholu a jednotlivých drog je, aby pochopili, jak užívání alkoholu nebo drog negativně

ovlivňuje Jejich schopnost řídit vozidlo, a jaké jsou právní důsledky tohoto činu. Řízení pod vlivem alkoholu může být kvalifikováno buď jako přestupek, nebo jako trestný čin. Hranice mezi přestupkem a trestným činem je určena hladinou alkoholu v krvi – hladina 1 promile alkoholu a výše je již zpravidla posuzována jako trestný čin. V případě, že je jízda pod vlivem alkoholu klasifikována jako přestupek, je v závislosti na výši hladiny alkoholu uložena pokuta v rozmezí 10.000,- Kč až 20.000,- Kč a zároveň zákaz řízení motorových vozidel na dobu šesti měsíců až jednoho roku nebo pokuta v rozmezí 25.000,- Kč až 50.000,- Kč a zároveň zákaz řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku až dvou let. Hladina alkoholu 1 promile a více je klasifikována jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Za tento trestný čin může být uložen trest odnětí svobody na dobu až jednoho roku (podmíněný, podmíněný s dozorem i nepodmíněný), peněžitý trest (2.000,- Kč až 5.000.000,- Kč), trest zákazu řízení motorových vozidel (na 1 rok až 10 let), trest obecně prospěšných prací (50 až 300 hodin) nebo propadnutí věci (automobilu), případně trest domácího vězení. V rámci trestního řízení (trestný čin řízení pod vlivem alkoholu) existují další okolnosti (tzv. přitěžující okolnosti), které zpřísňují výsledný trest pachatele. Jedná se o tyto situace:

1) Pachatel byl pro trestný čin ohrožení návykové látky v posledních dvou letech odsouzen nebo propuštěn z výkonu trestu odnětí svobody.
2) Pachatel pod vlivem návykových látek způsobil dopravní nehodu.
3) Pachatel se jednání dopustil při výkonu zaměstnání nebo při jiné činnosti, kdy je návykových látek zvláště nebezpečný, např. při řízení hromadného dopravního prostředku.

V těchto případech se ukládají stejné druhy trestů jako bez přitěžujících okolností, ale trest odnětí svobody (podmíněný či nepodmíněný) bude ukládán v sazbě 6 měsíců až 3 roky odnětí svobody. Vyšší jsou i alternativní tresty. V případě, že pachatel řízením vozidla pod vlivem návykových látek jinému způsobí ublížení na zdraví nebo dokonce smrt, tresty se dále zpřísňují. Takové jednání je posuzováno jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, ale také jako trestný čin ublížení na zdraví, a to podle § 147 nebo podle § 148 trestního zákoníku. Sazba trestu odnětí svobody se v takové, případě pohybuje mezi 6 měsíci a osmi lety. Je také důležité zmínit, že fakt, jaký trest nebo kombinace trestů a v jaké výši bude uložen, závisí na řadě okolností.

Jsou to především:

1) Míra ovlivnění alkoholem
2) Výše způsobené škody
3) Okolnosti řízení (důvody, podmínky, provoz)
4) Trestní minulost pachatele
5) Záznamy o deliktech v evidenční kartě řidiče

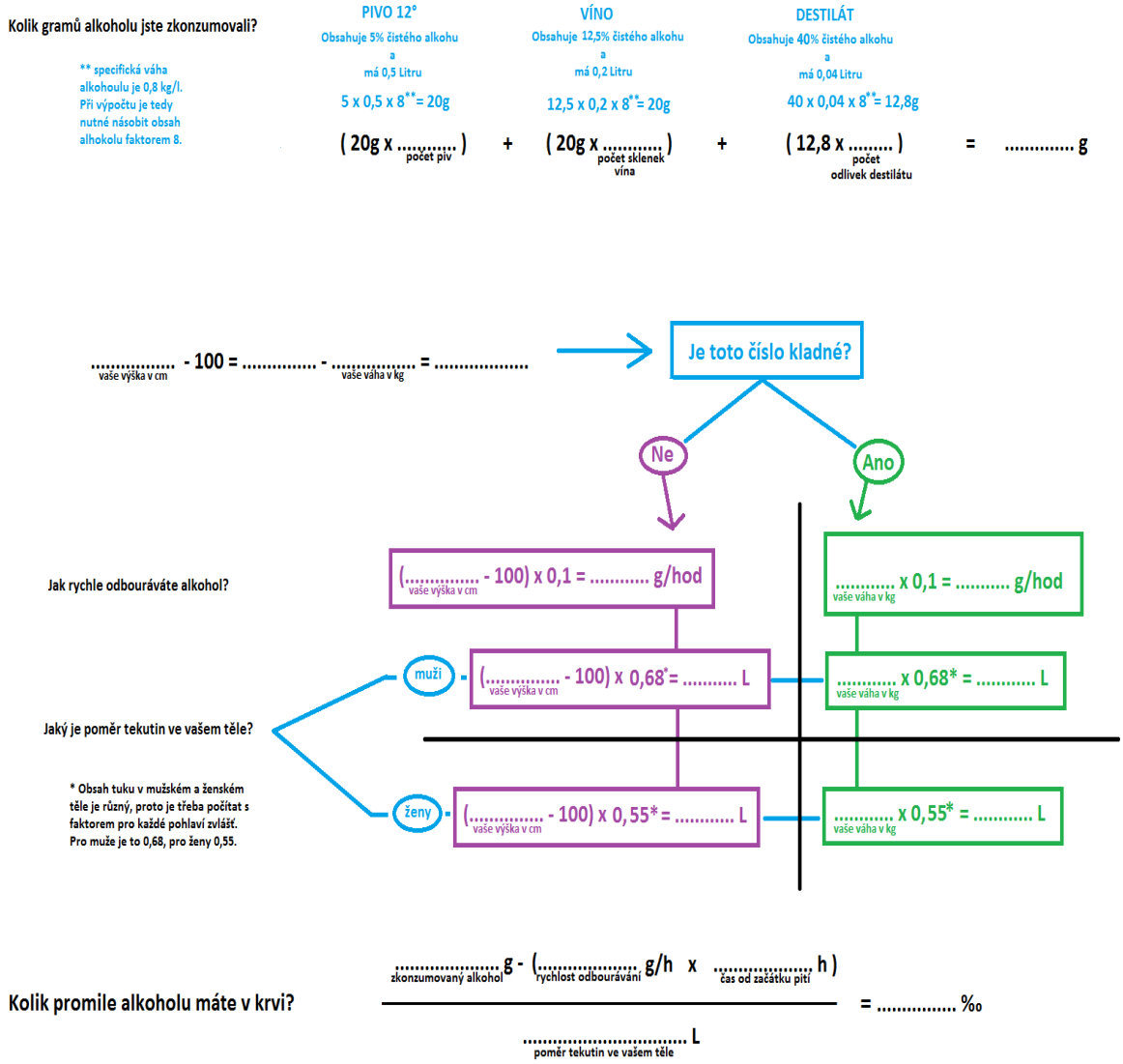
Vždy se uděluje trest zákazu činnosti. V případě opakované trestné činnosti nebo vážných následků na zdraví či na životě jsou obvyklé nepodmíněné tresty.

0,2 ‰	První poruchy vnímání a soustředění: Snížená schopnost rozeznat pohybující se zdroje světla (reflektory automobilů ve tmě) a zhoršená manipulace s řídícími prvky vozu, příliš rychlá nebo příliš pomalá jízda
0,3 ‰	Předměty se zdají být ve větší vzdálenosti, než ve skutečnosti jsou Zvýšená citlivost očí na oslnění Poruchy koordinace: méně plynulá jízda Začátek ztráty přirozených zábran: Výrazně riskantnější jízda
0,5 ‰	Zhoršené vnímání barev (např. červená světla na semaforu) Zhoršený odhad vzdálenosti Zúžení zorného pole, začínající „tunelové vidění“
0,8 ‰	Silně narušená koordinace prostorového vidění a rovnováhy Silně prodloužený reakční čas (o 1 sekundu delší) Výrazné zúžení zorného pole („tunelové vidění“)
1,1 ‰	Mírná podnapilost: Povznesená až euforická nálada, vyšší míra ztráty přirozených zábran, výrazné zhoršení psychomotorických schopností, rostoucí tendence k přeceňování vlastních schopností („pít na odvahu“), změny nálady ve větší míře, větší povídavost
1,5 - 2,5 ‰	Střední podnapilost: Převažují utlumující účinky, otupělost, výrazná ztráta zábran, výrazné změny nálad, množící se agresivní impulsivní projevy
2,5 – 2,9 ‰	Výrazná opilost: pokročilá intoxikace s krátkodobou ztrátou vědomí, zmateností, špatnou orientací, amnéziemi (částečná popř. úplná amnézie)
3,0 ‰	Úplná opilost: těžká otrava alkoholem, bezvědomí, „ztráta paměti“ (částečná popř. úplná amnézie)
4,0 ‰	Ohrožení života: Existuje značné riziko smrtelné otravy. Je nutná lékařská péče. Za nepříznivých okolností mohou být stavy podnapilosti již od 2 ‰ smrtelné.

Tab. č. 1 – Vliv množství alkoholu v krvi jedince na jeho schopnost percepce a reakce

V následující části se věnujeme specifikám konzumace alkoholu. Jedná se o oblast vstřebávání alkoholu (resp. to, čím je vstřebávání ovlivněno), následně tomu, co ovlivňuje hladinu alkoholu. Další část je věnována tomu, zda a případně jak je možné snížit hladinu

alkoholu v krvi. Tímto se dostaneme k nejdůležitější části a to té, jak spočítat hladinu alkoholu v krvi. K tomu slouží následující obrázek.



Obr. č. 3 Výpočet hladiny alkoholu v krvi (Zdroj: E. M. P. Widmark, Principles and applications of medicolegal alcohol determination translated from the original publication in 1932 by R. C. Baselt. Biomedical Publications, Davis California, 166 pp.)

Po důkladném probrání tohoto postupu je prostor k tomu, aby klienti sdělili, svou zkušenost s konzumací alkoholu během týdne zpět (V praxi si vyzkoušeli výpočet hladiny alkoholu a rychlost odbourávání).

4.4 Čtvrté setkání

Toto setkání je věnováno dalším aspektům (mýtům) v dopravě. Velmi často se setkáváme s tím, že mnoho účastníků rehabilitačního programu má nepřesné vnímání situací v dopravě, které souvisí s alkoholem, a jejich jednání je ovlivněno také řadou dalších mýtů, např.: je vhodné neužívat pásy – v případě nehody se lépe dostanu z havarovaného auta, (vymazala bych, rozebíráš hned pod tím) apod. Z tohoto důvodu se v rámci setkání věnujeme těmto mýtům.

V rámci tohoto setkání je důležité klientům sdělit řadu informací týkající se účinků alkoholu a návykových látek na schopnost řízení. V rámci setkání by tak měly zaznít informace týkající se účinků alkoholu a návykových látek, rozdílnosti v reakcích – brzdná dráha apod., statistiky dopravních nehod řidičů pod vlivem alkoholu a návykových látek. Z různých účinků alkoholu a drog na schopnost řízení vozidla se často setkáváme s následky prodlouženého reakčního času pro chování při řízení vozidla. Každá z uvedených drog i alkohol snižují tím či oním způsobem schopnost soustředění a prodlužují tak reakční čas. Ve vztahu k řízení pod vlivem alkoholu nebo drogy to znamená, že pokud musíte nečekaně brzdit, bude Vaše dráha pro zastavení vozidla delší, než kdybyste museli auto zastavovat ve střízlivém stavu.

CO JE „DRÁHA PRO ZASTAVENÍ VOZIDLA“?

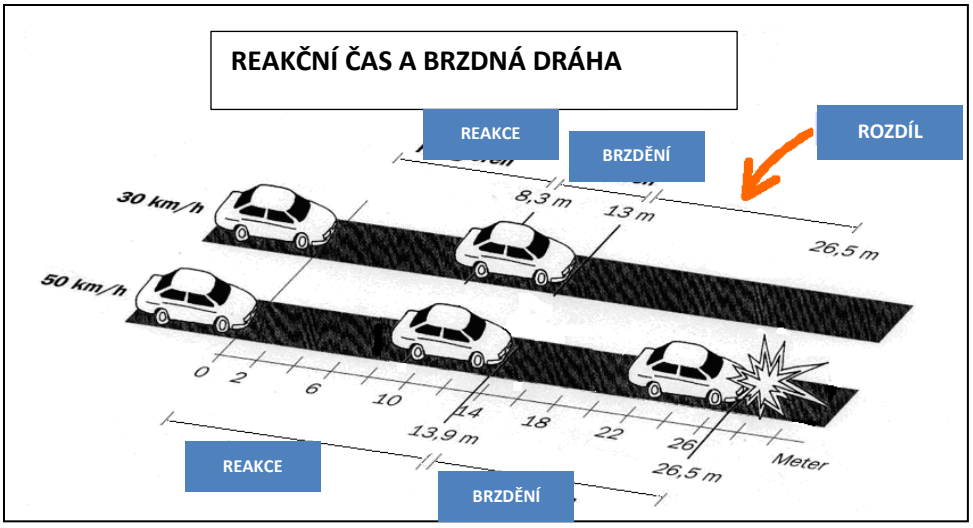
Dráha pro zastavení vozidla je úsek, který potřebujeme, abychom vozidlo zastavili. Dráha pro zastavení vozidla se skládá ze dvou dílčích částí: Reakční dráhy a brzdné dráhy.

CO JE „REAKČNÍ DRÁHA“?

Reakční dráha (dráha [m] = rychlost [m/s] x čas [s]) je úsek, který vozidlo ujede během doby, kterou řidič potřebuje na to, aby zareagoval a začal brzdit. Reakční čas činí zpravidla 1 až 2 sekundy. Čím rychleji vozidlo jede, tím delší je reakční dráha (viz obrázek). Za 1 sekundu auto při 50 km/h ujede přibližně 14 metrů.

CO JE „BRZDNÁ DRÁHA“?

Brzdná dráha se řídí rychlostí vozidla a vlastnostmi vozovky. Čím vyšší je rychlost a čím horší je vozovka, tím déle vozidlo brzdí, než se zastaví. Platí: Dvojnásobná rychlost = čtyřnásobná brzdná dráha.



Obrázek 4: Dráha pro zastavení vozidla při 30 km/h a 50 km/h

JAKÝ ROZDÍL ZNAMENÁ 13 ½ METRŮ?

Zvažte, kolik aut, cyklistů, chodců nebo hrajících si dětí se vejde na 13,5 metrů.

SCHOPNOST REAGOVAT MŮŽE BÝT ROZHODUJÍCÍ?

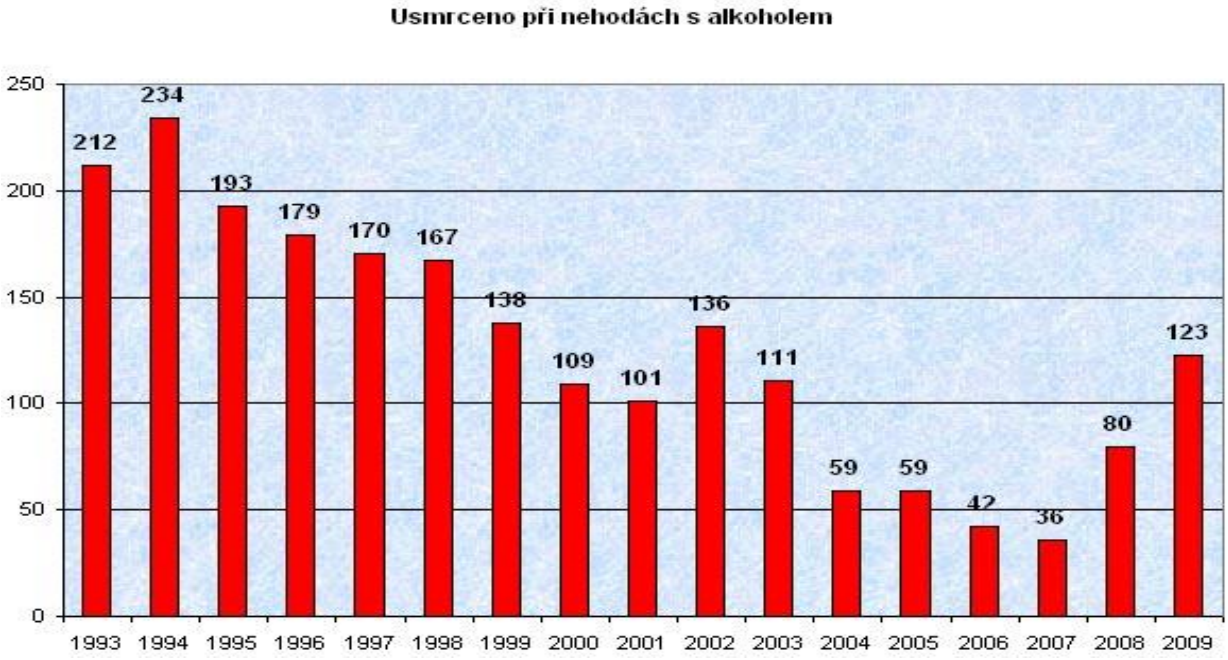
Stane-li se něco nepředvídaného, může Vaše schopnost reagovat rozhodnout o tom, zda dojde, či nedojde k nehodě. Je-li schopnost reagovat zhoršena vlivem alkoholu nebo drogy, snižuje se šance na zabránění nehodě. Souvislost mezi rizikem nehody a alkoholem popř. drogami v silničním provozu, podívejte se zde na několik čísel ze souhrnných statistik ČR. Např. v roce 2012 zemřelo na českých silnicích 742 osob a 25515 osob bylo zraněno. Počet obětí dopravních nehod se každoročně snižuje, ovšem podíl tragických nehod způsobených alkoholem roste.

V roce 2009 byla bilance nehod na českých silnicích následující:

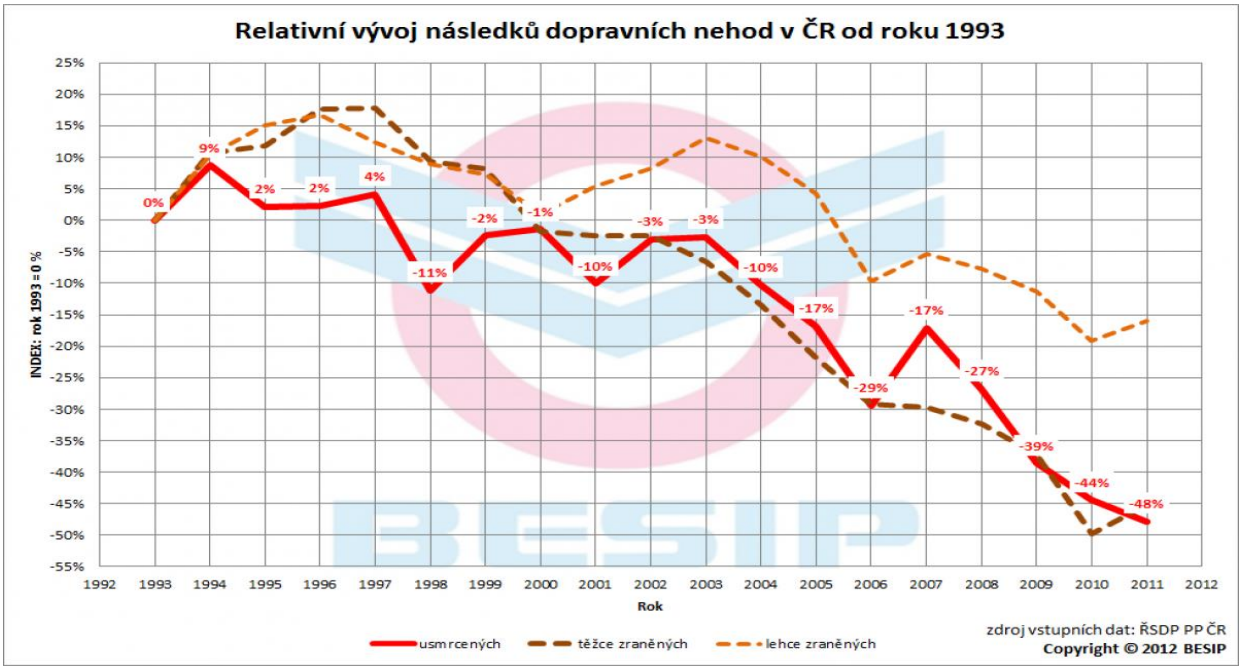
1) Při nehodách s alkoholem bylo usmrceno 123 osob
2) To je o 43 osob více než v roce 2008 a o 87 více než v roce 2007
3) Usmrcení při nehodách s alkoholem tvořili 14,8 % z celkového počtu usmrcených
4) Každý 7. usmrcený byl usmrcen v roce 2009 opilým řidičem (v roce 2007 každý 31., v roce 2008 každý 12.)

V absolutních číslech byl počet usmrcených opilými řidiči v roce 2009 za období let 2000 až 2009 druhý nejhorší (nejhorší byl rok 2002 s 136 usmrcenými, i když v poměrovém

ukazateli byl tento rok lepší než rok 2009. Každý 10. usmrcený byl usmrcen opilým řidičem v roce 2002 na rozdíl od každého 7. v roce 2009)



Obrázek 5:Počet lidí usmrcených na silnicích v souvislosti s alkoholem



Obrázek 6:Relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993

V rámci tohoto setkání je dále prostor pro sdílení vlastních zkušeností s problémovými situacemi v dopravě. Současně je v rámci setkání prostor k tomu, aby klienti sdíleli zkušenosti týkající se trestního řízení a stádia řešení jejich trestního činu.

4.5 Páté setkání

Poslední setkání je zacíleno na realizování odlišného chování při řízení. Snažíme se tak pracovat nejen s krátkodobými, ale také s dlouhodobými postoji. V rámci setkání tak klientům sdělujeme, co jsou postoje, pracujeme s nimi na krátkodobých a dlouhodobých plánech. Sdělujeme tak klientům, že postoje jsou určité druhy vnitřního přesvědčení. Je to stanovisko, které zaujímáme k věci. Naše postoje mají silný vliv na naše jednání. Tak jak o nějaké věci smýšlíme, tak zpravidla také jednáme. Naše myšlenky ovlivňují naše pocity a naši motivaci a jsou základem našeho jednání. Často si své postoje a názory neuvědomujeme, protože je v každodenním životě méně příležitostí o nich přemýšlet. Když ale chceme určité chování změnit, pomůže nám, když si uvědomíme, jak o věci smýšlíme. Když například v budoucnu chcete zabránit tomu, abyste ve stavu neschopnosti řízení vozidla řídili auto, je smysluplné zjistit, jaký postoj máte k tématu „alkohol v silničním provozu“. Když si myslíte, že řízení vozidla v podnapilém stavu je hrdinský výkon, bude pravděpodobnost recidivy mnohem větší, než když zastáváte názor, že byste tímto chováním mohli ohrozit životy. Aby se snížilo riziko recidivy, je důležité rozpoznat, jaké naše postoje jsou problematické. Postoje lze přezkoumat a také změnit, pokud je to nutné. Je k tomu potřeba otevřenost a ochota zabývat se vlastními názory a jejich původem. Toto cvičení Vám má pomoct kriticky se zabývat svými postoji vůči alkoholu obecně i vůči alkoholu v silničním provozu.

Poté co jste se důkladně zabývali příčinami a následky spáchaného deliktu a dopracovali jste se k pochopení svého pozadí konzumace alkoholu, jde nyní o to zjistit, zda se skutečně vyplatí změnit se. To znamená, že si uvědomíte, jaké by to pro Vás bylo, kdybyste se v budoucnu obecně vzdali alkoholu, když budete někde autem. To se Vám nejlépe podaří, když si budete uvědomovat výhody a nevýhody, jakož i rizika a příležitosti jak dosavadního způsobu chování (řídit a pít), tak alternativního způsobu chování (oddělovat řízení a pití).

Každé chování má výhody a nevýhody a za každé chování zaplatíte určitou cenu a můžete z něho něco získat. Normálně si to zcela neuvědomujeme. Chováme se určitým způsobem, protože si myslíme, že nám to něco přináší. Při přesnějším pozorování se ale

ukáže, že dlouhodobě za to platíme příliš vysokou cenu nebo podstupujeme příliš velká rizika. Porovnáme-li vzájemně dva alternativní způsoby chování a vyvodíme z toho bilanci, máme dobrý základ, abychom se mohli rozhodnout pro to či ono chování.

Níže uvedené otázky mají umožnit vytvoření bilance dřívějších a jednoho alternativního způsobu chování. K tomu slouží následující bilanční tabulka.

BILANCOVÁNÍ ZMĚNY

	Dosavadní chování ***Řízení a pití***	***Alternativní chování*** ***Oddělit řízení a pití***
Výhoda	❶	❺
Nevýhoda	❷	❻
Riziko	❸	❼

Příležitost	❹	❽

JAK ZABRÁNIT RECIDIVĚ

Abychom mohli zabránit recidivě, je hodně důležité uvědomit si, v jakých situacích existuje riziko, že přestupek či trestný čin spácháte znovu, a jak tomu můžete předejít. Abyste tyto vědomosti mohli využívat i dlouhodobě, je vhodné, budete-li je mít k dispozici písemně. V budoucnu Vám mají být k dispozici v rizikových situacích jako plán jednání.

PLÁN JEDNÁNÍ PRO KAŽDOU KONSTELACI RIZIKOVÝCH FAKTORŮ

Ideální by bylo, kdybyste pro všechny budoucí situace, ve kterých existuje nebezpečí recidivy, měli k dispozici plán jednání. Protože ale život naštěstí není tak vypočitatelný, stačí nám, když se budete důkladně zabývat dvěma rizikovými konstelacemi, u nichž je pravděpodobnost recidivy nejvyšší. Odpovězte proto na otázky obou následujících plánů jednání pro dvě takové konstelace rizikových faktorů.

PROVIZORNÍ A DEFINITIVNÍ PLÁNY JEDNÁNÍ

Máte teď za sebou teprve asi o něco více než polovinu kurzu. Zabývání se plánem jednání Vám má navíc také pomoct uvědomit si, jaké dovednosti ještě potřebujete, abyste v budoucnu dokázali dlouhodobě zabránit recidivě. Na konci kurzu, poté co si ještě osvojíte některé dovednosti, potom tyto plány jednání znovu přezkoumáte a v případě nutnosti nově přepracujete.

PLÁN JEDNÁNÍ

Poznání *U jakých konstelací rizikových faktorů (situace, osoba, úmysly a cíle) ještě vidíte riziko recidivy? (Zaznamenejte si zde každou jednotlivou problematickou konstelaci.)*	
Předcházení *Co můžete učinit před možnou situací, abyste snížili riziko recidivy? Co můžete učinit již dnes, abyste již nerecidivovali? (Uveďte ve vztahu ke každé problematické konstelaci.)*	
Zvládnutí *Co můžete udělat, když jste krátce před recidivou? (Uveďte ve vztahu ke každé problematické konstelaci.)*	
Nouzová situace *Co byste podnikli, když jste recidivovali? (Uveďte ve vztahu ke každé problematické konstelaci.)*	

Alternativně je také možné prezentovat klientům některé mýty (je možné zařadit již v rámci čtvrtého setkání), které se nezakládají na pravdě a současně jsou velmi často prezentované. S mýty je možné pracovat tak, že klientům sdělíme jak mýty v dopravě, tak pravdivá tvrzení s tím, že klienti mají za úkol rozpoznat, co je pravda a co je mýtus. Níže uvádíme některé mýty v dopravě, které je možné v rámci setkání použít a nadnést je k diskusi a poté doplnit reálnými zjištěními – níže. Další naleznete v příloze.

Mám tolik tuku, že se tam ten alkohol ztratí.

Alkohol se v tuku nerozpouští, koncentrace alkoholu závisí na objemu tělesných tekutin, který je u obézního člověka stejný jako u štíhlého – za předpokladu, že oba jsou stejně vysocí. Proto se u obézních koncentrace alkoholu v krvi počítá z tzv. normální hmotnosti = tělesná výška v cm - 100). Jiná situace nastává u lidí svalnatých, svaly jsou totiž do velké míry tvořeny vodou, a proto u kulturisty by se koncentrace alkoholu počítala z jeho skutečné hmotnosti (kterou tvoří svaly). S množstvím tělesných tekutin souvisí i rozdíly mezi muži a ženami při konzumaci alkoholu. Vzhledem k tomu, že ženy mají v těle menší procento tekutin než muži, je u ženy při stejné hmotnosti a stejném množství vypitého alkoholu koncentrace alkoholu v krvi vyšší než u muže.

Káva na nějakou dobu překoná vlivy ospalosti, opilosti.

Stimulanty nejsou náhražkou za spánek. Nápoje s kofeinem vám pomohou, že se budete cítit bdělejší, ale tento efekt přetrvává jen krátkou dobu. Když jste výrazněji spánkově deprivovaný, i když vypijete kávu, budete mít tendenci k „mikro-spánkům“ – krátkým spánkům v délce 4-5 sekund. Při rychlosti 90 km/h je ujedete za tu dobu 100-125 m. Po stránce zmírnění zbytkového alkoholu káva nemá žádný vliv na činnost jater, která jediná zabezpečují odbourávání alkoholu.

Lidé, kteří byli chyceni opilí při řízení, museli vypít spoustu alkoholu.

Není to pravda, jsou to většinou lidé, jejichž pití se moc neliší od průměrných množství. Při vysokém množství vypitého alkoholu se však samozřejmě prodlužuje doba, po kterou má řidič v krvi zbytkový alkohol. V současné době prakticky při každé silniční kontrole provedené Policií ČR bude řidič pravděpodobně testován na alkohol bez ohledu na to, zda vypadá, že v krvi nemá žádný alkohol.

Jízda pod vlivem marihuany je bezpečnější než pod vlivem alkoholu.

Ne, i průměrná dávka marihuany zhoršuje řidičský výkon, protože ovlivňuje bdělost, koncentraci, vnímání, koordinaci a reakční čas. Kanabinoidy lez navíc v těle odhalit až několik měsíců po užití drogy. Psychiku člověka při řízení však prokazatelně dokáže ovlivnit pouze THC, nikoliv jiné další látky, které detekují testy. Aktivní THC lze zjistit pouze zkouškou v krvi.

Musel/a bych toho vypít spoustu, abych druhý den nadýchal/a.

Není to pravda. Už 3 piva nebo 3 skleničky vína vypité předcházející večer vám mohou způsobit hladinu alkoholu v krvi den poté. Čím později začnete pít a čím dříve začnete řídit, tím větší je riziko.

Hašlerka – můžu použít hašlerku (sirup proti kašli) jako výmluvu, když nadýchám.

Takovou výmluvu použít můžu, ale nebude mi to nic platné. Buď budou opakovat dechovou zkoušku za chvilku, nebo mě pošlou na vyšetření krve, kde se přítomnost alkoholu prokáže.

Deset minut na čerstvém vzduchu nebo aktivní pohyb mě vystřízliví.

Čerstvý vzduch ani pohybová aktivita nemají na rychlost odbourávání alkoholu významnější vliv. Působí sice na zrychlení metabolismu, alkohol se ale odbourává v játrech, a to relativně konstantní rychlostí. Poté, co vyjdeme na čerstvý vzduch nebo se pohybujeme, se můžeme osvěžení a tím i střízlivější, k poklesu hladiny alkoholu v krvi ale nedojde. Určité množství alkoholu se vyloučí potem, ale jde o zanedbatelné množství, i kdybychom se potili hodně.

Pití Coca-Coly či míchaných nápojů s colou přebije v dechu a řidič pak nenadýchá.

Coca-cola nemá na množství alkoholu v dechu vliv.

Vypitím 5 litrů vlažné vody způsobí, že jedinec na drogových testech nevymočí stopy drog.

Větší množství vody skutečně může snížit koncentraci drog v moči. Na druhé straně s sebou vypití velkého množství tekutin (nad 3,5 litru) přináší závažná zdravotní rizika. Vyřešit se to částečně dá konzumací vody se solí (resp. vody s vyšším obsahem sodíku).

5. Popis uplatnění metodiky

Metodika je určena pro:

- Pracovníky PMS, Orgány činné v trestním řízení (Státní zástupci, Soudci, Policie ČR)
- Realizátoři rehabilitačního programu

6. Ekonomické aspekty

Náklady na realizaci 1 běhu programu jsou následující:

Náklady na realizaci jedné poradenské intervence:

- Mzdové náklady lektorů, včetně přípravy – 35 000,- Kč
- Pronájem místnosti pro práci, administrativní zajištění –13 000,- Kč
- Materiál pro práci s cílovou skupinou – 2 000,- Kč

7. Publikace předcházející metodice

Metodika vychází z pracovního sešitu pro klienty - Program pro řidiče řídící pod vlivem alkoholu. Samostatná metodika je ale první metodika zaměřená specificky pro problémové řidiče, kteří přicházejí do rehabilitačního programu skrze spolupracující organizace – Probační a mediační služba, či další orgány činné v trestním řízení.

8. Použitá literatura

Metodika je založena na pracovním sešitu: Program pro řidiče řídící pod vlivem alkoholu.

- Corey, M., Corey, M. S., Callanan, P., & Russell, J. M. (2006). *Techniky a přístupy ve skupinové psychoterapii.* Praha: Portál.
- Hicskon, A. (2000). *Dramatické a akční hry ve výchově, sociální práci a klinické praxi*. Praha: Portál.
- Karabec, Z. (2003). *Restorativní justice*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci.
- Labáth, V. a kol. (2001). *Riziková mládež.* Praha: Slon.

- Řezáč, P., Kovářová, M., & Hrušková, K. *(2014): Kriminalita mládeže a možnosti restorativní justice,* Ratolest Brno, Brno.
- Štern, P., Ouředníčková, L., & Doubravová, D. (2010). *Probace a mediace: možnosti řešení trestných činů.* Praha: Portál.
- Teeter, P. A., Rumsey, R., Natoli, L., Naylor, D., & Smith, R. (2000). Therapeutic interventions to increase social competence in teens with impulse control deficits. *Journal of Psychotherapy in Independent Practice, 1, (4),* 49 – 70.
- Žatecká, E. (2007). *Postavení a úkoly Probační a mediační služby*. Ostrava: Key Publishing.

Přílohy

Příloha č. 1 Další mýty v dopravě

Dokážu poznat, když usínám.

Většina lidí si myslí, že je schopna ovládat svůj spánek. Až ¾ lidí si myslí, že mohou předpovědět, že usnou. Není to ale pravda. Spánek není dobrovolný. Když jste unavený, můžete usnout a nemusíte o tom vůbec vědět. Také nemůžete vědět, jak dlouho jste spali. Při řízení vás i několikasekundový spánek může zabít. Důležité je také dodat, že při větší únavě nemusí být možné spánku zabránit vůlí.

Na zadním sedadle není třeba se připoutávat.

Při havárii bez pásů nejste schopni využít všech bezpečnostních opatření, která v autě jsou, nebezpečné jsou obzvlášť havárie s převrácením na střechu; jednak se stáváte projektilem, který zvyšuje riziko zranění ostatních pasažérů.

Když pojedu pomaličku, tak se nic nestane.

Otázka zní, co znamená „jet pomaličku“. Příliš pomalá jízda může být nebezpečná, protože se stáváte nepředvídatelnými pro ostatní řidiče. Omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích bezdůvodně pomalou jízdou nebo pomalým předjížděním je navíc zákonem zakázáno. Na druhou stranu je řidič povinen přizpůsobit rychlost jízdy stavu pozemní komunikace, vlastnostem vozidla a nákladu a svým schopnostem. Pokud si tedy nejsme z nějakého důvodu jisti, je lepší jet spíše pomaleji. Zároveň ale ani pomalá jízda nezaručí, že se nic nestane, i když nám dá samozřejmě více času na rozhodování a reagování. Při případné havárii pak v menší rychlosti nejsou tak těžké následky.

Umím řídit, když mi dali ŘP, jinak by mi ho nedávali.

Úroveň výuky v autoškolách a nároky zkušebních komisařů jsou velmi různé. Navíc je rozdíl, jestli člověk dělal autoškolu ve velkém městě s hustým provozem, nebo na maloměstě se dvěma kruhovými objezdy a jednou světelnou křižovatkou. V obou případech se ale získáním řidičského oprávnění člověk nestává dobrým řidičem, tím se stane až postupně, s tím, jak nabývá zkušeností. V některých zemích existuje po získání ŘP zkušební lhůta, po kterou je snazší odebrat řidiči ŘP i za menší přestupky, což vede řidiče k tomu, aby nejezdili na hranici

či za hranicí svých reálných možností. Jinde je po získání ŘP určité období, např. jednoho roku, kdy začátečník smí řídit jen za přítomnosti jiné osoby, která je již nějakou dobu vlastníkem řidičského oprávnění, nejčastěji to bývá rodič. Důležité je si uvědomit, že „umět řídit“ neznamená jen umět ovládat svůj vůz a znát pravidla silničního provozu, ale také dokázat si naplánovat jízdu s ohledem na svůj aktuální stav (vč. únavy), vyhnout se při řízení rušivým vlivům, dodržovat předpisy, umět předvídat a spoustu dalších věcí, které s výukovou v autoškole (bohužel) nic moc společného nemají.

Telefonování s handsfree je bezpečnou alternativou k držení telefonu v ruce.

Nejnebezpečnější na telefonování je samotné odvedení pozornosti k hovoru; telefonování je více rizikové než povídání se spolujezdcem, protože zatímco spolujezdec vidí stejně jako vy aktuální dopravní situaci a v případě potřeby, např. na složité křižovatce, pochopí, když hovor s ním náhle přerušíte, osoba na druhém konci telefonního spojení neví, co se kolem vás právě děje, a může být proto náročnější hovor s ní na chvíli přerušit. Proto je nejlepší vůbec při jízdě netelefonovat, a pokud už telefonujete, pak nemluvit o vážných tématech či věcech složitých na přemýšlení, v případě nutnosti raději zastavit a vyřídit vše v klidu nebo odložit hovor na později. Zároveň samozřejmě platí, že telefonování s držením telefonního přístroje je zákonem zakázáno, a nebezpečná je jakákoli aktivita, při které se díváme na displej, např. vytáčíme číslo atd. Ruka, kterou telefon držíme, nám může v některých situacích chybět - např. když je potřeba rychle zareagovat a prudce změnit směr jízdy, proto samozřejmě, když už telefonovat, tak s handsfree, ale s vědomím toho, že je to rizikové – a např. tedy i snížit rychlost jízdy, nedělat nebezpečné manévry atd.

Vyplatí se jezdit rychle, protože tím ušetřím spoustu času.

Nejvíce času ušetříme, pokud jedeme rychleji při nižších rychlostech, například když místo 40 jedeme 50 km/h, tak na 100 km trase ušetříme 30 minut. Ale pokud bychom stejné úspory času chtěli dosáhnout ve vyšších rychlostech, museli bychom např. z 85 zrychlit na 150 km/h. Což je jednak většinou nereálné, ale hlavně velmi nebezpečné. Zároveň v reálných podmínkách často musíme zpomalit z důvodu vysoké hustoty provozu, zúžení či oprav na vozovce, atd., ve městě se často všichni sejdou u nejbližšího semaforu, mimo město u železničního přejezdu. (www.besip.cz) 09 Jezdit rychle je o něco dražší, ale ne zas tak moc Většinou platí, že s rychlostí roste i spotřeba paliva. Hlavní vinu přitom nese zvyšující se jízdní odpor karoserie. Toto pravidlo však neplatí vždy. Každý vůz má svoji nejnižší

ekonomickou rychlost, která se pohybuje někde mezi 50 a 60 km/h.50 – 60 km/h je tedy u většiny vozů z hlediska spotřeby optimální rychlostí. Když jedete pomaleji, motor se špatně plní palivem a auto nemá optimální setrvačnost. Ještě výraznější rozdíly však pozorujeme při vyšších rychlostech. Rozdíl mezi spotřebou při rychlosti 90 km/h a 130 km/h může být tři i více litrů na 100 km. Ve vyšších rychlostech se také více opotřebovávají brzy, pneumatiky a motor, což v dlouhodobém měřítku přináší další náklady.

Čím rychleji řídím, tím bdělejší jsem.

Když jedete rychle, můžete mít pocit, že jste bdělejší, ale stres a tlak, který souvisí s předjížděním jiných řidičů a zvládáním náročných situací, způsobuje ve skutečnosti větší únavu. Z dlouhodobého hlediska pak i nemoci související se stresem. Zároveň to, že jste bdělejší, ještě neznamená, že jste bezpečnější. Bdělost je jen jednou z podmínek bezpečné jízdy, ale rozhodně ne dostačující.

Ujetý kilometr je ujetý kilometr. Auto nijak nezatěžuje, že jezdím rychleji.

Tím, jak se zvyšuje rychlost vozidla, zvyšuje se i opotřebení motoru, pneumatik a brzd.

Veřejná bezpečnost se výrazně zvýší tím, když starší řidiči nebudou jezdit.

Je sice důležité sledovat, jestli u starších řidičů jejich potíže související s věkem neovlivňují i jejich riziko nehod, ale většina starších řidičů jsou bezpeční řidiči, například mnohem méně často řídí pod vlivem. Důležitá je důslednější kontrola zdravotního stavu starších řidičů ze strany jejich praktických i odborných lékařů, aby se zdravotní potíže, které by mohly mít vliv na řízení, odhalily hned v začátku. Většina starších řidičů přestane řídit, když si všimnou změn ve svých řidičských schopnostech. Většina řidičů je schopna takového náhledu a seberegulace, někteří ale ne. Některé problémy, jako zhoršující se zrak, mohou být vcelku jednoznačné, jiné změny, např. kognitivní, mohou být nepatrné a zhoršovat schopnost řidičů všimnout si úbytku svých schopností. V takovém případě je nutné objektivní vyšetření – např. aby se rozlišilo, jestli změny v kognitivních schopnostech jsou běžné a souvisí s věkem, nebo jestli jde o počínající demenci.

Stárnutí souvisí s nevyhnutelným zhoršením fungování, které z většiny starších lidí dělá rizikové řidiče.

Zatímco určité schopnosti – zrakové, paměťové, fyzická síla, reakční čas, flexibilita – související s bezpečným 61 řízením se mohou s věkem zhoršovat, míra změny je velmi proměnlivá napříč populací – mnoho starších řidičů se ve svých řidičských schopnostech moc neliší od doby, kdy byli ve středním věku – a řidiči ve středním věku jsou statisticky nejbezpečnější skupinou na silnicích.

Mladí lidé potřebují méně spánku.

Muži pod 25 let jsou nejrizikovější skupinou, co se usnutí za volantem týče. Polovina obětí nehod souvisejících s únavou jsou řidiči pod 25 let. Mladí lidé mohou mít tendenci více si toho na sebe nakládat, neznají své limity nebo je překračují, protože si myslí, že to zvládnou.

Řídím bezpečně, a tak není důležité, jestli jsem unavený.

Bezpečným řidičem může být jen řidič, který je bdělý. Dokonce i ti nejbezpečnější řidiči se při únavě stávají zmatenými a hůře se rozhodují. Alkohol navíc zvyšuje efekt únavy – na unaveného člověka působí jeden drink jako 4-5.

Mám dostatečné množství spánku.

Zeptejte se sám sebe, jestli se budíte odpočinutý/á. Průměrný člověk potřebuje 7 nebo 8 hodin spánku za noc. Pokud spíte 8 hodin a stále se nebudíte odpočatý, je možné, že příčina je někde jinde – např. životní styl, nějaká porucha spánku… V každém případě se vyhýbejte řízení, když jste unavený.

Ospalost se dá překonat vůlí.

Ospalost lze vůlí překonat jen do určité míry. U unaveného člověka může dojít k mikrospánku navzdory pokusům udržet se v bdělém stavu, někdy dokonce zcela bez varování.

Dětem je v autosedačce nepohodlně, taky jsme jezdili bez ní a nic se nestalo.

Při prudkém brzdění či nárazu je každá osoba ve vozidle vržena obrovskou silou vpřed. Např. náraz při rychlosti 50 km/h bez dětské sedačky odpovídá pádu z výšky 10m – třetí poschodí budovy. Již náraz v rychlosti 15 km/h bez dětské sedačky může být pro dítě smrtelný. Nezajištěné děti umírají při autonehodě 7x častěji než děti zabezpečené v autosedačce. Nepomůže ani, když dítě držíte v náručí – při nárazu působí na dítě taková síla, že ho nemáte

šanci udržet. Když jste vy a dítě připoutání jedním bezpečnostním pásem, rovněž to není řešení – při nárazu dítě rozdrtíte svojí tíhou.

Tmavé brýle, sklopené stínidlo a institut osoby blízké mě na silnici ochrání.

Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. S účinností od 19. 1. 2013 přináší odpovědnost provozovatele vozidla (jeho vlastník nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem) za to, aby při užití vozidla byly na pozemních komunikacích dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Nebude-li provozovatel chtít nebo moci identifikovat řidiče svého vozidla v době spáchání přestupku, bude nucen vždy zaplatit pokutu. Další věc je, že institut osoby blízké vás i doposud chránil jen pro případy, kdy jste spáchali přestupek a byli jste u toho „vyfoceni“, je ale možné, že vás budou na silnici stavět policisté nebo že svým jednáním porušujícím dopravní předpisy způsobíte dopravní nehodu.

Zimní pneumatiky výrazně (oproti letním pneumatikám) sníží riziko uklouznutí na ledu.

Pro délku brzdné dráhy jsou rozhodující, kromě rychlosti jízdy adhezní vlastnosti dvojice pneumatika-povrch vozovky. Proto i když použijeme zimní pneumatiky, které jsou přilnavější než letní, stále musíme brát v potaz, že jedeme po ledě, který je přilnavý jen velmi málo. Zatímco docílitelné zpomalení na suchém betonu je 8-10 m/ s², na mokrém asfaltu 3-8 m/s², na sněhu 2-4 m/s², tak na ledě je to jen 0,5-2 m/s².

Blondýny řídí hůř než brunety.

Mezi blondýnami a brunetami není žádný fyziologický rozdíl, který by způsoboval odlišné řidičské schopnosti a chování.

Jedu-li z kopce na neutrál, jedu zadarmo.

Podle nejnovějších testů se jízdou na neutrál skutečně snižuje spotřeba. Taková jízda je však nebezpečnější. Jízda se zařazeným rychlostním stupněm pomáhá v brždění – je plynulejší a snižuje se riziko smyku.

Informace o maximální povolené rychlosti jsou pro začátečníky a blondýny, já jsem zkušený, tak vím sám, jak mám jet rychle, aby to bylo bezpečné.

Silnice jsou konstruované na určitou rychlost, která když je přesažená, stávají se nebezpečnými – zvětšuje se brzdná dráha, roste riziko smyku, pasivní bezpečnostní prvky (svodidla atd.) nemusí dobře plnit svůj účel nebo se stávají i kontraproduktivními. Nikdy nemůžete vědět, do jaké nečekané situace se dostanete – ve vyšší rychlosti pak nemusíte zvládnout dostatečně rychle zareagovat, změnit směr či zabrzdit. Dokonce je naopak potřeba říci, že rychlostní limity udávají maximální rychlost. Existuje však spousta situací, kdy i jízda nejvyšší povolenou rychlostí bude nebezpečná – v objíždění škol, objíždění dělníků na silnici, za snížené viditelnosti, špatného počasí atd.

Není důležitá rychlost jízdy, ale vzdálenost mezi vozidly, proto na silnici s nízkým provozem mohu jet velmi rychle.

Další mýtus, vysvětlení viz výše.

Jezdím dlouho a své vozidlo znám a umím ho ovládat za všech okolností.

Zkušenost je užitečná, ale můžeme se dostat do zcela nepředvídatelné situace – už jen malá změna podmínek stačí k tomu, aby se naše vozidlo chovalo úplně jinak a naučená reakce vedle ke zcela jiným důsledkům. Může také dojít k nepředvídatelné změně technického stavu vozidla.

Když je nad nulou, nemůže být na silnici led.

Vozovka v zimě bývá chladnější než okolní vzduch, proto nelze spoléhat na to, že teploměr v autě ukazuje teplotu nad nulou. Zejména na mostech, které namrzají jako první, je potřeba dávat si pozor, stejně tak je rizikové mlhavé ráno s teplotami těsně nad nulou, kde na některých místech může být vozovka dobře sjízdná, ale na jiných se může vyskytnout led. Kromě toho se krystalická mřížka začíná vytvářet ve vodě již od teploty 4,5°C

Mně se dopravní nehoda stát nemůže.

Dopravní nehoda se může stát každému, ať už zaviněná, nebo nezaviněná. Ale snahou o bezpečnou jízdu můžeme riziko dopravní nehody snížit.

Příloha č. 2 Právní aspekty

V této příloze naleznete právní aspekty týkající se aspektů řízení a zákona č. 361/2000 Sb. O silničním provozu. Použito z pracovního sešitu - Program pro řidiče řídící pod vlivem alkoholu.

Důvody ztráty ŘP:

1) V důsledku vybodování
2) Po sankci nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel
3) Ze zdravotních důvodů

Ztráta řidičského průkazu v důsledku vybodování:

Za bodované dopravní přestupky lze získat 2-7 bodů. Kromě připočtení bodů se za spáchání přestupku udělují sankce (obvykle pokuty) v blokovém řízení nebo ve správním řízení.

Dopravní přestupky jsou definovány v *Zákonu č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v §125c.*

Přestupek (zkráceně)	**Přestupek**	**Body**	**Bloková pokuta**	**Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení v Kč**	**Zákaz činnosti (*)**
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let

	nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)				
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nedovolené předjíždění	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nedovolená jízda přes železniční přejezd	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let
Nezastavení po nehodě	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Ujetí od dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě

					jdoucích)
Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranné služby	Text přílohy zákona c. 361/22000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7	---	Odnětí svobody až 2	---
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě

					jdoucích)
Řízení bez řidičského oprávnění	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Ohrožení chodce na přechodu	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Nedání přednosti v jízdě	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Nepoužití autosedačky pro dítě	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Nedodržení bezpečnostních přestávek	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisu (body o 33% a více)	4	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.
Maření výkonu úředního rozhodnutí	maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let
Řízení bez profesního průkazu	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12

					měsíců po sobě jdoucích)
Nezastavení před přechodem	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Jízda bez bezpečnostních pásů	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Přetížený kamion nebo autobus	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 15000,- Kč	do 500.000,- Kč	---
Řízení s telefonem v ruce	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Neoznačení překážky způsobené řidičem	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok
Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok

Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Stání na místě vyhrazeném pro invalidy	při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---
Nedovolená jízda nákladního automobilu	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky
Neohlášení dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Použití antiradaru	v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---

Jiné porušení povinností	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona	0	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Svěření řízení neznámé osobě	fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti	0	1000,- Kč	5.000 – 10.000	---
Řízení bez dokladů nebo záznamů o provozu vozidla	jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladu, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.
Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.
Malé překročení rychlosti - v obci do 5 km nebo mimo obec do 10 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h	0	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---
Ohrožení chodce při odbočování	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok

Co dělat po odebrání ŘP (je možné získat ŘP zpět):

O navrácení řidičského průkazu můžete požádat, pokud splníte následující podmínky:

- od odebrání řidičského průkazu uběhlo nejméně 12 měsíců

- vybodovaný řidič absolvoval přezkoušení z odborné způsobilosti v autoškole
- vybodovaný řidič absolvoval lékařskou prohlídku a dopravně psychologické vyšetření

Zkoušku v autoškole je možné **absolvovat i před uplynutím roční lhůty**, ne však dříve než o měsíc před skončením sankce. Pro přihlášení ke zkoušce z odborné způsobilosti je nutné do autoškoly dodat výpis z karty řidiče a přihlášku (žádost).

Ztráta řidičského průkazu po sankci nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel (ZŘMV) - seznam přestupků, za které je udělen zákaz činnosti:

Přestupek (zkráceně)	**Přestupek**	**Body**	**Bloková pokuta**	**Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení v Kč**	**Zákaz činnosti (*)**	**Paragraf (např. zákona o silničním provozu)**
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1c)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let	§274 TZ

Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1d)
Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 2.
Nedovolené předjíždění	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 7.
Nedovolená jízda přes železniční přejezd	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 9.
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 10.
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let	§ 143, 147, 148 TZ
Nezastavení po nehodě	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 1.

Ujetí od dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 4.
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 3.
Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 2.
Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 5.
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.d)
Řízení bez řidičského oprávnění	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 1.

Ohrožení chodce na přechodu	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.a)
Nedání přednosti v jízdě	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 8.
Nedodržení bezpečnostních přestávek	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisu (body o 33% a více)	4	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
Maření výkonu úředního rozhodnutí	Maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let	§ 337 TZ
Řízení bez profesního průkazu	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 3.
Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 3.

Nezastavení před přechodem	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.b)
Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 1.
Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 2.
Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 4.
Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 5.
Nedovolená jízda nákladního automobilu	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1g)
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1h)
Neohlášení	při dopravní nehodě v rozporu	0	do 1000,-	2.500 – 5.000	1 - 6 měs.	§ 125c /

dopravní nehody	s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi		Kč		(spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	1i) 2.
Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 3.
Řízení bez dokladů nebo záznamů o provozu vozidla	jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladu, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
Ohrožení chodce při odbočování	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.c)
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je pod jejich vlivem	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)

Zákaz řízení motorových vozidel – ZŘMV:

- pokud je uveden zákaz činnosti, správní orgán ho musí uložit ve stanoveném rozpětí
- pokud je uveden zákaz činnosti s dovětkem "spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích", znamená to, že správní orgán zákaz činnosti musí uložit v případě, že přestupce již spáchal stejný přestupek v období předchozích 12 měsíců a o tomto bylo již pravomocně rozhodnuto
- pokud zákaz činnosti není v tabulce uveden, potom ho správní orgán nemůže uložit

Ztráta řidičského průkazu ze zdravotních důvodů:

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,

d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

Vstupní lékařské prohlídce jsou výše uvedené osoby povinny se podrobit před zahájením výkonu činnosti, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně. Ostatní řidiči (mimo výše uvedené) jsou povinni se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty uvedené v odstavci 2 nebo 3. Je-li to potřebné pro zjištění zdravotní způsobilosti povinné osoby, může posuzující lékař nařídit provedení odborného vyšetření.

Od roku 2012 jsou lékaři povinni oznamovat úřadům řidiče, kteří jsou v důsledku změněné zdravotní způsobilosti nezpůsobilí k řízení. („Lékař, který zjistí, že žadatel o řidičské oprávnění nebo držitel řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou nebo není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, je povinen o této skutečnosti neprodleně informovat obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle obvyklého bydliště nebo místa studia žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění.“)

Zdravotní problém	**Bližší popis**	**Hrozí ztráta ŘP?**
Epilepsie		**ANO - záleží na odborném posudku**
Svalové poruchy	*Poruchy koordinace svalů, dystrofie*	**ANO - záleží na odborném posudku**
Cévní mozková příhoda	*Poruchy v důsledku mozkové mrtvice*	**ANO - záleží na odborném posudku**
Srdeční onemocnění	*Infarkt, arytmie, chronické srdeční selhání*	**ANO - záleží na odborném posudku**
Cukrovka	*léčba inzulínem*	**ANO - záleží na odborném posudku**
	dodržování diety	**NE**
Psychiatrické problémy	*Substituční léčba drogově závislých*	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Schizofrenie	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Bipolární porucha	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Ostatní psychiatrické problémy	**ANO - záleží na odborném posudku**
Onemocnění očí	*Barvoslepost*	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Operace očí	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Slepota na jedno oko	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Další onemocnění očí	**ANO - záleží na odborném posudku**
Ztráta sluchu	*Záleží na procentech ztráty sluchu*	**ANO - záleží na odborném posudku**
Onkologická onemocnění	*Léčba chemoterapií*	**NE**
Porucha spánku	*Chronická nespavost, ospalost*	**ANO - záleží na odborném posudku**
Demence	*Alzheimerova choroba*	**ANO - záleží na odborném posudku**
	Vaskulární a smíšené demence	**ANO - záleží na odborném posudku**

Co se stane, když budete řídit bez řidičského průkazu:

Za spáchání dopravního přestupku "Řízení bez řidičského oprávnění" jsou řidičům **přičítány 4 body** v rámci bodového systému (bodového hodnocení řidičů). Po spáchání přestupku je s řidičem zahájeno správní řízení. Ve správním řízení pak hrozí sankce 25.000 – 50.000. Za spáchání tohoto přestupku se udělí i **zákaz činnosti** (řízení motorových vozidel), konkrétně **na 1-2 roky**.

Přestupek (zkrácené znění)	**Řízení bez řidičského oprávnění**
Přestupek	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81
Počet bodů v bodovém systému	4
Bloková pokuta	---
Pokuta ve správním řízení nebo trest v trestním řízení	25.000 – 50.000
Zákaz činnosti	1-2 roky
Paragraf	§ 125c / 1e) 1.

Řízení při zákazu činnosti (řízení motorových vozidel):

Přestupek (zkráceně)	Přestupek	Body	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení	Zákaz činnosti (*)
Maření výkonu úředního rozhodnutí	maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let

V případě, že jste byli potrestáni zákazem činnosti (zákaz řízení motorových vozidel), a přesto řídíte automobil, hrozí vám až 2 roky odnětí svobody.

Příloha č. 3 Karta řidiče

Co obsahuje výpis z evidenční karty řidiče:

- aktuální stav bodového hodnocení (počet bodů)
- seznam všech přestupků (bez ohledu a informace o bodech)
- seznam (pod) skupin řidičských oprávnění, jejichž je řidič držitelem (skupina, datum udělení
- datum případného ukončení)
- informace o zákazu řízení motorových vozidel (ZŘMV) (odkdy, dokdy)
- identifikaci řidičského průkazu (evidenční číslo, datum a místo vydání, platnost)
- informaci o tom, že řidičský průkaz byl zadržen a odkdy se tak stalo

V rámci seznamu přestupků jsou evidovány úplně všechny přestupky, jichž se řidič od získání řidičského oprávnění dopustil. Každý záznam obsahuje:

- datum nahlášení přestupku
- název orgánu, který přestupek nahlásil, např. Policie ČR, Městská policie, Obecní úřad apod. (příp. včetně čísla jednacího)
- identifikaci přestupku (odkaz na příslušný zákon včetně paragrafu)
- informaci o rozhodnutí (kdo a jak rozhodl, jaká byla udělena sankce - např. bloková pokuta
- zákaz řízení motorových vozidel