

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**SPRÁVNĚ PRÁVNÍ TRESTÁNÍ V DOPRAVĚ
A APLIKAČNÍ SOUVISLOSTI UPLATŇOVÁNÍ
BODOVÉHO SYSTÉMU**

Autor práce: Ondřej Novák
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinované
Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

NOVÁK, O. *Správně právní trestání v dopravě a aplikační souvislosti uplatňování bodového systému : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 56 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Klíčová slova: bodový systém, body, historie, pokuty, přestupky, řidiči, silniční provoz, tresty.

Tato bakalářská práce má snahu v maximálním rozsahu zejména osvětlit teoretickým způsobem základní pojmosloví, legislativu včetně poukazu k existenci kauzálních aspektů vzniku bodového systému. Práce je rozdělena na dvě části - na část teoretickou a praktickou. V teoretické části se snaží formou analytického principu syntetizovat účinné legislativní normy, a to ve smyslu porovnání bodového systému v České republice a zahraničí. Následně práce analyzuje počty bodovaných řidičů se zaměřením na dvě kritériální hlediska, a to věk a pohlaví řidičů. Dále je zde popsána struktura bodového systému a specifikace jednání, na základě kterého lze získat body. Ve druhé polovině teoretické části se práce zaměřuje na řidiče, kteří dosáhli dvanácti bodů a jsou diferencováni dle věku, pohlaví a roku udělení řidičského oprávnění.

V praktické části je demonstrativně, formou tzv. praxeologických výstupů, poukázáno na možnosti úpravy bodového systému a dopravních přestupků v následujících novelizacích s možnou výchovou řidičů jako preventivním opatřením pro snížení přestupků v dopravě a zvýšení bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu.

ABSTRACT

NOVÁK, O. *Legal and administrative punishment in the transport and the application context, the application of points system : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 56 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Key words: points system, points, history, fines, offenses, drivers, road traffic, penalties.

This work tries in maximum extent illuminate the theoretical way fundamental terminology, legislation and the existence of the causal aspects of the points system. The work is divided into two parts - theoretical and practical. The theoretical part is trying to form an analytical principle synthesize effective legislative norms, in terms of comparison of the points system in the Czech Republic and abroad. Subsequent the work analyses the number of fine drivers with a focus on two aspects, namely the age and the gender of drivers. Then there is described the structure of the scoring system and specifications negotiations on the basic of which drivers can get points. In the second half of the theoretical part the work is focused on the drivers who reach twelve-points and they are differentiated by age, sex and the granting of driver's licence.

In the practical part is pointed on possibilities of editing of the point system and the traffic offenses in the following amendment with a possible driver's education as a preventive measure to reduce traffic offenses and increase the safety and flow of traffic.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 SITUACE PŘED BODOVÝM SYSTÉMEM	9
2.1 Retrospektivní vhléd na vývoj dopravní situace.....	10
3 SYSTÉM BODOVÉHO HODNOCENÍ	18
3.1 Pravidla bodového systému	20
3.2 Přidělování bodů v rámci nového bodového systému	23
3.3 Sankce v bodovém systému	24
3.4 Účinnost bodového systému	25
3.4.1 Počet bodovaných řidičů.....	25
3.4.1.1 Bodování řidiči dle věku.....	26
3.4.1.2 Bodování řidiči dle pohlaví	26
3.4.2 Odečítání bodů	28
3.4.2.1 Odečítání 4 bodů.....	28
3.4.2.2 Odečítání 3 bodů – školení bezpečné jízdy	28
3.4.3 Bodované přestupky a trestné činy	29
3.4.4 Dvanáctibodoví řidiči	30
3.4.4.1 Dvanáctibodoví řidiči dle pohlaví	31
3.4.4.2 Dvanáctibodoví řidiči dle věku	32
3.4.4.3 Dvanáctibodoví řidiči dle roku udělení řidičského oprávnění	32
3.4.4.4 Přestupky a trestné činy dvanáctibodových řidičů	32
3.5 Kritika a obhajoba bodového systému.....	34
4 DÍLČÍ A ZEVŠEOBECŇUJÍCÍ ZÁVĚRY MOŽNOSTI ÚPRAV BODOVÉHO SYSTÉMU A DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ	38
4.1 Možnosti změny bodového systému a trestání za spáchané přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vzhledem k jednotlivým skupinám řidičů.....	39
5 VÝCHOVA ŘIDIČŮ	42
ZÁVĚR	45
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	47
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	48
PŘÍLOHY	51

ÚVOD

Touha pohybovat se a poznávat, byla u lidí již od pradávna, a aby ji mohli uspokojit, bylo nutné překročit hranice domovů...

Přestupky páchané řidiči motorových vozidel v silničním provozu jsou zřejmě nejčastěji páchaným protiprávním jednáním. To je dáno zejména povahou provozu na pozemních komunikacích. Dnes a denně se v podstatě každý člověk stává jeho účastníkem, mnohdy i nevědomky. Porušit některá z mnoha pravidel silničního provozu je velice snadné, a tak se ve velké míře stávají pachateli přestupků osoby, jinak standardně společensky integrované, bez antisociálního zaměření. Nezřídka se ale v provozu na silnicích vyskytují i jedinci s nedostatečnou kázní, neskrývaně projevující neúctu k právním normám. I z tohoto důvodu byl v České republice zaveden bodový systém, který nezohledňuje žádnou skupinu řidičů, nedává nikomu možnost se mu vyhnout či se z něj nějakým způsobem „vykoupit“, ani když kvůli dosažení zákonem stanovené horní hranice bodů a následnému pozbytí řidičského oprávnění tato skutečnost významně ovlivní jeho sociální a životní situaci.

Základní premisí je analýza stavu „de lege lata“ a „de lege ferenda“. K analýze mě vedou zejména praktické zkušenosti, které jsem nasbíral během svého působení jako policista Policie ČR, Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravního inspektorátu v Jindřichově Hradci. Dále jsou to znalosti, které jsem získal studiem odborné literatury a zákonů, odborných článků a školení a neméně i vědomostí, které jsem nasbíral v průběhu studia na Vysoké škole evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem mé bakalářské práce je pokusit se zjistit, jak je nastaven a jak funguje bodový systém v České republice, komplexně zhodnotit a popsat pojem, historii, funkci, cíle a dopady bodového systému. Výsledkem hodnocení budou možnosti úpravy bodového systému a dopravních přestupků.

Práce je pojímána jako teoretická. Užil jsem výzkumné techniky analýzy a syntézy účinných legislativních norem, kdy některé byly obohaceny o praxeologicky uchopené výstupy. Dále jsem za pomoci kvantitativních výzkumných metod teoreticky zaměřenou bakalářskou práci obohatil o počty evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích bez ohledu na počet bodů a počty evidovaných bodovaných řidičů dělených dle pohlaví.

2 SITUACE PŘED BODOVÝM SYSTÉMEM

Od 1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Novelizace pravidel silničního provozu byla mimo jiné vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích a v neposlední řadě aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství. Cílem bodového systému bylo eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, a tím se stávají nebezpečnými při řízení motorového vozidla svému okolí. Byl vytvořen čitelný systém postihu přestupců, který je jednoznačně definovaný, neboť konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů. Tím systém přispívá k eliminaci případné korupce. Bodový systém je účinný i z pohledu účelného postihu těch řidičů, kteří neplatí uložené pokuty za dopravní přestupky, neboť jeho vymáhání není závislé na solventnosti přestupce.

Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným opatřením, jejichž cílem je formou odrazení předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, a to hrozbou ztráty řidičského oprávnění. Příklady ze zahraničí ukazují, že vytvoření systému odrazení, tedy hrozby ztráty řidičského oprávnění a jeho medializace, vede k nutnosti nižší četnosti dozoru přímo v provozu na pozemních komunikacích. Již letmý pohled do zahraničí, kde systémy bodového hodnocení řidičů existují již mnoho let, ukazuje, že je četnost policejních kontrol přímo v provozu mnohem nižší než v České republice.

Bodový systém hodnocení řidičů je systémem zákonem stanoveného počtu bodů, přidělovaného za pravomocně ukončené a tedy prokázané vybrané přestupky řidičů motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích. Jeho nejdůležitější funkcí je eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí vybraných, z hlediska bezpečnosti silničního provozu, závažných dopravních přestupků, neboť jejich opakovaným páčáním se tito řidiči stávají nespolehlivými k řízení motorového vozidla.

Účelem zavedení bodového systému rozhodně není zbavit řidiče jejich řidičského oprávnění v co nejkratší době.

2.1 Retrospektivní vhléd na vývoj dopravní situace

Na území střední Evropy jsou první zmínky o dopravních cestách datovány zhruba rokem 805. K nejvýznamnějším patřily stezka domažlická z Řezna do Prahy, stezka zlatá (Halle - Lipsko - Rakovník - Praha), stezka trstenická z Brna přes Litomyšl do Kouřimi a stezka olomoucká (Viedeň - Znojmo - Čáslav). Protínaly území střední Evropy účelně tak, aby cesta se zbožím byla co možná přímá a bezpečná. Postupem času se z některých stávaly cesty nucené, určené panovníkem, ze které se obchodník nesměl odchylovat. Do sféry státních zájmů patří i pravidelné poštovní spojení mezi Prahou a Vídní, které fungovalo od nástupu Habsburků na český trůn, respektive od roku 1526.

Kvalita tehdejších dopravních cest odpovídala své době. Zhoršovaly ji nejen klimatické vlivy (ostatně tak je tomu dodnes), ale i různá válečná tažení armád. Již tehdy se ale stavem komunikací zabývala státní moc. Rovněž výstavba nových, kvalitnějších cest spojujících důležitá centra, byla předmětem státního zájmu.

O stavby silnic se velmi zajímal *Johann Wolfgang Goethe* (1749 - 1832). Dokonce sám navrhoval a řídil v postavení silničního ředitele opevňovací stavby a technologii výstavby a údržby některých silnic. Mimo své historické, filosofické a řadu odborných vědeckých prací napsal též knihu Traktát o návrhu a stavbě cest.

Francouzský důstojník a vojenský inženýr v Paříži (rodák z Lotrinska), *Nicolas Joseph Cugnot* (1725-1804) postavil koncem 18. století *první parní vůz*, který se pohyboval na vlastní pohon.

Václav Klement (1868-1938) bývá nejčastěji považován za zakladatele automobilismu u nás. Z malé opravy kol postupně vybudoval mladoboleslavskou automobilku, která na počátku 20. století vyráběla kromě motocyklů až 250 aut. První automobil byl ale na území České republiky vyroben *v Kopřivnici, 21. 5. 1897 pod názvem President*. Později začaly automobily vyrábět i další firmy - Aero Zbrojovka Brno, Walter Jinonice, Wikov Wichterle, Kovařík Prostějov a jiné; v roce 1907 vznikla automobilka Praga.¹

¹ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. ISBN 80-86530-14-0.

Řidičský průkaz je oficiální dokument, který říká, že osoba může ovládat motorizované vozidlo. První řidičský průkaz byl vydán v roce 1888 vynálezci automobilu Karlu Benzovi (jednalo se o písemné povolení města Mannheimu řídit jeho auto na veřejných cestách). Řidičský průkaz jak ho známe dnes, se objevil v roce 1903 v Prusku.²

Dne 14. 9. 1927 zemřela při automobilové nehodě americká tanečnice irského původu, **Isadora Duncanová**. Nehoda, ve svém důsledku tragická, byla poněkud kuriózní. Dlouhý šál kolem krku tanečnice se zapletl do kola automobilu a umělkyni uškrtil. Předchozí vývoj motorizmu zajisté zaznamenal mnohem více kolizí a nehod, ale vzhledem k proslulosti oběti a neobvyklé příčině nehody tento případ nejen že nebyl zapomenut, ale je považován za jakýsi počátek „dopravní nehodovosti“ v souvislosti s rozvojem automobilizmu.

Samostatně pohybující se vozidla s vlastním pohonem a jejich provoz na silnicích však vyžadoval i **usměrnění pomocí prvních pravidel**, která účastník provozu dodržuje v zájmu vlastní bezpečnosti - dnešními slovy právní rámec. Roku 1831 londýnský parlament projednal otázku nového druhu dopravy - dopravy silniční. Ve schváleném memorandu se kromě jiného uvádí:

„Parovozy mohou na obyčejných cestách dosíci rychlosti 10 mil (16 km) za hodinu; při této rychlosti uvezou 16 centů; mohou vážit méně než tři tuny i se strojem, uhlím, vodou a ostatním příslušenstvím.“

Od zasedání londýnského parlamentu nás dělí 180 let. Není bez zajímavosti zjištění, jak se přes veškerý posun techniky i užívaného jazyka podobá dnešním právním předpisům. „Obyčejné cesty“ se změnily na silnice I., II. nebo III. třídy (o neobyčejných dálnicích ještě ctihodní a šťastní londýnští zákonodárci neměli tušení); rychlostní limity se rovněž taxativně stanovují.

Rozvoj světové ekonomiky ve druhé polovině devatenáctého století se samozřejmě dotkl i českých zemí, v té době součásti monarchie rakousko-uherské. Prudký růst průmyslové výroby si vyžádal stanovení zásad pro jízdu vozidel stále živějšího provozu na silnicích. Předpisy zprvu upravovaly pouze provoz nemotorových vozidel; navíc nešlo o celostátní úpravu, nýbrž o pravidla upravující provoz

² *Historie – Řidičské průkazy* [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.scanzen.cz/dobove-dokumenty/prukazy/ridicke-prukazy/historie-ridicke-prukazy>>.

v jednotlivých částech monarchie.³ Zajímavost nepostrádá ustanovení o hmotné zainteresovanosti na zjišťování dopravních přestupků a jejich postihu:

„Osoby, dohlížející na silnice, které nenáleží do kategorie úředníků, jakož také osoby jiné, které přestupky oznámí, mají právo žádati, aby z vybraných pokut peněžních za výlohy a maření času s tím spojené dána jim byla náhrada, která nanejvýš obnášeti může polovici pokuty. Jinak odváděti se mají pokuty do pokladnice chudých v té obci, na jejímž území trestný čin byl spáchán.“⁴

V roce **1892** bylo dne 4. března vydáno Vyhlášení c. k. místodržitele na Moravě, nazvané jako Ustanovení pro ochranu silnic. O důslednou ochranu silnic se postaral i § 24, nazvaný **„Kdy zabrániti se má další jízda“**:

„Kdyby kdo byl přistižen, že má náklad jeho větší váhu neb šířku, než dovoleno, nebo že má nezákonné zařízení k stavení koles, nezákonně zřízené ráfy, že proti předpisu přivěsil vozy, nebo naskytne-li se, že dva nebo několik vozů řídí jeden vozka, dovolena budiž další jízda ve stavu nezákonném jen až tam, kde možno, aby odstraněn byl stav nezákonný“.

Další z **prvních právních úprav** provozu na „veřejných cestách“ bylo nařízení z roku 1905, vydané ministeriem vnitra spolu s ministeriem finančním pod číslem **156/1905 Říšského zákoníku**. Z tohoto nařízení několik ukázek:

- „...co v tomto nařízení jest ustanoveno, vztahuje se k takovým jízdním silostrojům po veřejných cestách jezdícím, které se nepohybují na kolejnicích...“
Dnešní „motorová vozidla“ jsou nazývána znělým a výstižným českým slovem **„silostroj“**. Rozdělení vozidel na „silniční a kolejová“ je patrné už zde.

- „...každý jízdní silostroj musí se dáti přiměřeně řídit a jeho řídicí přístroj musí být tak upraven, aby bezpečná činnost přístroje byla zabezpečena za všech okolností...“

- „...ze samostatného řízení jízdních strojů jsou vyloučeny takové osoby, kterým není aspoň 18 let...“

Věková hranice se příliš nezměnila.

³ SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. Příloha Metodického zpravodaje autoškol - BESIP – 2003.

⁴ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930, s. 124-125.

- „...jízdné stroje musí býti opatřeny poznávacími značkami od úřadu ustanovenými...“

Již na počátku dvacátého století bylo zřejmé, že úpravu silničního provozu bude nezbytně nutné sjednotit na mezinárodní úrovni. Dne **11. října 1909 byla v Paříži přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily**, jejíž smluvní stranou bylo i tehdejší Rakousko-Uhersko a proto úmluva platila i na českých územích. Pařížská smlouva obsahovala základní zásady pro řidiče motorových vozidel i samotná vozidla. Určovala například jakési bezpečnostní opatření:

- „Zařízení automobilu musí býti spolehlivé a musí býti provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašit svým hlukem zvířata jízdná nebo tažná, nesmí způsobovat žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí“.

I na řidiče automobilu je ve smlouvě pamatováno:

- „Řidič automobilu musí míti vlastnosti, které skýtají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost“.

Smlouva zavedla i **první dopravní značky**, které nazývala „výstražnými tabulkami“. Smluvní státy zavazovala užitím výstražných tabulek dle jednotného vzoru, který byl přílohou k této smlouvě.

Rozvoj silniční dopravy byl **násilně přerušen roku 1914** vypuknutím první světové války. Důsledky světové války se projeví i po jejím skončení a v roce 1919 vyvolaly nutnost omezení v užívání vozidel. **Jízda soukromými osobními automobily** pro přepravu osob byla po určité období **úplně zakázána**. Pouze lékaři směli svá osobní vozidla použít, ale výhradně jen při výkonu povolání. Tento zákaz, vydaný Nařízením Československé vlády č. 258/1919 Sb., platil od 22. května 1919 do 10. března 1921.

V souvislosti s novým státním zřízením nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce. Za zmínku stojí **Nařízení presidenta zemské správy politické v Praze zveřejněné pod číslem 6-298**, o vyzkoušení motorových vozidel a **zkouškách řidičů** takových vozidel v Čechách. Žádost o vykonání předmětné zkoušky se podávala výhradně u zemské správy politické v Praze; po úspěšném vykonání zkoušky se žadatel ucházel o vydání „vůdčího listu“

u okresní správy politické jeho bydliště. „Převratná“ novinka nejnovější právní úpravy současné doby - zpoplatnění zkoušky - je popsána již v tomto nařízení:

„...zkušební taxa za zkoušku řidičskou, která ihned při podání dotyčné žádosti u zemské správy politické složena býti musí, obnáší Kč 30,- (třicet); mimo to dlužno složit při zkoušce 3 K kolek na vysvědčení a poplatek za knížku, do které jest vysvědčení vylepeno (t.č. Kč 3.20).“⁵

Náležitosti **řidičské zkoušky** z této doby nejsou v dostupné literatuře popsány, kolem roku 1930 se však prováděly (dle svědectví pamětníků) tak, že žadatel předvedl zkušebnímu komisaři jízdu vozidlem trvajícím cca 10 minut v provozu. Pokud při zkušební jízdě nedošlo k přestupkům proti pravidlům silničního provozu nebo dokonce k nehodě, prokázal uchazeč o vůdčí list dovednosti potřebné k bezpečnému vedení a obsluze vozidla a zkouška byla hodnocena jako úspěšná.⁶

Teprve v roce 1935 byl silniční provoz upraven jednotně pro celé území Československé republiky. Stalo se tak zákonem č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, a prováděcím vládním nařízením č. 203/1935 Sb.

Opatřením Stálého výboru č. **275/1938** Sb., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách bylo stanoveno, že dnem **1. května 1939 se zrušuje levostranný provoz** a zavádí se provoz pravostranný. Tvrzení, že pravostranný provoz zavedly okupační německé úřady ze dne na den po zřízení protektorátu Čechy a Morava v březnu 1939 není pravdivé.

Zákon č. **56 ze dne 18. května 1950** vydalo Národní shromáždění republiky Československé pod názvem: **„Zákon o provozu na veřejných silnicích“**, tento zákon opět přinesl novelizovaná nebo úplně nová, dosud neaplikovaná ustanovení. O své době nejlépe vypovídá ustanovení: *„řidiči se ukládá dát k dispozici vozidlo dopravním orgánům, požadují-li je k pronásledování podezřelých osob, k dopravě osob, jimž je okamžitě třeba lékařského ošetření nebo k jízdě na místo dopravní nehody či živelní pohromy“*.

⁵ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930, s. 125-126.

⁶ *Historie – Řidičské průkazy* [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.scanzen.cz/dobove-dokumenty/prukazy/ridicke-prukazy/historie-ridicke-prukazy>>.

§ 6 předmětného zákona - Výchova ke kázni v silničním provozu - stanoví, že ten, „kdo nedbá pravidel silničního provozu ...může býti vychováván ke kázni povinným školením o pravidlech vydaných pro silniční provoz“.⁷

Dle *Srnce a Vinše*⁸ nebyl rok 1951 sice nikterak zlomovým nebo významným v oblasti pravidel provozu, ale formou prováděcí vyhlášky č. 328 byl zaveden **system sankcí** za hrubé přestupky, který se vzdáleně podobá dnešnímu **bodovému systému**. Řidičské průkazy se tehdy vydávaly s kartičkou, složenou z deseti útržků. Za každý hrubý přestupek (přesné znění nebylo vyjmenováno) policista odebral jeden útržek. Poslední odebraný útržek znamenal **přijít o řidičský průkaz na místě**. Policista vydal pouze potvrzení na dojetí domů. Tento způsob sankcionování přestupků trval však pouze do června roku 1953, kdy ho bez náhrady zrušila vyhláška č. 196, která se inspirovala sovětským modelem. Ten podobnou praxi postrádal.

Od 1. září 1956 stanoví pravidla provozu vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích. Tato pravidla byla platná do 31. prosince 1960.

S účinností od 1. ledna 1961 byla vydána vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Vydání nových pravidel silničního provozu bylo vedeno snahou přizpůsobit české předpisy zásadám obou ženevských dokumentů z roku 1949 důsledněji, než bylo v dřívější právní úpravě a rovněž měla nová pravidla vést ke zjednodušení zbytečně složitých ustanovení.

Podle § 10 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, byla zavedena vložka (kartička rozměrů asi 5 x 8 cm), na jejímž okraji byly uvedeny některé typy závažných přestupků (nedovolené stání, nedání přednosti, rychlá jízda atd.). Při spáchání přestupku byla vložka v příslušném místě proštípnuta nebo označena. Nárok na vydání nové, čisté vložky vznikl 6 měsíců po spáchání posledního vyznačeného přestupku. Důsledky záznamu ve vložce vyhláška neuvádí, účelem zřejmě bylo, aby příslušník VB po spáchání dalšího přestupku při stanovení výše pokuty zohlednil, zda jde o opakovaný přestupek. Okresní dopravní inspektorát mohl rozhodnout o tom, že řidič se spácháním přestupku, provinění nebo trestného činu stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel a řidičské oprávnění mohl odejmout. Souvislost se záznamy ve

⁷ ROSENBAACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930, s. 126.

⁸ SRNEC, D., VINŠ, V. *Učebnice předpisů silničního provozu*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1955, s. 121.

vložce vyhláška nezmiňuje. Od roku 1987 začaly být vydávány řidičské průkazy ve formě kartičky, které vložku již neobsahovaly.

Vyhláška č. 141/1960 Sb., platila do 31. prosince 1966. V této době byla příprava dvou nových mezinárodních dokumentů *Úmluva o silničním provozu a Úmluv o silniční signalizaci* (přijaty byly ve Vídni 8. listopadu 1968) již tak daleko, že bylo možné vydat nová pravidla silničního provozu. Stalo se tak vyhláškou ministerstva vnitra č. **80/1966** Sb., o pravidlech silničního provozu s účinností od 1. ledna 1967. Novinky, které se v pravidlech objevily, byly koncipovány právě v duchu zmíněných mezinárodních dokumentů. Některá z nových ustanovení se zachovala v téměř nezměněném znění dodnes.

- Povinnost být za jízdy mimo obec *připoután bezpečnostním pásem*.
- Pojem „uzavřená obec“ je nahrazen jednodušším „*obec*“.
- **Řidič nesmí vjet do křižovatky**, nedovoluje-li mu situace pokračovat za křižovatkou v jízdě, takže by byl nucen zastavit v křižovatce a znemožňoval by tím provoz v příčném směru.
- **Zastavení a stání** je zakázáno, nezůstal-li by mezi vozidlem a tramvajovými kolejemi volný alespoň jeden jízdní pruh; tento zákaz neplatí v době od 19 do 5 hodin.
- Kde je umístěna dopravní značka „**Střídavé stání**“, platí zákaz stání na straně s číslicí I ve dnech s lichým datem a na straně s číslicí II ve dnech se sudým datem; doba pro střídání stání se stanoví na dobu od 19 do 21 hodin.⁹

Platnost novelizované vyhlášky č. 80/1966 Sb., skončila 31. prosince 1974.

Od 1. ledna nabyla účinnosti vyhláška federálního ministerstva vnitra č. **100/1975** Sb., o pravidlech silničního provozu, která platila až do 31. prosince 1989.

Počátkem devadesátých let se rozšířil názor zpochybňující závaznost pravidel silničního provozu vydaných vyhláškou na základě vládního nařízení. Názor vycházel z článku 4 odstavce 1 Listiny základních práv a svobod, podle něžž mohou být

⁹ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s. 2004. ISBN 80-86530-14-0

povinnosti ukládány toliko na základě zákona. Pravidla silničního provozu jakožto obecně závazná úprava chování účastníků silničního provozu jsou však dána ve vlastním zájmu těchto účastníků. Nevznikla tedy v mocenském zájmu státu. Z toho lze oprávněně učinit závěr, že povinnosti stanovené těmito pravidly nemají charakter povinností, které má na mysli uvedený článek Listiny základních práv a svobod.¹⁰

*Dle Kučerové*¹¹ se pochybnosti o platnosti vyhlášky negativním způsobem promítaly do chování mnohých účastníků silničního provozu, a to nejen ve smyslu jejího nedodržování, ale i zpochybňování pravomocí orgánů Policie ČR při plnění povinností souvisejících s ochranou bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Tento stav vedl k přijetí tzv. překlenovacího zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, čímž byl pro vyhlášku č. 99/1989 Sb. vytvořen zákonný podklad. Legislativní práce pak byly završeny vydáním zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), který nabyl účinnosti 1. ledna 2001 a je i po mnoha novelizacích platný doposud.¹²

¹⁰ SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. Příloha Metodického zpravodaje autoškol - BESIP 2003.

¹¹ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha : Linde, a.s., 2006. s. 17-18. ISBN 80-7201-613-X.

¹² Centrum služeb pro silniční dopravu. *Z historie silniční dopravy*. [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://eposta.cpspd.cz/c/document_library/get_file?uuid=0b41db06-3a16-4c0f-a023-a15b3a42ad96&groupId=16>.

3 SYSTÉM BODOVÉHO HODNOCENÍ

Jelikož se v posledních letech zvýšil počet dopravních přestupků a systém pouhých pokut nevedl v tomto směru k výchově řidičů, aby přestupky nepáchali, bylo již delší dobu, zejména z řad Policie ČR, požadováno, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již při přípravě zákona o provozu na pozemních komunikacích. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením, ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin je řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, jde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, je mu zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů, nebo dosažením nulového konta při odečítání, pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidič řidičské oprávnění. Znovuzískat jej může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti. Bodový systém České republiky funguje „přičítacím způsobem“, tj. řidiči jsou zaznamenávány „trestné“ body do nejvyššího počtu 12 bodů. Body jsou zaznamenávány do karty řidiče vedené registrem řidičů příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

V bodovém systému funguje také systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičské oprávnění. Určitý počet bodů se odečte, nespáchá-li řidič po dobu jednoho roku žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se zaznamenávají body. Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Systém byl zaveden v některých evropských zemích, např. ve Francii (tzv. odečtový systém; tj. řidič má přidělenou sumu bodů, od které se za přestupky body odečítají až k dosažení 0. Poté přicházejí o řidičské oprávnění. Jedná se v Evropě o ojedinělý systém), Německu, Dánsku, Itálii, Velké Británii, Polsku, Maďarsku, Slovinsku, Irsku, Řecku, Finsku, Španělsku, Rakousku, Lucembursku, Lotyšsku. Podobné systémy fungují i v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu.

Ve všech těchto zemích přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků.

V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. **Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění.** Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu, ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit.

Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, byl novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích bodový systém zákonem č. 411/2005 Sb., o silničním provozu (dále jen zákon o silničním provozu), zaveden v České republice.

Nový zákon o silničním provozu přinesl některé nové povinnosti, například povinné používání dětských autosedaček na všech druzích pozemních komunikací, povinné používání cyklistických přileb do 18-ti let, celodenní svícení za dne za nesnížené viditelnosti po celý rok zároveň, zákaz držení telefonu v ruce za jízdy. Úplnou novinkou se stal bodový systém pro hodnocení řidičů a zvýšení finančních postihů však také zavedl tvrdší sankce za porušování dopravních předpisů. Změnily se též pravomoci policistů, kteří v závažných případech mohou opět řidiči na místě odebrat

řidičský průkaz nebo mu zabránit v další jízdě. Novinkou se stalo i to, že dodržování nejvyšší povolené rychlosti mohou měřit také městští nebo obecní strážníci.

Koncem srpna 2007 začaly platit první změny silničního zákona - například člověk už nebude trestán, když při nehodě zraní pouze sám sebe, byla zavedena pokuta až 10.000,- Kč, roční zákaz jízdy za chybějící, zakrytou, nečitelnou nebo jinou než přidělenou registrační značku, za stání na místě vyhrazeném pro invalidu už řidič dostane jen pokutu, ale řidičský průkaz mu zůstane, zrušen byl i trest jednoho bodu za vjezd na pěší zónu.¹³

3.1 Pravidla bodového systému

Za způsobené dopravní přestupky se řidičům v rámci nového bodového systému přidělují trestné body, jejichž počet se řídí závažností přestupku či dokonce trestného činu. Od července 2006 do konce října 2007 dostalo body za dopravní přestupky 535 148 řidičů a 3 852 z nich přišlo po dosažení dvanáctibodové hranice o řidičský průkaz.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích v příloze upravuje taxativní výčet protiprávních jednání a počtů bodů, které za tato jednání jsou zaznamenány. Počet bodů za určité jednání je stanoven fixně, tzn. že při záznamu bodů není možná žádná správní úvaha ohledně počtu bodů, které budou zaznamenány (viz. *Příloha I*).¹⁴

Body jsou administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoli trestem. Body se zaznamenají poté, co rozhodnutí o přestupku nebo rozsudek soudu obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů.

- Body zaznamenává správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) příslušný podle místa trvalého pobytu řidiče. Policii ČR, obecní policii, obecním úřadům a soudům je uložena do 5-ti pracovních dnů oznamovací povinnost ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému a které policie nebo obecní policie projedná v blokovém řízení, v souladu s jejich působností k blokovému řízení podle zákona o přestupcích nebo které projednají obecní úřady v řízení o přestupcích nebo soudy v trestním řízení.

¹³ *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/>>.

¹⁴ *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/admin/files/Prestupky-a-body-2010-01-01.pdf>>.

- „Trestné“ body zaznamenává v registru řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5-ti pracovních dnů ode dne, kdy je mu doručeno patřičné rozhodnutí nebo oznámení o pravomocné sankci za porušení vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla.

- Obecní úřad nemá povinnost informovat řidiče o změně jeho bodového konta, a pokud chce řidič znát jeho výši, musí si podat žádost.

- Zaznamenané body je možno před dosažením jejich plného počtu odečítat; po uplynutí 12 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, tj. nespáchal-li řidič po uvedené dobu žádný další ze stanovených přestupků nebo trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, odečtou se řidiči 4 body, po uplynutí 24 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, se odečtou řidiči další 4 body; po uplynutí 36 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, se odečtou řidiči všechny zbývající body. Lhůty pro odečtení bodů neběží po dobu trestu zákazu řízení motorových vozidel uděleného v trestním nebo přestupkovém řízení. Odečtení bodů úřad zaznamená do tří pracovních dnů po vzniku nároku.

- Dopustí-li se řidič jedním činem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich. Body se zaznamenávají jen do celkového počtu dvanácti, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5-ti dnů po doručení výzvy. Uplynutím této lhůty zaniká řidičské oprávnění i v případě, že řidičský průkaz není odevzdán, neboť důsledkem dosažení plného počtu 12 bodů je pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a řidičského oprávnění přímo ze zákona, tj. bez správního řízení, na dobu 1 roku.

- Řidičský průkaz vydaný jiným státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství se neodevzdává, ale jeho držitel po dosažení 12 bodů pozbývá na dobu jednoho roku oprávnění řídit motorové vozidlo na území České republiky a ministerstvo sdělí tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

- O vrácení řidičského oprávnění je řidič oprávněn požádat po jednom roce ode dne, kdy nabylo právní moci uložení sankce za přestupek nebo trestný čin, pokud

netrvá trest zákazu činnosti řízení uložený v trestním nebo přestupkovém řízení. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je přezkoušení z odborné způsobilosti. Dnem vrácení podléhá řidič novému bodovému hodnocení; původních 12 bodů se odečte a body se počítají znovu od nuly.

- Od 1. září 2008 umožňuje zákon č. 374/2007 Sb. a vyhláška č. 156/2008 Sb. odečíst řidiči tři trestné body také v případě, kdy příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doloží, že se podrobil školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Takto však lze odečíst body nejvýše jedenkrát za kalendářní rok. Školení bezpečné jízdy se však nemohou podrobit řidiči, kteří mají zaznamenáno více než 10 bodů nebo se dopustili jednání hodnoceného více než 5 body ke dni absolvování školení.

Přestože záznam bodů je pouhým administrativním úkonem a nikoli ukládáním sankce ve správním řízení, upravuje zákon i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Jde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten. V obou případech může řidič sdělit správnímu úřadu svůj nesouhlas a správní úřad jej musí do deseti pracovních dnů posoudit. Shledá-li úřad nesouhlas odůvodněným, záznam o počtu bodů v registru opraví a řidiče o tom písemně vyrozumí. Shledá-li nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci správní řízení, ve kterém přezkoumá stav zaznamenaných bodů. Proti rozhodnutí se může řidič dále bránit řádnými, ale i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem (ustanovení § 123f zákona o provozu na pozemních komunikacích:

1. Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.
2. Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do deseti pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.

3. Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.
4. Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci).¹⁵

Je třeba poznamenat, že podání námitek směřuje čistě jen proti možné chybě v záznamu bodů, nikoli proti přestupku, na podkladě kterého byly body zaznamenány, což bývá řidiči v praxi často zaměňováno.

3.2 Přidělování bodů v rámci nového bodového systému

Aby bylo možné body zaznamenat, je třeba, aby byl přestupek či trestný čin pravomocně ukončen. Je několik možností, jak ukončit řízení o přestupku:

- po spáchání dopravního přestupku na místě *souhlas řidiče* s rozhodnutím policisty nebo městského strážníka. Podle typu a druhu přestupku dostane řidič blokovou pokutu, kterou může uhradit buď na místě, nebo v případě, že nemá hotovost, zaplatit ji složenkou na poště. Povinnost policisty tím vůči řidiči končí. Policista nepřiděluje trestné body a ani nemusí vysvětlovat, kolik jich řidiči za spáchaný přestupek náleží. Policisté následně informují o přestupku úřad (městský úřad, magistrát), kde je řidič evidován; tam do karty řidiče trestné body připiší. Od tohoto dne má řidič na svém kontě zapsaný počet trestných bodů a také začíná běžet roční lhůta pro odpočet maximálně čtyř trestných bodů;
- po spáchání dopravního přestupku na místě *řidič svou vinu odmítne*. Policisté či strážníci na místě neuloží pokutu a předají přestupek k řešení do správního řízení. Úřad, v jehož katastru je přestupek spáchán, obvykle do dvou měsíců dá řidiči vědět, kdy se správní řízení koná. Správního řízení o přestupku se samozřejmě může zúčastnit i (právní) zástupce řidiče. V tomto případě může být zástupce kdokoli, pokud je způsobilý k právním úkonům. Pokud je přestupek řidiči prokázán,
 - ❖ a tento trest přijme, úřad řidiči zašle či předá rozhodnutí o vině a výši trestu. Proti tomuto rozhodnutí je samozřejmě přípustné řádné odvolání – do patnácti dnů od

¹⁵ *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz>>.

doručení rozhodnutí. Po nabytí právní moci vydaného rozhodnutí jsou řidiči připsány body odpovídající spáchanému přestupku.

❖ Pokud řidič trest nepřijme a odvolá se ke krajskému úřadu, rozhodnutí ze správního řízení nevstoupí v platnost, nedostanete pokutu a ani trestné body. Potvrdí-li krajský úřad rozhodnutí správního orgán u I. stupně a rozhodne tak v neprospěch řidiče, jsou mu pak uloženy odpovídající sankce a připsány body za spáchaný přestupek. Zároveň musí zaplatit pokutu, případně pozbyde řidičské oprávnění a jeho řidičský průkaz musí odevzdat úřadu, kde je jako řidič evidován. Proti rozhodnutí krajského úřadu se nelze odvolat. Je možné ho jen napadnout mimořádným opravným prostředkem - žalobou k soudu. I když se řidič obrátí na soud, rozhodnutí krajského úřadu zůstává v právní moci. Řidič však může požádat o odklad výkonu rozhodnutí, což v praxi znamená, že nemusí platit pokutu a případně odevzdávat řidičský průkaz až do pravomocného rozsudku soudu. Trestné body mu však zůstanou připsány až do vyřešení soudního sporu. Jestliže řidič u soudu vyhraje, žádný trest mu nehrozí a trestné body mu budou vymazány.

- Obdobný postup platí i v řízení o trestném činu, který podléhá bodovému hodnocení.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností nemá povinnost informovat řidiče o změně jeho bodového konta, a pokud chce řidič znát jeho výši, musí si podat žádost o výpis ze svého bodového konta buď u příslušného úřadu, v jehož evidenci je veden nebo na kontaktním místě Czech Pointu kdekoliv v České republice.

3.3 Sankce v bodovém systému

- Policie může požadovat zaplacení blokové pokuty na místě až do výše 5.000,- Kč.
- Ve správním řízení může úřad uložit pokutu až 50.000,- Kč a uložit zákaz řízení motorových vozidel na dobu dvou let.
- Při závažných porušeních se jedná o trestný čin, věc řeší soud - lze uložit i trest odnětí svobody.
- Policie může zadržet řidičský průkaz (například řidiči, který řídí pod vlivem alkoholu).

- Policie může vybrat kauci ve výši od 5.000,- Kč do 50.000,- Kč (kauce je řidiči v plné výši vrácena v případě, že v dalším řízení není shledán vinným ze spáchání přestupku). V opačném případě kauce propadne, případně je použita k zaplacení pokuty.

- Policie může přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku nebo odtažením vozidla.

3.4 Účinnost bodového systému

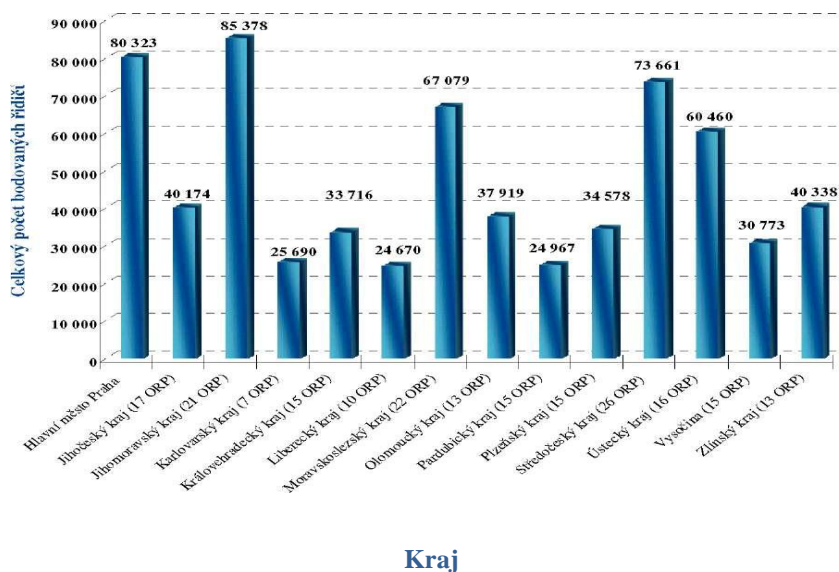
Zavedení bodového systému a nový silniční zákon znamenaly po dlouhé době jakousi revoluci v silničním provozu. V prvních několika měsících platnosti nového předpisu se situace na českých silnicích skutečně zlepšila, potom se ale začala vracet do starých kolejí.

3.4.1 Počet bodovaných řidičů

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v **prosinci 2010** (stav k **31. 12. 2010**) v centrálním registru řidičů evidováno **659 726** řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tzn. že má na svém kontě „nějaký bod“. Výše uvedené odpovídá **9,99%** z registrovaných řidičů, tzn. cca každý **10.** řidič.

Následující *graf 1* obsahuje počty evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích bez ohledu na počet bodů. **Nejvíce bodovaných řidičů je evidováno v Jihomoravském kraji.**

Graf 1: Počet bodovaných řidičů z pohledu kraje¹⁶



Kraj

V příloze II je v tabulce č. 2 uveden celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích, v tabulce č. 3 též přílohy je uveden počet bodovaných řidičů v Jihočeském kraji.

3.4.1.1 Bodování řidiči dle věku

Z hlediska věkového rozložení lze mezi řidiči nalézt značné diference. **Největší skupina** bodovaných řidičů je ve věku **36 a 35 let**, následují řidiči ve věku 34, 33 a 32 let. Při přepočtu na registrované řidiče (vyjádření relativními hodnotami) tvoří největší skupinu bodovaných řidičů podle věku skupina řidičů ve věku 26 let.

Dále lze konstatovat, že nejvíce řidičů, kteří dosáhli 12 bodů je ve věku **24 let** (1403 řidičů) a až na drobné odchylky, počty 12-ti bodových řidičů mají s vyšším věkem sestupnou tendenci.

3.4.1.2 Bodování řidiči dle pohlaví

Poměr všech registrovaných řidičů je za dobu platnosti bodového systému ustálený, tvoří ho cca **16% ženy a 84% muži**.

Obecně lze konstatovat, že bodování jsou každý 7. řidič - muž a každá 27. řidička. Průměrně je pak každý 10. řidič s nenulovým bodovým ziskem.

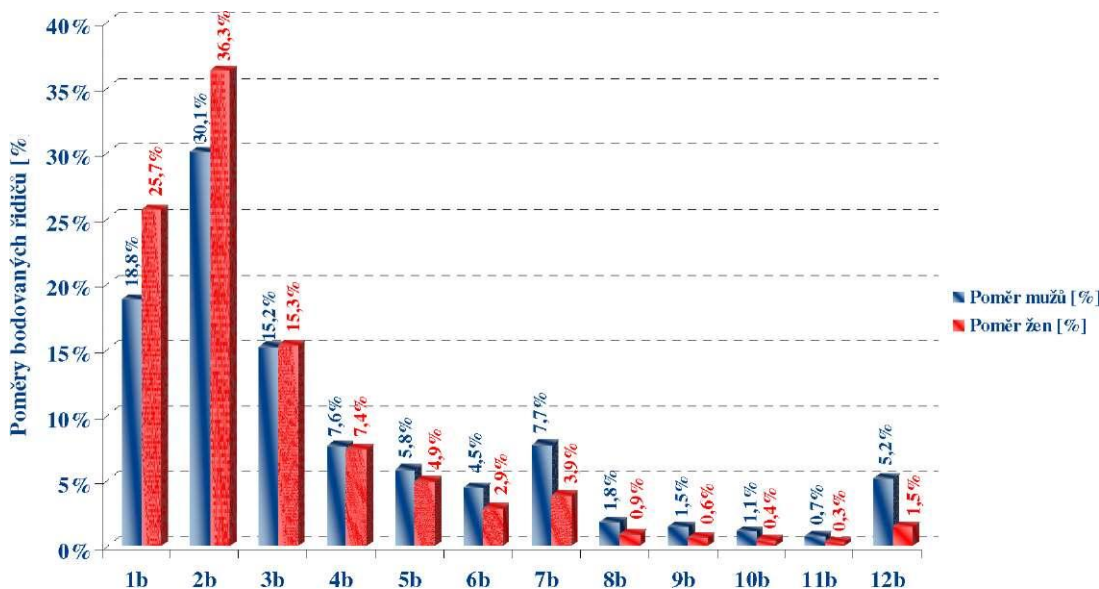
¹⁶ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Bodování řidiči* [online]. 14.1.2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: < <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

Z prováděných statistik lze vysledovat rostoucí tendenci počtu bodovaných řidiček až do věku 37 let. Řidičky starší 37 let se v poměru k mužům s rostoucím věkem dopouštějí přestupků a trestných činů zařazených do bodového systému méně často, resp. více jsou evidovány body mužům.

Poměr bodovaných řidiček a všech bodovaných řidičů podle roku udělení řidičského oprávnění zobrazuje rostoucí vývoj počtu bodovaných řidiček spolu s rostoucím rokem udělení řidičského oprávnění. Dále je možné vysledovat nejvyšší počty bodovaných řidičů s řidičským oprávněním vydaným po roce 1990. Zajímavý je pokles poměru bodovaných řidiček po roce 2001, kdy vstoupil v platnost nový silniční zákon, který zpřísnil podmínky udělování řidičských oprávnění.

Při porovnání mužů a žen lze konstatovat, že procentuální podíly jsou u žen vyšší v kategoriích s 1 a 2 body a lehce i v kategorii se 3 body. Dá se říci, že muži mají na svém kontě více bodů než ženy (co do kumulace) – viz. *Graf 2*.

Graf 2: Poměry bodovaných řidičů/celkovému počtu bodovaných řidičů – dle pohlaví¹⁷



¹⁷ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Bodování řidiči* [online]. 14.1.2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

3.4.2 Odečítání bodů

3.4.2.1 Odečítání 4 bodů

Podle § 123e odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, po dobu 12-ti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů.

V České republice byly odečteny max. 4 body za posledních 13. měsíců celkem 573 791 řidičům.

Na základě údajů z centrálního registru řidičů je zřejmé, že **91,6%** řidičů, kteří obdrželi „nějaký bod“ se již dále (minimálně po dobu 1 roku) nedopouští přestupků a trestných činů, které jsou zařazeny do bodového hodnocení řidiče.

3.4.2.2 Odečítání 3 bodů – školení bezpečné jízdy

Od 1. 9. 2008 je možné absolvovat tzv. „školení bezpečné jízdy“, což je dobrovolné školení pro řidiče, kteří mají na svém bodovém kontě zaznamenány body. Školení se mohou zúčastnit řidiči, kteří nemají ke dni podání žádosti o účast na školení v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů, ohodnocených méně než 6-ti body za jeden přestupek.

V období 1. 9. 2008 - 31. 12. 2010 podalo obecním úřadům obcí s rozšířenou působností žádost na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy celkem 5 512 řidičů, kterým následně vznikl nárok na odečet 3 bodů (jedná se o předběžná data, jelikož záznam o odečtení bodů se provádí ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy a nikoli ke dni podání žádosti).

Školení bezpečné jízdy se zúčastnili řidiči ze všech krajů. Nejvíce proškolených řidičů bylo zaznamenáno v Jihomoravském kraji, dále pak v hl. m. Praze a v Ústeckém a Zlínském kraji.

Není bez zajímavosti, že je zájem o školení bezpečné jízdy i ze strany řidičů, kteří mají na svém kontě méně než 3 body, a přesto se přihlásí na školení bezpečné jízdy a následně požádají o odečet 3 bodů. Celkem tak již učinilo 61 řidičů.¹⁸

3.4.3 Bodované přestupky a trestné činy

Ministerstvo dopravy opakovaně veřejnosti předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Struktura těchto nejčastějších přestupků se během doby zavedení bodového systému v České republice (tj. od 1. 7. 2006) nijak zásadně nemění. Přehled jednání, na základě kterých jsou řidičům nejčastěji udělovány body, uvádí *tabulka č. 4* uvedená v *příloze III*.

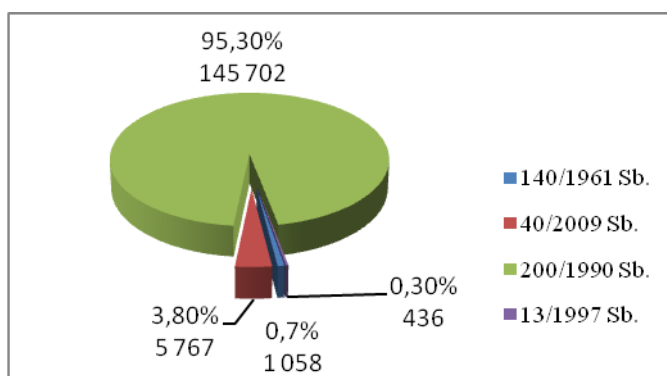
V České republice jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v těchto třech zákonech:

1. zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní zákoník), popř. zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní zákon);
2. zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích);
3. zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pozemních komunikacích).

Nejčetnějšími přestupky, za které jsou řidičům evidovány body, jsou přestupky ze zákona o přestupcích (95,3%), následují trestné činy z trestního zákoníku a trestního zákona (4,5%) a nejméně zastoupenou skupinou jednání jsou přestupky ze zákona o pozemních komunikacích (0,3%). Graficky toto rozložení zobrazuje *graf 3*.

¹⁸ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Bodování řidiči* [online]. 14.1.2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

Graf 3: Počty bodovaných přestupků a trestných činů¹⁹



Celkem bylo v IV. kvartálu roku 2010, tj. od 1. 10. 2010 do 31. 12. 2010, evidováno **170 111** přestupků a trestných činů. Z tohoto počtu bylo evidováno 27 278 přestupků a trestných činů ženám - řidičkám.

Průměrně bylo denně evidováno 1 663 přestupků a trestných činů, což je o 378 méně oproti minulému kvartálu.

Od začátku platnosti bodového systému v České republice (tj. od 1. 7. 2006) bylo řidičům evidováno celkem **3 080 974** přestupků a trestných činů.

3.4.4 Dvanáctibodoví řidiči

V souvislosti s předložením návrhu novelizace zákona o silničním provozu, která by upravila současný bodový systém a zejména tu část, která definuje maximální počet evidovaných bodů (hranici, při které řidič pozbývá řidičské oprávnění) z 12 na 18, připravilo Ministerstvo dopravy analýzu dvanáctibodových řidičů.

Ministerstvo dopravy evidovalo v centrálním registru řidičů k *31. 10. 2009* celkem **23 137** řidičů s 12 body. Skupinu 12-ti bodových řidičů tvoří **1 059** žen (4,6%) a **22 078** mužů (95,4%).

Z celkového počtu registrovaných řidičů, kterých Ministerstvo dopravy evidovalo k *31. 10. 2009* celkem **6 490 927**, je aktuálně evidováno 0,356% 12-ti bodových řidičů. Vztážmo k počtu řidičů, kteří od zavedení bodového systému měli na

¹⁹ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – přestupky a trestné činy* [online]. 25.1.2010 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.

svém bodovém kontě evidován nějaký bod a kterých Ministerstvo dopravy eviduje k 31 10. 2009 **648 506**, je skupina 12-ti bodových řidičů zastoupena 3,6%.

Největší skupiny vybodovaných řidičů tvoří řidiči v Karlovarském a Ústeckém kraji a dále pak v kraji Libereckém a Jihomoravském kraji, přičemž nejnižší podíl vybodovaných řidičů eviduje Ministerstvo dopravy v kraji Vysočina.

Ministerstvo dopravy eviduje **873** řidičů, kteří opakovaně dosáhli 12-ti bodů (odpovídá to 4% vybodovaných řidičů). Z těchto 873 řidičů se 2x „vybodovalo“ 830 řidičů a 3x 43 řidičů. Ženy řidičky opakovaně dosáhly hranice 12-ti bodů v 36 případech, 35 řidiček dosáhlo 12-ti bodů 2x a 1 řidička 3x.

Hranice 12-ti bodů dosáhlo 2 360 držitelů průkazu profesní způsobilosti řidiče (tedy evidovaní profesionální řidiči), z toho bylo evidováno 9 žen - řidiček. Aktuálně Ministerstvo dopravy eviduje přibližně 365 000 držitelů průkazu profesní způsobilosti řidiče, to znamená, že z tohoto počtu je vybodováno cca 0,65% profesionálních řidičů, tj. každý 155. profesionální řidič.

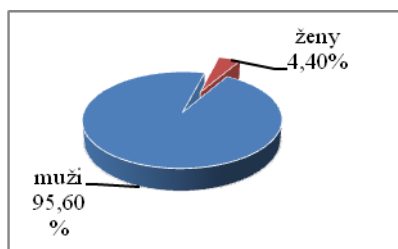
Průměrně je evidováno tzv. 12-ti bodovým řidičům 16,2 bodů, nejčastější hodnotou, která se vyskytuje v evidenci 12-ti bodových řidičů je 14 bodů, 80% 12-ti bodových řidičů překročilo hranici 12 bodů. Uvedené hodnoty jsou však pouze teoretické, podle platné legislativy je rozhodující dosažení celkového počtu 12 bodů.

Muži se nejčastěji dopouštějí jednání ohodnocených 7 body (35%), 2 body (26%) a 1 bodem (14%). Rozdílné rozložení struktury je u žen, které se nejčastěji dopouštějí jednání ohodnocených 2 body (31%), dále pak 7 body (26%) a 3 body (16%).

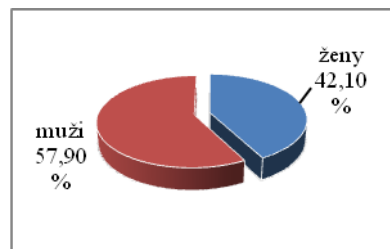
3.4.4.1 Dvanáctibodoví řidiči dle pohlaví

Následující *graf 4* a *graf 5* znázorňují poměr vybodovaných žen a mužů; poměry všech registrovaných řidiček a řidičů.

Graf 4: Poměr vybodovaných žen a mužů²⁰



Graf 5: Poměr všech evidovaných žen – řidiček a mužů - řidičů



3.4.4.2 Dvanáctibodoví řidiči dle věku

Z hlediska rozložení 12-ti bodových řidičů podle věku eviduje Ministerstvo dopravy nejvíce vybodovaných řidičů ve věku **25** let (4,8%). Nejvíce zastoupenou skupinou vybodovaných řidičů jsou řidiči ve věku mezi **22 až 26** roky (22,7%). Jako nejmladšího řidiče, který dosáhl 12-ti bodu je evidován 16-ti letý řidič, ve skupině řidičů ve věku 75 let, což je hranice věku, kterou Ministerstvo dopravy ve svých přehledech sleduje, eviduje jednoho 12-ti bodového řidiče.

3.4.4.3 Dvanáctibodoví řidiči dle roku udělení řidičského oprávnění

Ministerstvo dopravy sleduje ve svých přehledech složení 12-ti bodových řidičů také z hlediska roku udělení řidičského oprávnění. Nejvíce 12-ti bodových řidičů je dle této evidence těch, kteří své řidičské oprávnění získali v roce **2006** (2 – 3 roky praxe), vyšší počty 12-ti bodových řidičů eviduje dále u těch, kteří získali řidičské oprávnění v letech **2003 až 2005**. Je tedy možné konstatovat, že nejvíce vybodovaných řidičů je mezi řidiči, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění **3 až 6** let, nejvíce je vybodovaných žen, které jsou držitelkami řidičského oprávnění od roku **1997**, tedy 11 až 12 let praxe.

3.4.4.4 Přestupky a trestné činy dvanáctibodových řidičů

Doposud byly u dvanáctibodových řidičů uvedeny údaje k 31. 10. 2009. Následná část, zabývající se problematikou přestupků a trestných činů 12-ti bodových řidičů je vztažena k období 1. 6. 2007 až 31. 7. 2009 (tj. 3 roky platnosti bodového systému). K uvedenému datu bylo evidováno celkem **115 792** přestupků a trestných činů, které byly evidovány řidičům, jež ve zmíněném období dosáhli 12 bodů.

²⁰ Drvota, T. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Analýza dvanáctibodových řidičů* [online]. 3.11.2009 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf>.

V průměru tak bylo 12-ti bodovým řidičům evidováno **5,56** přestupků nebo trestných činů.

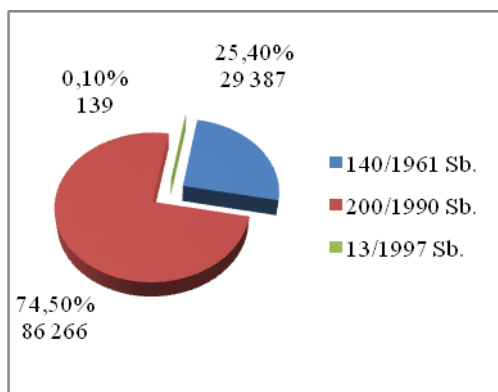
Z uvedeného počtu bylo 12 - ti bodovým řidičkám evidováno ve stejném období **5 652** přestupků a trestných činů, tj. 4,9% všech přestupků a trestných činů, evidovaných všem 12-ti bodovým řidičům. Vybudovaným ženám bylo tak evidováno průměrně **6,16** přestupků a trestných činů.

V České republice byly body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které v období 1. 6. 2007 až 31. 7. 2009 byly zakotveny v **trestním zákonu, zákonu o přestupcích a zákonu o pozemních komunikacích**.

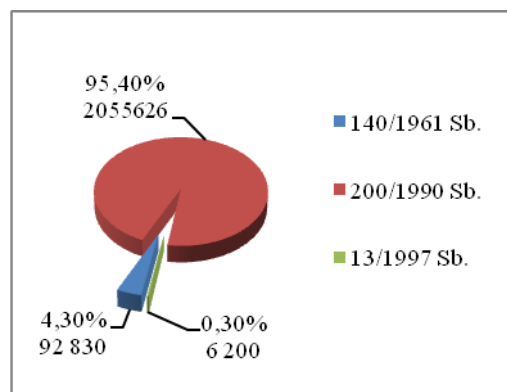
Nejčtenějšími přestupky, za které byly ve výše uvedeném období vybudovaným řidičům evidovány body, byly přestupky ze zákona o přestupcích (74,5%), následují trestné činy z trestního zákona (25,4%) a nejméně zastoupenou skupinou jednání jsou přestupky ze zákona o pozemních komunikacích (0,1%).

Grafy 6 a 7 zobrazují počty evidovaných přestupků a trestných činů dle jednotlivých zákonů u 12-ti bodových řidičů a u všech registrovaných řidičů.

Graf 6: Počty bodovaných přestupků a trestných činů evidovaných 12-ti bodovým řidičům



Graf 7: Počty všech bodovaných přestupků a trestných činů (od 1. 7. 2006)²¹



Struktura evidovaných přestupků a trestných činů, které jsou evidovány právě 12-ti bodovým řidičům je velmi odlišná od ostatních bodovaných řidičů (takových, kterým byly evidovány body, ale nedosáhli hranice 12-ti bodů). Srovnání

²¹ Drvota, T. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Analýza dvanáctibodových řidičů* [online]. 3.11.2009 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf>.

procentuelního zastoupení 10-ti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů u 12-ti bodových řidičů v kontrastu se zastoupením těchto přestupků a trestných činů u všech bodovaných řidičů je obsahem tabulky č. 5, která je uvedena v příloze III (znění přestupků a trestných činů je pro potřeby tabulky zestručněno).

Ze všech 23 317 řidičů, kterým je evidováno 12 bodů, tvoří **5 565** osob množinu těch, kteří nikdy nebyli držiteli řidičského oprávnění, což představuje zhruba **24%** všech vybodovaných řidičů!

V evidenci 12-ti bodových řidičů se nejčastěji vyskytují takové případy, kdy na kontě takového řidiče jsou zaznamenány 2 přestupky nebo trestné činy. Znamená to, že ze všech vybodovaných řidičů je nejvíc takových, kteří dosáhli hranice 12-ti bodů po dvou přestupcích nebo trestných činech (celkem 35% ze všech vybodovaných). U žen je rozložení počtu evidovaných přestupků a trestných činů rovnoměrnější, nicméně na největší část vybodovaných řidiček je opět ta s evidovanými **2** přestupky nebo trestnými činy při dosažení prvních 12-ti bodů. Maximální hodnota počtu přestupků nebo trestných činů při zaznamenání 12-ti bodů je **8** (6% ze všech 12-ti bodových řidičů). Průměrně mají řidiči, kteří dosáhli (jednou nebo i opakovaně) hranice 12-ti bodů na svých bodových kontech **4,49** záznamu (bodovaných přestupků nebo trestných činů).²²

Bez povšimnutí by neměl zůstat ani údaj o počtu řidičů, kteří řídí motorové vozidlo bez náležitého řidičského oprávnění. Rozhodně to svědčí o nerespektování a téměř pohrdání příslušnou právní normou, ne-li jakoukoliv právní normou, což je naneštěstí odrazem celkové situace v české společnosti.

3.5 Kritika a obhajoba bodového systému

Zavedení bodového systému v České republice se samozřejmě setkalo s mnoha názory, kritikami i obhajobami jak ze strany laické veřejnosti, tak i ze strany tvůrců zákona a samozřejmě i ostatní odborné veřejnosti.²³

Hlavním předmětem kritiky bodového systému, zejména ze strany účastníků veřejných diskusí a komentářů, jsou zejména tyto skutečnosti:

- Bodové hodnocení nepostihuje chodce a řidiče nemotorových vozidel;

²² Drvota, T. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Analýza dvanáctibodových řidičů* [online]. 3.11.2009 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf>.

²³ *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Diskuze/>>.

- Nepoměry bodového hodnocení vůči závažnosti nebo nebezpečnosti jednotlivých typů činů;
- Přílišná přísnost systému, malá tolerance vůči banálním přestupkům;
- Porušení principu „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“, duplicita zániku řídičského oprávnění po dosažení 12 bodů se sankcí zákazu činnosti řízení motorových vozidel udělované v trestním nebo přestupkovém řízení. Navrhovatelé zákona argumentovali tím, že udělování bodů a zánik řídičského oprávnění na základě udělených bodů nejsou trestem v právním slova smyslu, ale administrativním opatřením, což kritici považují za obcházení práva;
- Nejasný právní status procesu zaznamenávání bodů. Obecní úřad obce s rozšířenou působností body neuděluje rozhodnutím, ale pouze je zaznamenává - vznikají automaticky ze zákona. Může být sporné, v jaké míře a jakým způsobem se na úkon zaznamenání vztahuje správní řád, zejména obecné principy správního řízení;
- Možnost řídiče odkládat zánik řídičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení výzvy;
- Vliv na korupční prostředí - někteří kritici zákona tvrdí, že jej posiluje;
- Obecním a městským policiím byly rozšířeny pravomoci, avšak dozor nad nimi je podstatně méně kvalitní a systematický než nad státní policií, podobně jako kvalifikační požadavky na strážníky.²⁴

Zavedení bodového systému v žádném případě není dvojím trestáním řídiče, je pouze administrativním opatřením ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zavedení bodového systému hodnocení řídičů neznamená to, že většina držitelů řídičského oprávnění o něj v krátké době přijde. Rozhodně nediskriminuje profesionální řídiče. Ten, kdo se rozhodne pro povolání řídiče, si musí být vědom toho, že správné chování v provozu na pozemních komunikacích je nedílným předpokladem výkonu tohoto povolání. Musí si být vědom skutečnosti, že soustavné porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích povede k případné ztrátě řídičského oprávnění, a tím i možnosti vykonávat povolání řídiče. Existuje mnoho povolání, ve

²⁴ *Bodový systém* [online]. Poslední aktualizace 15.3.2007 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>>.

kterých je nutné mít určité oprávnění, které v případě porušení předpisů může jeho držitel ztratit (pilot, svářeč, apod.).²⁵

Aby se řidič vyhnul ztrátě řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12-ti bodů, je třeba, aby dodržoval zejména několik důležitých zásad:

- dodržoval vždy pravidla silničního provozu;
- věděl, že policista ani strážník obecní policie nemají povinnost informovat přidělení bodů za projednávaný přestupek;
- sledoval své bodové konto. První informace od obecního úřadu obce s rozšířenou působností vůči řidiči je až při dosažení 12 bodů;
- pokud platil pokutu a neví, kolik má bodů, je třeba opatřit si na poště nebo na obecním úřadu obce s rozšířenou působností „Výpis z bodového hodnocení řidiče“;
- má pochybnost o své vině za přestupek? Neví, kolik má bodů? Neví, kdy bude proveden odečet 4 bodů po 12 měsících bez přestupku? V tomto případě je třeba odmítnout blokové řízení na místě přestupku. Proti udělení blokové pokuty již není šance na odvolání. V přestupkovém řízení sice může hrozit vyšší pokuta, ale má šanci se v něm případně bránit.²⁶

Možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení oznámení o dosažení 12-ti bodů a výzvy k odevzdání řidičského průkazu je jednoznačně znemožněna jak systémem doručování podle správního řádu, tak i pozbytím řidičského oprávnění přímo ze zákona po uplynutí pěti pracovních dnů po doručení (i doručení fikcí) tohoto oznámení.

Bodový systém hodnocení řidičů jistě patří mezi účinné nástroje snižování přestupků a trestných činů v silničním provozu. Je-li systém dobře nastaven, vede k celkovému snížení počtu dopravních přestupků, postupně vylučuje z provozu nespolehlivé řidiče (tedy ty, kteří nedokáží přizpůsobit své chování požadavkům bezpečnosti silničního provozu). Řidiči jsou motivováni k dodržování dopravních

²⁵ HOŘÍN, J. *Bodový systém hodnocení řidičů* [online]. 1.10.2006, poslední revize 23.12.2008 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.v.cz/bodovy-system-hodnoceni-ridicu/>>.

²⁶ *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Jak-prejdet-vybodovani/>>.

předpisů možností ztráty řídičského oprávnění v případě dosažení určité úrovně bodového ohodnocení.

4 DÍLČÍ A ZEVŠEOBECŇUJÍCÍ ZÁVĚRY MOŽNOSTI ÚPRAV BODOVÉHO SYSTÉMU A DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ

V současné době se opět hovoří na kompetentních resortech a v jejich expertních komisích, o potřebě aktuální novelizace bodového systému, a to po jeho obsahové i strukturální stránce s přiblížením se k německému modelu. Přitom je všeobecně konstatováno, že začlenění bodového systému do naší právní úpravy bylo a je pozitivním přínosem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Česká republika tak vstoupila mezi státy, které bodový systém uplatňují a jeho působením pozitivně ovlivňují dopravní chování svých řidičů. Až potud lze s uplatněním této metody pouze souhlasit. Je však několik zásadních problémů, které účinnost bodového systému zbytečně před širokou odbornou veřejností snižují a poskytují argumenty jeho odpůrcům a kritikům. Podívejme se na některé z nich:

a) Bodový systém je dynamickou metodou a měl by pružně reagovat na zjištěné změny a nové jevy v silničním dopravním prostředí. V zahraničí jsou tyto systémy po určité době podrobovány zkoumání a jsou částečně nebo zásadně novelizovány po obsahové i metodologické stránce, a to zpravidla po několika letech nebo v rámci celkové novelizace právní úpravy (např. Německo, Anglie, Španělsko, atd.). V České republice od jeho zavedení v roce 2006 dosud k novelizaci nedošlo.

b) Vývoj a hodnocení dopravní bezpečnosti stále více ukazuje na potřebu hlubšího zkoumání jednotlivých homogenních skupin účastníků provozu, jejich specifik, zatížení, dopravního chování a celkových odlišností v motivaci a v kilometrové roční účasti v silničním provozu.

c) Každé dva roky by bylo účelné zhodnotit, doplnit, popř. vyloučit dopravní přestupky a trestné činy podléhající bodovému hodnocení, popř. změnit počty přidělených bodů.

d) Vyřešit úzkou provázanost bodového systému s jednotlivými přestupky proti bezpečnosti silničního provozu a trestnými činy v silniční dopravě, s jejich výběrem, „škálováním“ a se správním trestáním, tedy s pokutami a zákazy činnosti (řízení).

e) Některé přestupky proti bezpečnosti silničního provozu by měly být označeny jako vysoce nebezpečné a ohrožující. Při jejich opakování do dvanácti po sobě jdoucích měsíců je spojit s násobkem bodů. Uvedené a zapsané body za tyto přestupky nebo trestné činy by nebylo možné z bodového konta řidiče odstranit, a to ani po získání absolutního počtu bodů a udělení ročního zákazu činnosti.

f) Zvážit možnost, aby v případě přestupků řešených v rámci blokového řízení udělovala body Policie ČR a obecní policie.

g) Uplatnění zpětné vazby pro řidiče. Každé udělené body řidiči oznamovat do 5 dnů po jejich připsání na bodové konto řidiče.

4.1 Možnosti změny bodového systému a trestání za spáchané přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vzhledem k jednotlivým skupinám řidičů

Tato úvaha a současně možný návrh reaguje na skutečnost, že dopad bodového systému ve své finální fázi, tj. získání plného počtu bodů, zakazuje na 1 rok řízení vozidla plošně všem řidičům silničních motorových vozidel. Zde se nabízí otázka, zda je to v současné době citlivý a objektivní přístup. Argument, který není možné jednoduše odmítnout je výrazný nepoměr v počtech ujetých kilometrů. Řidiči z profese, řidiči nákladní a osobní dopravy jsou svými ročními projezdy kilometrů v rámci tuzemska i celé Evropy zcela v jiné dopravně bezpečnostní situaci, než řidiči osobních automobilů a motocyklů, kteří mají nízké roční projezdy, řidiči motocyklů i určitá část řidičů osobních automobilů dokonce projezdy pouze sezónní. Bodový systém však tuto obecně známou situaci nezohledňuje a lidově řečeno, měří všem stejným metrem.

V návaznosti na necitlivě řešený bodový systém je nutno připojit stejně neobjektivní správní trestání za některé přestupky proti bezpečnosti silničního provozu, kde je vedle finanční pokuty vysloven i zákaz činnosti, tedy v našem případě zákaz řízení na určité časové období a to minimálně na 1 měsíc, zpravidla však na 6 měsíců až 1 rok. Tato sankce se přímo dotýká reálné ztráty zaměstnání řidiče, neboť řidič nemůže vykonávat činnost, na kterou byl přijat dopravcem do pracovního poměru. Ten nemůže zcela objektivně takového pracovníka zaměstnávat, a to bez ohledu na jeho jinak dobré pracovní kvality. Dopravce tedy zcela neočekávaně a nekonceptně ztrácí zaměstnance a současně i možné dlouhodobě „nasmlouvané“ zakázky.

Rámcově nastíněný problém u řidičů z profese upozorňuje na situaci, která bude mít jistě řadu možných variant. Pokusme se ukázat na několik možností, které si neosvojují právo na jediná možná realizovatelná řešení. Mají však ukázat na problém, který již nelze opomíjet, a který je současně z pohledu této skupiny profesionálních účastníků silničního provozu zdrojem zbytečné kritiky této právní úpravy.

Mezi možné navrhované varianty by mohlo patřit např.:

- Uplatnění bodového hodnocení a zákazu řízení u spáchaného přestupku spojeného s tímto zákazem a body u řidičů z profese až při jeho opakování v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců.

Toto řešení by se však nevztahovalo na přestupky nebo trestné činy spojené se zjištěním alkoholu a jiných zakázaných návykových látek při řízení vozidla, rovněž jako na dopravní přestupky, které by bezprostředně a prokazatelně ohrožovaly bezpečnost silničního provozu. Tyto přestupky by stejně jako dnes při jejich zjištění podléhaly správnímu řízení, avšak při správním řízení by bylo možno uplatnit správní uvážení při vyhodnocení podmínek a celé dopravní situace při spáchání přestupku a od zákazu řízení ustoupit. Oproti tomu by však byla uplatňována finanční pokuta v horní části sazby.

- Současně by bylo možno u těchto řidičů ustoupit od bodového hodnocení při prvním spáchání daného, bodovaného přestupku. Toto řešení je navrhováno zejména pro níže uvedené přestupky:

- Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky. Možnost vyloučení bodu (1 bod), avšak udělení pokuty nejméně od 1.000,- Kč až do 2.000,- Kč, a to od prvního případu spáchání tohoto přestupku.
- Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Při prvním spáchání přestupku upustit od udělení 2 bodů, pokutu však udělit od 1.500,- Kč. Při opakovaném přestupku v době dvanácti po sobě jdoucích měsíců od spáchání prvního přestupku již udělit i body.
- Porušení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km/h v obci. Poprvé přestupek řešit bez bodového hodnocení (2 body). V případě spáchání tohoto přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců body uplatnit. Pokud by se

jednalo o několik stejných přestupků řešených ve společném řízení, neuplatňovat body, ale udělit stanovenou pokutu za každý spáchaný přestupek, za každé porušení rychlosti. Při opakovaném společném řízení však již body uplatnit.

- Držení telefonního přístroje nebo jiného záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem. Při prvním zjištěném přestupku ustoupit od bodového hodnocení. Body uplatnit při opakovaném přestupku v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců.

- Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zakázáno. Při prvním prokázání tohoto přestupku upustit od uložení zákazu činnosti (řízení vozidla) i udělení bodů. Tento postup však uplatnit až po prošetření přestupku ve správním řízení, tedy konkrétní dopravní situace, při které byl přestupek spáchán s přihlédnutím k bezúhonnému průběhu předchozí řidičské praxe. V opačném případě by byl přestupek řešen standardním způsobem. Uvedený možný postup řešení by se však nevztahoval na finanční pokutu, která by byla naopak uložena v maximální výši. Na opakovaný přestupek spáchaný v průběhu dvanácti po sobě jdoucích měsíců by se však uvedené úlevy již nevztahovaly (nevztahovalo by se na řidiče přepravy podle dohody ADR).

Uvedený příklad řešení by mohl být aplikován i v případě rozšíření bodů na 18. Při řešení dalších přestupků by již tento postup mohl narážet na vysokou nebezpečnost přestupků vzhledem k úrovni bezpečnosti provozu. Upuštění od bodového hodnocení v případě prvního přestupku by však objektivně hodnotilo vysoký kilometrový projezd těchto řidičů.²⁷

²⁷ ZÁMEK, D., PAVLÍČEK, K. *Možnosti novelizace bodového systému a dopravních přestupků* [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm>.

5 VÝCHOVA ŘIDIČŮ

V současné době v České republice existuje mnoho institucí, které se zabývají dopravní výchovou. Velký prostor je věnován dopravní výchově dětí a mládeže, pravidelnému proškolení profesionálních řidičů.

Bohužel výukou, výcvikem a následným složením zkoušky v autoškole končí veškerý dohled státních i nestátních institucí nad dalším vzděláváním v oblasti výuky řadových řidičů, tedy valnou většinou účastníků silničního provozu. Zůstává tedy na každém řidiči, aby sledoval změny zákonů, týkajících se problematiky provozu na silnicích. Pokud tedy z nějakého právního důvodu nemusí podstoupit přezkoušení v autoškole, není jeho znalost dopravních předpisů nikterak prověřována.

Neexistuje zde například povinné přeškolení či proškolení řidičů po nějaké zákonem stanovené době, a to se týká zejména těch řidičů, kteří projevují deliktní chování na silnicích tím, že mají nějaký bodový záznam. Možnost absolvovat kurz ve středisku bezpečné jízdy neprozkoumá znalosti dopravních předpisů, umožní řidiči „jen“ se naučit ovládat automobil v krizových situacích. Přitom v zahraničí jsou tato centra zaměřena i na prevenci a výchovu řidičů i ostatních účastníků silničního provozu. Například ve Spolkové republice Německo německý zákon specifikuje určité milníky, při kterých má úřad, který vede evidenci bodovaných řidičů, něco dělat. Pokud řidič dosáhne určitého stanoveného počtu bodů, má tento úřad povinnost informovat místní úřad. Ten pak už komunikuje se samotným řidičem a vydává mu pokyny různého charakteru. Řidič naopak může kdykoli požádat evidenční úřad o sdělení aktuální výše bodového konta. Odebrání řidičského průkazu předchází řada opatření. Evidenční úřad informuje o dosažení určitého mezního počtu bodů a navíc řidičům nabízí nebo přikazuje, že se mají svým chováním na silnici zaobírat. Absolvováním různých kurzů a školení mohou řidiči sami aktivně pracovat na snížení aktuálního stavu konta. Pokud je v záznamu problém s alkoholem, drogami nebo agresivním chováním za volantem, pak je doporučováno nebo přikazováno absolvování medicínsko-psychologického vyšetření. Jde vlastně o jednu z cest jak snížit počet bodů. Taková školení nabízí v Německu několik organizací. Jedná se obvykle o konzultaci nebo skupinovou terapii, která má řidiči pomoci odhalit důsledky, které jeho konání může mít. Dobrovolným absolvováním takového kurzu lze docílit odečtení 4 bodů. Pokud je kurz dán příkazem, odečtou se pouze 2 body. V případě, že záznam tkví v neznalosti pravidel silničního

provozu, může se řidič obrátit na tradiční autoškoly, které pořádají pro tento účel organizované kurzy. I zde je absolvování kurzu ohodnoceno odečtením nasbíraných bodů, což řidiče motivuje a svým způsobem také vychovává. Za všechna školení se platí poplatky. V případě medicínsko-psychologického vyšetření se jedná o 300-400 euro. Když má řidič nasbíráno méně než osm bodů, může se dobrovolně přihlásit do kurzů. Jen za to, že byl připraven tuto sebeanalýzu provést, mu budou umazány čtyři body. Cena za kurz je 300 až 400 euro. Jakmile je mezi 9 a 13 body, tak místní úřad doporučí, aby se nechal podrobit kurzu u dopravního psychologa, samozřejmě za neregulovanou cenu. Prostřednictvím tohoto dobrovolného kurzu si může hříšník odečíst už jen dva body. Nasbírá-li někdo více než 14 bodů, je kurz povinný a nebudou mu odebrány žádné body. Právě toto byla změna zavedená v roce 1999, kdy zákonodárci vložili do zákona možnost v této fázi navštívit dopravního psychologa. Pokud se prokáže vyšetřením od psychologa, může si nakonec také nějaké body odmazat. Jakmile má řidič na kontě 18 bodů, odeberou mu v Německu řidičský průkaz na 6 měsíců. Chce-li jej pak zpět, musí tak jako tak absolvovat medicínsko-psychologického vyšetření.²⁸

Tlak státu jistě vede k výchově řidiče více, nežli jen spoléhání se na jeho sebevýchovu.

Systém bodového hodnocení použitý v české úpravě je nepřiměřeně tvrdý, vymyká se systémům používaným v Evropě a postrádá mechanismus varování řidiče o počtu dosažených bodů. V České republice použitá úprava bodového systému je zjednodušeným německým dlouhodobě úspěšným modelem, ale převzatým jen z části. Na prvním místě musí být prevence, neboť značné množství řidičů nemá základní znalosti o bezpečném chování za volantem.

Jedním z hlavních důvodů tohoto stavu je nedostatek výchovy, vzdělávání, prevence a právního vědomí v naší společnosti vůbec. Ve vyspělých zemích je používán v programech pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu systém education (výchova) a enforcement (dozor, dohled).

Úspěšných výsledků snížení deliktního chování v silničním provozu je možné dosáhnout pouze prostřednictvím souběžných opatření ve všech prvcích.

²⁸ LÁNÍK, O. *Bodový systém a silniční zákon* [online]. 2.11.2006 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://bodovy-system.blog.cz/0611/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku>>.

Je zde tedy velký prostor pro sociální pedagogiku. Ať již je to výchovná činnost řidičů, kteří již dosáhli nějakého bodu po vzoru některých států, činnost poradenská, organizování různých kurzů, tvorba programů, projektů, vzdělávání a zejména osvěta.

Jak se totiž ukazuje, pouhá represe rozhodně nestačí.

ZÁVĚR

Cílem mé bakalářské práce bylo pokusit se zjistit, jak je nastaven a jak funguje bodový systém v České republice, komplexně zhodnotit a popsat pojem, historii, funkci, cíl a dopady bodového systému. Výsledkem hodnocení jsou možnosti úprav bodového systému a systému dopravních přestupků. Práci jsem pojal jako teoretickou. Užil jsem výzkumné techniky analýzy a syntézy účinných legislativních norem, kdy některé byly obohaceny o praxeologicky uchopené výstupy. Cíle mé práce se mi podařilo dosáhnout.

V první kapitole jsem si vytyčil cíl práce a metody, kterými budu při psaní postupovat, abych cíle dosáhl.

Druhá kapitola je věnována situaci v silniční dopravě historicky od jejího vzniku. Od retrospektivního hledu se věnuji úkolu bodového systému a důvodům, proč byl zařazen do právní normy regulující provoz na pozemních komunikacích.

V třetí a nejobsáhlejší kapitole jsem popsal samotný systém bodového hodnocení. Vysvětluji v ní pojem a funkci tohoto systému. Je zde rozebrán mechanismus a fungování záznamu bodů, pozbytí řidičského oprávnění. Věnuji se rozboru skupiny bodovaných řidičů, které dělím dle věku a pohlaví. Vysvětluji systém odečítání bodů a popisuji bodované přestupky a trestné činy. Dále se zde věnuji rozboru dvanáctibodových řidičů, jejich nejčastějších přestupků a trestných činů v dopravě. Zároveň jsem do této kapitoly zařadil kritiku a obhajobu bodového systému.

Čtvrtá kapitola pojednává o možnostech úprav bodového systému a systému dopravních přestupků. V této části uplatňuji praxeologické výstupy po předchozí analýze a syntéze legislativních norem. Dále jsou zde popsány částečné závěry a případná doporučení týkající se bodového systému v České republice.

Závěrečnou pátou kapitolu jsem vyčlenil pro výchovu řidičů. Jak se totiž ukazuje, pouhá represe nestačí, proto zde popisuji vzdělávání a osvětu jako nástroj prevence na zlepšení dopravní situace.

Jak jsem již uvedl v bakalářské práci, je pravdou, že míra protiprávního jednání v silničním provozu narůstá a je tedy na místě potřeba zvýšená represe řidičů, protože na řadu řidičů nic jiného neplatí, ale zároveň je chybou, že změny zákona nebyly více spojeny i s prevencí a chyběly v ní výchovné prvky. Možná by se před zavedením

bodového systému osvědčilo použití zkušeností ze zahraničí. V České republice, když řidič dostane body, je lhůta pro odečet některých bodů celých dvanáct měsíců a to jen za předpokladu, že se nedopustí žádného dalšího bodovaného přestupku. Možnost absolvování kurzu bezpečné jízdy sice vede k odečtu tří bodů, ale je to jen o „bezpečné“ jízdě za nepříznivých povětrnostních podmínek a tento kurz nijak nevychová a nevede řidiče k nedeliktnímu jednání. V zahraničí je ale možné jít do specializovaného odborného kurzu, po jehož úspěšném absolvování se část bodů umaže a řidič je jeho absolvováním motivován k ukázněnému chování se v silničním provozu.

Zdá se, že v současné době je televize se svými drastickými spoty jediným výchovným prostředkem pro řidiče. Ukazuje se, že většina z nich je neuvěřitelně málo informovaná. Ukazovat ale až následky, ničemu nepomůže, na prvním místě musí být prevence, neboť značné množství řidičů nemá ani základní znalosti o bezpečném chování za volantem.

Bylo by velmi dobré, aby náš bodový systém byl paralelně doplněn tím, že řidičům by bylo umožněno aktivně se podílet na možnosti odečtu bodů. Byly by tak vyslány dva signály: Jeden trest, druhý možnost nápravy.

Ve vyspělých zemích je používán v programech pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu systém *EDUCATION = VÝCHOVA a ENFORCEMENT = DOZOR, DOHLED*.

Úspěšných výsledků snížení deliktního jednání v silničním provozu je možné dosáhnout pouze prostřednictvím souběžných opatření ve všech prvcích. Je zde tedy vytvořen velký prostor pro působení sociální pedagogiky, jak již bylo uvedeno v kapitole pět.

Za bodové konto si je odpovědný každý sám. Každý se musí pevně rozhodnout, zda raději překročí předpisy, aby byl někde o pár minut dříve nebo o dvě auta blíže k cíli. Dá se říci, že počátky právního vědomí získáváme již ve výchově v rodině, stejně tak jako základy dopravní výchovy. Mnohé záleží na tom, jak je působeno na děti a také jaká je kultura celé společnosti. Můj názor je, že „právní vědomí začíná tím, že se nepřechází na červenou“.

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek:

- I. **Tab. 1:** Tabulka přestupků/trestných činů a bodového ohodnocení (stav k 1. 1. 2010)
- II. **Tab. 2:** Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích
- III. **Tab. 3:** Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v Jihočeském kraji
- IV. **Tab. 4:** Přehled nejčastěji udělovaných bodů

Seznam grafů:

- I. **Graf 1:** Počet bodovaných řidičů z pohledu krajů
- II. **Graf 2:** Poměry bodovaných řidičů/celkovému počtu bodovaných řidičů – dle pohlaví
- III. **Graf 3:** Počty bodovaných přestupků a trestných činů
- IV. **Graf 4:** Poměr vybodovaných žen a mužů
- V. **Graf 5:** Poměr všech evidovaných žen – řidiček a mužů – řidičů
- VI. **Graf 6:** Počty bodovaných přestupků a trestných činů evidovaných 12-ti bodovým řidičům
- VII. **Graf 7:** Počty všech bodovaných přestupků a trestných činů (od 1. 7. 2006)

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha : Linde, a.s., 2006. 432 s. ISBN 80-7201-613-X.
2. ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. 208 s.
3. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. 82 s. ISBN 80-86530-14-0.
4. SRNEC, D., VINŠ, V. *Učebnice předpisů silničního provozu*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1955. 148 s.
5. SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. In Příloha Metodického zpravodaje autoškol. Duben 2003.

Elektronické zdroje

1. *Bodový systém* [online]. Poslední aktualizace 15.3.2007 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>>.
2. *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Diskuze/>>.
3. *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/>>.
4. *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/admin/files/Prestupky-a-body-2010-01-01.pdf>>.
5. *Bodový systém* [online]. c2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Jak-predejdete-vybodovani/>>.
6. *Centrum služeb pro silniční dopravu - Z historie silniční dopravy* [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://eposta.cpspd.cz/c/document_library/get_file?uuid=0b41db06-3a16-4c0f-a023-a15b3a42ad96&groupId=16>.
7. Drvota, T. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Analýza dvanáctibodových řidičů* [online]. 3.11.2009 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf>.

8. *Historie – Řidičské průkazy* [online]. [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.scanzen.cz/dobove-dokumenty/prukazy/ridicske-prukazy/historie-ridicske-prukazy/>>.
9. HOŘÍN, J. *Bodový systém hodnocení řidičů* [online]. 1.10.2006, poslední revize 23.12.2008 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.cdv.cz/bodovy-system-hodnoceni-ridicu/>>.
10. LÁNÍK, O. *Bodový systém a silniční zákon* [online]. 2.11.2006 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://bodovy-system.blog.cz/0611/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku/>>.
11. NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Bodování řidiči* [online]. 14.1.2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.
12. NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Přestupky a trestné činy* [online]. 25.1.2010 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.
13. ZÁMEK, D., PAVLÍČEK, K. *Možnosti novelizace bodového systému a dopravních přestupků* [online]. [cit. 2011-01-31] Dostupné z WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm>

Legislativní dokumenty

1. Československo. Zákon č. 140 ze dne 29. listopadu 1961 trestní zákon, In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 65, s. 465-512. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
2. Československo. Zákon České národní rady č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích, In *Sbírka zákonů České a Slovenské Federativní Republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
3. Česko. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné z WWW:

<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

4. Česko. Zákon č. 411 ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 142, s. 7494-7522. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2005&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>>. ISSN 1211-1244.
5. Česko. Zákon č. 374 ze dne 6. prosince 2007, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2007, částka 114, s. 5302-5314. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=374/2007&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>. ISSN 1211-1244.
6. Česko. Vyhláška č. 156 ze dne 28. dubna 2008, o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 48, s. 1994-2016. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=156/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>. ISSN 1211-1244.
7. Česko. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>. ISSN 1211-1244.

PŘÍLOHY

- I. Tabulka přestupků/trestných činů a bodového ohodnocení (stav k 1. 1. 2010)
- II. Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích
Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v Jihočeském kraji
- III. Přehled nejčastěji udělovaných bodů

Tab. 1

Tabulka přestupků/trestných činů a bodového ohodnocení (stav k 1. 1. 2010)²⁹

§ přest. / trest. zák.	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Pokuta blokově	Pokuta správní řízení	Zákaz činnosti
§ 22/1a) 1.	řízení vozidla, na němž není umístěna tabulka registrační značky	---		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1a) 1.	řízení vozidla, na němž je umístěna jiná tabulka registrační značky, než která byla vozidlu přidělena	4		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1a) 2.	Řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	---		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1a) 3.	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5		5000-10000	6 měsíců-1 rok
§ 22/1b)	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem Var.a) alkohol nad 0,3 promile nebo návyková látka Var.b) alkohol 0,3 promile a méně	a) 6 b) 3		10 000-20000	6 měs.-1 rok
§22/1c)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7		25 000-50 000	1-2 roky
§274 TZ	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky	7		Odnětí svobody až do tří let	1-10 let
§22/1d)	přes výzvu podle zvláštního právního předpisu3f) odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7		25 000-50 000	1-2 roky
§ 22/e) 1.	řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7		25 000-50 000	1 rok-2 roky
§ 22/1e) 2.	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1e) 3.	řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1e) 4.	řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu	5		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1e) 5.	řízení motorového vozidla řidičem, který jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, pozbyly právo k řízení motorového vozidla na území České republiky	---		25 000-50 000	1 rok-2 roky
§ 22/1f) 1.	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1000	1500-2500	
§ 22/1f) 2.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1f) 3.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1f) 4.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2	1000	1500-2500	
§ 22/1f) 5.	nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)

²⁹ Bodový systém [online]. c2011 [2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/admin/files/Prestupky-a-body-2010-01-01.pdf>>.

§ přest. / trest. zák.	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Pokuta blokově	Pokuta správní řízení	Zákaz činnosti
§ 22/1f 6.	a) při řízení vozidla neumožnění chodce na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky b) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit c) při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikací, na kterou řidič odbočuje d) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	a) 4 b) 3 c) 4 d) 4	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1f 7.	předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	6		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1f 8.	nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	4	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1f 9.	vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	6	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1f 10.	v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu	6		5000-10000	6 měs.-1 rok
§ 22/1f 11.	neoprávněné zastavení nebo stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněné použití označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě	---	do 1000	5000-10000	
§ 22/1g)	porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu	2	2500	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1h)	porušením zvláštního právního předpisu způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví	0		25000-50000	1 rok-2 roky
§ 143, 147, 148 TZ	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7		Odnětí svobody až 10 let	1 rok-10 let
§ 22/1i)	porušením zvláštního právního předpisu způsobení dopravní nehody, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč	---	do 1000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1j)	při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodleně nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodleně nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci <i>nebo po ohlášení dopravní nehody</i>	3	do 1000	2 500 - 5 000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 22/1k)	při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodleně nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodleně nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 1000	2500-5000	1 - 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)

§ přest. / trest. zák.	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Pokuta blokově	Pokuta správní řízení	Zákaz činnosti
§ 22(11)	porušení zvláštního právního předpisu jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k),	—	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 z. č. 361/2000 Sb.	2	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb.	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	porušení ustanovení § 32 z. č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	do 2000	1500-2500	
§ 22(11)	řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	do 2000	1500-2500	
§ 22/2	jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.	---	3000	5000-10000	
§ 23(1f)	a) jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, 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 b) překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů c) nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem,	a) 0 b) 4 c) 0	do 5000	do 10000	
§ 42 a/4c) z.č.13/1997 Sb.)	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 5000	do 500000	

Tab. 2

Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích³⁰

Kraj	1b	2b	3b	4b	5b	6b	7b	8b	9b	10b	11b	12b	bodovaných řidičů	bodovaných řidičů/celkový počet řidičů	průměrný počet bodovaných řidičů/kraj
Hlavní město Praha	17892	23120	12516	6671	5355	3405	4446	1461	1057	801	570	3029	80323	9,34%	-
Jihočeský kraj	9029	12447	5901	2980	2060	1664	2781	627	555	345	238	1547	40174	9,54%	2363
Jihomoravský kraj	16133	27035	14012	6524	5279	3854	5011	1474	1169	867	595	3425	85378	11,92%	4066
Karlovarský kraj	6631	6764	3202	1896	1325	1041	1980	478	363	273	208	1529	25690	13,84%	3670
Královhradecký kraj	6614	11433	4717	2613	1868	1293	2448	550	394	284	184	1318	33716	9,37%	2248
Liberecký kraj	4038	8091	3493	1959	1206	977	2159	356	368	281	176	1566	24670	9,25%	2467
Moravskoslezský kraj	13090	18598	12024	4491	3910	2740	5784	1068	821	680	410	3463	67079	9,26%	3049
Olomoucký kraj	7106	11713	5820	3102	2139	1774	2711	692	601	388	272	1601	37919	9,77%	2917
Pardubický kraj	4480	8549	3777	1871	1335	1004	1908	338	300	222	134	1049	24967	7,67%	1664
Plzeňský kraj	6735	11253	5065	2575	1877	1419	2523	539	418	306	229	1639	34578	9,08%	2305
Středočeský kraj	14626	23596	10383	5358	3724	3057	6017	1155	977	709	420	3639	73661	9,25%	2833
Ústecký kraj	10972	18423	8291	4710	3425	2570	4695	1103	901	704	487	4179	60460	12,47%	3779
Vysočina	6812	11181	4313	2230	1481	1051	1734	422	307	206	142	894	30773	9,31%	2052
Zlínský kraj	7037	12527	6771	3124	2605	1928	2672	798	624	462	327	1463	40338	10,99%	3103
Česká republika	131195	204730	100285	50104	37589	27777	46869	11061	8855	6528	4392	30341	659726	9,99%	3218*

*mimo hlavní město Praha

Tab. 3

Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v Jihočeském kraji

ORP (kraj)	1b	2b	3b	4b	5b	6b	7b	8b	9b	10b	11b	12b	bodovaných řidičů	bodovaných řidičů / celkový počet řidičů [%]	
Jihočeský kraj (17 ORP)	Blatná	101	225	65	38	24	22	48	6	2	8	1	20	560	5,44%
	České Budějovice	2698	3007	1665	832	655	469	668	193	165	88	65	407	10 912	10,54%
	Český Krumlov	943	897	441	221	147	121	230	53	54	28	9	135	3 279	12,46%
	Dačice	268	382	148	74	48	43	78	9	16	7	5	33	1 111	8,55%
	Jindřichův Hradec	620	1159	468	252	171	128	242	61	54	33	21	144	3 353	10,35%
	Kaplice	391	453	216	91	57	74	106	24	20	13	11	73	1 529	12,49%
	Milevsko	118	329	114	60	33	33	68	10	10	10	4	28	817	6,38%
	Písek	447	900	402	212	149	102	205	43	32	25	17	90	2 624	7,67%
	Prachatice	405	624	294	151	94	70	171	26	28	19	15	100	1 997	9,17%
	Soběslav	330	469	218	104	72	47	85	20	17	10	9	56	1 437	9,91%
	Strakonice	453	965	315	224	128	114	156	48	29	23	21	107	2 583	8,55%
	Tábor	744	1306	774	351	239	219	307	63	55	36	31	143	4 268	8,04%
	Trhové Sviny	223	283	131	83	40	45	99	18	17	9	6	39	993	8,44%
	Třeboň	501	645	260	143	75	88	135	22	23	14	13	74	1 993	11,91%
	Týn nad Vltavou	202	178	107	47	21	27	67	5	8	6	4	36	708	7,93%
	Vimperk	456	384	186	55	69	37	67	16	18	10	5	40	1 343	11,50%
	Vodňany	129	241	97	42	38	25	49	10	7	6	1	22	667	8,94%
Jihočeský kraj	9029	12447	5901	2980	2060	1664	2781	627	555	345	238	1547	40 174	9,54%	

³⁰ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Bodování řidičů* [online]. 14.1.2011 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

Tab. 4

Přehled nejčastěji udělovaných bodů³¹

	Jednání (zkrácené znění)	Body	podíl na všech přestupcích a trestných činech
1	Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	24,90%
2	Porušení povinností vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky	1	18,30%
3	Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užít ochrannou přilbu	2	14,60%
4	Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	6,00%
5	Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	5,90%
6	Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	5,30%
7	Překročení předepsané rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h	2	4,30%
8	Řízení bez držení příslušného řidičského oprávnění	7	2,30%
9	Řízení pod vlivem návykové látky	7	2,10%
10	Nedání přednosti v jízdě	4	2,10%
	Ostatní		14,10%

Tab. 5

Srovnání přestupků a trestných činů u 12-ti bodových řidičů a všech bodovaných řidičů³²

	Jednání (zkrácené znění)	Body	12-ti bodoví řidiči (%)	všichni bodovaní řidiči (%)
1	Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	7	16,90%	2,00%
2	Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	16,50%	28,00%
3	Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užít ochrannou přilbu	2	13,90%	16,00%
4	Porušení povinností vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky	1	9,50%	17,40%
5	Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	6,70%	6,70%
6	Ohrožení pod vlivem návykové látky ve stavu vylučujícím způsobilost	7	5,60%	2,00%
7	Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	4,20%	5,50%
8	Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	4,00%	6,10%
9	Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	6	3,10%	1,20%
10	Odmítnutí vyšetření na zjištění požití alkoholu nebo jiné návykové látky před jízdou	7	2,80%	0,30%
	Ostatní		16,70%	14,90%

³¹ NOVÁK, M. *Informace o stavu bodového systému v České republice – přestupky a trestné činy* [online]. 25.1.2010 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW:

<<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.

³² Drvota, T. *Informace o stavu bodového systému v České republice – Analýza dvanáctibodových řidičů* [online]. 3.11.2009 [cit. 2011-01-31]. Dostupné z WWW:

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf>.