

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY NA ÚSEKU DOPRAVY – PROBLEMATIKA
SYSTÉMU BODOVÉHO HODNOCENÍ**

Autor práce: Anna Bradáčová
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Prezenční
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 JUDr. Jozefovi Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BRADÁČOVÁ, A. *Přestupky na úseku dopravy - problematika systému bodového hodnocení : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 53 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: Bodový systém, bezpečnost silničního provozu

Tato bakalářská práce hodnotí stávající systém bodového hodnocení řidičů, zjišťuje, je-li dobře nastaven, odhaluje jeho nedostatky a navrhuje opatření, která by vedla k dalšímu snižování počtu dopravních přestupků i nehod.

ABSTRACT

BRADÁČOVÁ, A. *Offences In The Field Of Transport - The Problems Of Point System : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2012. 53 p. Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: Penalty point system, road traffic safety

This bachelor thesis evaluates the current point system of drivers, determines if it is well set, reveals its shortcomings and proposes measures that would lead to a further reduction in the number of traffic offences and accidents.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍLE A METODIKA	10
2 SYSTÉM BODOVÉHO HODNOCENÍ ŘIDIČŮ	11
2.1 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem	11
2.1.1 Započítávání bodů	13
2.1.2 Vrácení řidičského oprávnění	19
2.1.3 Odečítání bodů	21
2.2 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem	25
3 BODOVÝ SYSTÉM V EVROPSKÝCH STÁTECH.....	30
3.1 Německo	31
3.2 Rakousko.....	32
3.3 Španělsko.....	32
3.4 Francie.....	32
3.5 Polsko.....	33
3.6 Velká Británie.....	33
4 ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU.....	35
4.1 Hodnocení dopadu bodového systému na silniční bezpečnost v ČR 35	
4.1.1 Hodnocení na základě počtu dopravních nehod.....	36
4.1.2 Hodnocení na základě počtu usmrcených osob	37
4.1.3 Hodnocení na základě počtu těžce zraněných osob	38
4.1.4 Hodnocení na základě počtu lehce zraněných osob.....	39
4.1.5 Shrnutí provedené analýzy dat.....	39
4.2 Vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů.....	39
4.2.1 Vyhodnocení přestupků	40
4.2.2 Vyhodnocení trestných činů.....	42

5	NÁVRH ZMĚN ÚPRAVY BODOVÉHO SYSTÉMU.....	44
5.1	Zaznamenávání bodů a deliktů.....	44
5.2	Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů	44
5.3	Následek získání maximálního počtu bodů	45
5.4	Odečítání bodů.....	45
	ZÁVĚR.....	47
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	50
	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	53

ÚVOD

Přes pět let se potýkáme s bodovým systémem hodnocení přestupků v silničním provozu. Přinesl něco pozitivního do chování českých řidičů nebo se ukázal jako slepá ulička, což by mohla signalizovat poměrně výrazná úprava, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011.

Bodový systém jako takový je nepochybně přínosem pro bezpečnost provozu. Musí však postihovat zejména nebezpečné přestupky, působit na řidiče výchovně a motivovat je k bezpečné účasti v silničním provozu, což pro český bodový systém zatím příliš neplatí“.

Je třeba poznamenat, že bodový systém nebyl zase úplně něco nového, co před pěti lety do života českých řidičů vstoupilo. Jistá forma tohoto systému byla zavedena v Československu vyhláškou č. 328/1951 Ú. 1. Podle § 82 této vyhlášky byla s řidičským průkazem spojena vložka s deseti útržky. Bez této vložky byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky postupně odebíral národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti, dopustil-li se řidič vážného dopravního přestupku, tj. přestupku, jímž řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních účastníků provozu. Útržek vložky národní výbor odejmul také tehdy, když se řidič dopustil přestupků opakovaně. S posledním útržkem byl řidiči odebrán i řidičský průkaz.¹

Zavedení bodového systému od 1. července 2006 předcházely diskuse odborníků, poslanců a senátorů, i motoristické veřejnosti. Bohužel nebyl převzat systém úspěšně uplatňovaný například v Německu nebo jinde, ale byl navržen a později i po mnoha úpravách schválen systém nový, údajně „ušitý“ na české řidiče.

Výsledkem byl systém, který plně nerespektoval požadavek, aby postihoval především nebezpečné přestupky, tzn. takové, s nimiž souvisí nehody, a zejména následky nehod na životech a zdraví lidí. Dalším vážným nedostatkem českého bodového systému byla skutečnost, že umožňoval „vybodování“ řidiče za bezvýznamné přestupky, pokud se opakovaly, a to bez předchozího varování.

Bodový systém nesporně přiměl část českých řidičů ke změně návyků a pomohl do jisté míry kultivovat poměry na našich silnicích. A jistě není sporu o tom, že

¹ *Autorevue.cz: Bodový systém byl přínosem. Výchovně však příliš nepůsobí* [online]. [cit. 27. srpna 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.autoskolavrsovice.cz/novinky/bodovy-system-byl-prinosem-vychovne-vsak-prilis-nepusobi>>.

přinejmenším někteří z vyhodovaných řidičů skutečně nemají na silnicích co dělat. Tyto zásluhy se bodovému systému neupírají, ale v dlouhodobém trendu nehod se smrtelnými následky se jeho přínos prakticky neprojevuje – přičemž právě to bylo hlavním deklarovaným cílem bodového systému.

1 CÍLE A METODIKA

Cílem bakalářské práce je zhodnotit stávající systém bodového hodnocení řidičů, zjistit je-li dobře nastaven, odhalit jeho nedostatky a navrhnout opatření, která by vedla k dalšímu snižování počtu dopravních přestupků i nehod.

V teoretické části bakalářské práci bude popsán postup přidělování bodů za přestupky, jejich odečítání a důsledky při dosažení maximálního počtu bodů. Pro srovnání budou popsány bodové systémy ve vybraných evropských státech.

Praktická část se zabývá analýzou nejčastěji páchaných dopravních přestupků v celé ČR. Rozebírám statistické údaje o počtech nehod a jejich následcích a hodnotím vliv bodového systému na četnost dopravních přestupků, zjišťuji, zda se zmírnily následky dopravních nehod, s cílem zjistit, zda bodový systém měl pozitivní vliv na chování řidičů na silnicích.

V závěru své práce jsem se pokusila navrhnout možná řešení, která by přispěla ke snížení počtu dopravních přestupků.

Při zpracování své bakalářské práce jsem použila metodu rešerše literatury a rozbor právních předpisů, především přestupkového zákona a zákona o silničním provozu. V praktické části práce jsem využila statistických metod a získaná data jsem zpracovala formou grafů a tabulek. Informace jsem čerpala ze zákona o silničním provozu, přestupkového zákona, internetových odkazů (především údaje z Ministerstva dopravy ČR) a z dostupných statistik Policie ČR.

2 SYSTÉM BODOVÉHO HODNOCENÍ ŘIDIČŮ

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem je obsahem Hlavy V. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání bude obsažen v následujících dvou podkapitolách.

2.1 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem²

V této podkapitole bude citována hlava V. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která se věnuje bodovému hodnocení porušení povinností stanovených zákonem.

§ 123a

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.

Hlava pátá zákona zakotvuje právní úpravu bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem č. 361/2000 Sb. Systém bodového hodnocení má za cíl evidovat opakované porušování vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích. Zákon s opakováním stanovených přestupků či trestných činů spojuje

² BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. 1. vyd. Praha : Venice Music Production, 2006. s. 143-153.

určité důsledky, které spočívají především v možnosti pozbytí řídičského oprávnění. Body by neměly mít sankční povahu. Přesto však lze stěží tvrdit, že pozbytí řídičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů je pouhým administrativním opatřením, bez jakýchkoli negativních dopadů na řidiče. Význam bodového hodnocení je přesto spíše preventivní, s cílem ochrany vybraných zájmů vyjádřených v příloze zákona č. 361/2000 Sb. Tato příloha přesně vymezuje, jaká protiprávní jednání jsou předmětem bodového hodnocení, a stanovuje za ně příslušný počet bodů, od jednoho do sedmi. Počet bodů je upraven pevným způsobem, při jejich započítávání příslušnými úřady se neuplatní žádné správní uvážení, s výjimkou podřazení skutku pod konkrétní položku bodového hodnocení podle přílohy zákona.

Ustanovení § 123a vyjadřuje základní účel bodového hodnocení, a to sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích. Takto vymezený účel bodového hodnocení není ale zcela vyčerpávající, protože zákon předpokládá, že bodové hodnocení bude mít na osoby opakovaně porušující zákon dalekosáhlejší dopady, konkrétně možnost ztráty řídičského oprávnění.

Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, jež jsou zákonem vymezena v § 2 písm. g) jako nekolejová vozidla poháněná vlastní pohonnou jednotkou a trolejbusy.

Způsob započítávání bodů, jejich evidence a důsledky dosažení stanoveného počtu 12 bodů upravuje § 123b a 123c. Důsledkem dosažení 12 bodů je u držitelů českého řídičského průkazu ztráta řídičského oprávnění. U držitelů cizozemského řídičského průkazu je důsledkem dosažení 12 bodů ztráta práva řídit motorové vozidlo na území České republiky na dobu 12 měsíců. V § 123d je upraveno vrácení řídičského oprávnění osobám, které jako držitelé českého řídičského průkazu dosáhly dvanácti bodů. Ustanovení § 123e upravuje odečítání bodů v případě, že řidič po stanovenou dobu není pravomocně postižen za porušení povinností zařazených do bodového hodnocení. V § 123f je upravena možnost námitek proti zaznamenanému počtu bodů a způsob jejich možného vyřízení.

2.1.1 Započítávání bodů

§ 123b

(1) Řidiči motorového vozidla, kterému byla za jednání zařazené do bodového hodnocení pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů stanovený počet bodů ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo trestu za trestný čin. Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo doručeno:

a) rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, které nabylo právní moci, nebo kdy obdržel od obecního úřadu obce s rozšířenou působností, který projednal přestupek, oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení,

b) oznámení policie nebo obecní policie o uložení pokuty v blokovém řízení za jednání zařazené do bodového hodnocení,

c) oznámení soudu o nabytí právní moci rozsudku, kterým byl uložen trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do tohoto hodnocení,

d) rozhodnutí orgánu příslušného k projednání přestupku podle jiného zákona než zákona o přestupcích.

(2) Příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností oznámí policie nebo obecní policie uložení pokuty v blokovém řízení za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty, obecní úřad obce s rozšířenou působností uložení sankce za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, orgán příslušný k projednání přestupku podle jiného zákona než zákona o přestupcích za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku a soud uložení trestu za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozsudku.

Pro účely bodového systému se zde řeší oznamovací povinnost soudů, správních úřadů a dalších orgánů veřejné moci, které přicházejí v úvahu při projednávání protiprávních jednání řidičů, a stanovují se lhůty pro splnění této oznamovací povinnosti.

Pořádkové lhůty, ve kterých by měly orgány, jež pravomocně rozhodly o vině za přešůpek nebo trestný čin zařazený do bodového hodnocení, oznámit tuto skutečnost příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, jsou v praxi stěží splnitelné. Pokud se rozhodnutí či rozsudek doručuje písemně, což je (s výjimkou blokového řízení) pravidlem, nebudou tyto orgány mnohdy ani v takto stanovených lhůtách vědět, že jejich rozhodnutí či rozsudek je již v právní moci. Ještě markantnější to bude v případě, že ve věci bude uplatněn řádný opravný prostředek a případná právní moc bude vázána na rozhodnutí odvolacího správního orgánu či soudu.

Police a obecní police jsou povinny nahlásit projednání bodově hodnoceného přešůpku v blokovém řízení nejpozději do tří pracovních dnů. Tuto lhůtu je třeba chápat jako speciální vůči lhůtě § 128 odst. 3.

Orgány projednávající přešůpky v přešůpkovém řízení nebo v řízení podle zvláštních zákonů a soudy jsou pak povinny hlásit bodovým systémem sledovaná protiprávní jednání do pěti pracovních dnů od právní moci příslušného rozhodnutí či rozsudku.

Zákon neřeší, co by mělo být obsahem takového hlášení, stanoví pouze povinnost oznamovat, že rozhodnutí o sankci za protiprávní jednání bylo vydáno a je v právní moci. Aby mohl příslušný obecní úřad s rozšířenou působností záznam bodů provést, bude nesporně znát nejenom právní kvalifikaci, ale především popis skutku, za který byla sankce uložena, aby ho mohl subsumovat pod příslušnou položku podle přílohy zákona. Je otázkou, zda ze zákona takový obsah hlášení pro všechny možné případy vyplývá. K tomu viz jednotlivá písmena v § 123b odst. 1.

(3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamená řidiči stanovený počet bodů i v případě zastavení trestního stíhání na základě pravomocného rozhodnutí soudu o schválení narovnání ke dni nabytí právní moci rozhodnutí.

Narovnání je zvláštním způsobem rozhodnutí v trestním řízení, jež je upraveno v § 309 až 314 trestního řádu. O schválení narovnání a zastavení trestního řízení se

rozhoduje usnesením. Oznamovací povinnost soudů podle odstavce 2 však pokrývá pouze rozsudky, takže je otázkou, jak se příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o schválení narovnání dozví. Zákon navíc zcela opomíjí fakt, že za určitých okolností může narovnání schválit a trestní stíhání zastavit nejenom soud, ale i státní zástupce. Konkrétně se tak může stát v přípravném řízení.

Bylo-li smyslem tohoto ustanovení zaručit, že bodový systém postihne i ty skutky, u nichž v důsledku odklonu od trestního stíhání nebude vydán rozsudek o vině, je otázkou, proč není podchyceno i podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 a 308 trestního řádu.

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

Výdej dat z registru řidičů je obecně upraven v § 121. Mimo jiné pokrývá i poskytování údajů fyzickým osobám, jde-li o údaje o nich vedené. Ustanovení § 123b odst. 4 tedy pouze zdůrazňuje, že na žádost řidiče vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností také výpis z registru řidičů o bodech, které byly tomuto řidiči uděleny.

§ 123c

(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.

Bodový systém je postaven na sčítacím principu. Každý řidič do něho vstupuje s nulou bodů.

Za pravomocně projednaná protiprávní jednání, na která se bodový systém podle přílohy zákona č. 361/2000 Sb., vztahuje, se mu udělují "trestné" body. Nejvíce může být řidiči uděleno 12 bodů. Řidič, který dosáhl 12 bodů, pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo příslušným úřadem doručeno oznámení o dosažení tohoto počtu bodů. Poněkud odlišná je konstrukce u držitelů cizozemských řidičských průkazů.

(2) Dopustil-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.

Za jeden skutek, který naplnil více skutkových podstat zařazených v bodovém systému, se ukládají body pouze v rozsahu nejzávažnějšího přestupku či trestného činu. Udělované body se v tomto případě nesčítají. Spáchá-li řidič však více skutků zařazených do bodového hodnocení, dostane přiděleny body za každý skutek zvlášť, a to i tehdy, jestliže budou projednány ve společném řízení.

(3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.

Zde je upraven postup obecního úřadu obce s rozšířenou působností vůči řidiči, který v systému bodového hodnocení dosáhl dvanácti bodů. Toto ustanovení se vztahuje pouze na osoby, které jsou držiteli řidičského průkazu vydaného Českou republikou, příp. mezinárodního řidičského průkazu vydaného Českou republikou. Na držitele cizozemských řidičských průkazů se vztahuje § 123c odst. 7, na postup správního úřadu pak § 123c odst. 4.

Příslušný úřad písemně oznámí dosažení dvanácti bodů řidiči a současně ho vyzve, aby nejpozději do pěti pracovních dnů odevzdal řidičský průkaz a pokud mu byl vydán, pak i mezinárodní řidičský průkaz. I když to z § 129 odst. 1 nevyplývá, měla by se na doručování vztahovat příslušná ustanovení správního řádu. O odevzdání řidičského průkazu a případně i mezinárodního řidičského průkazu se vydává doklad o jejich odevzdání, který obsahuje náležitosti podle § 113 odst. 5.

S oznámením o dosažení dvanácti bodů v bodovém hodnocení zákon spojuje významné účinky. Konkrétně stanoví, že řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. Na doručení je nutné uplatnit příslušná ustanovení správního řádu, i když to z § 129 zákona č. 361/2000 Sb., nevyplývá. O čas potřebný k doručení oznámení podle § 123c odst. 3 se nutně zkracuje doba jednoho roku podle § 123d odst. 1. Taková úprava pochopitelně není příliš šťastná. Zákon navíc ani nevyžaduje, aby příslušný úřad řidiče o účincích doručení oznámení poučil, ačkoli by to bylo bezesporu vhodné.

Pětidenní lhůta pro odevzdání řidičského průkazu, případně mezinárodního řidičského průkazu, a pro pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 neběží

v případě, že řidič uplatnil námitky podle § 123f a doposud jim nebylo vyhověno nebo o nich ještě nebylo pravomocně rozhodnuto.

V souvislosti s evidencí bodů v bodovém systému nemá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obecnou povinnost oznamovat řidiči, že na jeho "bodovém kontě" došlo ke změně. Výjimky jsou upraveny pouze v § 123c odst. 4 a při uplatnění námitkách také v § 123f odst. 2.

Pokud by řidič, který pozbyl řidičské oprávnění v důsledku dosažení dvanácti bodů v bodovém hodnocení, řídil motorové vozidlo, dopustil by se trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle §180d trestního zákona. Podmínkou zde je úmyslné zavinění.

Viz komentář k § 123e odst. 4, podle kterého se řidiči oznamuje odečtení všech dvanácti zaznamenaných bodů.

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a ministerstvu.

V tomto odstavci je upraven pouze postup obecního úřadu s rozšířenou působností. Stanoví se, že dosažení počtu 12 bodů u řidičů, kteří jsou držiteli cizozemského řidičského průkazu, se neprodleně písemně oznamuje Ministerstvu dopravy. Současně se o tom neprodleně vyrozumí dotčený řidič.

Vymezení příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností pro účely vedení evidence bodového hodnocení je v zákoně zcela nedostačující. Příslušný obecní úřad lze sice dovozovat z poslední věty § 120 odst. 1, hovoří se v něm však pouze o řidičském průkazu, což je legislativní zkratka výlučně pro řidičský průkaz České republiky (viz §104 odst. 1).

Důsledky dosažení 12 bodů u držitele řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem upravuje § 123c odst. 7.

(5) Řidič, který pozbyl odbornou způsobilost podle odstavce 3, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit.

Řidiči se ukládá povinnost, aby nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů odevzdal řidičský průkaz, a pokud mu byl vydán i mezinárodní řidičský průkaz.

(6) Pro odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu podle odstavce 3 platí obdobně § 113 odst. 5.

O odevzdání řidičského průkazu a případně i mezinárodního řidičského průkazu vydává příslušný obecní úřad s rozšířenou působností doklad o jejich odevzdání, který obsahuje náležitosti podle § 113 odst. 5.

(7) Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

Držitelé řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení, podléhají oproti držitelům českých průkazů speciální právní úpravě. Nevztahuje se na ně § 123c odst. 3.

Dosažením dvanácti bodů pozbývají uvedení řidiči právo k řízení motorového vozidla na území České republiky na dobu jednoho roku. Vyrozumění řidiče podle 123c odst. 4 má pouze informativní povahu a na zánik práva řídit nemá vliv.

Z počátku běhu dvanáctiměsíční lhůty viz § 123c odst. 8 v něm je stanoveno, že lhůta dvanácti měsíců počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů. Tato lhůta tedy začne běžet ještě před tím, než příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, je-li vůbec určitelný, zaznamená do registru řidičů body do celkové výše dvanácti podle §123b odst. 1, 2.

Lhůta dvanácti měsíců se nepřerušuje ani nestaví, a to ani v případě, že byl držitel cizozemského průkazu uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel.

O dosažení dvanácti bodů v tomto případě Ministerstvo dopravy vyrozumí orgán státu, který cizozemský řidičský průkaz vydal.

Ztráta práva řídit motorové vozidlo se nezapisuje do mezinárodního řidičského průkazu, neboť v § 107 takový důvod pro zápis není uveden.

(8) Lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.

Je zde upraveno, od kdy se počítá pozbytí práva řídit motorové vozidlo na území české republiky na dobu 12 měsíců u držitelů řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení.

2.1.2 Vrácení řidičského oprávnění

§ 123d

(1) Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3 uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaném jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě dosáhl celkového počtu 12 bodů.

Podle § 123c odst. 3 řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo doručeno oznámení o dosažení celkového počtu 12 bodů. Nejdříve rok na to je pak oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění.

Případy, kdy řidiči byl uložen také zákaz činnosti řízení motorových vozidel, řeší odstavec 2 tohoto paragrafu. Lhůta jednoho roku běží bez ohledu na případný zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nedochází k přerušení nebo zastavení jejího běhu.

(2) Byl-li řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění

nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti, pokud je uložena doba zákazu činnosti delší než doba podle odstavce 1.

Pravomocně uložený zákaz činnosti má přímo ze zákona, konkrétně podle § 94a, za následek pozbytí řidičského oprávnění.

Platí, že požádat o vrácení řidičského oprávnění lze až po odpadnutí obou důvodů pozbytí práva řídit. Pokud byl tedy zákaz činnosti uložen na dobu delší než jeden rok, lze o vrácení řidičského oprávnění požádat až po ukončení jeho výkonu. Sankce zákazu činnosti, jejíž doba výkonu nepřesáhne jeden rok, pozbývá v kombinaci s dosažením dvanácti bodů v systému bodového hodnocení zcela smysl a rovněž její výchovný význam se proto mívá účinkem.

Ze zákona není zcela zřejmý postu v případech, kdy je podle § 61 odst. 2 trestního zákona podmíněně upuštěno od dalšího výkonu zákazu činnosti. Východiskem je § 64 odst. 2 trestního zákona. V něm je stanoveno, že vyslovil-li soud, že se odsouzený, u něhož se podmíněně upustilo od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, osvědčil, má se za to, že trest byl vykonán dnem, kdy nabylo právní moci rozhodnutí, že se podmíněně upouští od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti.

(3) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu 4). Pro vrácení řidičského oprávnění platí přiměřeně § 101. Od 1.8.2011 je třeba k žádosti o vrácení řidičského oprávnění přiložit lékařský posudek o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.

Žádost o vrácení řidičského oprávnění musí být písemnou formou a podává se u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností podle § 2 písm. hh). Aby žádosti mohlo být vyhověno, musí žadatel prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., Přiměřeně se postupuje podle § 101, tedy jako u vrácení řidičského oprávnění odňatého pro ztrátu odborné způsobilosti.

K obsahu žádosti a povinným přílohám viz § 101 odst. 3 a 4.

K možnému způsobu podání žádosti viz § 117 a komentář k němu.

O vrácení řidičského oprávnění se vede správní řízení, které je zahájeno dnem podání žádosti.

O žádosti se vydává rozhodnutí, jehož písemné vyhotovení lze za podmínek stanovených v § 151 nového správního řádu nahradit vydáním řidičského průkazu.

(4) Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

Řidiči, který pozbyl řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a jemuž bylo následně podle § 123d vráceno řidičské oprávnění, vstupuje do bodového hodnocení s čistým bodovým kontem. Všechny dvanáct doposud zaznamenaných bodů se mu odečte.

2.1.3 Odečítání bodů

§ 123e

(1) Řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenan naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení,

a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,

b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),

c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajících body.

K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.

Jako výrazný prvek změkčení dopadů bodového systému a také jako prvek výchovného působení na řidiče zákon zakotvuje možnost odečítání bodů. Body se neodečítají do mínusu, ale pouze do nuly.

Podmínkou odečítání bodů je, že řidič nebyl po stanovenou dobu pravomocně postížen za jednání, které podléhá bodovému hodnocení, bez ohledu na to, zda se případně ve sledované době nějakého bodově hodnoceného skutku objektivně dopustil. O odečtení bodů se nemusí nijak žádat, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností je povinen konat z vlastní iniciativy.

Pokud by následně vyšlo najevo, že se řidič v rozhodné době některého z evidovaných protiprávních jednání dopustil, nemá to na odečtení bodů žádný vliv, odečtené body nemohou být v takovém případě opět zaznamenány.

Po dvanácti měsících od posledního pravomocného postihu se odečtou maximálně čtyři body, po dalších dvanácti měsících další také nejvýše čtyři body a po následujících dvanácti měsících, tedy po třech letech od posledního pravomocného postihu za bodově hodnocené jednání se bodové konto řidiče zcela vynuluje i tomu, kdo již dosáhl jedenácti bodů.

Odečítání bodů podle § 123e nelze uplatnit, pokud řidič již dosáhl celkového počtu dvanácti bodů a pozbyl tak řidičské oprávnění. V takovém případě totiž zákon obsahuje speciální úpravu v § 123d odst. 4.

(2) Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí.

Zrušení pravomocného správního rozhodnutí či soudního rozsudku přichází v úvahu v rámci mimořádných opravných prostředků. U pravomocného rozhodnutí správního orgánu je rovněž možné jeho zrušení soudem na základě žaloby podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

Došlo-li ke zrušení pravomocného rozhodnutí nebo rozsudku, na jehož základě byly body zaznamenány, musí být takto zaznamenané body odečteny, neboť právní titul pro jejich zaznamenávání odpadl. To platí i v případech, kdy byla zrušena pokuta uložená v blokovém řízení.

Bude-li však v těchto případech věc opět projednána, je možné na základě nového pravomocného rozhodnutí v téže věci body opět přidělit.

Pokud by byla zrušeným pravomocným rozhodnutím či rozsudkem způsobena škoda, má poškozený právo na její náhradu od státu podle zákona č. 82/1998 Sb. Jestliže nezákonné rozhodnutí vydal orgán obce, včetně blokově uložené pokuty obecní

policií, podávala by se žádost u Ministerstva dopravy, v případě uložení blokové pokuty Policií ČR u Ministerstva vnitra a v případě nezákonného soudního rozhodnutí u Ministerstva spravedlnosti.

(3) Po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů podle odstavce 1.

Lhůty pro odečítání bodů neběží po dobu výkonu trestu či sankce zákazu činnosti řízení motorových vozidel. Poněkud paradoxně tato doba naopak běží po dobu zadržení řidičského průkazu (§ 118b a § 118c) nebo po dobu výkonu trestu odnětí svobody.

(4) Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.

Ze zákonné formulace vyplývá, že se toto ustanovení vztahuje pouze na případy, kdy došlo k odečtení všech dvanácti zaznamenaných bodů, takže postrádá jakýkoliv smysl. V důsledku dosažení počtu 12 bodů totiž řidič pozbývá za podmínek stanovených v § 123c odst. 3 řidičské oprávnění, o jehož opětovné získání může požádat až po uplynutí jednoho roku podle § 123d odst. 1, a to po absolvovaném přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb. Ode dne vrácení řidičského oprávnění pak řidič podléhá novému bodovému hodnocení, do něhož vstupuje s čistým bodovým kontem. Viz § 123d odst. 1, 3 a 4. Odkaz na tento paragraf v § 117 je nesmyslný, neboť toto oznámení činí úřad a nikoli držitel řidičského oprávnění nebo žadatel o řidičské oprávnění. Viz blíže komentář k § 117. Zákonou úpravu postupu správního úřadu při oznamování odečtení bodů je třeba hledat ve správním řádu.

§ 123f

(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.

O zaznamenávání bodů se nevede správní řízení a nevydává se o něm správní rozhodnutí. Ten, jehož se záznam týká, tedy nemá možnost se k záznamu vyjádřit ještě před jeho provedením. Vychází se z předpokladu, že možnost vyjádřit se již měl

v předcházejícím soudním či správním řízení, jehož výsledek je pro zaznamenávání bodů určující. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností je při zaznamenávání bodů vázán přílohou zákona č. 361/2000 Sb., která nepřipouští žádné správní uvážení. Zákon i přesto upravuje možnost, jak se může řidič proti zaznamenaným bodům ohradit. Touto možností jsou písemné námitky, které se podávají u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Příslušný úřad námitky posoudí a shledá-li je důvodnými, postupuje podle § 123f odst. 2 tak, že provede v registru řidičů opravu v zaznamenaných bodech. Nepovažuje-li námitky za důvodné, postupuje podle § 123f odst. 3. Při posuzování důvodnosti námitek správnímu orgánu nepřisluší přezkoumávat žádné z rozhodnutí podle § 123b odst. 1, s výjimkou případů, kdy tento úřad sám rozhodoval v posledním stupni.

Lhůta pro podání námitek není nijak omezena. Námitky lze podat i způsobem uvedeným v § 117, tedy jako elektronické podání se zaručeným elektronickým podpisem nebo podání prostřednictvím poštovní licence.

(2) Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 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.

Pokud shledá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností uplatněné námitky důvodnými, provede ve lhůtě deseti pracovních dnů v registru řidičů opravu v zaznamenaných bodech. O provedené opravě se nevydává rozhodnutí, pouze se o ní neprodleně písemně vyrozumí dotčený řidič.

(3) Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.

Jestliže příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností uplatněné námitky nepovažuje za důvodné pro provedení opravy v zaznamenaných bodech, považují se uplatněné námitky za žádost podle § 44 a 45 nového správního řádu. Podáním námitek je v takovém případě zahájeno správní řízení, o kterém příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá rozhodnutí ve lhůtě podle § 71 nového správního řádu, z pravidla do 30 dnů. Ve výrokové části rozhodnutí uplatněné námitky zamítne a provedený záznam bodů potvrdí. Proti tomuto rozhodnutí je přípustné odvolání

k příslušnému krajskému úřadu, v úvahu přichází i soudní přezkum zákonnosti rozhodnutí podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

Jsou-li tytéž námitky, o nichž již bylo pravomocně rozhodnuto, uplatněny opakovaně, správní orgán věc usnesením podle § 43 odst. 1 písm. a) správního řádu odloží z důvodu překážky řízení (§48 odst. 2 správního řádu).

(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."

Zvláštní ustanovení o počítání lhůt se týká případů, kdy řidič uplatnil námitky proti dosažení 12 bodů. V takovém případě neběží lhůta stanovená pro pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání řidičského průkazu. Nebylo-li námitkám vyhověno, po právní moci rozhodnutí podle § 123f odst. 3 lhůta dobíhá.

2.2 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem

Zde uvádím aktuální tabulku dopravních přestupků souvisejících s bodovým systémem řidičů. Za bodované dopravní přestupky lze získat 2-7 bodů. Kromě připočtení bodů se za spáchání přestupku udělují sankce (obvykle pokuty) v blokovém řízení nebo ve správním řízení.

Dopravní přestupky jsou definovány v Zákonu č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v §125c. Ve Výpisu bodového hodnocení řidiče a ve Výpisu z evidenční karty řidiče jsou přestupky uváděny odkazem na konkrétní odstavec zákona o silničním provozu. Přestupky jsou seřazeny podle počtu přidělovaných bodů.

Tab. 1.: Tabulka přestupků a bodového hodnocení k 1.10.2011

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek / trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti	Bloková pokuta (Kč)
DN (nezastavení, nedovolené opuštění místa, neprodlené nevrácení na místo DN, neprokáže totožnost, nesdělí údaje o	7	2.500 – 5.000	1 – 6 měs. 2x a více / rok	-----

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek / trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti	Bloková pokuta (Kč)
vozidle) (§ 125c/1 i))				
DN s usmrcením nebo těžké újmě na zdraví (§ 125c/1h)), (§ 274 odst. 2 písm. a) nebo § 273 trestního zákona	7	25.000 – 50.000 Odnětí svobody až na 10 let	1 – 2 roky 1 rok – 10 let	-----
neposkytnutí účinné pomoci účastníkem SP s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožení života (§ 150 nebo § 151 trestního zákona)	7	1.500 – 2.500 Odnětí svobody až do 5 let	1 rok – 5 let	do 2.000
odmítnutí řidiče podrobit se dechové zkoušce -alkohol, lékař. vyšetření - drogy (§ 125c/1d))	7	25.000 – 50.000	1 – 2 roky	-----
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno (§ 125c/1f) bod7)	7	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno (§ 125c/1 f) bod10)	7	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz (§ 125c/1e) bod 2)	7	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
řízení vozidla nezpůsobilostí z užití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (§125c/1c)), § 274 trestního zákona	7	25.000 – 50.000 Odnětí svobody až do tří let	1 – 2 roky	-----
řízení vozidla po požití alkoholu nebo zbytkový alkohol, je-li obsah alkoholu vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití, kdy je ještě ovlivněn (§ 125c/1b))	7	2.500 – 20.000	6 měs.– 1 rok	-----
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno (§ 125c/1f) bod 9)	7	2.500 – 5.000	1 – 6 měsíců 2x a více / rok	do 2.500
nezastavení vozidla na signál nebo pokyn stůj (§ 125c/1f) bod 5)	5	2.500 – 5.000	6 měs.– 1 rok 2x a více / rok	do 2.500
ohrožení chodce přecházejícího PK při odbočování, vjíždění na PK, při otáčení a couvání (§ 125c/1f bod 6)	5	2.500 – 5.000	6 měs.– 1 rok 2x a více / rok	do 2.500
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého (§ 125c/1k))	5	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec (§ 125c/1f) bod 2)	5	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
řízení technicky nezpůsobilého vozidla k provozu na PK - ohrožuje ostatní účastníky (§ 125c/1a) bod 3)	5	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě (§ 125c/1f) bod 8)	4	2.500 – 5.000	6 měs. – 1 rok 2x a více / rok	do 2.500
ohrožení chodce na přechodu, neumožnění nerušené a bezpečné přejití vozovky (§ 125c/1f bod 6)	4	2.500 – 5.000	6 měs. – 1 rok 2x a více / rok	do 2.500
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo	4	1.500 – 2.500	-----	do 2.000

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek / trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti	Bloková pokuta (Kč)
bezpečnostní pás při přepravě dětí (§ 125c/1k))				
překročení max. doby řízení, nedodržení odpočinku o 20% a více, nedodržení bezpečnostní přestávky o více jak 33% (§ 23/1 písm. d) zákona o přestupcích)	4	do 5.000	-----	-----
řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (§ 125 c / 1 e) bod 1) , (§ 337 trestního zákoníku)	4	25.000 – 50.000 při Maření až do tří let	1 – 2 roky 1 rok – 10 let	-----
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit (§ 125c/1f) bod 6)	3	2.500 – 5.000	1 – 6 měs. 2x a více / rok	do 2.500
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu (§ 125c/1k))	3	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
překročení povolených hodnot při kontrolním vážení vozidla (§ 42 a/4c) z. č. 13/1997 Sb.)	3	v příkaz.řízení 30.000 do 500.000	-----	do 15.000
překročení rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec (§ 125c/1f) bod 3)	3	2.500 – 5.000	1 – 6 měs. 2x a více / rok	do 2.500
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče (§ 125c/1e bod 3)	3	5.000 – 10.000	6 měs.– 1 rok	-----
držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla (§ 125c/1f) bod 1)	2	1.500 – 2.500	-----	do 1.000
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil (§ 125c/1k))	2	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
překročení rychlosti o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci, nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo obec (§ 125c/1f) bod 4)	2	1.500 – 2.500	-----	do 1.000
jiným jednáním nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II zákona o silnič. provozu (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
nedovolená jízda po tramvajovém pásu (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
nedovolené užití dálnice (silnice pro motorová vozidla) nemotorovým vozidlem nebo jízdou soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro osoby se zdravot.postižením (§ 125c/1f) bod 11)	-	5.000 – 10.000	-----	do 2.000
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek / trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti	Bloková pokuta (Kč)
barvy (§ 125c/1k)				
porušení povinnosti ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů) (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
porušení ustanovení § 32 z. č. 361/2000 Sb., o osvětlení vozidla (§ 125c/1k)	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel (§ 125c/1g))	-	2.500 – 5.000	1 – 6 měs. 2x a více / rok	do 2.500
pozbyl jako řidič EU či cizího státu, právo k řízení na území ČR (§ 125c/1e) bod 5)	-	25.000 – 50.000	1 – 2 roky	-----
provozovatel přikáže nebo svěří řízení osobě o níž nezná údaje k určení totožnosti (§ 125c/2)	-	5.000 – 10.000	-----	do 2.000
překročení rychlosti o méně než 5 km/h v obci, nebo o méně než 10 km/h mimo obec (§ 125c/1f) bod 4)	-	1.500 – 2.500	-----	do 1.000
při dopravní nehodě, při které byla škoda nižší než 100 000 Kč (nezastavení, neprokázání totožnosti navzájem, neohlášení, opuštění místa, nevrácení se, odmítnutí sepsání záznamu DN) (§ 125c/1 k))	-	1.500 – 2.500	-----	do 2.000
při řízení použije antiradar (§ 125c/1j)	-	5.000 – 10.000	-----	do 2.000
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti (§ 125c/1e bod 4)	-	5.000 – 10.000	6 měs. – 1 rok	-----
řízení vozidla po požití alkoholu nebo zbytkový alkohol, při obsahu menší nebo rovné 0,3 ‰ (§ 125c/1b bod 2))	-	2.500 – 5.000	-----	do 2.500
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena (§ 125c/1a) bod 1)	-	5.000 – 10.000	6 měs.– 1 rok	-----

Pramen: *Školící středisko pro řidiče, Martina Horníčková* [online]. Dostupný z WWW: <www.profiridic.cz/2_aktuality/body_01102011.doc>.

Poznámka k tabulce:

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

Podobných přehledů dopravních přestupků, za které jsou v rámci bodového systému přidělovány body, existuje na internetu celá řada. Některé z nich však nejsou aktualizovány a obsahují tak neaktuální údaje. Vždy proto doporučuji spoléhat na aktuální znění zákona o silničním provozu nebo na přehled bodovaných přestupků vydávaný důvěryhodným zdrojem.

3 BODOVÝ SYSTÉM V EVROPSKÝCH STÁTECH

V Evropě v současné době funguje 21 bodových systémů, v rámci EU i v nečlenských zemích. Přestože jejich výchozí filosofie je shodná (snížení počtu přestupků vedoucích k závažným nehodám, eliminace nebezpečných řidičů, snížení úmrtnosti v dopravě), jednotlivé systémy se od sebe v mnoha ohledech výrazně liší. S ohledem na místní zvyklosti, legislativní kontext a situaci v bezpečnosti silničního provozu zahrnují odlišný počet a druh bodovaných přestupků, odlišný výchozí počet bodů a způsob bodování, jiný postup zahlazování trestných bodů. V některých zemích je zvláštní postup v případě řidičů-začátečnicků nebo profesionálů.³

Jak je patrné z tabulky, systém přičítání trestných bodů zvolilo 14 zemí, zatímco 7 států se přiklonilo k postupu odečítání z výchozího počtu bodů. Celkový počet bodů se pohybuje od 3 do 39 bodů.

Tab. 2.: Bodové systémy v Evropě – stav k 31.12.2006

země	zahájeno	výchozí počet	přičítání/odečítání
Německo	1974	18	přičítání
Velká Británie	1982	12	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Chorvatsko	1992	7	odečítání
Polsko	1993	21	přičítání
Řecko	1993	25	přičítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání
Kypr	2001	12	přičítání
Maďarsko	2001	18	přičítání
Irsko	2002	12	přičítání
Lucembursko	2002	12	odečítání

³ SKLÁDANÁ, P. *Bodový systém – charakteristika* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=502>>.

země	zahájeno	výchozí počet	přičítání/odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Litva	2004	10	přičítání
Malta	2004 (pouze pro řidiče začátečníky)	12	přičítání
Norsko	2004	8	přičítání
Dánsko	2005	3	přičítání
Rakousko	2005	3	přičítání
Španělsko	2006	12	odečítání
Česká republika	2006	12	přičítání

Pramen: SKLÁDANÁ, P. *Bodový systém – charakteristika* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=502>>.

3.1 Německo

Německo bylo prvním průkopníkem bodového systému vůbec. První zmínky se objevily v roce 1956, významnější úpravy byly provedeny v roce 1974. Seznam bodovaných přestupků obsahuje několik set položek. Výše horní hranice bodového systému je stanovena na 18 bodů. Systém je motivační, rehabilitační formou umožňuje řidičům absolvování seminářů za předem určených podmínek.

Při dosažení počtu 7 bodů se při absolvování semináře odečtou 4 body. Pokud řidič dosáhne 8-13 bodů, dostane varování s informací o počtu dosažených bodů, když v tuto dobu absolvuje seminář, odečtou se řidiči 2 body. Jakmile bodové konto řidiče dosáhne 14-17 bodů, je řidiči nařízen zdokonalovací seminář a následuje doporučení k absolvování dopravně psychologického testu (tzv. Idiotentest), v tomto případě se odečtou 2 body. Řidičský průkaz je řidiči odebrán za 18 a více bodů a to na dobu nejméně 6 měsíců a je vrácen až po úspěšném složení řidičské zkoušky a po absolvování dopravně psychologického testu. Pokud spáchá přestupek řidič začátečník, který spadá do režimu tzv. řidičského průkazu na zkoušku, má přestupek za následek

povinnou účast na doškolovacím kurzu a prodloužení zkušební doby ze dvou na čtyři roky.⁴

3.2 Rakousko

Bodový systém byl zde zaveden v roce 2005. V Rakousku se používá zvláštní systém s přiřítáním bodů a současně i progresivní sazba postihu při trestání recidivy dopravně nebezpečného chování. „*Platí zásada známá jako třikrát a dost, což znamená, že při třetím zápisu do záznamového řidičského průkazu v průběhu dvou let je průkaz odebrán na dobu nejméně tři měsíců. Přitom nezáleží na tom, zda řidič třikrát spáchá stejný přestupek nebo přečiny různé.*“ Záznamový řidičský průkaz představuje něco jako bodovací systém bez bodů. První záznam v registru je pro řidiče výstrahou, druhý záznam s sebou přináší povinnost podrobit se doškolovacímu kurzu, tzv. driver improvement. Třetí záznam má za následek odebrání řidičského průkazu na dobu nejméně tři měsíců.⁵

3.3 Španělsko

Ve Španělsku byl zaveden bodový systém stejně jako u nás v roce 2006. Funguje zde systém odečtu bodů z dvanáctibodového limitu. V případě, že řidič vyčerpá svůj bodový limit, je mu na dobu šesti měsíců odejmuto řidičské oprávnění a musí absolvovat 24 hodin kurzu zaměřeného na předcházení rizik v silničním provozu. Po jeho ukončení řidič získá 4 body, další 3 body získá, pokud v průběhu tří let nespáchá žádný přestupek.⁶

3.4 Francie

Francie je zemí, kde bodový systém funguje od roku 1992. Body se zde analogicky, jako ve Španělsku odečítají a i limit přidělených bodů je stejný. Dlouhodobé problémy, které zde museli řešit, souvisely s překračováním rychlostních limitů, což mělo za následek vysoký počet závažných dopravních nehod. Od počátku

⁴ FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu*. Dopravní úrazy : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. s. 8-10.

⁵ FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu*. Dopravní úrazy : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. s. 11.

⁶ FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu*. Dopravní úrazy : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. s. 11-12.

působení bodového systému zde dochází k výraznému zlepšení a během 18 let působení bodového systému se snížil počet zemřelých osob v přepočtu na 1 milion obyvatel z původních 184 zemřelých osob na 75 zemřelých osob.⁷

3.5 Polsko

V Polsku byl bodový systém zaveden v roce 1993. „Řidiči mají k dispozici 24 bodů (20 bodů mají k dispozici řidiči s praxí do jednoho roku), které jsou při spáchání přestupku postupně odečítány.“ Za spáchání přestupku lze řidiči odečíst od 1 do 10 bodů. Po dosažení 24 bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění a řidič musí složit zkoušku pro jeho opětovné získání. Absolvuje-li řidič speciální kurz, může získat 6 bodů, tohoto kurzu se může zúčastnit maximálně jednou za šest měsíců.⁸

3.6 Velká Británie

Bodový systém funguje již desítky let a vztahuje se jen na vážné přestupky. Od počátku 60. let 20. století zde fungoval systém třikrát a dost (po třech závažných přestupcích byl vysloven zákaz řízení), od roku 1982 byl zaveden bodový systém, v němž se za přestupky přičítají body.⁹

Záznamy a jejich bodové hodnocení jsou znamenány do registru řidičů a zapsány na řidičské oprávnění. Do řidičského oprávnění jsou zapsány, ať se jedná o papírový doklad nebo dnešní o velikosti klasické platební karty. Policista v případě kontroly nebo nějakého přestupků snadno pozná, jakých přestupků se řidič v minulosti dopouštěl. Záznam na řidičském oprávnění musí zůstat zapsán dle závažnosti 4 nebo 11 let.

Každý přestupek zařazený do bodového hodnocení má jedinečný kód a přiřazený počet bodů. Počet bodu přidělených za přestupek je závislý na závažnosti. Za přestupek může být uděleno od 1 až do 11 bodů.

⁷ FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu*. Dopravní úrazy : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. s. 12.

⁸ FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu*. Dopravní úrazy : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. s. 12-13.

⁹ *cs.wikipedia.org*: [online]. Dostupný z WWW:

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m#Velk.C3.A1_Brit.C3.A1nie>.

Maximální počet nasbíraných bodů je 12 za 3 roky. Řidič začíná s čistým kontem (s nula body) a získané body jsou mu přičítány. V případě, že dosáhne maximálního počtu bodů (12) nebo více následuje trest.

V případě dosažení 12 a více bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění:

- na 6 měsíců pokud nasbíral 12 bodů v průběhu tří let,
- na 12 měsíců v případě, že se jedná o druhé odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let,
- na 24 měsíců v případě, že se jedná o třetí odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let.

Pro řidiče začátečníky platí zvláštní nařízení. V případě, že řidič začátečník nasbírá v průběhu dvou let od složení první řidičské zkoušky šest bodů, je mu řidičské oprávnění odebráno. V tom to případě je nutné složit znovu řidičskou zkoušku a řidič je dále veden po dobu dvou let jako řidič začátečník. Obvyklá lhůta, po kterou je řidič veden jako řidič začátečník, je dva roky. Pokud v průběhu těchto dvou let dojde k odebrání řidičského oprávnění, začíná se počítat lhůta dvou let znovu od začátku.¹⁰

¹⁰ Directgov – Public services all in one place Endorsements and disqualifications [online]. Dostupný z WWW:<<http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/index.htm>>.

4 ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU

Účelem bodového systému je zvýšit bezpečnost silničního provozu odstraněním negativních vlastností řidičů formou prevence a represe. Hodnocení bezpečnosti provozu lze provést na základě dat Policie ČR o počtu nehod, usmrcených, těžce a lehce zraněných osob. Stav na pozemních komunikacích je také možné zhodnotit z pohledu četnosti přestupků a trestných činů v souvislosti s provozem na silnicích.

4.1 Hodnocení dopadu bodového systému na silniční bezpečnost v ČR

Toto hodnocení je možné provést na základě dat o počtu usmrcených osob, těžce zraněných osob a lehce zraněných osob dle dat Policie ČR.

V tabulce č. 2 jsou uvedeny počty nehod a jejich následky od roku 2002 do roku 2011.

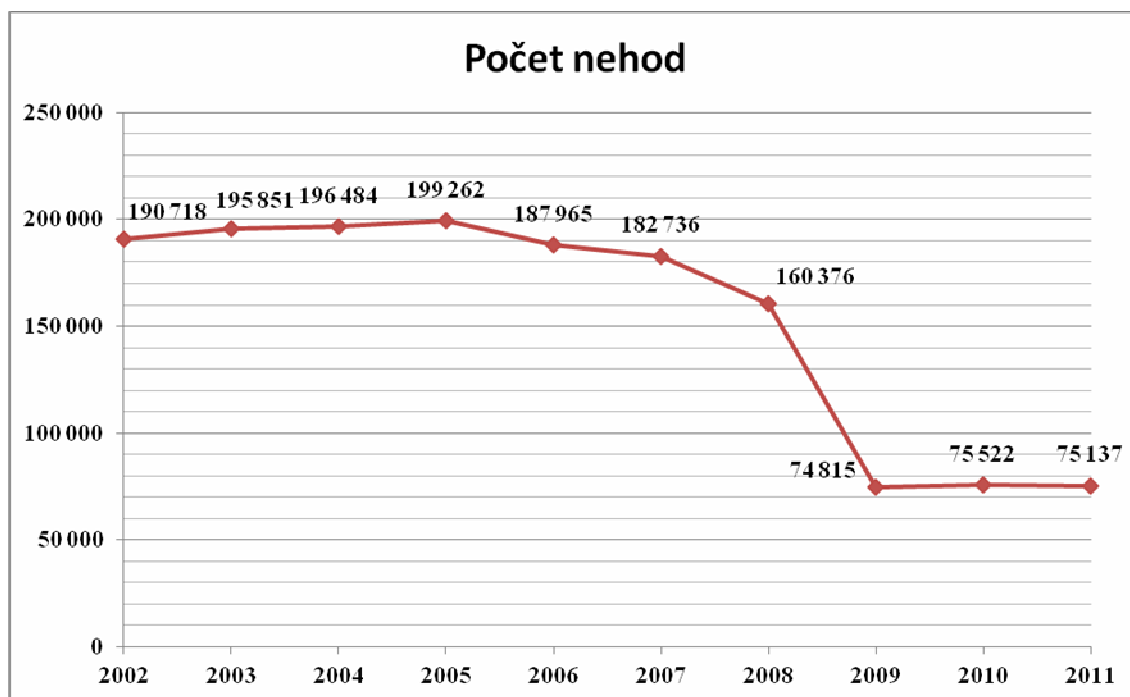
Tab. 3.: Nehody a jejich následky za posledních 10 let.

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519

Pramen: TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011* [online]. Dostupný z WWW: < <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-95.htm> >. s. 2.

4.1.1 Hodnocení na základě počtu dopravních nehod

Graf 1: Počet dopravních nehod od roku 2002 do roku 2011



Graf č. 1 zobrazuje vývoj počtu dopravních nehod v naší republice od roku 2002 do roku 2011. Je zde patrný razantní pokles počtu dopravních nehod mezi roky 2008 a 2009. Tento pokles však nelze dát přímo do souvislosti se zvýšením bezpečnosti silničního provozu v důsledku zavedení bodového systému, protože od 1. 1. 2009 začala platit novela zákona o Policii České republiky, která zvýšila hranici, kdy je nutné volat Policii k dopravní nehodě. Do 1. 1. 2009 byla tato hranice 50 000 Kč a od 1. 1. 2009 se tato hranice zvýšila na 100 000 Kč. Tento výrazný pokles nehodovosti nelze proto spojovat se zavedením bodového systému. Co lze však z grafu vyčíst je, že od roku 2006 do roku 2008 nehodovost postupně klesala. Tento pokles je možné považovat za důsledek zavedení bodového systému.

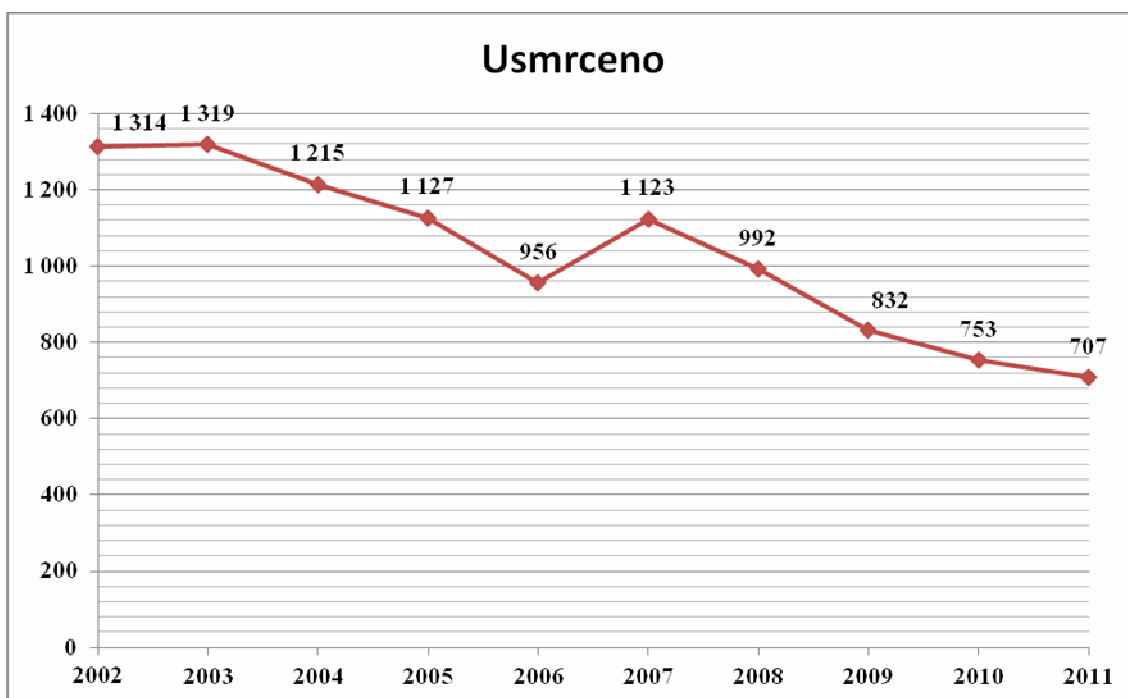
Dále je také možné se podívat na počet dopravních nehod z pohledu pojišťovacích ústavů. V roce 2009 šetřila Policie ČR celkem 74 815 dopravních nehod, tedy o 53 % méně než v roce 2008. Neznamená to však, že by o stejné procento klesl celkový počet dopravních nehod na českých silnicích. Podle statistik pojišťoven totiž ve

skutečnosti dopravních nehod mírně přibýlo. Za celý loňský rok jich pojišťovny evidovaly 267 000, což je o 3 % více než v roce 2008.¹¹

Jak již bylo uvedeno výše, tento pokles není způsoben opravdovým poklesem dopravních nehod, ale zvýšením finanční hranice, kdy je nutné při nehodě přivolat Policii ČR.

4.1.2 Hodnocení na základě počtu usmrcených osob

Graf 2: Počet usmrcených osob od roku 2002 do roku 2011



Graf č. 2 zobrazuje vývoj počtu usmrcených osob v letech 2002-2011. Z tohoto grafu je patrné, že počet usmrcených meziročně převážně klesá. Jedinou výjimkou byl rok 2007, kdy počet usmrcených osob vzrostl oproti předchozímu roku o téměř 15 %. V grafu převažuje sestupná tendence počtu usmrcených osob, tudíž lze říci, že bezpečnost se zlepšuje. Nelze však jednoznačně říci, že by počet usmrcených osob začal výrazně klesat na základě zavedení bodového systému v polovině roku 2006.

¹¹ *hn.ihned.cz: Dopravních nehod loni nebylo* [online]. [cit. 9. dubna 2010]. Dostupný z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-42360190-dopravnich-nehod-loni-nebylo>>.

4.1.3 Hodnocení na základě počtu těžce zraněných osob

Graf 3: Počet těžce zraněných osob od roku 2002 do roku 2011



Graf č. 3 znázorňuje vývoj počtu těžce zraněných při dopravních nehodách v letech 2002-2011. Z grafu je patrné, že počet těžce zraněných osob dlouhodobě klesá. V období let 2007 – 2010 velice výrazně. Nejvýraznější pokles je mezi roky 2009 a 2010, kdy došlo k poklesu o 20 %, i když mezi roky 2010 a 2011 došlo k nepatrnému navýšení počtu těžce zraněných osob.

4.1.4 Hodnocení na základě počtu lehce zraněných osob

Graf 4: Počet lehce zraněných osob od roku 2002 do roku 2011



Graf č. 4 zobrazuje vývoj počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách. Tento graf je velice podobný grafu usmrcených osob. Převažuje sestupná tendence, kromě roků 2007 a 2011.

4.1.5 Shrnutí provedené analýzy dat

Ze všech uvedených grafů je zřetelné, že bezpečnost silničního provozu se zvyšuje. Nelze však jednoznačně říci, že v důsledku zavedení bodového systému v polovině roku 2006 došlo k nějaké výrazné změně např. v rychlosti poklesu uvedených parametrů. Na tento sestupný trend má vliv kromě zavedení bodového systému především i zvyšování pasivní i aktivní bezpečnosti vozidel a obnova vozového parku.

4.2 Vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů

Tato kapitola bude věnována vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů, které byly spáchány v souvislosti s provozem na silnicích. Data pro toto vyhodnocení byla získána na stránkách Ministerstva dopravy pod záložkou „Statistiky k bodovému hodnocení“. Zde však nastal problém. Na začátku, když ministerstvo započalo se zpracováním dat ohledně počtu spáchaných přestupků a trestných činů

neujednotilo, jak by měl výstup z těchto dat vypadat. Došlo tak k tomu, že i když jeden a tentýž člověk zpracovával statistiku pro dvě za sebou jdoucí období, zapomněl například změnit čísla na aktuální nebo nedodržel strukturu, jakou zavedl na začátku. Proto je zpracování dat složité a velice pracné.

Jejich zpracování proběhlo po kvartálech tedy po tříměsíčních obdobích, od poloviny roku 2006 až do konce roku 2010. Následující kapitoly budou věnovány vyhodnocení těchto dat.

4.2.1 Vyhodnocení přestupků

Dle tabulky č. 4, která uvádí počet bodovaných řidičů k počtu registrovaných řidičů, je patrné, že počet bodovaných řidičů se pohybuje kolem 10 %. Tento stav je od roku 2008 téměř konstantní.

Tab. 4.: Počet bodovaných řidičů k počtu registrovaných řidičů

Rok	Počet bodovaných řidičů	Počet bodovaných řidičů k počtu registrovaných řidičů [%]
6/2006 – 12/2006	225 454	3,39%
2007	543 445	8,65%
2008	613 816	9,59%
2009	669 999	10,29%
2010	659 726	9,99%
2011	649 830	9,92%

Pramen: Ministerstvo dopravy. *Statistiky k bodovému hodnocení* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

V tabulce č. 5 je uvedeno 10 nejčtenějších přestupků zařazených do bodového hodnocení za období 2006 - 2010. Dále tato tabulka obsahuje sloupec s označením Parametr V. Jedná se o sloupec, v němž se uvádí četnost jednotlivých přestupků vynásobená jejich bodovým hodnocením (váha – závažnost přestupku). Dle velikosti parametrů V lze zhodnotit jak četnost přestupků, tak jejich nebezpečnost zároveň. V levé části tabulky jsou dva sloupce. V prvním sloupci je uvedeno pořadí dle četnosti výskytu přestupku a v druhém sloupci je uvedeno pořadí dle parametru V. Parametry V jsou přepočítány dle nového bodového hodnocení, které vstoupilo v platnost 1. srpna 2011.

Tab. 5.: Deset nejčastějších přestupků zařazených do bodového hodnocení 2006 – 2010

Pořadí dle četnosti	Pořadí dle Par. V	Pořadí u 12 bodových řidičů	Přestupek	Body	Četnost	Parametr V
1.	1.	1.	Překročení rychlosti o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci, nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo obec.	2	886 063	1 772 126
2.	-	3.	Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky.	-	481 754	-
3.	2.	2.	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu.	3	361 021	1 083 063
4.	3.	4.	Překročení rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec.	3	218 918	656 754
5.	-	6.	Porušení ustanovení § 32 z. č. 361/2000 Sb., o osvětlení vozidla.	-	200 572	-
6.	4.	5.	Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla.	2	127 523	255 046
7.	6.	-	Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě.	4	57 653	230 612
8.	7.	-	Nezastavení vozidla na signál nebo pokyn stůj.	5	38 890	194 450
9.	5.	7.	Řízení vozidla po požití alkoholu nebo zbytkový alkohol, je-li obsah alkoholu vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití, kdy je ještě ovlivněn.	7	33 193	232 351
10.	-	-	Neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu.	-	16 242	-

Pramen: Ministerstvo dopravy. *Statistiky k bodovému hodnocení* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

Nyní k vlastnímu hodnocení. Pozornost bude věnována pěti přestupkům dle četnosti a dále bude uvedeno, jak se tento přestupek umístil dle parametru V.

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec – tento přestupek se ukázal jako nejčastější s počtem 886 063 výskytů. Tento přestupek se umístil na prvním místě i dle parametru V. To je především způsobeno jeho vysokou četností, protože je hodnocen dvěma body.

Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky – tento přestupek s četností 481 754 výskytů se umístil na druhém místě.

Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu – tomuto přestupku patří třetí místo v pořadí četnosti s 361 021 výskytů. Dle parametru V se umístil na druhém místě.

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec - tento přestupek se umístil na čtvrtém místě s 218 918 výskyty. Dle parametru V však získal třetí místo v celkovém pořadí.

Porušení ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb., o osvětlení vozidla - tento v pořadí pátý přestupek s četností 200 572 výskyty.

Závěrem lze tedy uvést, že v první pětici nejčtetnějších přestupků jsou dva přestupky týkající se nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti, což se jeví jako velice znepokojující. Přestupkům, které se umístily v první desítce dle četnosti, bude dále věnována pozornost při návrhu změn stávajícího bodového systému v naší republice.

4.2.2 Vyhodnocení trestných činů

Tabulka č. 6 znázorňuje šest nejčtetnějších trestných činů od vzniku bodového systému. Při vyhodnocování však nastalo úskalí, protože v průběhu sledovaného období 2006 až 2010 došlo k novelizaci trestního zákona. Nový trestní zákon začal platit od 1.1.2010 a proto byla předchozí data převedena na paragrafy tohoto aktuálně platného zákona. Trestný čin, který v původním zákoníku byl, ale v novelizaci již není, zůstal označen dle starého trestního zákoníku (140/1961 Sb.).

Tab. 6.: Trestné činy za období 2006-2010 seřazené dle četnosti

Pořadí dle četnosti	Pořadí u 12 bodových řidičů	Zákon	Paragraf	Popis	Četnost
1.	2.	40/2009 Sb.	274	Ohrožení pod vlivem návykové látky - ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky.	59 254
2.	1.	140/1961 Sb.	180	Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění.	39 379
3.	-	40/2009 Sb.	147	Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - porušením důležité povinnosti vyplývající se ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona.	5 330
4.	-	40/2009 Sb.	337	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (odnětí oprávnění, atd.).	3 222
5.	-	40/2009 Sb.	151	Neposkytnutí první pomoci osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, řidičem dopravního prostředku.	179
6.	-	40/2009 Sb.	143	Usmrcení z nedbalosti - hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy.	28

Pramen: Ministerstvo dopravy. *Statistiky k bodovému hodnocení* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.

Nejčetnějším trestným činem vyskytujícím se při provozu na pozemních komunikacích je ohrožení pod vlivem návykové látky (TZ § 274) s četností 59 254 výskytů. Na druhém místě dle četnosti se umístil trestný čin dle starého trestního zákoníku řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění (§180 zákona 140/1961 Sb.) s počtem 39 379 výskytů. Na třetím místě se umístil trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (TZ §147) s četností výskytů 5330. Posledním trestným činem, jehož četnost je v tisících, je maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (TZ § 337) s počtem výskytů 3 222.

5 NÁVRH ZMĚN ÚPRAVY BODOVÉHO SYSTÉMU

Tato kapitola je věnována návrhu změn v úpravě bodového systému v České republice. Změny jsou navrženy na základě předchozích analýz a porovnání v jednotlivých státech. Brán bude ohled na četnost jednotlivých deliktů jak u všech řidičů, tak i u 12 bodových řidičů.

5.1 Zaznamenávání bodů a deliktů

Náš systém se nijak výrazně neliší od systémů v jednotlivých zemích se zavedeným bodovým systémem. Jedinou změnou, která by mohla přinést zlepšení, by mohlo být provádění záznamů bodů nejenom do registru řidičů, ale i do řidičských oprávnění po vzoru Velké Británie. Policista by při silniční kontrole hned věděl, jakých přestupků se řidič dříve dopustil, a tedy o jakého řidiče se jedná. V případě, že by řidič měl záznam například za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, policista by hned věděl, že je třeba řidiče prověřit testem na alkohol a drogy. V případě, že by se jednalo o recidivu u jednoho deliktu, policista by mohl okamžitě udělit pokutu na horní hranici.

Zde však vyvstává otázka jak provádět záznam do řidičského oprávnění po každém spáchaném deliktu. Jeda z možností by byla po každém přestupku povinná výměna řidičského průkazu, což by však bylo velice administrativně zatěžující a především nákladné. Druhou možností by mohlo být například vybavení řidičského oprávnění magnetickým páskem nebo čipem, který by policista přiložil ke čtečce a viděl by všechny delikty řidiče.

5.2 Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů

Maximální počet bodů je v našem bodovém systému 12. Ve srovnání s ostatními evropskými státy, kde je bodový systém zaveden, je to nejčtenější hodnota a vyskytuje se v 8 státech EU (počítáno včetně ČR). Nelze tedy říci, že v našem systému je maximální počet příliš vysoký anebo naopak příliš nízký. Maximální počet bodů by měl korespondovat s bodovým hodnocením jednotlivých deliktů především proto, aby bodový systém plnil svoji funkci – odstraňoval ze silničního provozu nebezpečné řidiče a eliminoval jejich nebezpečné chování (školení, atd.). Vhodnější je tedy korigovat „tvrdość“ bodového systému pomocí bodového hodnocení jednotlivých deliktů.

K rozsahu bodového hodnocení deliktů 1 až 7 bodů lze říci, že je například oproti Německu (1-7) poněkud tvrdší, ale na druhou stranu je zase měkčí oproti rozsahu ve Velké Británii (1-11). Nelze ale jednoznačně říci, že např. rozsah 1 až 7 bodů je špatný a změníme ho na 1 až 9 bodů.

K bezpečnosti na silnicích je možné přispět zavedením statusu řidiče začátečníka po vzoru Velké Británie. Tento krok eliminuje nebezpečné chování mladých řidičů a napomůže jim, pokud nebudou schopni zvládat pravidla silničního provozu. Pokud řidič začátečník nasbírá v průběhu dvou let od prvního získání řidičského oprávnění šest bodů, je mu oprávnění odebráno. V tomto případě řidič musí znovu složit řidičskou zkoušku a navštívit dopravně-psychologický pohovor a je dále veden po dobu dvou let jako řidič začátečník. Obvyklá lhůta, po kterou je řidič veden jako řidič začátečník, je dva roky. Pokud v průběhu této lhůty dojde k odebrání řidičského oprávnění, počítá se lhůta znovu od začátku. Tento krok by mohl přispět ke zklidnění začínajících řidičů a v případě odebrání řidičského oprávnění napomoci na začátku řidičské kariéry odstranit negativní vlastnosti řidiče.

5.3 Následek získání maximálního počtu bodů

Následkem získání maximálního počtu bodů je v našem bodovém systému odebrání řidičského oprávnění (ztráta odborné způsobilosti na dobu 12 měsíců). Tato lhůta je ve srovnání s ostatními porovnávanými státy značně dlouhá. Jako ideální a již lety prověřená se jeví lhůta 6 měsíců. Tato lhůta platí jak v Německu, tak ve Velké Británii. Britská lhůta odebrání se liší tím, že v případě opakovaného dosažení maximálního počtu bodu v průběhu 3 let se lhůta zdvojnásobuje (6-12-24 měsíců). Tento prvek britského bodového systému by byl vhodným doplněním snížení lhůty odebrání řidičského oprávnění z dvanácti měsíců na šest měsíců.

5.4 Odečítání bodů

Odečítání bodů v našem bodovém systému lze označit jako dosti benevolentní. Za každý rok, kdy řidič nespáchá žádný bodově hodnocený přestupek, se mu odečtou čtyři body. Lze to považovat jako odměnu řidiči za to, že jezdil na pozemních komunikacích dle předpisů a tudíž nedělal žádné přestupky. Dále se řidič jednou ročně může zúčastnit školení bezpečné jízdy, za které se řidiči odečtou tři body, ale na kontě nesmí mít řidič více jak deset bodů nebo delikt hodnocený šesti a více body. Zde je

možné spatřovat benevolenci našeho bodového systému. Tímto, jako by bylo řidiči řečeno, 3 body ročně si mohu odečíst. Proto by zde bylo vhodné počet bodů snížit o jeden tedy na dva body. Přínos této změny by mohl být v tom, že řidiči, kteří dělají několik přestupků za rok, by si museli dávat větší pozor.

Dalším argumentem je, že v první pětici nejčastějších přestupků vůbec jsou dva jednobodové, dva dvoubodové a jeden třibodový. I z tohoto lze konstatovat, že dva body jsou dostačující. Tato změna by mohla řidiče donutit opravdu se nad svým počínáním včas zamyslet.

ZÁVĚR

Stěžejním účelem bodového systému je postih recidivního páchaní deliktů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně a neodrazují je před páchaním dalších přestupků. Preventivní účinek pak může zajistit 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.

Nový zákon nepřinesl pouze zavedení bodového systému, ale poměrně výrazně modifikoval i sankční systém za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Došlo ke stanovení dolních hranic pokut ukládaných za přestupky a ke zvýšení horních hranic pokut, především pak u nejzávažnějších přestupků. Obdobné platí i pro sankci zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Došlo též nově k tomu, že přestupky, za které lze uložit sankci zákazu činnosti, jsou vyloučeny z možnosti projednání v blokovém řízení, a to s cílem zamezit tomu, aby za nejzávažnější přestupky byly ukládány neadekvátně nízké sankce bez možnosti uložení sankce zákazu činnosti.

Účinek bodového systému a zvýšení sankcí se nejvýrazněji projevil v krátkodobém horizontu po zavedení těchto institutů. V období několika měsíců po nabytí účinnosti výše zmíněné novely došlo ke zjevnému zlepšení chování účastníků silničního provozu, zejména řidičů motorových vozidel, což se projevilo i ve statistikách nehodovosti. Důvodem byla jednak značná politická a mediální podpora změn přinesených novelizací, jednak zvýšený důraz na dohled nad bezpečností silničního provozu ze strany Policie České republiky, resp. obecní policie.

V dalším období však systém bodového hodnocení začal na účinnosti ztrácet, což bylo důsledkem projevování se dílčích nedostatků jeho aplikace, postupného snížení prvotního intenzivního policejního dohledu apod.

Přesto však lze konstatovat, že bodový systém z dlouhodobého hlediska svůj účel naplňuje a přinesl snížení počtu řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí porušování povinností stanovených zákonem. K posilování role bodového systému přispívá

zejména zavádění změn, které odstraňují jeho nedostatky a zvyšují tak jeho efektivitu. K podstatným změnám došlo od 1. srpna 2011, kdy nabyl účinnosti zákon č. 133/2011 Sb., kterým byl novelizován zákon o silničním provozu. Touto novelizací došlo ke zrušení položek bodového hodnocení, které svým charakterem náležely pouze postihu v podobě pokuty, neboť jejich přímý vliv na bezpečnost silničního provozu nespadal do stejné intenzity závažnosti jako u těch položek bodového hodnocení, jež byly v příloze zákona ponechány. Jedná se např. o neoprávněné užití zvláštních výstražných světel, neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu nebo řízení vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti. U vybraných položek došlo též k úpravě bodového ohodnocení, které by mělo lépe korespondovat se závažností daného deliktního jednání; u některých položek tak došlo ke zvýšení počtu bodů, u jiných ke snížení. Jak již bylo zmíněno výše, novela přinesla i povinnost řidiče, který po „vybodování“ žádá o vrácení řidičského oprávnění, podrobit se dopravně psychologickému vyšetření. Ke zvýšení účinnosti bodového systému by v budoucnu mohly přispět i další nástroje, jako např. možnost kontrolovat si prostřednictvím internetu svůj stav bodů v bodovém systému.

Pokud jde o sankční systém, lze jej v současné podobě považovat za poměrně účinný nástroj k ovlivnění chování účastníků silničního provozu, k čemuž především přispívá obligatorní ukládání zákazu činnosti u většiny dopravních přestupků. Vysoká účinnost sankčního systému však může být zajištěna jedině tehdy, zvýší-li se pravděpodobnost odhalení přestupku a jeho faktického potrestání. Výkon dohledu na bezpečnost silničního provozu Policií České republiky a obecní policií je nutně limitován personálními a finančními zdroji, jejichž nedostatek pravděpodobnost odhalení přestupku či jeho dostatečné zadokumentování pro potřeby jeho následného projednávání negativně ovlivňují. Zvýšení intenzity dohledu a odhalování určitých typů deliktního jednání je dosahováno prostřednictvím využití technických prostředků, zejména systémem kamerového dozoru. U takto odhalených přestupků je ale na straně druhé omezena schopnost příslušných orgánů sankci uložit a následně vymoci v důsledku problémů při zjišťování totožnosti přestupce. Tato problematika by měla být vyřešena novelou zákona o silničním provozu, jež s účinností od 13. ledna 2013 zavádí institut objektivní odpovědnosti za provoz vozidla, a dá se tedy s ohledem na to očekávat zvýšení účinnosti sankčního systému.

Účinnost sankčního systému je na relativně nízké úrovni v případech přestupků, jichž se dopouštějí řidiči vozidel registrovaných v cizích zemích. Legislativní bariéra v této oblasti by však měla být v blízké budoucnosti odstraněna, neboť byla přijata

Směrnice Evropského parlamentu a rady 2011/82/EU ze dne 25. října 2011, o usnadnění příhraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jež bude transponována do vnitrostátního práva ve lhůtě dvou let ode dne jejího vstupu v platnost. Přípravován je též návrh mezinárodní dohody o usnadnění příhraničního vymáhání pokut za dopravní přestupky. Od těchto nástrojů se též očekává zvýšení účinnosti sankčního systému, jež v této oblasti není na dostatečné úrovni.¹²

Cílem mé práce bylo udělat průřez bodovým systémem a přiblížit jak jeho klady, tak i zápory. Cíl práce byl splněn.

Ukázalo se, že jako represe zapůsobil bodový systém na naše řidiče pozitivně pouze v počátku a že docílit změny chování řidičů a boj s jejich bezohledností a agresivitou je dlouhodobou záležitostí. Je nezbytné zdokonalit a zefektivnit i výchovu nových řidičů a zaměřit se na prevenci.

Celý komplex opatření, k němuž náleží i bodový systém hodnocení řidičů má celospolečenský žádoucí cíl: vyspělé a ohleduplné řidiče, respektující pravidla silničního provozu a přispívající k jeho bezpečnosti.

¹² *ibesip.cz: Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Dostupný z WWW: <www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=4&Id=4287&sh=-377746609>.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. 1. vyd. Praha : Venice Music Production, 2006. 255 s. ISBN 80-902948-3-9.
2. ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V., TAUBER, M. *Přestupkové právo : komentář k zákonu o přestupcích včetně textů souvisejících předpisů*. 16. vyd. Praha : Linde Praha, a.s., 2009. 431 s. ISBN 978-80-7201-768-3.
3. HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H., ČERNÝ, J. *Přestupkové řízení*. 10. vyd. Praha : Linde Praha, a.s., 2006. 688 s. ISBN 80-7201-623-7.
4. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2007. 586 s. 978-80-7179-648-0.
5. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd.. Praha : Praha, a.s, 2006. 432 s. ISBN 80-7201-613-X.
6. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V.; KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. 3. vyd.. Praha : Linde Praha a. s., 2006. 572 s. ISBN 80-7201-616-4.
7. NOVOTNÝ, P. *Bodový systém a pravidla silničního provozu*. 1. vyd. Brno : Computer Press, 2006. 72 s. ISBN 80-7226-736-1.
8. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-86530-14-0.
9. SCHRÖTER, Z. *Nová pravidla a bodový systém*. 1. vyd. Praha : Grada, 2006. 102 s. ISBN 80-247-1642-9.
10. ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajištění reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

Elektronické zdroje

1. *Autorevue.cz: Bodový systém byl přínosem. Výchovně však příliš nepůsobí* [online]. [cit. 27. srpna 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.autoskolavrsovice.cz/novinky/bodovy-system-byl-prinosem-vychovne-vsak-prilis-nepusobi>>.
2. *cs.wikipedia.org*: [online] Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m#Velk.C3.A1_Brit.C3.A1nie>.
3. *Directgov – Public services all in one place Endorsements and disqualifications* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/index.htm>>.
4. *hn.ihned.cz: Dopravních nehod loni nebylo* [online]. [cit. 9. dubna 2010]. Dostupný z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-42360190-dopravnich-nehod-loni-nebylo>>.
5. *ibesip.cz: Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému jako důležitého nástroje realizace cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Dostupný z WWW: <www.ibesip.cz/zdroj.aspx?typ=4&Id=4287&sh=-377746609>.
6. Ministerstvo dopravy. *Statistiky k bodovému hodnocení* [online]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukozy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm>.
7. SKLÁDANÁ, P. *Bodový systém – charakteristika* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=502>>.
8. *Školící středisko pro řidiče, Martina Horníčková* [online]. Dostupný z WWW: <www.profiridic.cz/2_aktuality/body_01102011.doc>.
9. TESÁŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-95.htm>>. 22 s.

Legislativní dokumenty

1. Zákon 150/2002 Sb., soudní řád správní.
2. Zákon 200/1990 Sb., o přestupcích.
3. Zákon 40/2009 Sb., trestní zákoník.
4. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.
5. Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
6. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
7. Zákon č. 374/2007 Sb., 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.
8. Zákon č. 411/2005 Sb., 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.

Ostatní zdroje

1. FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. *Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu. Dopravní úrazy [elektronický zdroj] : Ostrava 2008, 16.-17.9.2008 : II. národní kongres : sborník přednášek. Brno: MSD, 2008. 1 CD-ROM. ISBN 978-80-7392-047-0.*

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

SEZNAM TABULEK

Tab. 1.:	Tabulka přestupků a bodového hodnocení k 1.10.2011	25
Tab. 2.:	Bodové systémy v Evropě – stav k 31.12.2006.....	30
Tab. 3.:	Nehody a jejich následky za posledních 10 let.	35
Tab. 4.:	Počet bodovaných řidičů k počtu registrovaných řidičů	40
Tab. 5.:	Deset nejčastějších přestupků zařazených do bodového hodnocení 2006 – 2010	41
Tab. 6.:	Trestné činy za období 2006-2010 seřezané dle četnosti	42

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1:	Počet dopravních nehod od roku 2002 do roku 2011	36
Graf 2:	Počet usmrcených osob od roku 2002 do roku 2011.....	37
Graf 3:	Počet těžce zraněných osob od roku 2002 do roku 2011	38
Graf 4:	Počet lehce zraněných osob od roku 2002 do roku 2011.....	39