

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BODOVÝ SYSTÉM PRO ŘIDIČE V ČESKÉ
REPUBLICE A V IRSKU**

Autor práce: Jana Čavojská

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: doc. JUDr. PhDr. Jiří Bílý CSc.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií 2026

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jana Čavojská

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Bodový systém pro řidiče v České republice a v Irsku

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Demerit Point System for Drivers in the Czech Republic and Ireland

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): doc. JUDr. PhDr. Jiří Bílý, CSc.

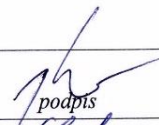
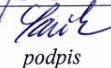
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): červen 2025

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek, se zaměřením na opakování protiprávního jednání (recidivu), identifikovat hlavní faktory, které vedou k opakovanému porušování zákona v této oblasti, a navrhnout opatření pro efektivnější prevenci recidivy u řidičů.

Vedlejším cílem bakalářské práce je porovnat přístupy a legislativní opatření, která se týkají řízení pod vlivem návykových látek v České republice a v Irsku, a vyhodnotit jejich účinnost prostřednictvím analýzy statistických dat.

Student: Jana Čavojská	30.6.2025 datum	Čavojská podpis
Vedoucí práce: doc. JUDr. PhDr. Jiří Bílý, CSc.	30.6.2025 datum	M. Bílý podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	28.8.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	29.8.2025 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	29.8.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. JUDr. PhDr. Jiřímu Bílému CSc. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ČAVOJSKÁ, J. *Bodový systém pro řidiče v České republice a v Irsku*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 65stran. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. PhDr. Jiří Bílý, CSc.

Klíčová slova: Bodový systém, Česká republika, Irsko, odečítání bodů, návykové látky, alkohol, překročení rychlosti, sankce, odebrané řidičské oprávnění, pokuty, spáchané přestupky, recidiva.

Bakalářská práce se zabývá problematikou bodového hodnocení řidičů v České republice a v Irsku. Zaměřuje se na právní úpravu, způsobu udělování bodů za dopravní přestupky, možnosti jejich odečítání a následků dosažení maximálního počtu bodů. Práce analyzuje nejčastější příčiny porušování pravidel silničního provozu, zejména řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek a překračování nejvyšší povolené rychlosti. Součástí práce je také statistické vyhodnocení odebraných řidičských průkazů, počtu pokut, spáchaných dopravních přestupků a recidivy řidičů v roce 2023. Vyhodnocení faktorů, které vedou k opakovanému porušování právních předpisů v oblasti silniční dopravy. Cílem práce je posoudit efektivitu bodových systémů v obou zemích a jejich vliv na prevenci rizikového chování řidičů a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

ABSTRACT

ČAVOJSKÁ, J. *Demerit Point System for Drivers in the Czech Republic and Ireland*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 65pp.
Supervisor: doc. JUDr. PhDr. Jiří Bílý, CSc.

Key words: Point system, Czech Republic, Ireland, addictive substances, alcohol, speeding, allocation of penalty points for offences, revoked driving licenses, fines, committed offences, recidivism.

This bachelor thesis deals with the issue of the penalty point system for drivers in the Czech Republic and Ireland. It focuses on legal regulations, the system of assigning penalty points for traffic offences, the possibilities of point reduction, and the consequences of reaching the maximum number of points. The thesis analyses the most common causes of traffic law violations, particularly driving under the influence of alcohol or addictive substances and speeding. The work also focuses on statistical evaluation of revoked driving licenses, fines, committed offences and recidivism in 2023 and the factors leading to repeated violations of traffic regulations. The aim of the thesis is to assess the effectiveness of the penalty point systems in both countries and their impact on the prevention of risky driving behavior and the improvement of road traffic safety.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Bodový systém – historie	13
3 Bodový systém v České republice	17
3.1 Kdy byl bodový systém zaveden a na jakém principu funguje.....	17
3.1.1 Jak funguje bodový systém v České republice	17
3.1.2 Odečítání bodů	20
4 Bodový systém v Irsku.....	22
4.1 Kdy a proč byl v Irsku zaveden bodový systém	22
4.1.1 Jak funguje bodový systém v Irsku.....	22
4.1.2 Odečítání bodů	24
5 Řízení pod vlivem alkoholu	25
5.1 Alkohol a jeho účinky	25
5.1.1 Jaký vliv má dané promile alkoholu na člověka	26
5.1.2 Jak jsou řidiči pod vlivem alkoholu odhaleni	27
5.1.3 Nehody při řízení vozidla pod vlivem alkoholu.....	27
5.1.4 Sankce za řízení pod vlivem alkoholu v České republice.....	28
5.1.5 Sankce za řízení pod vlivem alkoholu v Irsku	29
6 Řízení pod vlivem návykových látek.....	30
6.1 Co dělají návykové látky v krvi	30
6.1.1 Sankce za řízení pod vlivem návykových látek v České republice	31
6.1.2 Sankce za řízení pod vlivem návykových látek v Irsku.....	32
7 Překročení rychlostních limitů	34
7.1 Rychlost	34
7.1.1 Sankce za překročení rychlostních limitů v České republice.....	34
7.1.2 Sankce za překročení rychlostních limitů v Irsku	35

8	Recidiva.....	37
8.1	Recidiva z pohledu zákona o přestupcích	37
9	Srovnání Českého a Irského bodového systému.....	38
9.1	Obecné srovnání obou systémů.....	39
9.2	Srovnání obou systémů při řízení pod vlivem alkoholu v České republice a v Irsku	41
9.3	Srovnání obou systémů při řízení pod vlivem návykových látek	42
9.4	Srovnání obou systémů při překročení rychlostní limit.....	44
10	Statistické srovnání odebraných řidičských průkazů v obou zemích v roce 2023	46
11	Statistické srovnání uložených pokut v obou zemích v roce 2023	48
12	Statistické srovnání evidovaných přestupků v obou zemích v roce 2023.....	50
13	Statistické srovnání recidivy řidičů v obou zemích v roce 2023	52
14	Recidiva dopravních přestupků a možnost její prevence.....	54
	Závěry a hodnocení	55
	Seznam použitých zdrojů	57
	Seznam zkratk	62
	Seznam tabulek a grafů	63

Úvod

O bezpečnosti v silničním provozu se již dlouho dobu vedou diskuse jak mezi laickou veřejností, tak i v odborných kruzích protože silniční doprava představuje nedílnou součást každodenního života většiny obyvatel, a zároveň patří do oblasti, která ovlivňuje život a zdraví všech účastníků silničního provozu. Dopravní nehody se nemalým dílem promítají i do ekonomiky, a to jak z hlediska zdravotní péče, tak i z pohledu škod na infrastruktuře, či ztráty produktivity práce. Z tohoto důvodu se státy snaží najít způsoby, kterými lze snížit počet dopravních přestupků a nehod a snaží se omezit rizikové chování řidičů.

Mezi nejvýznamnější faktory, které ovlivňují vznik dopravních nehod patří řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek a nedodržování stanovených rychlostních limitů. Takové rizikové chování zásadně snižuje schopnost řidiče správně vyhodnotit dopravní situaci, zpomaluje reakční dobu a zvyšuje pravděpodobnost vzniku závažných dopravních nehod často s fatálními následky. Významným problémem v této oblasti je recidiva u výše jmenovaných dopravních přestupků, kdy se někteří řidiči opakovaně dopouštějí porušování dopravních předpisů, a to i přes předchozí sankce. Právě z tohoto důvodu je postihování těchto přestupků jednou z priorit dopravní politiky většiny evropských států.

Jedním z nástrojů, které státy využívají ke zvyšování bezpečnosti v silničním provozu, je bodový systém hodnocení řidičů. Tento systém slouží k dlouhodobému sledování chování řidičů a k postihování opakovanému porušování pravidel silničního provozu. Princip bodového systému spočívá v přidělování bodů (v některých státech odečítání bodů) za jednotlivé dopravní přestupky, přičemž dosažení maximálního počtu bodů, vede k odebrání řidičského oprávnění a dalším sankčním opatřením.

V této souvislosti je pozornost věnována také školení začínajících řidičů, které je povinné pro ty, kteří ve dvouleté lhůtě od udělení řidičského průkazu spáchají přestupek se 6 body.

V České republice je bodový systém zaveden jako prostředek postihování opakovaného porušování dopravních předpisů a má především represivní a preventivní funkci. V Irsku funguje podobný systém, avšak jeho konkrétní nastavení, způsob

udělování bodů a následky pro řidiče se v některých aspektech liší. Tyto rozdíly mohou mít vliv nejen na efektivitu samotného systému, ale rovněž na chování řidičů v silničním provozu.

Cílem bakalářské práce je popsat a porovnat bodový systém hodnocení řidičů v České republice a v Irsku. Práce se zaměřuje na proces přidělování bodů za vybrané dopravní přestupky, jejich odečítání a následky spojené s dosažením maximálního počtu bodů. Zvláštní pozornost je věnována přestupkům, spočívajícím v řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek a v překračování nejvyšší dovolené rychlosti a sankcím za tyto přestupky. Tyto zmiňované dopravní přestupky patří mezi nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu.

Součástí bakalářské práce je komparace bodového systému v České republice a v Irsku a také statistické vyhodnocení odebraných řidičských průkazů, počtu udělených pokut, spáchaných přestupků a recidivy v České republice a v Irsku v roce 2023. Na základě provedeného srovnání a analýzy jsou v závěru práce porovnány přístupy a legislativní opatření mezi oběma systémy a je zhodnocen jejich přínos z hlediska prevence dopravních přestupků a zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Tato práce je zaměřena na komparaci bodového systému v České republice a v Irsku. Pozornost je věnována zejména způsobu přidělování bodů za vybrané dopravní přestupky v obou státech a sankčním mechanismům se zvláštním důrazem za přestupky související s řízením pod vlivem alkoholu, návykových látek a překračováním nejvyšší povolené rychlosti.

Pro zpracování praktické části práce byla použita metoda komparativní analýzy a hodnocení pomocí statistických údajů. Tyto metody umožňují porovnat právní úpravu, systém sankcí a srovnat oba bodové systémy. Komparace a statistická analýza byla provedena na základě platných právních předpisů, odborné literatury a statistických údajů vztahujících se k bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Teoretická část je zaměřena na historický vývoj bodového systému v České republice. Jsou popsány bodové systémy v obou zemích, jejich podoba a funkce v rámci sankční politiky. Pozornost je věnována řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek a překračování rychlostních limitů. V teoretické části je rovněž stručně vysvětleno, jaký vliv mají alkohol a návykové látky na chování řidičů v silničním provozu a jaké sankce jsou za překročení rychlostních limitů. Poslední kapitolou v teoretické části je definice recidivy z pohledu trestního zákona a z pohledu zákona o přestupcích.

Praktická část je zaměřena na komparaci bodového systému v České republice a v Irsku. Pro zvýšení přehlednosti komparace nejen bodového hodnocení v České republice i v Irsku, ale i v oblasti alkoholu, návykových látek a překročení rychlostních limitů, byl vytvořen Index přísnosti sankčního systému, který umožňuje převést zmiňované oblasti a jejich právní úpravy do číselné podoby. První hodnocení vychází z kritérií jako jsou možnost odečítání bodů, bodový limit pro ztrátu řidičského oprávnění, možná délka ztráty řidičského oprávnění, ztráta řidičského oprávnění u řidičů s praxí a ztráta řidičského oprávnění u začínajících řidičů. Hodnocení u alkoholu či návykových látek, vychází z kritérií jako je tolerance alkoholu či návykových látek v těle, výše finančních sankcí, délka zákazu řízení, existence trestněprávní odpovědnosti a body za tyto přestupky. V případě překročení nejvyšší dovolené rychlosti vychází hodnocení z kritérií jako jsou, překročení rychlosti bez udělení bodů, nejnižší finanční sankce, nejvyšší finanční sankce, zákaz řízení, a body za tyto přestupky.

Každé kritérium je hodnoceno na třibodové škále v rozmezí 0-2 body, přičemž vyšší zvolená hodnota představuje vyšší míru přísnosti. Zvolená škála je inspirována běžně používanými ordinálními hodnotícími modely. Tyto modely pracují s redukcí komplexních jevů a pomáhají je převést do několika úrovní intenzity což umožňuje přehledné porovnání jednotlivých systémů a zachycuje základní rozdíly mezi sledovanými státy bez vytváření dojmu matematické nepřesnosti.

Součástí praktické části je také analýza statistických ukazatelů, které ukazují bezpečnost silničního provozu. Statistická data v České republice a v Irsku jsou z roku 2023 a vztahují se k odebraným řidičským průkazům, uděleným pokutám, recidivě a přestupkům. Vzhledem k rozdílnému počtu obyvatel České republiky a Irska jsou sledované ukazatele přepočteny na 100 000 obyvatel. Tento přístup umožňuje objektivnější srovnání výsledků mezi oběma státy. Získaná data jsou prezentována pomocí tabulek a grafů a interpretována ve vztahu k nastavení sankčních systémů. Pozornost je věnována i recidivě a faktorům, které mohou vést k opakovanému porušování pravidel silničního provozu, a k návrhům opatření směřujících k jejich prevenci.

Získané poznatky jsou využity při formulaci závěrů a doporučení vyplývajících z provedené analýzy.

2 Bodový systém – historie

Na počátku 20. století, se mobilita a doprava velmi rychle rozvíjela a postupně narůstal nejen počet tramvají, autobusů, ale také osobních automobilů a s jejich rostoucím počtem vznikala i nová infrastruktura, se kterou se postupně začaly formovat první právní předpisy, jejichž cílem byly bezpečnější ulice pro všechny účastníky silničního provozu. Dopravní značky, semaforey, i dopravní policie se brzy staly běžnou a nedílnou součástí měst, a hlavním cílem silničních předpisů bylo zvýšit bezpečnost řidičů i chodců. V roce 1909 zavedlo Německo jedny z prvních národních dopravních zákonů na světě a také státní řidičské zkoušky a řidičské průkazy.¹

Počet obyvatel prudce vzrůstal i v Praze a každých 10 let se zvýšil o více než 100 000 obyvatel (437 tisíc obyvatel v roce 1890, v roce 1910 to bylo již 668 tisíc obyvatel), a bylo nutné dopravit tyto lidi nejen za prací, ale i za zábavou. Velkou senzací v té době se totiž stal i volný čas, a lidé o nedělích cestovali a využívali k tomu tramvaje, kterými dojely na konečnou a odkud dál pokračovaly do přírody. Současně se rozmáhala automobilová i hromadná doprava.²

Proto byla na začátku 20. století snaha o sjednocení silničního provozu řešena uzavřením I. Mezinárodní smlouvy o jízdě automobilů. Smlouva byla podepsána dne 11. října 1909 v Paříži a obsahovala základní pravidla pro provoz motorových vozidel a povinnosti jejich řidičů. Byly zavedeny i první výstražné tabule, které se dají považovat za předchůdce dnešního dopravního značení. Tato úmluva platila i na českém území, které v té době patřilo k tehdejšímu Rakousku – Uhersku.³

Po vypuknutí první světové války v roce 1914 byl vývoj soukromé silniční dopravy zastaven a výrazně zpomalen byl i rozvoj ve státní silniční dopravě. Motorová

¹Historie bezpečnosti silničního provozu. [online]. [cit.2026-03-28]. Dostupné z: <http://www.continental-tires.com/cz/cs/about-us/stories/road-safety-history/>

²LÁSKA, Ondřej, HRUBÝ, Dan. *Pražská doprava a život občanský za 1. světové války*. Praha 1 – Staré Město, 2024, s. 17, ISBN 978-80-908735-5-1

³SRNEC, Dobroslav, VINŠ, Václav. *Učebnice předpisů silničního provozu*. Praha: Naše vojsko, 1955, s. 121, číslo publikace 1363/3-4-122

vozidla byla po roce 1914 zabavována vojenskou správou a v průběhu válečných let byla takto odebraná vozidla ničena.⁴

Po skončení první světové války v roce 1919, bylo používání osobních automobilů v Československu dočasně omezeno, a používat osobní vozidla bylo povoleno pouze lékařům pro plnění jejich povolání. Zákaz používání vozidel pro soukromé účely byl vydán Nařízením Československé vlády a platil od 22. května 1919 až do března 1921.⁵

Pravidla silničního provozu byla upravena zákonem č. 81/1935 Sb. až v roce 1935 a byla platná pro celé území Československé republiky.

V roce 1950 dne 18. května vydalo Národní shromáždění republiky Československé zákon č. 56 s názvem “Zákon o provozu na veřejných silnicích”. Tento zákon obsahoval 24 paragrafů a neřešil jen konkrétní pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích, zabýval se také výcvikem řidičů, technického stavu vozidel, oprávnění k řízení motorových vozidel, zákonného pojištění a dalších. Důvodem byl fakt, že tento zákon převzal o právní úpravy závěry jednání, která se uskutečnila v Ženevě v roce 1949 a byly zde přijaty dva důležité dokumenty: Úmluva o silničním provozu a protokol o dopravních značkách.

Následující rok 1951 nepředstavoval v oblasti pravidel silničního provozu zásadní zlom. Nicméně prostřednictvím prováděcí vyhlášky č. 328/1951 Ú. 1., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, byl zaveden systém sankcí za hrubé přestupky, který se vzdáleně podobal dnešnímu bodovému systému.

Řidičské průkazy se tehdy vydávaly s kartičkou, složenou z 10 útržků. Za každý hrubý přestupek (jejichž konkrétní vymezení nebylo stanoveno) odebral policista jeden útržek. Odebrání posledního útržku znamenalo přijít o řidičský průkaz na místě. V takovém případě policista vydal pouze potvrzení na dojetí domů.

⁴RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 46, ISBN 978-80-86530-14-7.

⁵SRNEC, Dobroslav, VINŠ, Václav. *Učebnice předpisů silničního provozu*. Naše vojsko Praha. 1955, s. 121, číslo publikace 1363/3-4-122.

Tento způsob sankcionování byl uplatňován pouze roku 1953, kdy byl bez náhrad zrušen vyhláškou 196, která se inspirovala sovětským modelem a ten podobnou sankci neobsahoval.⁶

V roce 1960 upravovalo pravidla silničního provozu vládní nařízení č. 54/1953 Sb. o provozu na silnicích, toto nařízení bylo pozměněno a doplněno zákonným opatřením předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb., dále vyhláškou ministerstva vnitra č. 141/1960.

Porušení vyhlášek se stíhalo podle § 12 až 15 vládního nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestupky na silnicích stíhaly dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. Řidičům motorových vozidel hrozilo písemné pokárání nebo pokuta do 500 Kčs, nicméně písemné pokárání se téměř nepoužívalo a místo něj byl řidič pokárán ústně. V řidičském průkazu se opět objevily kupony, označené čísly I. II. nebo III. Závažnější přestupky stíhaly trestní komise. Tyto komise mohly řidičům uložit pokárání nebo pokutu až do výše 3000 Kčs. Kromě toho mohly vedle pokuty vyměnit kupón k řidičskému průkazu nebo odejmout řidičský průkaz dočasně nebo natrvalo.⁷

Závažný přestupek, který svědčil o vědomé nekázni řidiče byl vyznačen proštípnutím kupónu k řidičskému průkazu. Pokud měl řidič v kupónu vyznačenou pokutu, či několik pokut, mohl požádat dopravní inspektorát v místě bydliště o čistý kupón po uplynutí 1 roku od poslední vyznačené pokuty. V případě zjištění, že má řidič v kupónu vyznačené 3 tresty nešlo přestupek vyřešit na místě a musel být oznámen dopravnímu inspektorátu, který rozhodl o pokutě a případné výměně kupónu. Proštípnutí kupónu se nebralo jako trest, ale jako evidenční pomůcka, která měla kontrolujícímu příslušníkovi VB pomoci učinit si úsudek o kontrolovaném řidiči.⁸

Úvahy o zavedení bodového systému v České republice sahají do období před rokem 1989, v konkrétnější podobě se návrh bodového systému objevil ale až v roce 1999. První zájem byl z řad odborníků, kteří se zabývali lidským činitelem v silniční dopravě, především z řad dopravních psychologů. V době kdy se odborníci začali zabývat

⁶Scanzen.cz [online]. [cit.2026-03.20]. <https://www.scanzen.cz/dobove-dokumenty/prukazy/ridicke-prukazy/historie-ridicke-prukazy>

⁷PAVLÍČEK Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha 2015, s. 64, ISBN 978-80-9039506-5-2

⁸PAVLÍČEK Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha 2015, s. 65, ISBN 978-80-9039506-5-2

možným vznikem bodového systému, byly k dispozici zahraniční modely a první vyhodnocené zkušenosti, v drtivé většině pozitivní s ohledem na snížený počet dopravních nehod.

Na zavedení bodového systému se aktivně podíleli odborníci z praxe – dopravní inženýři, psychologové či sociologové. Na základě zahraničních zkušeností, především SRN, Rakouska a Francie, byl vypracován model bodového systému v legislativní podobě, tedy v paragrafovém znění včetně návrhu na bodové hodnocení silničních přestupků. Pozornost byla zaměřená i na následnou rehabilitační odbornou činnost s řidiči, kteří na silnici páchají takové prohřešky, že velice rychle dosáhnou maximálního počtu bodů a přijdou o řidičské oprávnění. Systém následné odborné péče zahrnoval i dopravně psychologické vyšetření, rehabilitační kurzy a kurzy v autoškole.

Bodový systém hodnocení řidičů byl schválen v roce 2005 v rámci novely zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zaveden do praxe byl v roce 2006.⁹

⁹Observatoř bezpečnost silničního provozu [online]. [cit.2026-03.22]. <https://www.czrsso.cz/clanek/bodovy-system-hodnoceni-ridicke-praxe/?id=1353>.

3 Bodový systém v České republice

“Bodovým systémem je systém, který zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků, nebo jednání, které má vymezené znaky přestupku podle jiného právního předpisu, trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích.”¹⁰

3.1 Kdy byl bodový systém zaveden a na jakém principu funguje

Systém bodového hodnocení řidičů byl České republice zaveden v roce 2006 a jeho hlavním principem je přičítání bodů, až k hranici 12 bodů. Řidiči si někdy nesprávně interpretují skutečnost, že pokud mají “plný počet bodů”, je to bráno jako pozitivní hodnocení jejich chování v silničním provozu. To je, ale mýlka, protože jakmile má řidič na kontě 12 bodů, dosáhl maximální hranice, a přichází o řidičské oprávnění. Cílem každého řidiče je, aby nedostal žádné body.¹¹

3.1.1 Jak funguje bodový systém v České republice

Česká republika není jedinou zemí, kde se bodový systém používá. Rozlišují se 2 systémy. Buď jsou řidiči body načítány (Česká republika, Velká Británie, Německo aj.), nebo se řidiči body odečítají (takový systém mají například ve Francii). Nicméně platí, že pokud řidič dosáhne hranice 12 bodů, nebo všechny body ztratí, následuje odejmutí řidičského oprávnění.¹²

Bodový systém je nástroj, který slouží k evidenci jednotlivých dopravních přestupků na pozemních komunikacích a jejich zaznamenávání do řidičského konta. Pokud řidič dosáhne hranice 12 bodů dojde k odebrání řidičského oprávnění. Správu tohoto systému zajišťuje obecní úřad s rozšířenou působností, který eviduje pouze ta porušení pravidel, u kterých je zákonem stanoveno bodové hodnocení, toto se vztahuje i na cizince. Body se zaznamenávají v okamžiku, kdy rozhodnutí o přestupku nebo o

¹⁰ ČESKO, Zákon č. 361/2000 Sb., *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*, In: Sběrka zákonů 361/2000 O bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

¹¹ BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha 2025, s. 109, ISBN 978-80- 7400-964-8

¹² HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Praha 2008, s. 24, ISBN 978-80-247-2213-9

trestném činu, za které se body udělují nabude právní moci. Obecní úřad je musí zaevidovat do pěti dnů od doručení pravomocného rozhodnutí.

Vybodovaný řidič, který odevzdá řidičský průkaz na příslušném obecním úřadě obdrží doklad o odevzdání řidičského průkazu, kde je uvedeno jeho jméno, místo trvalého či přechodného bydliště, rodné číslo, místo narození, datum vydání řidičského průkazu a rovněž i datum jeho odevzdání.¹³

Pro účely započítávání bodů platí, že pokud v tzv. společném řízení zahrnuje jeden skutek více projednávaných přestupků, tak se do bodového hodnocení řidičů započítává pouze ten nejzávažnější z těchto přestupků. V praxi to znamená, že pokud řidič překročí stanovený rychlostní limit, bude při jízdě telefonovat a navíc ještě nesprávným předjížděním ohrozí ostatní účastníky silničního, obdrží maximálně tolik bodů, kolik stanoví tabulka bodového hodnocení pro nejpřísnější z přestupků, který spáchal.¹⁴

V roce 2025 proběhly v bodovém systému hodnocení řidičů velké a zásadní změny. Bodový systém byl rozdělen podle typové závažnosti a z původních 5 kategorií přestupků zůstaly pouze 3 skupiny, a právní úprava se zpřehlednila.

Bodový systém je rozdělen podle závažnosti – 6 bodů, 4 bodů a 2 bodů, a cílem je dočasně vyloučit z provozu ty řidiče, kteří opakovaně či závažným způsobem porušují pravidla silničního provozu a tím přispět ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. U nejzávažnějších 6 bodových přestupků se uplatňuje metoda “2x a dost”, což znamená, že u dvou opakovaných porušení hodnocených 6 body dochází k dosažení maximálního počtu bodů a ztrátě řidičského oprávnění. U přestupků hodnocených 4 body platí metoda “3x a dost”.¹⁵

Současný bodový systém i nadále postihuje méně závažná porušení pravidel silničního provozu, za která se řidiči zapisují 2 body a tím je zajištěno komplexní hodnocení chování řidičů.

V novém pojetí bodového systému došlo ke změně skutkových podstat přestupků. Přestupky za které jsou nyní ukládány body, již nespádají pod. tzv. “zbytkové” skutkové

¹³ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha 2006, s. 123, ISBN 80-7201-613-X.

¹⁴ BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha 2025, s. 109, ISBN 978-80-7400-964-8.

¹⁵ Vládní návrh zákon . B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen. [online]. <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>, s. 35.

podstaty (§ 125 odst. 1. písm. k.), nýbrž je jim přiřazena samotná skutková podstata. Došlo nejen k přehlednějšímu uspořádání systému, ale řidiči se nyní mohou lépe orientovat v tom, za jaké jednání a přestupky jim jsou připisovány body.¹⁶

Další změnou, ke které došlo, je možnost informovat se o stavu bodového konta (novela vyhlášky č. 31/2001 Sb.). Řidiči si přes Portál dopravy a Portál občana mohou požádat o zaslání informací o změnách ve svém bodovém hodnocení a mohou si vybrat způsob, jakým chtějí notifikace zasílat. Prostřednictvím textových zpráv, e-mailem, nebo přes datovou schránku.¹⁷

Novinkou je také řidičský průkaz na zkoušku, který je realizován prostřednictvím nových opatření.

Pokud se řidič ve lhůtě dvou let od udělení řidičského oprávnění dopustí trestného činu což je například řízení pod vlivem alkoholu nad 0,3 promile, řízení pod vlivem návykových látek, zranění či usmrcení, je povinen se na výzvu obce s rozšířenou působností podrobit terapeutickému programu a školení začínajících řidičů, ve lhůtě 3 měsíců, od doručení této výzvy. Při absolvování terapeutického programu se dopravně psychologické vyšetření neprovádí. Potvrzení o absolvování je povinen doložit na příslušném úřadě.

Pokud se začínající řidič ve lhůtě do dvou let od udělení řidičského oprávnění dopustí přestupků v celkovém součtu 6 bodů, je povinen se na výzvu obce s rozšířenou působností podrobit ve lhůtě do 3 měsíců dopravně psychologickému vyšetření a školení začínajících řidičů. Potvrzení o absolvování je povinen doložit na příslušném úřadě.

Od doručení výzvy příslušnou obcí s rozšířenou působností se tato 2 letá zkušební lhůta až do doložení potvrzení staví.¹⁸

¹⁶ Vládní návrh zákon. B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen. [online]. <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>, s. 35.

¹⁷ Ministerstvo dopravy. [online]. <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Informace-o-zmenach-na-bodovem-konte-SMSkou-nebo-e>

¹⁸ Vládní návrh zákon. B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen. [online]. <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>, s. 36.

3.1.2 Odečítání bodů

Jakmile se vám v registru řidičů nasčítá 12 bodů, budete neprodleně písemně nebo elektronicky vyzváni k odevzdání řidičského průkazu nejpozději 5 dnů od data tohoto oznámení. Řidič ztrácí řidičské oprávnění minimálně na 1 rok.¹⁹

“Odečítání bodů – řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí správní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení.

- Po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
- Po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení podle písmene a),
- Po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou zbývající 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. Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí. Po dobu výkonu trestu, nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů podle (odstavce 1). Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž provede záznam v registru řidičů o odečtení 4 bodů z dosaženého počtu bodů řidiči, který podal písemnou žádost o odečtení bodů a

¹⁹ Ušetřeno. Cz. [online]. [cit.2026-03-24]. <https://www.usetreno.cz/clanky/bodovy-system/>

- a) Doložil žádost potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a
- b) Neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocených méně než 6 body

Příslušný úřad obce s rozšířenou působností provede záznam o odečtení bodů ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy, a to nejpozději do 3 pracovních dnů od podání žádosti. Příslušný úřad obce s rozšířenou působností může provést záznam o odečtení bodů řidiči na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy pouze jednou za kalendářní rok.”²⁰

²⁰ČESKO, Zákon č. 361/2000 Sb., *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*, In: Sbírka zákonů 361/2000 O bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

4 Bodový systém v Irsku

Systém bodového trestání má již dnes většina států Evropy a všech zemích se zavedeným bodovým systémem se samozřejmě souběžně s udělováním bodů za přestupky také pokutuje. Jednou z těchto zemí která využívá bodový i finanční sankční systém je i Irsko.²¹

4.1 Kdy a proč byl v Irsku zaveden bodový systém

Systém bodového hodnocení řidiče, byl v Irsku zaveden 31. října 2002, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu, a snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích. V letech 2003 a 2004 se bodový systém rozšířil i na pojištění, používání bezpečnostních pásů a nebezpečnou jízdu. Další změny byly provedeny v roce 2014 zahrnovaly přísnější tresty za přestupky, pro začínající řidiče.

4.1.1 Jak funguje bodový systém v Irsku

Body jsou řidičům zaznamenávány v případě, že spáchají dopravní přestupek za který se body udělují, nebo řidič obdrží oznámení o pokutě za bodovaný přestupek a rozhodne se, namísto soudního řízení pokutu zaplatit. Pokud řidič nasbírá během 3 let 12 bodů přijde o řidičské oprávnění na 6 měsíců.

Ve většině případů je řidičům vydáno oznámení o pokutě a výše pokuty. Řidič má dvě možnosti, pokutu zaplatit, nebo nechat věc postoupit soudu. V prvním případě má řidič 28 dní na to, aby pokutu zaplatil, pokud tak neučiní částka se navýší o 50% a v případě že pokutu nezaplatí do 56 dnů, je zahájeno soudní řízení.

Existuje i třetí možnost platby, kde lze pokutu zaplatit až 7 dní před datem soudního jednání. V takovém případě je pokuta dvojnásobná od původní částky a řidiči jsou připsány body.

²¹ HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Praha 2008, s. 26, ISBN 978-80-247-2213-9

Za většinu bodovaných přestupků je stanovena pokuta na místě, a jen malý počet přestupků vede automaticky k soudnímu řízení bez možnosti zaplacení stanovené pokuty.²²

V Irsku platí přísnější systém pro řidiče ve výcviku (obdoba naší L17) a pro nováčky. Pokud řidiči v této skupině, během 3 let dostanou 7 bodů, přijdou o řidičské oprávnění po dobu 6 měsíců. Pro řidiče s dlouholetou praxí platí 12 bodů během 3 let, poté následuje zákaz řízení na 6 měsíců.

Řidiči ve výcviku a nováčci musí mít vozidlo označeno příslušnou značkou L nebo N, pokud si značku na vozidlo neumístí dostanou 2 body a pokutu 60 Eur, pokud jsou řidiči ve výcviku přistiženi při řízení bez doprovodu kvalifikovaného řidiče, dostanou 2 trestné body a pokutu 80 Eur, a vozidlo jim může být zabaveno.

Tento systém byl zaveden, aby chránil ty nejméně zkušené řidiče a také ostatní účastníky silničního provozu.²³

Zákaz řízení v Irsku dostane řidič pokud během 3 let nasbírání 12 trestných bodů jedná-li se o řidiče s dlouholetou praxí. U řidičů ve výcviku nebo u nováčků stačí k zákazu řízení 7 trestných bodů během 3 let. Řidič obdrží oznámení, je mu uložen 6 měsíční zákaz řízení a musí odevzdat svůj řidičský průkaz NDLS do 14 dnů ode dne zákazu řízení.

Zákaz řízení dostane řidič i v případě že je odsouzen za řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek, a to platí i pro nebezpečnou jízdu, či ujetí z místa nehody. V takovém případě je zákaz řízení uložen přímo na základě odsouzení bez ohledu na počet bodů na řidičském kontě.

Soud může uložit zákaz řízení za jakýkoliv dopravní přestupek, nejen za ty, které automaticky vedou k zákazu řízení, délku zákazu řízení určuje v každém jednotlivém případě soud. Pokud je řidič odsouzen, může v některých případech dojít i k trestu odnětí svobody. Neodevzdání řidičského průkazu a stejně tak i řízení v době zákazu je trestný čin.²⁴

²²Rsa.ie. [online]. [cit.2026-0405]. <https://www.rsa.ie/services/licensed-drivers/penalty-points/how-it-works>

²³Rsa.ie. [online]. [cit.2026-05.30]. <https://www.rsa.ie/news-events/news/details/2022/05/12/learner-and-novice-drivers-being-reminded-of-lower-penalty-point-threshold>

²⁴Rsa.ie. [online]. [cit.2026-05-30]. <https://www.rsa.ie/news-events/news/details/2022/05/12/learner-and-novice-drivers-being-reminded-of-lower-penalty-point-threshold>

Pokud řidič spáchá dopravní přestupek, je mu poštou na adresu zaznamenanou v řidičském průkazu zasláno oznámení. Pokud si chce řidič sám ověřit zda má na svém kontě nějaké trestné body, vyplní formulář Driver Statement Form, kde uvede své jméno, adresu, číslo řidičského průkazu, datum narození PPSN a zda si přeje odpověď e-mailem nebo poštou.²⁵

4.1.2 Odečítání bodů

Odečítání bodů v Irsku není stejné jako v České republice a kromě zákonných výjimek neexistuje právní nárok na individuální úlevu. Žádosti o zrušení pokuty a bodů ve skupině B se posuzují jen v případě mimořádných událostí. Přitom se bere v potaz zda řidič v minulosti spáchal nějaký dopravní přestupek, nebo jestli se jedná o mimořádnou událost. Zapotřebí k žádosti na zrušení pokuty a bodů jsou potřebné důkazy a rovněž vyjádření policisty, který pokutu a body uděloval.

Příklady, kdy může být žádost uznána, nebo zamítnuta (nedodržení rychlosti):

- Uzná se – pokud řidič vezl osobu do nemocnice v akutním ohrožení života
- Neuzná se – pokud řidič jel jen na běžnou lékařskou prohlídku
- Uzná se – když někdo jel kvůli oznámení o blížícím se úmrtí člena rodiny
- Neuzná se – pokud jel na pohřeb²⁶

Další příklady, kdy se může posuzovat jestli řidiči bude prominuta pokuta body.

- Technický problém způsobil, že byla zaznamenána nesprávná informace (např. špatně změřená rychlost)
- Pokud je řidič s přestupku vyňat – například z povinnosti nosit bezpečnostní pás
- Pokud byl řidič potrestán za to, že neměl pojištění, ale může prokázat, že měl zaplacenou silniční daň

²⁵Rsa.ie. [online]. [cit.2026-03.24]. <https://www.rsa.ie/services/licensed-drivers/penalty-points/types-of-offences>

²⁶An garda Síochána [online]. [cit.2026-03-28]. <https://www.garda.ie/en/roads-policing/fixed-charge-notice/cancelling-fixed-charge-notice.html>

- Auto bylo odcizeno řidič krádež nahlásil a až poté dostal pokutu či body
- Řidič už není vlastníkem vozidla²⁷

5 Řízení pod vlivem alkoholu

Mezi nejzávažnější přestupky, týkající se bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, patří požití alkoholu či návykových látek a je třeba věnovat jim značnou pozornost. Řidiči, kteří řídí pod vlivem alkoholu či návykových látek, totiž představují na silnici velké nebezpečí, protože následky těchto nehod jsou často fatální.²⁸

5.1 Alkohol a jeho účinky

Alkohol je organická sloučenina s hydroxylovou skupinou OH, ale pokud je řeč o alkoholových nápojích, jedná se o látku zvanou ethanol. Působení alkoholu v těle má dvě fáze. Napřed dochází ke stimulaci, potom se dostavuje útlum.²⁹

Ačkoliv alkohol patří mezi tlumivé látky, a jeho účinky jsou rozporuplné, protože alkohol při nižších dávkách působí povzbudivě, dochází k pocitu euforie, uvolnění a ztrátě zábran. Při požití většího množství je alkohol tlumivý a v některých případech může utlumit i nervové centrum, které řídí dýchání a způsobit zástavu dechu. Již při užití malého množství alkoholu dochází ke zhoršení soustředění, rychlosti a koordinaci pohybů, a rozhodování. Při středně těžké opilosti může dojít k projevům agresivity, či k ataxii což znamená nesouměrnost pohybů a špatnou koordinaci, která může vést k vrávorání a pádům.³⁰

Problém u alkoholu je, že jeho účinky se neobjeví hned, ale nejprve je ovlivněna vývojově nejmladší část mozku a s ní intelektuální oblast, potom myšlení, dále logické uvažování či řeč.³¹

Protože je alkohol nejsnáze dosažitelný prostředek, který pozvedne náladu a zároveň dokáže potlačit stres, napětí či úzkost, často po něm sahají osoby citově

²⁷Citizen information. [online]. [cit.2026-03-28]. <https://www.citizensinformation.ie/en/travel-and-recreation/motoring/driving-offences/penalty-points-for-driving-offences/#582a10>

²⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Linde Praha 2006, s. 73, ISBN 80-7201-613-X.

²⁹ LESSA, Ben. *Změněné stavy. Mysl, drogy a kultura*. Přeložil PLUCHA, Jiří. Edice Pergamen, str. 31. ISBN 978-80-7675-063-0

³⁰ Prev.centrum. [online]. [cit.2026-04-10]. <https://www.prevcentrum.cz/informace-o-drogach/alkohol/>

³¹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Linde Praha 2006, s. 76, ISBN 80-7201-613-X.

nevyrovnané či neurotické. Lidé, kteří alkohol požijí dělají věci, kterých by se za střízlivého stavu neodvážili, ale většina z nich neusedne za volant automobilu. Mají od dětství vypěstované zábrany. Je tu ale část populace, která takovéto pojistky nemá. A když tito řidiči způsobí nehodu, a vyjdou bez zranění, snaží se ze situace uniknout pomocí výmluv. Například, pil jsem mošt, vzal jsem si bonbony ve kterých byl alkohol, užil jsem sirup proti nachlazení, mám slabou cukrovku (někteří diabetici vydechují aceton). Krevní test tyto řidiče usvědčí.³²

5.1.1 Jaký vliv má dané promile alkoholu na člověka

Alkohol v těle v množství vyšším než 0,2 promile narušuje zrakové vnímání, koncentraci a sebekontrolu. Pokud řidič usedne za volant, reaguje pomaleji a má horší koordinaci pohybů.

Za nejnebezpečnější hladinu alkoholu v krvi je považována hodnota od 0,5 do 1,5 promile. Při této hladině alkoholu v krvi řidič nabývá dojmu, že mu alkohol nevadí, věří že dokáže zvládnout řízení a má posílenou sebedůvěru. Pokud takový člověk usedne za volant automobilu ztrácí obavy, jede nepřiměřeně k dopravní situaci, přestává vnímat nebezpečí, riskuje, zvyšuje rychlost, aniž by si to vždy uvědomoval dělá spoustu chyb.

Při velmi lehké podnapilosti do 0,5 promile nejeví člověk obvykle známky požití alkoholu. Nicméně i nefyziologická hladina alkoholu v krvi působí na psychické procesy, klesá soustředěnost a zhorší se reakce a výkonnost.³³

Při hladině 0,8 až 1 promile se riziko vzniku dopravní nehody zvyšuje až sedmkrát. Řidič má zúžené zorné pole a okolí vnímá, jako kdyby projížděl tunelem, řidič jedná impulzivně, začíná nepřiměřeně riskovat nebo předjíždí v nepřehledných úsecích, překračuje povolený rychlostní limit apod.³⁴

Při střední opilosti u 1,6 až 2,3 promile alkoholu v krvi, je u člověka nápadná opilost a je viditelná tělesnými i duševními projevy. Jedná se o nekoordinované pohyby, nesrozumitelnou mluvu, impulzivní reakce, hlučnost, sklon k násilnému chování nebo plačtivosti. Opilý řidič stěží nastartuje vůz. Při řízení není schopen jet plynule, klidně a rovně.

³² HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha 2005, s. 95, ISBN 80-7178-542-3

³³ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha 2005, s. 96, ISBN 80-7178-542-3

³⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Linde Praha 2006, s. 76, ISBN 80-7201-613-X.

Za těžkou opilost prokazuje hladina nad 2,3 promile, kdy opilý člověk neudrží stabilitu, vrávorá, usíná, nachází se někdy i v tzv. komatózním stadiu.³⁵

5.1.2 Jak jsou řidiči pod vlivem alkoholu odhaleni

Řidiči kteří požili alkohol a usedli za volant, jsou ve většině případů odhaleni, když policie provádí silniční kontroly. Tato činnost je charakterizovaná jako pozorování a dokumentování porušování pravidel a bezpečnosti účastníků na pozemních komunikacích. Co je silniční kontrola.

- Základní kontrola
- Speciální kontrola
- Průběžná dlouhodobá kontrola
- Dopravně bezpečnostní akce³⁶

5.1.3 Nehody při řízení vozidla pod vlivem alkoholu

Řidiči pod vlivem alkoholu v ČR ročně způsobí 5000 nehod a usmrtí více než 50 lidí. Více než polovinu těchto nehod mají na svědomí řidiči, kteří usednou za volant ve stavu, kdy vozidlo nejsou schopni ovládat. V krvi často mají více než 1,5 promile alkoholu.

Řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek snižuje správný úsudek a přispívá k agresivnější jízdě. Typickou situací je, že řidič pod vlivem alkoholu vyjede s vozidlem mimo pozemní komunikaci či vjede do protisměru. S alkoholem v krvi však samozřejmě roste pravděpodobnost spáchání jakéhokoliv jiného přestupku. I přesto dochází ročně na našich silnicích přibližně ke 27 tisícům případů, kdy byl řidič motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo návykových látek.

Statistiky dopravních nehod, jsou alarmující. Ročně dojde na našich silnicích v průměru téměř k 5 tisícům nehod, kdy byl řidič ovlivněn alkoholem či návykovými látkami, a výjimkou není ani kombinace požití obou jak alkoholu tak i návykových látek.

³⁵ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha 2005, s. 97, ISBN 80-7178-542-3

³⁶ BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha 2015, s. 69, ISBN 978-80-7478-8

Při takových nehodách zemře ročně kolem 50 lidí. Více než polovina řidičů, u nichž se prokáže ovlivnění alkoholem, navíc mívá v krvi více než 1,5 promile alkoholu.

Lidé, kteří řídí pod vlivem návykových látek či alkoholu jsou piráty silnic, a nemají na silnici co dělat. Proto je požití alkoholu a následného usednutí za volant považováno za nejzávažnějšími přestupky v silničním provozu.³⁷

5.1.4 Sankce za řízení pod vlivem alkoholu v České republice

V České republice platí nulová tolerance alkoholu za volantem, a řidič nesmí mít v krvi žádný alkohol. Existuje ale ochranné pásmo, které je stanoveno na 0,24 promile. Měření alkoholu totiž není 100 procentní a může dojít ke zkreslení.

Pokud je řidič zastaven policií musí se podrobit dechové zkoušce, která je dle zákona povinná při každé silniční kontrole. Pokud řidič dechovou zkoušku odmítne automaticky to znamená trest, protože se jedná o přestupek a řidiči v takovém případě hrozí finanční pokuta od 25 000 až 75 000 korun, 6 trestných bodů a zákaz řízení až na 3 roky.

Přísnost trestu závisí na hladině alkoholu v krvi.

- 0,3 promile alkoholu v krvi – pokuta 7 000 až 25 000 korun a zákaz řízení na 6 měsíců až rok a půl.
- Od 0,3 promile až do 1 promile – pokuta 7 000 až 25 000 korun, 6 bodů, odebrání řidičského průkazu a zákaz řízení na 6 měsíců až rok a půl
- Nad 1 promile – je bráno jako trestný čin a řidiči může být uložen trest odnětí svobody až na 1 rok, peněžitý trest, nebo zákaz činnosti. Pokud řidič spáchá dopravní nehodu pod vlivem alkoholu, nebo pokud mu byl zjištěn alkohol v krvi při řízení v rámci práce nebo se trestu dopustil opakovaně, může přijít přísnější trest a to odnětí svobody na 6 měsíců až tři roky, peněžitý trest, nebo zákaz činnosti.³⁸

³⁷BESIP.[online]. [cit. 2026-06-10]. <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/Alkohol>

³⁸ Dostupný advokát. [online]. [2026-04-10].<https://dostupnyadvokat.cz/blog/alkohol-za-volantem>

5.1.5 Sankce za řízení pod vlivem alkoholu v Irsku

V Irsku je tolerance alkoholu oproti České republice benevolentnější. Nicméně se rozlišuje podle praxe a zda se jedná o řidiče z povolání. Standartní hranice je 0,5 promile u profesních řidičů 0,2 promile a 0,2 promile u nováčků.³⁹

Pokud řidiče v Irsku zastaví policie může provést test na alkohol a případně řidiče předvést na stanici k dalšímu testování. Ve všech případech, kdy řidič neprojde dechovou zkouškou na silnici, je zatčen a musí se podrobit další dechové zkoušce, krevním testům, či testům z moče na policejní stanici.

V případě, že řidič odmítne dechovou zkoušku, krevní test, či test z moči, vede to k automatickému zákazu řízení na 4 roky pokud se jedná o první přestupek. V případě, že se jedná o přestupek opakovaný doba zákazu řízení je v takovém případě 6 let.

Pakliže je řidiči naměřena hodnota vyšší než 0,5 až do 0,8 promile dostane pokutu 200 Eur., a zákaz řízení na 3 měsíce, a při hodnotě nad 0,8 promile až do 1 promile pokuta 400 Eur., a zákaz řízení trvá 6 měsíců.

Jestliže se jedná o řidiče z povolání či začínající řidiče tolerance alkoholu je 0,2 promile, pokuta 200 Eur., a zákaz řízení na 3 měsíce. Pokud tuto hranici překročí, či nezaplatí pokutu na místě, věc se bude projednávat u soudu a zde už hrozí zákaz řízení na dobu od 1 roku až do 6 let, a odvíjí se to od zjištěného množství alkoholu v krvi, nebo zda jde o první či několikatý přestupek tohoto druhu.⁴⁰

³⁹Alkohol.cz.[online]. [cit. 26-04-21]. <https://www.alkohol.cz/novinky/tolerance-alkoholu-ve-svete/?srsltid=AfmBOoqVoStQxH-3L6HnylmP7EWaw0VE0tGOz-bQmnHgwY5LbJoeiYB>

⁴⁰Road safety authority. *Rules of the road*. Revision No: 9. 2026, s.172, ISBN 978-1-78849-666-7

6 Řízení pod vlivem návykových látek

Slovo droga pochází z arabského slova *durana*, což je výraz pro léčivo. Slovo droga tedy původně bylo názvem pro surovinu na výrobu léků. V České republice používáme slovo droga ve dvou významech.

- Droga – usušené nebo jinak konzervované rostliny, živočichové, jejich části nebo produkty jejich metabolismu, sloužící jako léčivo k podobným účelům.⁴¹
- Psychoaktivní droga může to být návyková látka, psychotropní látka – to jsou látky, které ovlivňují psychiku, zpravidla návykové, některé škodlivé a nelegální a státem omezované.⁴²

V současné době se slovo droga nepoužívá a používá definice “návyková látka”. Zákon o návykových látkách č. 167/1998 Sb.⁴³

V souladu s trestním zákoníkem (§ 130 zákon 40/2009 Sb.), je za návykovou látku považována taková látka, která dokáže nepříznivě ovlivnit psychiku člověka, jeho rozpoznávací schopnosti či sociální chování.⁴⁴

6.1 Co dělají návykové látky v krvi

Jsou návykové látky které ovlivňují nejen pozornost, ale i náladu, výkonnost aj. Při užití návykových látek může dojít ke změněnému stavu vědomí, např. obluzené vědomí, což je stav, kdy je člověk vzhůru, ale neví kde se nachází, kým je apod. Bez návykových látek v těle si uvědomujeme co děláme a čím nebo kým jsme, při užití návykových látek dochází ke změně vnímání ve všech smyslových oblastech a obvykle jsou provázeny intenzivními psychosomatickými projevy, včetně nepředvídatelného chování.⁴⁵

Narkomanie se u nás nevidaně rozmohla a odhaduje se, že každý osmý člověk návykovou látku vyzkoušel. V případě užití návykových látek se se funkce mění v chaotické, a i látka, která je považována za lehkou může mít velice nevyzpytatelné

⁴¹MAHDLÍČKOVÁ, Jana. *Víme o drogách všechno*. Praha 2014, s. 9, ISBN 978-80-7478-589-4

⁴²MAHDLÍČKOVÁ, Jana. *Víme o drogách všechno*. Praha 2014, s. 10, ISBN 978-80-7478-589-4

⁴³KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha 2006, s. 84, ISBN 80-7201-613-X.

⁴⁴OLECKÁ, Ivana, POSPÍŠIL, Jiří. *Návykové látky v české populaci*. Olomouc 2023, str. 12, ISBN 978-80-244-6393-3

⁴⁵ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie. 4 vydání*. Praha 2013, s. 131, ISBN 978-80-262-0532-6

účinky. Je nebezpečnější než alkohol o němž řidič ví, že škodí a navíc efekt často pocítí již po dvou či třech půllitrech piva. Návykovou látku například marihuanu často člověk vnímá podle nálady a taková látka na chvíli vymaže z mozku starosti a zažene úzkost, stres a smutek ale její účinek trvá i několik hodin. V krvi se dá návyková látka detekovat i několik dní po užití

Řidič, který si sedne za volant v domněnání, že návyková látka vyprchala se může mýlit. Záleží na míře závislosti a také na individuálních faktorech jako je například věk. Návyková látka zkresluje vnímání a tříští pozornost a nedovolí řidiči při řízení rozpoznat podstatné podněty od těch nepodstatných, řidič reaguje zmateně a při řízení selhává.⁴⁶

6.1.1 Sankce za řízení pod vlivem návykových látek v České republice

Na řízení pod vlivem návykových látek je pohlíženo jako na trestný čin “Ohrožení pod vlivem návykové látky” a sankce jsou velice přísné.

- Pokuta až do výše 75 000 Kč
- Zákaz řízení od 6 měsíců do 3 let
- 6 bodů⁴⁷

Pokud je při kontrole podezření, že je řidič pod vlivem návykových látek, je vyzván, aby se podrobil odbornému vyšetření, které spočívá v lékařském vyšetření spojené s odběrem krve. Krevní vzorek je poslán na toxikologický rozbor a podle výsledků je věc řešena jako přestupek podle § 125 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., nebo jako trestný čin podle § 274 trestního zákoníku.

Pokud je věc vyhodnocena jako přestupek, řidič dostane pokutu ve výši od 2 500 až do 20 000 Kč, a zákaz činnosti, který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel od 6 měsíců až do 1 roku.

Jestliže je věc vyhodnocena jako trestný čin, podle § 274 (řízení pod vlivem návykové látky), je řidiči uložen zákaz činnosti (řízení motorových vozidel), peněžitý trest a odnětí svobody na 1 rok.

⁴⁶HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha 2005, s. 98, ISBN 80-7178-542-3

⁴⁷BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno 20214, s. 24, ISBN 978-80-264-0260-2

Pokud řidič pod vlivem návykových látek způsobí dopravní nehodu, ublíží někomu na zdraví, způsobí větší škodu na cizím majetku, popřípadě řídí hromadný dopravní prostředek, nebo v minulosti pod vlivem návykových látek řídil, trest odnětí svobody se v takovém případě pohybuje od 6 měsíců až 3 let.⁴⁸

6.1.2 Sankce za řízení pod vlivem návykových látek v Irsku

I v Irsku je v rozporu se zákonem řídit pod vlivem návykových látek a vztahuje se to na všechny skupiny, včetně jízdy na zvířeti.

Pokud má policie podezření, že je řidič po vlivem návykových látek, provede test ze vzorku slin a také test “zhoršených schopností”. Před tím, než policista přistoupí k tomuto testu, ujistí se, že řidič nemá nějaké zdravotní omezení, které by mohlo být překážkou při absolvování testu. Co tento test zahrnuje:

- Test reakce zorniček
- Test schopnosti soustředění/pozornosti
- Test chůze a otočení
- Test stání na jedné noze
- Test “prst na nos”

Pokud policista testy požaduje a řidič test odmítne, je to bráno jako přestupek. Jestliže policista při pozorování řidiče dojde k závěru, že není způsobilý řídit, může ho zatknout. Výsledky těchto testů mohou být použity jako důkaz spolu s výsledky krevních testů, nebo testů z moči na přítomnost návykových látek.

Na silnici nebo na policejní stanici, může policie použít předběžná testovací zařízení na drogy (např. Drager DrugTest 5000). Tento test detekuje přítomnost konopí, kokainu, opiátů a benzodiazepinů. Pokud je test pozitivní, je odebrán vzorek krve a ten se odešle do Medical Bureau of Road Safety k důkaznímu testování.

⁴⁸Policie České republiky. [online]. [2026-04-10]. <https://policie.gov.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-lbk-zpravodajstvi-ridici-pod-vlivem-navykovych-latek.aspx>

Pokud policista usoudí, že je řidič pod vlivem návykových látek a řidič ještě neabsolvoval předběžný test na návykové látky, nebo byl negativní, může požadovat odběr krve nebo moči, a tento vzorek bude odeslán k testování.

Trest za řízení pod vlivem návykových látek je odnětí svobody na 6 měsíců a maximální 5000 Eur.⁴⁹

Řidič který je odsouzen za užití návykových látek (např. konopí, kokain nebo heroin), a nemá zhoršenou schopnost řídit, dostane zákaz řízení na 1 rok a ne více než 2 roky pokud se nejedná o první přestupek tohoto druhu.

Pokud má řidič zhoršenou schopnost řídit pod vlivem návykových látek je sankce zákazu řízení na 4 roky pokud se jedná o první přestupek tohoto druhu a na 6 let pokud řidič pod vlivem návykových látek řídil opakovaně.⁵⁰

⁴⁹ Road safety authority. *Rules of the road*. Revision No: 9. 2026, s.173, ISBN 978-1-78849-666-7

⁵⁰ Road safety authority. *Rules of the road*. Revision No: 9. 2026, s.174, ISBN 978-1-78849-666-7

7 Překročení rychlostních limitů

Při řízení se musí řidič dívat kolem sebe, sledovat okolí, aby mohl zavčas vyhodnotit situaci před sebou, nebo kolem sebe. Takové jednání je v zájmu bezpečnosti řidiče i ostatních účastníků na pozemních komunikacích. Rychlá jízda je v tomto směru velice riziková.⁵¹

7.1 Rychlost

O psychologickém pozadí rychlosti není pochyb, rychlost může poskytovat dojem moci, nepřekonatelnosti, sebedůvěry či síly. Pokud se někdo opájí rychlostí a prožívá příjemné pocity, které jsou umocněné růstem adrenalinu v krvi, neuvědomuje si, že při stokilometrové rychlosti je to stejné, jako kdyby padal z jedenáctiposchodového věžáku.

Platí jednoduché pravidlo – čím vyšší rychlost, tím vyšší duševní zátěž. Rychlá jízda vyžaduje nejen intenzivnější koncentraci, ale také bleskové zpracování informací, vyhodnocení situace a rychlou reakci. Čas rychle reagovat se ale podstatně zkracuje v závislosti na rychlosti, a zároveň se mění i zorný úhel řidiče.⁵²

Rychlá jízda patří mezi projevy agresivity v silničním provozu. Řidič nerespektuje dovolenou rychlost mimo obec ani v obci, nekontroluje své chování a nebere ohled na místo jízdy a rizika, která z jeho rychlé jízdy plynou.⁵³

V české republice je maximální povolená rychlost v obci 50 km/h, mimo obec 90 km/h, silnice pro motorová vozidla 110 km/h a největší povolená rychlost je na dálnici 130 km/h. Na druhé straně v obytných zónách je rychlost jen 20 km/h a města si navíc mohou rychlostní limity v určitých úsecích omezovat či upravovat a proto je důležité vždy věnovat pozornost dopravnímu značení.

7.1.1 Sankce za překročení rychlostních limitů v České republice

⁵¹ BUĎA, Jan. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. Praha, s. 20, ISBN 978-80-86411-82-8

⁵² HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha 2005, s. 159, ISBN 80-7178-542-3

⁵³ ŠUCHA, Matuš. *Agresivita na cestách*. Olomouc 2009, s. 20, ISBN 978-80-244-2375-3

Pokuty za rychlost se výrazně liší a vždy záleží na závažnosti překročení stanovených rychlostních limitů a také na místě spáchání tohoto přestupku.

Sankce za překročení rychlosti v obci

- Překročení rychlosti v obci o 10 km/h – 2 000 až 5 000 a 0 bodů
- Překročení rychlosti v obci o 11 až 19 km/h – 2 000 až 5 000 a 2 body
- Překročení rychlosti v obci o 20 až 39 km/h – 4 000 až 10 000 a 4 body
- Překročení rychlosti v obci o 40 či více km/h – 7 000 až 25 000 a 6 bodů a zákaz řízení od 6 do 18 měsíců

Pokuty za překročení rychlosti mimo obec

- Překročení rychlosti mimo obec o 10 km/h – 2 000 až 5 000 a 0 bodů
- Překročení rychlosti mimo obec o 10 až 19 km/h – 2 000 až 5 000 a 2 body
- Překročení rychlosti mimo obec o 20 až 39 km/h – 4 000 až 10 000 a 4 body
- Překročení rychlosti mimo obec o 40 či více km/h – 7 000 až 25 000 a 6 bodů a zákaz řízení 6 – 18 měsíců⁵⁴

7.1.2 Sankce za překročení rychlostních limitů v Irsku

V Irsku mají na všech veřejných silnicích rychlostní limity.

- Dálnice – 120 km/h
- Silnice pro motorová vozidla – 100 km/h
- Mimo obec – 80 km/h
- V obci – 50 km/h
- V obytných zónách – 30 km/h⁵⁵

⁵⁴Rixo. Blog. [online]. [2026-04-05]. <https://www.rixo.cz/blog/prehled-pokuty-za-rychlost/>

⁵⁵Road safety authority. *Rules of the road*. Revision No: 9. 2026, s.115, ISBN 978-1-78849-666-7

V určitých oblastech mohou úřady stanovit jiné rychlostní limity pokud se to týká například:

- Pokud děti přicházejí a odcházejí ze školy
- Na různých stranách dvouproudé silnice
- Na vybraných místech (například v tunelu, kde může být limit snížen při uzavření jízdního pruhu
- V úsecích se zatáčkami
- Při silničních pracích⁵⁶

Za překročení rychlosti v Irsku je pokuta 160 Eur a tři body, pokud řidič pokutu nezaplatí do 28 dnů, pokuta se navýší na 280 Eur a řidič dostane 5 bodů. Pokud řidič nezaplatí ani po této lhůtě, věc se řeší soudně a pokuta se může vyšplhat až na 1000 Eur.⁵⁷

⁵⁶Road safety authority. *Rules of the road*. Revision No: 9. 2026, s.116, ISBN 978-1-78849-666-7

⁵⁷Rac.co.uk. [online]. [cit. 2026-04-20]. <https://www.rac.co.uk/drive/travel/driving-in-europe/speed-limits-in-ireland-know-the-laws-for-your-next-road-trip/>

8 Recidiva

Pojem recidiva je používán hned v několika vědních oborech, například ve zdravotnictví a vyjadřuje opakování něčeho, co už skončilo. V trestním právu je tento pojem známý jako kriminální recidiva. V anglosaské literatuře se vyskytují pojmy jako chronický pachatel (chronic offender), zločinec ze zvyku (habitual offender), nebo kriminální životní styl (criminal lifestyle). A recidivou se ve smyslu trestního práva rozumí že pachatel spáchal nový trestný čin poté, co byl za předchozí trestný čin pravomocně odsouzen.⁵⁸

8.1 Recidiva z pohledu zákona o přestupcích

“Podle § 40 písm. c. zákon č. 250/2016 Sb. (Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich)

Jako přítěžující okolnost se bere pokud pachatel spáchal skutek opakovaně.”⁵⁹

“Legální definice recidivy je v § 13 odst. 2 zákona č. 251/2016 Sb. (Zákon o přestupcích).

Opakované spáchání přestupku podle § 5, 7 a 8, s výjimkou přestupku podle § 5 odst. 1 písm. h) a § 5 odst. 2 písm. d) je spáchán opakovaně, jestliže od nabytí právní moci rozhodnutí o stejném přestupku, z něhož byl obviněný uznán vinným, do jeho spáchání neuplynulo 12 měsíců.”⁶⁰

⁵⁸Inovace SEBS a ASEBS [online]. [cit. 2026-05-15] <https://www.fsps.muni.cz/inovace-SEBS-ASEBS/elearning/kriminologie/recidiva>

⁵⁹ČESKO. Zákony pro lidi. [online]. *Zákon č. 250 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich* [online]. In: Zákony pro lidi. [cit. 2026-06-01]. <https://www.zakonyprolidi.cz/>.

⁶⁰ČESKO. Zákony pro lidi. *Zákon č. 251 o některých přestupcích* [online]. In: Zákony pro lidi. [cit. 2026-06-01]. <https://www.zakonyprolidi.cz/>.

9 Srovnání Českého a Irského bodového systému

Česká republika i Irsko využívají bodový systém jako prostředek, který má zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích. Bodový systém slouží k postihování řidičů, kteří závažným způsobem, či opakovaně porušují dopravní předpisy. Přestože je princip obou bodových systémů podobný, jejich fungování i přístup k sankcionování se v některých bodech liší.

Český bodový systém funguje na přičítání bodů za vybrané dopravní přestupky. Řidič může získat 2, 4 nebo 6 bodů. Kolik bodů dostane, závisí na závažnosti přestupku, který řidič spáchal. Po dosažení hranice 12 bodů dochází k odebrání řidičského oprávnění po dobu jednoho roku. Vybodovaný řidič musí absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti a lékařské a psychologické vyšetření.

Irský bodový systém funguje podobně jako ten český. I v Irsku se body přičítají a i zde mají nastavenou hranici 12 bodů. Za jednotlivé přestupky jsou řidičům připisovány body, nejčastěji v rozmezí 2 až 5 bodů. Řidiči s dlouholetou praxí přijdou o řidičské oprávnění na 6 měsíců, pokud dosáhnou hranice 12 bodů během 3 let. U začínajících řidičů je tento limit přísnější a o řidičské oprávnění mohou přijít již po dosažení 7 bodů během 3 let.

Významný rozdíl mezi oběma systémy spočívá především v přístupu k sankcím. Český bodový systém je založen na postupném sbírání bodů a rozlišování závažnosti jednotlivých přestupků. Irský systém je o něco jednodušší a více využívá rychlou administrativní reakci v podobě diskvalifikace řidiče.

Odlišný je i způsob, jakým se v obou státech odečítají body. V České republice jsou body postupně odečítány, pokud řidič v určitém období nespáchá žádný bodovaný přestupek, případně se mu body odečtou když splní zákonné podmínky absolvováním školení bezpečné jízdy. V Irsku se body tímto způsobem neodečítají, ale zůstávají v evidenci po stanovenou dobu. Poté následně zaniknou automaticky. Existují výjimky, kdy je možné odečíst body dřív, ale posuzuje se to individuálně a přihlíží se například i k tomu, zda řidič v minulosti spáchal nějaký dopravní přestupek.

Sankce za jízdu pod vlivem alkoholu, návykových látek, či velké překročení rychlosti jsou v obou státech trestány velice přísně. Česká republika uplatňuje nulovou toleranci alkoholu za volantem, zatímco Irsko toleruje hranici v alkoholu v krvi 0,5 promile, pokud však takový řidič způsobí nehodu, bere se to jako přítěžující okolnost.

Rozdílný je i přístup k začínajícím řidičům. Pokud v České republice spáchá řidič 2 roky od vydání řidičského oprávnění přestupek (2+2+2 body), nebo trestný čin za který dostane 6 bodů, musí v prvním případě absolvovat školení začínajících řidičů a psychologické vyšetření. Ve druhém případě, pokud takový řidič spáchal trestný čin (řízení pod vlivem návykových látek, či alkoholu) musí absolvovat školení začínajících řidičů a terapeutický program do 3 měsíců od výzvy obce s rozšířenou působností. V Irsku je tento systém jednodušší a pokud začínající řidič dosáhne hranice 7 bodů během 3 let, přijde o řidičské oprávnění po dobu 6 měsíců.

9.1 Obecné srovnání obou systémů

Pro účely komparace bodového systému v České republice a v Irsku byl vytvořen vlastní Index přísnosti. Ke každému kritériu (ve všech oblastech) byly přiřazeny 0 – 2 body, přičemž vyšší počet bodů představuje přísnější postih či právní úpravu. Maximální počet bodů činí 10.

Hodnocena byla následující kritéria

- Způsob odečítání bodů
- Limit pro ztrátu ŘP
- Délka zákazu řízení
- Přístup systému
- Řidiči s praxí a ztráta ŘP
- Začínající řidiči a ztráta ŘP

Srovnávací tabulky pro Český a Irský bodový systém

Tabulka 1 Hodnocení bodového systému v České republice pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶¹

Oblast	Česká republika	Index
Způsob odečítání bodů	Automaticky pokud řidič nespáchá v dané době žádný bodovaný přestupek	1
Limit pro ztrátu ŘO	12 bodů	2
Délka zákazu řízení	Od 6 měsíců do 3 let	1
Přístup systému	Detailní, diferencovaný	2
Řidiči s více jak 2 letou praxí a ztráta ŘO	Dosažení 12 bodů	2
Začínající řidiči a ztráta ŘP	Dosažení 6 bodů během 2 let	2

Tabulka 2 Hodnocení bodového systému v Irsku pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶²

Oblast	Irsko	Index
Způsob odečítání bodů	Posuzuje se individuálně.	2
Limit pro ztrátu ŘO	12 bodů	2
Délka zákazu řízení	Od 6 měsíců do 6 let	2
Přístup systému	Rychlá reakce, diferencovaný	2
Řidiči s více jak 3 letou praxí a ztráta ŘO	Dosažení 12 bodů během 3 let	2
Začínající řidiči a ztráta ŘP	Dosažení 7 bodů během 3 let	2

Tabulka 3 Vyhodnocení komparace přísnosti bodových systémů v České republice a v Irsku⁶³

Vyhodnocení	Česká republika	Irsko
Index	9	10

Z komparace obou těchto systémů vyplývá, že český bodový systém je detailnější a více rozlišuje závažnost jednotlivých přestupků. Irský systém je oproti tomu jednodušší, rychlejší a více zaměřený na okamžitý postih řidiče. Oba systémy však mají jednotný cíl a tím je prevence dopravních přestupků a zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

⁶¹Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁶²Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁶³Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

9.2 Srovnání obou systémů při řízení pod vlivem alkoholu v České republice a v Irsku

Pro účely komparace byl vytvořen vlastní index přísnosti sankčního systému. Jeho cílem je srovnat přístup České republiky a Irsku k postihu řízení pod vlivem alkoholu prostřednictvím vybraných kritérií.

Hodnocena byla následující kritéria

- Zákonná tolerance alkoholu
- Výše pokut
- Délka zákazu řízení
- Trestně právní odpovědnost
- Bodový systém

Srovnávací tabulky za jízdu pod vlivem alkoholu v České republice a v Irsku

Tabulka 4 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem alkoholu v České republice, pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶⁴

Kritéria	Česká republika	Index
Zákonná tolerance alkoholu	Nulová tolerance	2
Výše pokut	Vysoké pokuty a možnost trestního postihu	2
Zákaz řízení	Od 6 měsíců do 3 let	2
Trestněprávní odpovědnost	Při vyšší míře alkoholu trestný čin	2
Body	Ano	2
Celkem		10

⁶⁴Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

Tabulka 5 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem alkoholu v Irsku, pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶⁵

Kritéria	Irsko	Index
Zákonná tolerance alkoholu	0,2 promile až 0,5 promile	1
Výše pokut	Vysoké pokuty a možnost trestního postihu	2
Zákaz řízení	Od 6 měsíců do 6 let	2
Trestněprávní odpovědnost	Při vyšší míře alkoholu trestný čin	2
Body	Ano (není to automatické)	1
Celkem		8

Tabulka 6 vyhodnocení komparace sankcí za jízdu pod vlivem alkoholu v České republice a v Irsku⁶⁶

Shrnutí	Česká republika	Irsko
Index	10	8

Z provedeného hodnocení data poukazují na to, že oba systémy postihování řízení pod vlivem alkoholu jsou velice přísně nastavené. Nejzásadnějším rozdílem je tolerance alkoholu v krvi. Oproti Irsku má Česká republika nulovou toleranci k alkoholu za volantem, zatímco Irská právní úprava připouští u většiny řidičů určitou hladinu alkoholu v krvi.

Dalším rozdílem je že body se za alkohol v Irsku přidělují soudně a není to automatické jako v České republice.

Na základě srovnání a vytvořeného indexu lze konstatovat, že český systém postihu řízení pod vlivem alkoholu je ve srovnání s Irským systémem přísnější.

9.3 Srovnání obou systémů při řízení pod vlivem návykových látek

Pro účely komparace sankcí za řízení pod vlivem návykových látek byl využit stejný systém jako v předchozí kapitole.

⁶⁵Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁶⁶Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

Srovnávací tabulky za jízdu pod vlivem návykových látek v České republice a v Irsku

Tabulka 7 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem návykových látek v České republice, pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶⁷

Kritéria	Česká republika	Index
Řízení pod vlivem návykových látek	Nulová tolerance	2
Výše pokut	Pokuta může být až 75 000 Kč.	2
Zákaz řízení	Od 6 měsíců do 3 let	2
Trestněprávní odpovědnost	Ano	2
Body	Ano	2
Celkem		10

Tabulka 8 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem návykových látek v Irsku, pomocí ordinálních hodnotících systémů⁶⁸

Kritéria	Irsko	Index
Řízení pod vlivem návykových látek	Nulová tolerance	2
Výše pokut	Pokuta může být až 5 000 EUR.	2
Zákaz řízení	Od 1 roku do 6 let	2
Trestněprávní odpovědnost	Ano	2
Body	Řešeno soudně	2
Celkem		10

Tabulka 9 Vyhodnocení komparace sankcí za jízdu pod vlivem návykových látek v České republice a v Irsku⁶⁹

Shrnutí	Česká republika	Irsko
Index	10	10

Z provedeného hodnocení vyplývá, že sankční systémy v České republice i v Irsku v oblasti řízení pod vlivem návykových látek vykazují srovnatelnou míru přísnosti, liší se však strukturou uplatňovaných nástrojů.

Česká republika uplatňuje restriktivnější přístup, který je založen na nulové toleranci přítomnosti návykových látek v těle a důsledném využívání správních i trestněprávních sankcí. Tento přístup vede k přísnému postihu již při samotném zjištění návykových látek v těle. Při pozitivním nálezu řidič automaticky dostane 6 bodů.

⁶⁷Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁶⁸Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁶⁹Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

Irsko naopak pracuje se systémem, který je diferencovaný a délka zákazu řízení v tomto případě závisí na tom zda má řidič s pozitivním nálezem na návykové látky v těle zhoršenou schopnost řízení, a o kolikátý přestupek tohoto druhu se jedná.

Z hlediska celkové přísnosti lze konstatovat, že oba systémy dosahují obdobné úrovně represivního účinku. Liší se však v metodě jeho dosažení. Česká republika využívá preventivní restriktce, Irsko má sankce strukturované a odstupňované.

9.4 Srovnání obou systémů při překročení rychlostní limit

Pro účely porovnání sankcí za překročenou povolenou rychlost byl využit stejný systém jako v předchozích kapitolách. Změněna byla hodnocená kritéria.

- Kdy se neudělují body
- Nejnižší pokuta
- Nejvyšší pokuta
- Zákaz řízení
- Body

Srovnávací tabulky za porušení rychlostních limitů v České republice a v Irsku

Tabulka 10 Hodnocení sankčních následků za porušení rychlostních limitů v České republice pomocí ordinálních hodnotících systémů
70

Kritéria	Česká republika	Index
Kdy se neudělují body	Překročení rychlosti do 10 km/h	1
Nejnižší pokuta	2 000 Kč.	2
Nejvyšší pokuta	25 000 Kč	2
Zákaz řízení	Od 6 měsíců do 1 roku	2
Body	2,4,6 bodů (dle překročené rychlosti)	2
Celkem		9

⁷⁰Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

Tabulka 11 Hodnocení sankčních následků za porušení rychlostních limitů v Irsku pomocí ordinálních hodnotících systémů⁷¹

Kritéria	Irsko	Index
Kdy se neudělují body	3 body (vždy)	2
Nejnižší pokuta	160 EUR.	2
Nejvyšší pokuta	1 000 EUR. (pokud se řeší soudně)	2
Zákaz řízení	V případě dosažení 12 bodů ANO	2
Body	5 bodů (pokud se řeší soudně)	2
Celkem		10

Tabulka 12 vyhodnocení komparace sankcí za porušení rychlostních limitů v České republice a v Irsku⁷²

Shrnutí	Česká republika	Irsko
Index	10	10

Z provedeného hodnocení vyplývá, že se sankční systémy v oblasti překročení rychlostních limitů v České republice i v Irsku pohybují na srovnatelné úrovni přísnosti. Odlišnost spočívá v nastavení systému.

Systém v České republice využívá více stupňů postihu, podle míry překročení rychlosti. Sankce za překročení rychlosti zahrnují pokuty i přičítání bodů a v závažnějších případech i zákaz řízení.

Irský systém je jednodušší, založený na pevných pokutách, jejich výše se odvíjí od toho jestli řidič zaplatí ve lhůtě 28 dnů, a stejně tak se od toho odvíjí i bodové ohodnocení.

⁷¹Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

⁷²Vlastní zpracování na základě poznatků z teoretické části práce

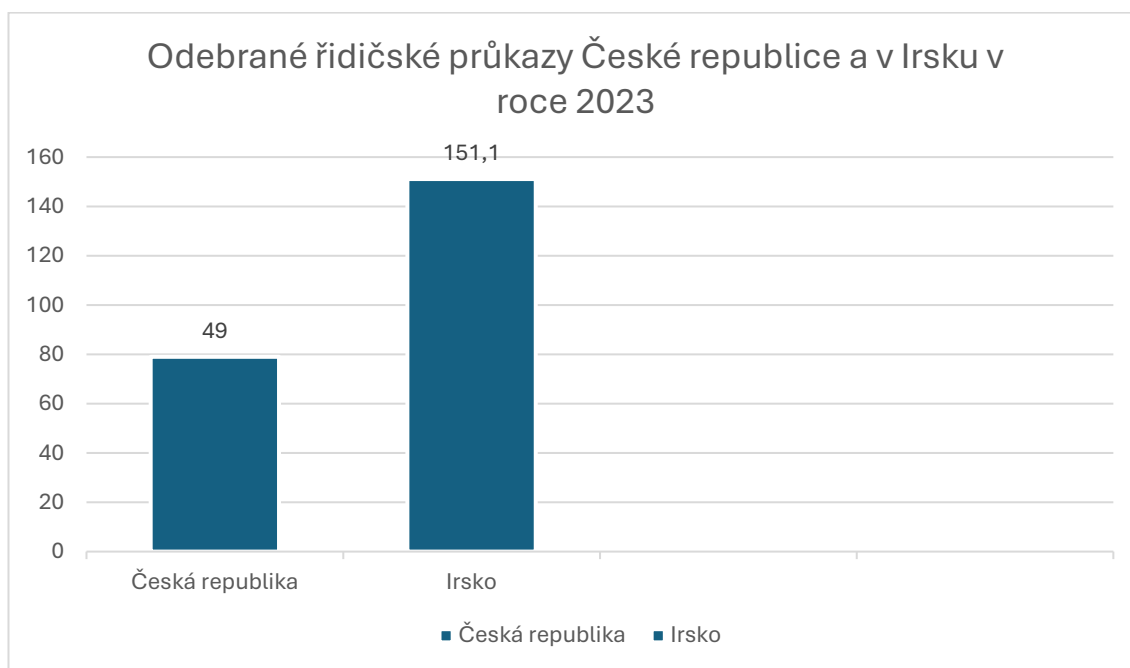
10 Statistické srovnání odebraných řidičských průkazů v obou zemích v roce 2023

Údaje v tabulce 13 a grafu 1 zachycují data o odebraných českých řidičských průkazech v roce 2023 kdy řidiči přišli o řidičský průkaz v důsledku dosažení 12 bodů a soudním rozhodnutím. Údaje z Irska z roku 2023 zachycují řidiče, kteří ztratili oprávnění řídit, v důsledku dosažení 12 bodů anebo soudním rozhodnutím. Statistické srovnání ukazuje počet odebraných řidičských průkazů, ale právní kategorie nejsou zcela totožné.

Tabulka s přepočtem na 100 000 obyvatel

Tabulka 13 údaje o odebraných řidičských oprávnění v České republice a v Irsku v roce 2023⁷³

Země	Počet odebraných ŘP	Počet obyvatel	Přepočet na 100 000
ČR	5 303	10 864 042	49
Irsko	8 045	5 311 538	151,5



Graf 1 Statistické vyhodnocení odebraných řidičských průkazů v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁴

⁷³Zpracováno na základě statistických údajů přepočtených na 100 000 obyvatel

⁷⁴Rsa.ie[online].https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5 Md.gov.cz[online]. <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

Výpočet byl proveden: počet případů/počet obyvatel x 100 000. Česká republika $5\,303/10\,864\,042 \times 100\,000 = 49$. Irsko $8\,045/5\,311\,538 \times 100\,000 = 151$.

Tabulka 13 ukazuje že v České republice bylo v roce 2023 na 100 000 obyvatel odebráno 49 řidičských oprávnění, v Irsku bylo v roce 2023 na 100 000 odebráno 151,1 řidičských oprávnění.

V grafu je vidět výrazný rozdíl v počtu odebraných řidičských oprávnění v České republice a počtu odebraných řidičských oprávnění v Irsku za rok 2023.

Tento rozdíl může souviset odlišným nastavením obou bodových systémů. Český bodový systém je založen na postupném sbírání bodů a závažnost přestupků je odstupňována. K odebrání řidičského oprávnění dochází ve chvíli, kdy řidič dosáhne hranice 12 bodů nebo při závažném porušení pravidel silničního provozu. Naopak Irský systém je více zaměřen na rychlou administrativní reakci a řidičům často odebere řidičské oprávnění i při menším počtu bodů, nebo při závažnějším přestupku.

Vyšší počet odebraných řidičských oprávnění v Irsku může zároveň naznačovat přísnější represivní přístup orgánů vůči dopravním přestupkům. Toto se týká zejména jízdy pod vlivem návykových látek, alkoholu nebo překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Důležitou roli zde hraje také přísnější přístup k začínajícím řidičům u kterých dochází k odebrání řidičského oprávnění již po dosažení 7 bodů.

Na základě grafu je možné konstatovat, že irský bodový systém využívá odebrání řidičského oprávnění jako významný preventivní a sankční nástroj častěji než Česká republika. Samotný počet odebraných řidičských oprávnění však automaticky neznamená vyšší efektivitu systému, protože významnost sankcí je nutné posuzovat také na základě nehodovosti a recidivě řidičů.

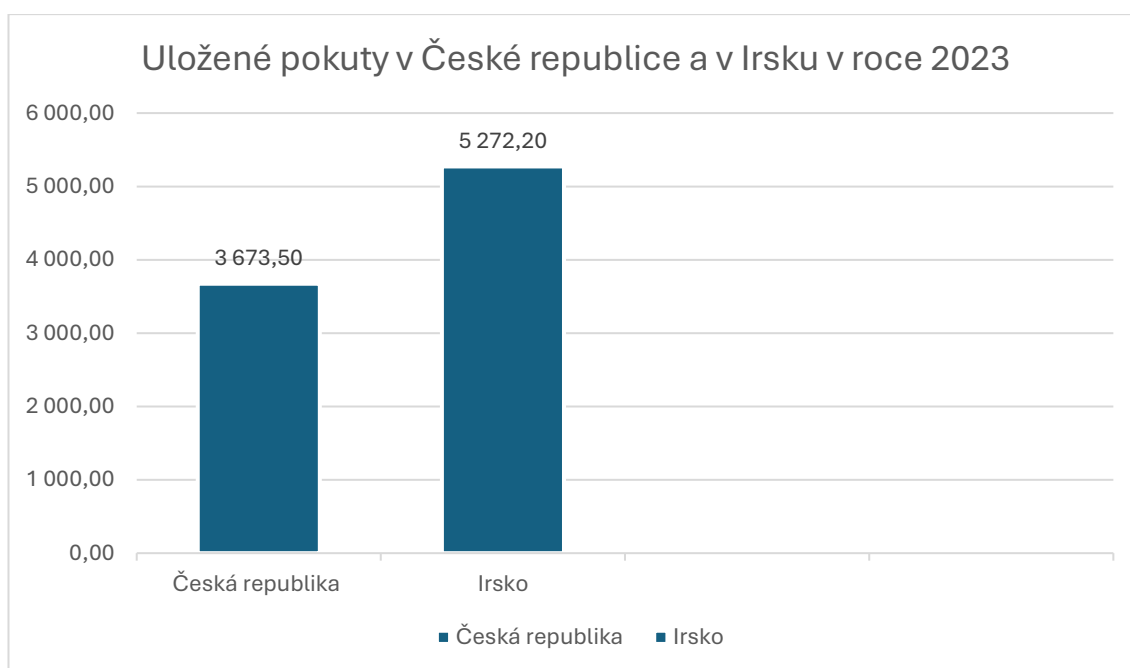
11 Statistické srovnání uložených pokut v obou zemích v roce 2023

Údaje v tabulce 14 a 2 grafu zachycují statistická data o pokutách uložených v roce 2023 v České republice a v Irsku. Statistické srovnání ukazuje počet uložených pokut v obou zemích, ale právní kategorie nejsou zcela totožné.

Tabulka s přepočtem na 100 000 obyvatel

Tabulka 14 údaje o počtu uložených pokut v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁵

Země	Počet uložených pokut	Počet obyvatel	Přepočet na 100 000
ČR	399 087	10 864 042	3 673,5
Irsko	278 458	5 311 538	5 272,2



Graf 2 Statistické vyhodnocení počtu uložených pokut v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁶

⁷⁵Zpracováno na základě údajů přepočtených na 100 000 obyvatel

⁷⁶Rsa.ie[online].https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5 Md.gov.cz[online]. <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

Výpočet byl proveden: počet případů/počet obyvatel x 100 000. Česká republika 399 087/10 864 042 x 100 000 = 3673,5. Irsko 278 458/5 311 538 x 100 000 = 5272,2.

Tabulka 14 ukazuje že v České republice bylo na 100 000 obyvatel v roce 2023 uděleno 3 673,5 pokut, v Irsku ve stejném roce bylo na 100 000 obyvatel uloženo 5 272,2 pokut. Irsko vykazuje větší počet uložených pokut než Česká republika.

Tento rozdíl může souviset s několika faktory a neumožňuje jednoznačně posoudit celkovou úroveň bezpečnosti na pozemních komunikacích. Jedním z důvodů může být intenzita policejních kontrol a rovněž způsob vymáhání dopravních předpisů. V Irsku je velká část dopravních přestupků řešena za pomoci pevně stanovených pokut. Vyšší počet pokut v Irsku tedy nemusí nutně znamenat větší nekázeň řidičů, ale ukazuje spíš na odlišný způsob, jakým jsou přestupky evidovány a postihovány.

Z hodnocení vyplývá, že Česká republika i Irsko využívají finanční sankce jako významný nástroj prevence a postihu dopravních přestupků, a cílem sankčních systémů obou zemí je motivovat řidiče k dodržování pravidel silničního provozu a přispět k větší bezpečnosti na pozemních komunikacích.

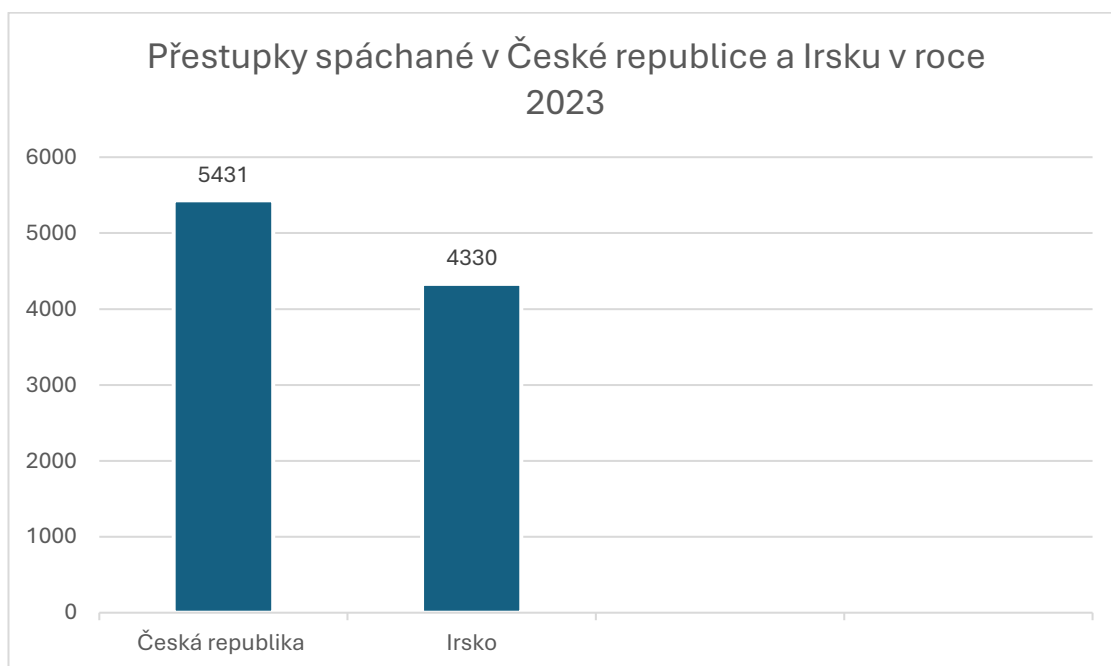
12 Statistické srovnání evidovaných přestupků v obou zemích v roce 2023

Údaje v tabulce 15 a grafu 3 zobrazují údaje o evidovaných přestupcích v roce 2023 v České republice a v Irsku. Statistické srovnání ukazuje přestupky v obou zemích, ale právní kategorie nejsou zcela totožné.

Tabulka s přepočtem na 100 000 obyvatel

Tabulka 15 údaje o přestupcích v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁷

Země	Počet přestupků	Počet obyvatel	Přepočet na 100 000
ČR	590 000	10 864 042	5 431
Irsko	230 000	5 311 538	4 330



Graf 3 Statistické vyhodnocení přestupků spáchaných v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁸

Výpočet byl proveden: počet případů/počet obyvatel x 100 000. Česká republika $590\,000/10\,864\,042 \times 100\,000 = 5\,431$. Irsko $230\,000/5\,311\,538 \times 100\,000 = 4\,330$.

⁷⁷Zpracováno na základě údajů přepočtených na 100 000 obyvatel

⁷⁸Rsa.ie[online].https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5 Md.gov.cz[online]. <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

Z tabulky 15 a grafu 3 vyplývá že v roce 2023 bylo v České republice na 100 000 obyvatel evidováno přibližně 5 431 dopravních přestupků, zatímco v Irsku bylo ve stejném roce na 100 000 obyvatel evidováno přibližně 4 330 dopravních přestupků.

Největší podíl evidovaných přestupků v České republice tvořilo překročení rychlosti, jízda bez použití bezpečnostních pásů nebo telefonování za jízdy.

Největší podíl evidovaných přestupků v Irsku tvořil technický stav vozidla, telefonování za jízdy, překročení rychlosti nebo jízda bez použití bezpečnostních pásů.

Rozdíl mezi oběma státy může být ovlivněn řadou faktorů. Významnou roli může hrát hustota silniční dopravy, způsob jakým se evidují dopravní přestupky nebo intenzita silničních kontrol. Vyšší počet přestupků v České republice nemusí automaticky znamenat neochotu řidičů, k dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu, ale může být výsledkem důslednějšího odhalování protiprávního jednání na silnici.

Výsledky v obou zemích naznačují, že číslo spáchaných dopravních přestupků představuje významný společenský problém. Přestože sankční systémy v České republice i v Irsku vykazují určité rozdíly, jejich společným cílem je působit preventivně na chování řidičů v silničním provozu a motivovat je k dodržování pravidel na pozemních komunikacích.

Samotný počet přestupků nelze brát jako jediný ukazatel účinnosti sankčního systému a pro komplexní posouzení je nutné přihlížet i k dalším ukazatelům a jedním z nich je i recidiva řidičů.

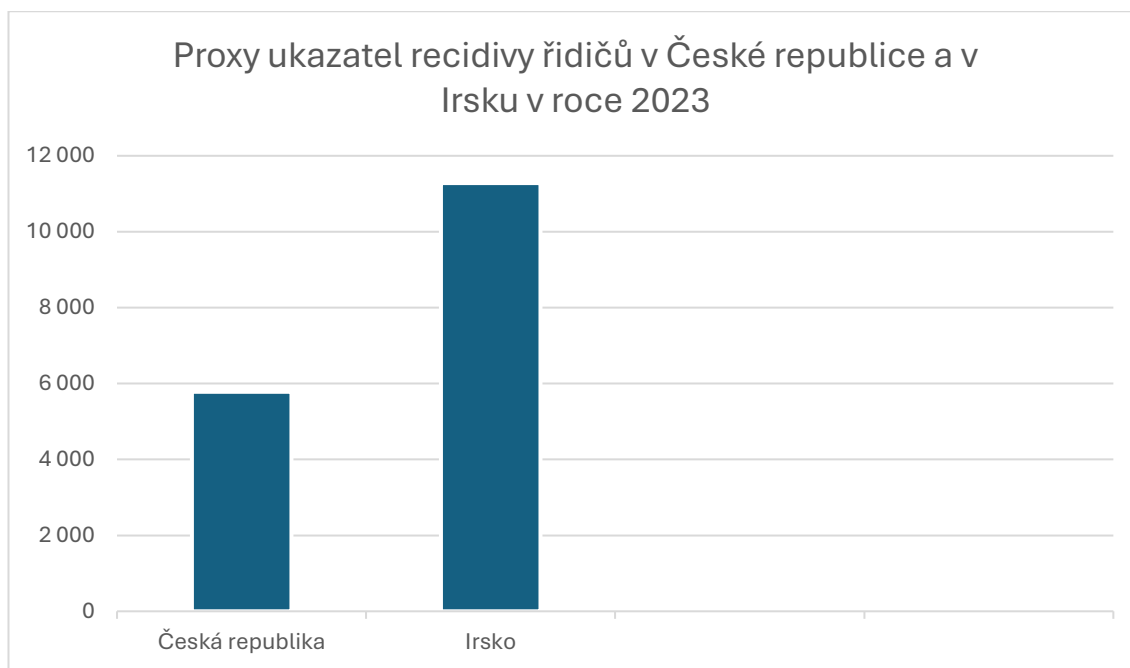
13 Statistické srovnání recidivy řidičů v obou zemích v roce 2023

Tabulka 16 a graf 4 zobrazují o proxy údaje o recidivě řidičů v České republice a v Irsku v roce 2023. Statistické srovnání ukazuje recidivu řidičů v obou zemích, ale právní kategorie nejsou zcela totožné.

Tabulka s přepočtem na 100 000 obyvatel

Tabulka 16 Proxy údaje o recidivě řidičů v České republice a v Irsku v roce 2023⁷⁹

Země	Recidiva řidičů	Počet obyvatel	Přepočet na 100 000
ČR	628 574	10 864 042	5 785
Irsko	599 066	5 311 538	11 278



Graf 4 Proxy ukazatel recidivního chování řidičů v České republice a v Irsku v roce 2023⁸⁰

Výpočet byl proveden: počet případů/počet obyvatel x 100 000. Česká republika $628\,574/10\,864\,042 \times 100\,000 = 5\,758$. Irsko $599\,066/5\,311\,538 \times 100\,000 = 11\,278$.

⁷⁹Zpracováno na základě údajů přepočtených na 100 000 obyvatel

⁸⁰Rsa.ie[online].https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5 Md.gov.cz[online]. <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

Hodnoty představují proxy ukazatel recidivního chování řidičů, které je odvozeno z evidovaných přestupků, sankcí a bodových systémů v jednotlivých státech.

Proxy ukazatel recidivního chování řidičů dosáhl v České republice v roce 2023 hodnoty 5 785 na 100 000 obyvatel. V Irsku v roce 2023 dosáhl proxy ukazatel hodnoty 11 278 řidičů, na 100 000 obyvatel.

Z tabulky 16 a grafu 4 vyplývá, že proxy ukazatel recidivního chování řidičů v Irsku je vyšší než v České republice. Tyto hodnoty je nutné interpretovat s ohledem na rozdílné systémy evidence, sankcionování a bodové hodnocení v obou státech. Český systém využívá jiné bodové hodnocení řidičů 2, 4 a 6 bodů. U závažných přestupků se řidič může za jediné porušení pravidel silničního provozu rychle přiblížit k hranici 12 bodů.

Irský systém je oproti Českému založen na udělování nižšího počtu bodů (řidič může za vybrané přestupky dostat jen 1 bod), což může vést k pomalejší kumulaci sankcí, na druhé straně je v Irsku víc řidičů s jedním či dvěma body.

Výsledky naznačují, že přísnější bodové hodnocení může působit jako významný preventivní faktor.

Z dostupných statistických zdrojů nelze jednoznačně prokázat přímou souvislost mezi nastavením bodového systému a mírou recidivy řidičů. Tento faktor je do značné míry ovlivněn intenzitou silničních kontrol, prevencí a individuálním chováním řidičů.

14 Recidiva dopravních přestupků a možnost její prevence

Statistické údaje naznačují, že k recidivě v oblasti dopravních přestupků dochází i přes existenci sankčních mechanismů, a to přes to, že sankční systémy v České republice i v Irsku usilují o preventivní působení na řidiče. Je evidentní, že samotná existence sankcí vždy nezabrání opakování protiprávního jednání.

Vyšší riziko recidivy lze předpokládat u řidičů, kteří dlouhodobě vykazují rizikové chování. Mezi takové chování patří řízení pod vlivem alkoholu či návykových látek, ale také překračování nejvyšší dovolené rychlosti. V těchto případech nemusí být příčinou jen nedostatečný respekt k dodržování pravidel v silničním provozu, ale ztráta zábrán či podcenění rizik, vytvořené návyky nebo závislostním chováním.

Z hlediska recidivy je důležité nejen ukládání sankcí, ale rovněž využívání nápravných a vzdělávacích opatření. Ačkoliv sankce mohou mít okamžitý represivní účinek, dlouhodobá změna v chování řidiče často vyžaduje hlubší uvědomění si následků svého chování v silničním provozu vůči ostatním účastníkům.

Za účinné nástroje prevence na chování řidičů na pozemních komunikacích lze považovat dopravně-psychologické programy, vzdělávací kurzy, které jsou zaměřeny na bezpečnost silničního provozu nebo individuální poradenství pro řidiče, kteří pravidla silničního provozu opakovaně porušují. Značnou roli má i osvěta, zaměřená na rizika spojená s užíváním alkoholu a návykových látek.

Kombinace represivních a preventivních opatření je z dlouhodobého hlediska účinnější, než samotné zpřísnování sankcí. Efektivní prevence recidivy vyžaduje nejen důsledné vymáhání právních předpisů, ale také systematickou práci s řidiči, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu.

Závěry a hodnocení

Cílem bakalářské práce bylo srovnat a analyzovat bodové systémy v České republice a v Irsku, se zaměřením na vybrané dopravní přestupky, konkrétně řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek a překračování nejvyšší povolené rychlosti. Součástí práce bylo rovněž statistické srovnání odebraných řidičských oprávnění, uložených pokut, evidovaných přestupků a recidivy řidičů. U recidivy byla hledána příčina a návrhy řešení, kterými by se tomuto jevu dalo předcházet.

Na základě provedené komparace bylo zjištěno, že Česká republika i Irsko mají podobný bodový systém, ale využívají odlišné přístupy k postihování dopravních přestupků. Cíl v obou zemích je stejný a cílem je ochrana všech účastníků v silničním provozu a prevence rizikového chování řidičů.

Český bodový systém je charakteristický podrobnějším rozlišením jednotlivých přestupků a širším využitím bodového hodnocení.

Irský bodový systém je naopak jednodušší a více zaměřený na rychlé sankcionování protiprávního jednání.

V oblasti alkoholu byla jako přísnější vyhodnocena Česká právní norma, která uplatňuje princip nulové tolerance alkoholu za volantem, zatímco v Irsku je povoleno usednout za volant s 0,5 promile v krvi. V oblasti návykových látek oba státy vykazují obdobnou míru přísnosti a řízení pod vlivem návykových látek není tolerováno. Rozdíly jsou především ve způsobu právní úpravy a sankcí. U překračování rychlostních limitů byly zjištěny pouze dílčí rozdíly. Oba státy využívají bodového hodnocení, finančních sankcí i zákazu řízení.

Pro účely komparace byl vytvořen vlastní index přísnosti obou bodových systémů, který umožnil převést jednotlivé prvky právní úpravy do jednotné bodové škály a následně tyto systémy a jednotlivé oblasti porovnat. Výsledky ukázaly že rozdíly bodových systému mezi Českou republikou a Irskem nejsou ve většině sledovaných oblastí zásadní. Přestože se jednotlivé sankční mechanismy liší, celková úroveň přísnosti je celkem srovnatelná.

Součástí bakalářské práce bylo také statistické vyhodnocení vybraných ukazatelů za rok 2023. S přihlédnutím k rozdílnému počtu obyvatel v České republice a v Irsku a za účelem objektivního porovnání byly získané údaje přepočteny na 100 000 obyvatel. Analýza ukázala rozdíly v počtu odebraných řidičských průkazů, uložených pokut, evidovaných přestupků i v recidivě řidičů. Výsledky naznačují, že samotná přísnost sankcí nemusí být jediným faktorem, který ovlivňuje chování řidičů a bezpečnost na pozemních komunikacích.

V souvislosti s problematikou recidivy řidičů, lze konstatovat, že opakované porušování pravidel silničního provozu představuje významný problém v České republice i v Irsku. Z dostupných poznatků opět vyplývá, že samotné ukládání sankcí ať v podobě bodů, nebo finančního postihu nemusí vždy vést u některých řidičů k dlouhodobé změně v chování. Z tohoto důvodu se jeví jako vhodná kombinace represivních a preventivních opatření. Mezi tato opatření lze zařadit vzdělávací programy a školení pro řidiče, dopravně-psychologické programy a kampaně zaměřené na rizika spojená s řízením pod vlivem alkoholu či návykových látek a nepřiměřené překračování rychlosti.

Přínosem bakalářské práce je vytvoření ucelené komparace bodových systémů v České republice a v Irsku a vyhodnocení statistických údajů u vybraných ukazatelů. Práce současně poukazuje na skutečnost, že účinnost sankčních systémů nelze hodnotit jen na základě výše finančních postihů či počtu bodů, ale také s ohledem na preventivní působení systému a jeho schopnost ovlivňovat chování řidičů v silničním provozu.

Přestože Česká republika i Irsko využívají odlišné právní nástroje, k sankcionování neukázněných řidičů, oba systémy mají jednotný cíl, kterým je snižování počtu dopravních přestupků a zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, Tomáš. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: C.H. Beck, 2025. 244 str. ISBN 978-80-7400-964-8.
2. BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: Albatros Media, 2014. 181 str. ISBN 978-80-264-0260-2.
3. BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 188 str. ISBN 978-80-7478-903-8.
4. BUĎA, Jan. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. Praha: Vogel, 2007. 95 str. ISBN 978-80-86411-8.
5. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 224 str. ISBN: 80-7178-542-3.
6. HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. 128 str. ISBN: 978-80-247-2213-9.
7. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi. Po změnách účinných k 1.7.2006*. Praha: Linde, 2006. 432 str. ISBN: 80-7201-613-X.
8. LÁSKA, Ondřej, HRUBÝ, Dan. *Pražská doprava a život občanský za 1. světové války*. Praha: Pražské příběhy, 2024. 239 str. ISBN: 978-80-908735-5-1.
9. LESSA, Ben. *Změněné stavy. Mysl, drogy a kultura*. Přeložil PLUCHA, Jiří. Praha: Dokořán, 2022. 57 str. ISBN 978-80-7675-063-0.
10. MAHDLÍČKOVÁ, Jana. *Víme o drogách všechno*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 208 str. ISBN 978-80-7478-589-4.
11. OLECKÁ, Ivana, POSPÍŠIL, Jiří. *Návykové látky v české populaci mezi lety 2018-2023 abúzus v kontextu sociodemografických charakteristik, hodnotových preferencí, volnočasových aktivit a sociální prevence*. Olomouc: Vydavatelství univerzity Palackého, 2023. 279 str. ISBN 978-80-244-6393-3.
12. PAVLÍČEK Kamil, KOMÁREK Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: Prime Safety, 2015. 108 str. ISBN 978-80-903906-5-2.
13. ROAD SAFETY AUTHORITY. *Rules of the road. Revision No: 9*. Balina: Road safety authority, 2026. 272 str. ISBN 978-1-78849-666-7.
14. RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Vydání 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 str. ISBN 978-80-86530-14-7.
15. ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie. 4 vydání*. Praha: Portál, 2013. 300 str. ISBN: 978-80-262-0532-6.
16. SRNEC, Dobroslav, VINŠ, Václav. *Učebnice předpisů silničního provozu*. Praha: Naše vojsko, 1955. 148 str. Číslo publikace 1363/3-4-122.

17. ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2009.
121 str. ISBN 978-80-244-2375-3.

Elektronické zdroje

1. ALKOHOL.CZ. Tolerance alkoholu ve světě – kde se řídí s hladinkou a kde vám neprojde ani hlt. [online]. [cit. 2026-04-21]. Dostupné z WWW: <https://www.alkohol.cz/novinky/tolerance-alkoholu-ve-svete/>.
2. AN GARDA SÍOCHÁNA. *Cancelling Fixed Charged Notices*. [online]. [cit. 2026-03-28]. Dostupné z WWW: <https://www.garda.ie/en/roads-policing/fixed-charge-notices/cancelling-fixed-charge-notices.html>. Fixed Charge Notices.
3. BESIP. *Alkohol*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2026 [cit. 2026-06-10]. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/>.
4. CITIZEN INFORMATION. *Penalty points for driving offences*. [online]. [cit. 2026-03-28]. Dostupné z WWW: <https://www.citizensinformation.ie/en/travel-and-recreation/motoring/driving-offences/penalty-points-for-driving-offences/>.
5. CONTINTAL TIRES. *Historie bezpečnosti silničního provozu* [online]. [citace 2026-03.20]. Dostupné z WWW: <https://www.continental-tires.com/cz/cs/about-us/stories/road-safety-history/>
6. FAKULTA SPORTOVNÍCH STUDIÍ MASARYKOVI UNIVERZITY. *Recidiva*. [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2011 [cit. 2026-05-15]. Dostupné z WWW: <https://www.fsps.muni.cz/inovace-SEBS-ASEBS/elearning/kriminologie/recidiva>.
7. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Informace o změnách na bodovém kontě SMSkou nebo e-mailem?* [online]. 14. 12. 2023 [cit. 2026-03-22]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Informace-o-zmenach-na-bodovem-konte-SMSkou-nebo-e>
8. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Statistiky k bodovému hodnocení, přestupků a trestných činů*. [online]. [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>
9. OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *Bodový systém, hodnocení řidičské praxe* [online]. [citace 2026-03.22]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/clanek/bodovy-system-hodnoceni-ridicske-praxe/?id=1353&backlink=k7frx>

10. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Řidiči pod vlivem návykových látek. [online]. Liberec: [cit. 2026-04-10]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/krajske-reditelstvi-police-lbk-zpravodajstvi-ridici-pod-vlivem-navykovych-latek.aspx>.
11. PREUS, Ondřej. *Alkohol za volantem: Jaký trest vám hrozí za řízení pod vlivem alkoholu?* [online]. [cit. 2026-04-10]. Dostupné z WWW: <https://dostupnyadvokat.cz/blog/alkohol-za-volantem>
12. PREV-CENTRUM. *Alkohol*. Praha: Prev-Centrum, [cit. 2026-04-05]. Dostupné z WWW: <https://www.prevcentrum.cz/informace-o-drogach/alkohol/>
13. RAC. Speed limits in Ireland: Know the law for your next road trip. [online]. [cit. 2026-04-20]. Dostupné z WWW: <https://www.rac.co.uk/drive/travel/driving-in-europe/speed-limits-in-ireland-know-the-laws-for-your-next-road-trip/>
14. RIXO. Blog. [online]. [cit. 2026-04-05]. Dostupné z WWW: <https://www.rixo.cz/glog/prehled-pokuty-za-rychlost>
15. ROAD SAFETY AUTHORITY. *How the penalty points system works* [online]. 2026 [cit. 2026-03-24]. Dostupné z WWW: <https://www.rsa.ie/>. Penalty points.
16. ROAD SAFETY AUTHORITY. *Penalty point analysis*. [online]. 2026 [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5
17. SCANZEN.CZ. *Historie – řidičské průkazy* [online]. [citace 2026-03.20]. Dostupné z WWW: <https://www.scanzen.cz/dobove-dokumenty/prukazy/ridicske-prukazy/historie-ridicske-prukazy>
18. UŠETŘENO.CZ. *Bodový systém pro řidiče 2024: Kompletní přehled přestupků a pokut* [online]. [cit. 2026-03-24]. Dostupné z WWW: <https://www.usetreno.cz/clanky/bodovy-system/>. Články. Podrobné formátování dle ČSN ISO 690 naleznete na webu Ušetřeno.cz.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů* [online]. [cit. 2026-03-22]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. § 123a.
2. ČESKO. Vládní návrh zákona, 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 další související zákony. In: *Sněmovní tisk 413/0* [online]. Poslanecká sněmovna PČR, 2023 [cit. 2026-04-01]. Dostupné z WWW: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=222074>. B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen.
3. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů* [online]. [cit. 2026-03-22]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. Odečítání bodů. § 123e.
4. ČESKO. Zákon č. 250 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. [online]. In: *Zákony pro lidi*. [cit. 2026-06-01]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/>. Přitěžující okolnosti. § 40.
5. ČESKO. Zákon č. 251 o některých přestupcích [online]. In: *Zákony pro lidi*. [cit. 2026-06-01]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/>. Legální definice recidivy. § 13.

Seznam zkratek

ŘO – řidičské oprávnění

ŘP – řidičský průkaz

L – learner

N – novice

NLDS – national driver licence service

SRN – spolková republika Německo

PPNS – personal public service number

Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek

Tabulka 1 Hodnocení bodového systému v České republice pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce).....	40
Tabulka 2 Hodnocení bodového systému v Irsku pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	40
Tabulka 3 Vyhodnocení komparace přísnosti bodových systémů v České republice a v Irsku (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	40
Tabulka 4 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem alkoholu v České republice, pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	41
Tabulka 5 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem alkoholu v Irsku, pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	42
Tabulka 6 Vyhodnocení komparace sankcí za jízdu pod vlivem alkoholu v České republice a v Irsku (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	42
Tabulka 7 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem návykových látek v České republice, pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce).....	43
Tabulka 8 Hodnocení sankčních následků za jízdu pod vlivem návykových látek v Irsku, pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části	43
Tabulka 9 Vyhodnocení komparace sankcí za jízdu pod vlivem návykových látek v České republice a v Irsku (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	43

Tabulka 10 Hodnocení sankčních následků za porušení rychlostních limitů v České republice pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	44
Tabulka 11 Hodnocení sankčních následků za porušení rychlostních limitů v Irsku pomocí ordinálních hodnotících systémů (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	45
Tabulka 12 Vyhodnocení komparace sankcí za překročení rychlostních limitů v České republice a v Irsku. (zdroj: Vlastní zpracování poznatků z teoretické části práce)	45
Tabulka 13 Údaje o odebraných řidičských oprávnění v České republice a v Irsku v roce 2023 (Zpracováno na základě statistických údajů přepočtených na 100 000 obyvatel) ..	46
Tabulka 14 Údaje o počtu uložených pokut v České republice a v Irsku v roce 2023 (Zpracováno na základě statistických údajů přepočtených na 100 000 obyvatel)	48
Tabulka 15 Údaje o přestupcích v České republice a v Irsku v roce 2023 (Zpracováno na základě statistických údajů přepočtených na 100 000 obyvatel)	50
Tabulka 16 Proxy údaje o recidivě řidičů v České republice a v Irsku v roce 2023 (Zpracováno na základě statistických údajů přepočtených na 100 000	52

Seznam grafů

Graf 1 Statistické vyhodnocení odebraných řidičských průkazů v České republice a v Irsku v roce 2023 (zdroje: MINISTERSTVO DOPRAVY. <i>Statistiky k bodovému hodnocení, přestupků a trestných činů</i> . [online]. [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx , ROAD SAFETY AUTHORITY. <i>Penalty point analysis</i> . [online]. 2026 [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5	46
--	----

Graf 2 Statistické vyhodnocení pokut uložených v České republice a v Irsku v roce 2023 (zdroje: MINISTERSTVO DOPRAVY. *Statistiky k bodovému hodnocení, přestupků a trestných činů*. [online]. [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>, ROAD SAFETY AUTHORITY. *Penalty point analysis*. [online]. 2026 [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5.....48

Graf 3 Statistické vyhodnocení přestupků evidovaných v České republice a v Irsku v roce 2023 (zdroje: MINISTERSTVO DOPRAVY. *Statistiky k bodovému hodnocení, přestupků a trestných činů*. [online]. [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>, ROAD SAFETY AUTHORITY. *Penalty point analysis*. [online]. 2026 [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_549.....50

Graf 4 Proxy ukazatel recidivního chování řidičů v České republice a v Irsku v roce 2023 (zdroje: MINISTERSTVO DOPRAVY. *Statistiky k bodovému hodnocení, přestupků a trestných činů*. [online]. [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: <https://md.gov.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>, ROAD SAFETY AUTHORITY. *Penalty point analysis*. [online]. 2026 [cit. 2026-05-30]. Dostupné z WWW: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/annual-report-2023/rsa-annual-report-2023-.pdf?sfvrsn=a79116f6_5.....52