

Vliv bodového systému na dopravní přestupky na území Zlínského kraje

Bc. Bohumila Šudřichová

Diplomová práce
2011



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Bohumila ŠUDŘICHOVÁ**
Osobní číslo: **M09467**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Vliv bodového systému na dopravní přestupky
na území Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Popište bodový systém.
- Srovnajte bodový systém v České republice a v zahraničí.

II. Praktická část

- Analyzujte statistické ukazatele vyhodovaných řidičů na území Zlínského kraje.
- Zhodnoťte vliv bodového systému na četnost dopravních přestupků spáchaných na území Zlínského kraje.
- Navrhněte řešení ke snížení počtu dopravních přestupků.

Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. Přestupkové řízení. 11. vyd. Praha: Linde, 2009. 752 s. ISBN 80-7201-567-2.
[2] ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. Přestupkové právo. 16. vyd. Praha: Linde, 2009. 431 s. ISBN 978-80-7201-768-3.
[3] KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 432 s. ISBN 80-7201-576-6.
[4] KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími. 1. vyd. Praha: Leges, 2008. 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5.

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jana Jurníková, Ph.D.
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 20. června 2011
Termín odevzdání diplomové práce: 15. srpna 2011

Ve Zlíně dne 20. června 2011


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
 - bez omezení;
 - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citovala;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně dne 15.8.2011


.....

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tématem této diplomové práce je zhodnocení vlivu bodového systému na páchaní dopravních přestupků. V teoretické části je popsán bodový systém, jeho funkce a porovnání bodového systému se zahraničím. V praktické části je provedena analýza vybodovaných řidičů a nejčastěji páchaných přestupků na území města Zlína, ve Zlínském kraji i v celé České republice a je zhodnocen vliv bodového systému na četnost dopravních přestupků, s cílem zjistit účinnost aplikace bodového systému po 5 letech jeho fungování.

Klíčová slova: bodový systém, dopravní přestupky, sankce, pokuta

ABSTRACT

The theme of this thesis is to evaluate the impact of a point system on committing traffic offenses. The theoretical part describes what the point system really is, how it works and compares the point system abroad with the Czech point system. The practical part contains analysis of banned drivers (with full 12 points) and of the most often committed traffic offenses in Zlin, in the Zlín Region and in the whole Czech Republic, the point system influence on frequency of traffic offenses is evaluated, in order to determine the effectiveness of the point system after 5 years of its operation.

Keywords: point system, traffic offences, sanction, fine

Ráda bych poděkovala JUDr. Janě Jurníkové, PhDr. za její ochotu být vedoucí mé práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CO JE TO BODOVÝ SYSTÉM	13
1.1 PROČ BODOVÝ SYSTÉM HODNOCENÍ ŘIDIČŮ?.....	14
1.2 ZÁKLADNÍ PRINCIPY FUNGOVÁNÍ.....	15
1.3 BODOVÝ SYSTÉM ÚČINNÝ DO 30.7.2011	18
1.4 KRITIKA BODOVÉHO SYSTÉMU	22
1.5 ZMĚNY BODOVÉHO SYSTÉMU	23
1.6 BODOVÝ SYSTÉM ÚČINNÝ OD 1.8.2011	24
1.7 NÁZOR ODBORNÍKA.....	26
1.8 JAK LZE PŘEDEJÍT VYBODOVÁNÍ?	28
1.8.1 Dodržovat vždy pravidla silničního provozu	28
2 DOPRAVNÍ PŘESTUPKY	29
2.1 ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ - SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ, PŘÍKAZNÍ ŘÍZENÍ A BLOKOVÉ ŘÍZENÍ.....	34
2.1.1 Blokové řízení (§ 84 přestupkového zákona).....	34
2.1.2 Příkazní řízení (§ 87 přestupkového zákona).....	35
2.1.3 Správní řízení (Správní řád)	35
3 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE A V ZAHRANIČÍ	37
II PRAKTICKÁ ČÁST	38
4 NEJČASTĚJI PÁCHANÉ DOPRAVNÍ PŘESTUPKY	39
4.1 PŘEKROČENÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI (§ 22 ODS. 1 PÍSM. F) BOD 2, 3 A 4 PŘESTUPKOVÉHO ZÁKONA)	43
4.2 NEPŘIPOUTÁNÍ BEZPEČNOSTNÍM PÁSEM A DRŽENÍ HOVOROVÉHO ČI ZÁZNAMOVÉHO ZAŘÍZENÍ	43
4.3 ŘÍZENÍ VOZIDLA POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY (§ 22 ODS. 1 PÍSM. B) PŘESTUPKOVÉHO ZÁKONA).....	44
4.4 ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA BEZ DRŽENÍ PŘÍSLUŠNÉ SKUPINY NEBO PODSKUPINY ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ	44
4.5 ÚSEKOVÉ MĚŘENÍ RYCHLOSTI VE ZLÍNĚ	45
4.6 ZÁVISLOST POČTU OBĚTÍ SILNIČNÍCH NEHOD NA RYCHLOSTI.....	49
5 STATISTICKÉ UKAZATELE VYBODOVANÝCH ŘIDIČŮ NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE	51
5.1 VYBODOVÁNÍ ŘIDIČI VE ZLÍNSKÉM KRAJI A VE ZLÍNĚ	51
5.2 EFEKT BODOVÉHO SYSTÉMU	53
6 HODNOCENÍ VLIVU BODOVÉHO SYSTÉMU NA ČETNOST	

DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ SPÁCHANÝCH NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE	60
6.1 PŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	61
7 NÁVRH ŘEŠENÍ KE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ.....	68
7.1 ODSTRANĚNÍ INSTITUTU „OSOBY BLÍZKÉ“	69
ZÁVĚR	71
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	72
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	74
SEZNAM OBRÁZKŮ	75
SEZNAM TABULEK.....	76

ÚVOD

Tématem diplomové práce je Vliv bodového systému na dopravní přestupky na území Zlínského kraje. S dopravními přestupky se po pracovní stránce potýkám již 14. rok, od r. 1998. Nejdříve pět let jako strážník Městské policie Zlín a následně od r. 2003 jako pracovníka na Odboru dopravy Magistrátu města Zlína, t.č. Odbor občansko-správních agend, na pozici referenta dopravních přestupků. Ročně řeším cca 1.000 dopravních přestupků nejrůznějšího typu, od přecházení chodce na červený signál tříbarevné světlé soustavy přes nedovolené parkování až po složité dopravní nehody či jízdu pod vlivem návykových látek.

Sankcemi za dopravní přestupky jsem se již zabývala v bakalářské práci a nyní se chci zaměřit na význam bodového systému, co všechno od 1.7.2006 přinesl, jestli se nějak změnilo chování řidičů na pozemních komunikacích a dotknu se i poslední novely, zákona č. 133/2011 Sb., která nabyla účinnosti dne 1.8.2011, kdy se nejvýrazněji změnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

V teoretické části práce nejdříve specifikuji, co to je a jak funguje stále diskutovaný bodový systém. Okrajově vymezuji přestupkové řízení (blokové, příkazní a správní) a zmíním také, jaké se ukládají sankce a kolik se přiřazuje bodů podle typu dopravního přestupku. Dopravní přestupky se řeší podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“) (blokové a příkazní řízení) a co neřeší tento zákon, řeší se podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), který je účinný od 1.1.2006. Od 1.8.2011 jsou dopravní přestupky nově vyjmenovány včetně sankcí v zákoně o silničním provozu. Bodový systém byl přílohou tohoto zákona již od samotného počátku. Řízení o přestupku se i nadále vede podle přestupkového zákona, resp. správního řádu. Přiblížím, jak funguje bodový systém v zahraničí.

Praktická část se zabývá analýzou nejčastěji páchaných dopravních přestupků v celé ČR, Zlínském kraji i městě Zlíně a v souvislosti s tím také úsekovým měřením rychlosti ve Zlíně. Rozebírám statistické údaje vybodovaných řidičů a hodnotím vliv bodového systému na četnost dopravních přestupků, zjišťuji, zda se zmírnily následky dopravních nehod snížením nejvyšší dovolené rychlosti v obcích a následným zavedením bodového systému s cílem zjistit, zda bodový systém měl pozitivní vliv na chování řidičů na silnicích. Dále jsem zjišťovala počet vybodovaných řidičů, resp. bodovaných (kteří mají 1-11 bodů), věkové srovnání, srovnání dle pohlaví, jakých přestupků se nejčastěji dopouštějí řidiči, kteří dosáhli 12 bodů, zda se vybodováním již

poučili nebo dosahují 12 bodů opakovaně atd. V závěru své práce jsem se pokusila navrhnout možná řešení, která by přispěla ke snížení počtu dopravních přestupků.

Při zpracování své diplomové práce jsem použila metodu rešerše literatury a rozbor právních předpisů, především přestupkového zákona a zákona o silničním provozu. V praktické části práce jsem využila statistických metod a získaná data jsem zpracovala formou grafů a tabulek. Informace jsem čerpala ze zákona o silničním provozu, přestupkového zákona, internetových odkazů (především údaje z Ministerstva dopravy ČR), z dostupných statistik Policie ČR, Městské policie Zlín a především z údajů, které mám k dispozici v rámci svého zaměstnání na Magistrátu města Zlína.

Práce vychází z právního stavu ke dni 1.10.2010.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CO JE TO BODOVÝ SYSTÉM

Bodový systém spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body od 0 do 12 bodů. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jak se mylně domnívá většina řidičů, ale administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin je řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin (např. maření výkonu úředního rozhodnutí nebo řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění) a zároveň ještě, jde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, je mu zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení 12 bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidičské oprávnění. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti, ale až po 1 roce, kdy nesmí řídit na území ČR motorová vozidla. V tomto případě není možné žádat po uplynutí poloviny doby o upuštění zbytku zákazu činnosti, neboť se nejedná o uloženou sankci ani trest zákazu činnosti, řidič pouze pozbývá právo k řízení motorových vozidel na území ČR.

Systém tedy postihuje recidivu páchaní dopravních přestupků. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Řidiče, kterým nejde o peníze, neboť pár tisícovek pro ně znamená nepříliš, samotná pokuta v žádném případě nevychová. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit. Ze své praxe však mohu konstatovat tu zkušenost, že spousta řidičů se „probudí“ až v okamžiku, kdy jim přijde domů výzva k odevzdání řidičského průkazu z důvodu dosažení 12 bodů a ptají se: Co mohu dělat? Bohužel v tomto okamžiku už není možné prakticky žádné řešení. V rovině teoretické může samozřejmě podat námítky podle ust. § 123f zákona o silničním provozu, ale zde příslušný úřad pouze přepočítá, zda byly body připsány správně a i při případném přezkoumání policií příslušných přestupků, které sama udělila, v 99,5

% případů se námitky musí zamítnout, neboť nedošlo k žádnému pochybení úřadu a řidič je povinen odevzdat řidičský průkaz.

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

1.1 Proč bodový systém hodnocení řidičů?

Bodový systém hodnocení řidičů je jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, který schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Zavedení bodového systému není ojedinělým opatřením, ale součástí celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele - dopravního prostředí - tak i vozidel.

Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným opatřením, jejichž cílem je:

- Formou odrazení předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, a to hrozbou ztráty řidičského oprávnění; příklady ze zahraničí ukazují, že vytvoření systému odrazení (hrozby ztráty řidičského oprávnění) a jeho medializace vede k nutnosti nižší četnosti dozoru přímo v provozu na pozemních komunikacích. Již letmý pohled do zahraničí, kde systémy bodového hodnocení řidičů existují již mnoho let (SRN, Velká Británie) ukazuje, že dnes je četnost policejních kontrol přímo v provozu mnohem nižší než v České republice
- Eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků a tím se stávají nespolehlivými k řízení motorového vozidla
- Vytvořit čitelný systém postihu přestupců, který je jednoznačně definovaný (konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů); tím systém přispívá k eliminaci případné korupce

Bodový systém je účinný i z pohledu účelného postihu (nikoli v trestně právním slova smyslu - viz dále) těch řidičů, kteří neplatí uložené pokuty za dopravní přestupky, neboť jeho vymáhání není závislé na solventnosti přestupce. Problém vymáhání uložených pokut za dopravní přestupky je v současné době jeden z problémů, který zatěžuje neúměrně státní správu.

1.2 Základní principy fungování

- Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel
- Body jsou stanoveny pevně v příloze zákona o silničním provozu
- Body se přičítají vždy od 1 do 7 bodů (od 1.8.2011 od 2 do 7 bodů)
- Body se zaznamenávají maximálně do 12 bodů
- Podmínkou zaznamenání bodů je pravomocný postih sledovaného protiprávního jednání
- Při více přestupcích spáchaných jedním jednáním se zaznamená počet bodů za nejzávažnější z nich (např. když řidič najednou projede na červenou, je opilý, nesvítl a telefonuje)
- Body zaznamenává správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) příslušný podle místa trvalého pobytu řidiče. Policii, obecní policii, obecním úřadům a soudům je uložena oznamovací povinnost ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému a které policie nebo obecní policie projedná v blokovém řízení, v souladu s jejich působností k blokovému řízení podle zákona o přestupcích nebo které projednají obecní úřady v řízení o přestupcích nebo soudy v trestním řízení.
- Zaznamenané body je možno před dosažením jejich plného počtu odečítat; po uplynutí 12 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, tj. nespáchal-li řidič po uvedené době žádný další ze stanovených přestupků nebo trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, odečtou se řidiči 4 body; po uplynutí 24 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči další 4 body; po uplynutí 36 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, se odečtou řidiči všechny zbývající body, do mínu- su se body neodečítají.
- Důsledkem dosažení plného počtu 12 bodů je pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a řidičského oprávnění přímo ze zákona, tj. bez správního řízení, na dobu 1 roku.

- Řidič se může bránit tzv. "námitkou" a do rozhodnutí o námitce smí řídit. Body jsou administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoli trestem. Body se zaznamenají poté, co rozhodnutí o přestupku nebo rozsudek obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů. Soudy v České republice potvrzují, že bodový systém neznamena dvojí trestání. Významný rozsudek v této otázce se dostal do Sbírky rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (Sb. NSS), v níž se publikují významná soudní rozhodnutí z oblasti správního soudnictví, která by měla být východiskem pro další rozhodovací praxi soudů i správních orgánů. Publikovaným rozhodnutím je konkrétně rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, č.j. 30 Ca 174/2008-25 ze dne 16.01.2009, kde se mj. uvádí: „Pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je sankcí za opakované páchaní přestupků *sui generis* za speciální recidivu. Nejedná se tak o trest za původní (předchozí) jednotlivá protiprávní jednání, a proto ani nemůže jít o opakovaný postih ve smyslu čl. 4 bodu 1 Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, kterou je Česká republika vázána, a jejíž obsah byl zveřejněn ve Sbírce zákonů pod č. 209/1992 Sb.“ (viz rozhodnutí č. 1950 Sb. NSS, sv. č. 12/2009). Přestože záznam bodů je pouhým administrativním úkonem a nikoli ukládáním sankce ve správním řízení, upravuje zákon i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Půjde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten. V obou případech může řidič sdělit správnímu úřadu svůj nesouhlas podáním námítky a správní orgán jej musí do 10 pracovních dnů posoudit. Shledá-li úřad nesouhlas odůvodněným, záznam o počtu bodů v registru opraví a řidiče o tom písemně vyrozumí. Shledá-li nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci správní řízení, ve kterém přezkoumá stav zaznamenaných bodů. Proti rozhodnutí se může řidič dále bránit řádnými i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem.

- Řidič smí požádat o vrácení řidičského oprávnění po roce od jeho ztráty. Předtím musí absolvovat přezkoušení v autoškole¹

Vzhledem k tomu, že patrně každý řidič se dříve či později dopustí nějakého dopravního přestupku a jednou bychom se všichni vybodovali, systém předpokládá také odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Nespáchá-li řidič po dobu 1 roku (od nabytí právní moci posledního bodovaného přestupku) žádný z bodovaných přestupků nebo trestných činů, odečtou se mu 4 body. Tyto body odečítá systém automaticky, není třeba o to žádat.

Mimo povinné odečítání 4 bodů každý rok ze zákona lze odečíst další tři body. Stále více řidičů se přihlašuje každoročně na tzv. „školu bezpečné jízdy“. Ne každý ví, jak to probíhá. Je několik povinností, které je třeba dodržet a absolvovat jednodenní školení bezpečné jízdy, po jehož úspěšném absolvování dostane řidič potvrzení o řádném ukončení. Školení může provádět pouze subjekt, kterému udělil příslušný krajský úřad vyšší akreditaci k provozování školení bezpečné jízdy. Absolvování školení bezpečné jízdy, na jehož základě je možné následně požádat o odečet 3 bodů, je v současné době možné na 4 místech: ve společnosti Autodrom Most a.s., Sosnová (u České Lípy), Jihlava a Ostrava. Po spuštění tohoto systému dodatečného odečítání nasbíraných bodů byla cena tohoto školení cca 8.000 Kč a bylo možné se ho zúčastnit pouze v Mostě, v současné době, kdy se již otevřelo více středisek, se cena pohybuje od 3.840 Kč do 6.432 Kč.

Podmínkou je podání písemné žádosti o odečtení bodů příslušnému registru řidičů (dle místa trvalého bydliště), jehož přílohou je potvrzení o řádně ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy, které nesmí být starší než 1 měsíc od podání žádosti. Řidiči nárok na odečet bodů vzniká maximálně jednou za kalendářní rok.

Další podmínkou je, že ke dni ukončení školení nemá řidič v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Tzn., že za každý

¹ <http://www.bodovysystem.cz/Zakladni-principy-fungovani/>

jednotlivý přestupek nebylo zaznamenáno více než 5 bodů s celkovým součtem 10 bodů za všechny přestupky. Jsou-li splněny tyto podmínky, lze odečíst 3 body.

Po vyhovění žádosti k odečtu 3 bodů příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) a po splnění všech podmínek může nastat situace, že dodatečně úřad zapíše body za přestupek, který řidič spáchal v období mezi vyžádáním výpisu z evidenční karty řidiče pro školicí středisko a dnem, kdy již jde žádat o odmazání tří bodů. V případě, že bude registru řidičů, po podání žádosti o odečtení 3 bodů, před provedením záznamu v registru řidičů odečtení bodů, dodatečně oznámena skutečnost, ze které bude zřejmé, že k osobě žadatele bylo ke dni ukončení školení bezpečné jízdy pravomocně rozhodnuto o přestupku, nebo trestném činu, v jehož důsledku žadatel dosáhl více než 10 bodů, nebo který byl ohodnocený 6 a více body, nebo za který byl žadateli uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nárok na odečet 3 bodů z dosaženého počtu bodů žadateli nevzniká a žádost žadatele správní orgán rozhodnutím zamítne. V případě, že bude taková skutečnost správnímu orgánu oznámena po vyhovění žádosti a provedení záznamu o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů, zakládá taková skutečnost důvod pro obnovu řízení podle ustanovení § 100 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).²

1.3 Bodový systém účinný do 30.7.2011

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7

² http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/bodovy_system/odecitani_3b.htm

odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 100 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení do- pravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodle- né nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	6

řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4

při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 100 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo	3
--	---

neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3

nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2

nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti sta-	1
--	---

novené v § 35 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb.	
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Tabulka 1 Výčet bodovaných dopravních přestupků³

1.4 Kritika bodového systému

Hlavním předmětem kritiky bodového systému je například:

- Bodové hodnocení nepostihuje srovnatelně silně chodce a řidiče nemotorových vozidel
- Nepoměr bodového hodnocení vůči závažnosti nebo nebezpečnosti jednotlivých typů činů
- Přílišná přísnost systému, malá tolerance vůči banálním přestupkům
- Porušení principu „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“, duplicita zániku řidičského oprávnění po dosažení 12 bodů se sankcí zákazu činnosti řízení motorových vozidel udělované v trestním nebo přestupkovém řízení. Navrhovatelé zákona argumentovali tím, že udělování bodů a zánik řidičského oprávnění na základě udělených bodů nejsou trestem v právním slova smyslu, což oponenti považují za obcházení práva.

³ zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

- Nejasný právní status procesu zaznamenávání bodů. Obecní úřad body neuděluje rozhodnutím, ale pouze je zaznamenává – vznikají automaticky ze zákona. Může být sporné, v jaké míře a jakým způsobem se na úkon zaznamenání vztahuje správní řád, zejména na obecné principy správního řízení.
- Možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení výzvy.
- Nízká jazyková i obsahová kvalita formulací zákona
- Ačkoliv bodové hodnocení je podle zákona určeno k hodnocení řidičů motorových vozidel, v příloze zákona je stanoven i počet bodů za použití dálnice nemotorovým vozidlem.
- Vliv na korupční prostředí – někteří odpůrci zákona tvrdí, že jej posiluje.
- Obecním a městským policiím byly rozšířeny pravomoci, avšak dozor nad nimi je podstatně méně kvalitní a systematický než nad státní policií, podobně jako kvalifikační požadavky na pracovníky.

Některé nedostatky byly odstraněny nebo zmírněny při projednávání zákona, jiné při něm naopak vznikly.⁴

1.5 Změny bodového systému

Navrhované zmírnění bodového systému	
Alkohol méně než 0,3 promile	0 bodů
Překročení rychlosti o méně než 10 kilometrů v hodině	0 bodů
Jízda bez zapnutých světel	0 bodů
Neoprávněná jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu	0 bodů
Chybějící potvrzení od lékaře pro důchodce	0 bodů
Řízení vozidla bez odpovídajícího řidičského oprávnění	ze sedmi bodů čtyři
Držení telefonu během jízdy	ze tří bodů dva

Tabulka 2 Výčet bodovaných dopravních přestupků⁵

⁴ <http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>

⁵ <http://image.tn.nova.cz/media/images/750x750/Sep2010/679020.jpg?d41d>

K výše uvedené tabulce dlužno říci, že překročení rychlosti o méně než 10 km/h je bez bodu pouze v případě, že se jedná o jízdu mimo obec, neboť při jízdě v obci je bez bodu pouze překročení rychlosti o max. 5 km/h. Zůstává však pokuta 1.500 – 2.500 Kč ve správním řízení nebo v blokovém řízení nově *do* 1.000 Kč. Za alkohol do 0,3 ‰ pokuta i zákaz řízení zůstává!

Dále je k zamyšlení snížení bodového hodnocení ze 7 bodů na 4 při řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, kdy tedy osoba, která nikdy nebyla ani v autošколе, neměla nikdy řidičský průkaz, tedy nebyla a není držitelem řidičského oprávnění a řídí motorové vozidlo, v tomto případě se jedná pouze o přešůpek za 4 body.

Navrhované zpřísňení bodového systému	
Nepřipoutání se bezpečnostními pásy	ze dvou bodů tři
Dítě v autě bez sedačky	ze dvou bodů čtyři
Ohrožení jiného řidiče při předjíždění mezi jízdními pruhy	ze tří bodů pět
Jízda řidiče, kterému byl zadržén řidičský průkaz	ze šesti bodů sedm
Porušení zákazu předjíždění vozidla	ze šesti bodů sedm
Otáčení se a couvání na dálnici	ze šesti bodů sedm
Neposkytnutí první pomoci	sedm bodů
Nepřivolání záchranných složek svědkem dopravní nehody	sedm bodů

Tabulka 3 Výčet bodovaných dopravních přešůpků⁶

1.6 Bodový systém účinný od 1.8.2011

Dne 12.5.2011 podepsal prezident novelu zákona o silničním provozu, která je účinná od 1.8.2011, kde jsou významné změny. Dopravní přešůpky se již nebudou řešit podle přešůpkového zákona, převážně podle ust. § 22, jako dosud vždy, ale podle zákona o silničním provozu, ust. § 125c. Došlo také k významným změnám v bodovém systému. Často se hovoří o tom, že novela zpřísňuje celý systém, ale dle mého názoru je tomu naopak. Počet bodovaných přešůpků se snižuje ze 44 na 27. Zcela zrušeny jsou body za jednobodové přešůpky. Šestibodové přešůpky také nebudou, změni se na sedmibodové. Mění se i pravomoc městské policie při měření rychlosti. Nově nemusí být místo měření označeno. Novela zavádí povinné zimní pneumatiky od 1. listopadu do 31. března, pokud se na pozemní komunikaci nachází souvislá vrstva sněhu,

⁶ <http://image.tn.nova.cz/media/images/750x750/Sep2010/679019.jpg?d41d>

led nebo námraza nebo lze-li předpokládat, že se během jízdy může vyskytovat; neplatí pro dojezdovou pneumatiku. Absolvuje-li žadatel o řidičské oprávnění praktický výcvik a zkoušku v řízení motorového vozidla s vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, nemůže řídit jiná vozidla, než vozidla s automatickou převodovkou. Řidič je na výzvu policisty povinen zajet na STK na provedení kontroly technického stavu, pokud zajižďka, včetně cesty zpět, není delší než 8 km. Podrobnosti má stanovit vyhláška ministerstva dopravy, která dosud nebyla vydána. Pokud jde o diskutované téma alkoholu za volantem, nic ohledně nulové tolerance se nezmění. Za jakýkoliv alkohol za volantem řidič nadále zaplatí pokutu až 20.000 Kč, snížila se dolní hranice pokuty z 10.000 Kč na 2.500 Kč. Pokud však bude hranice alkoholu v krvi do 0,3 promile, řidič nově nedostane žádné body, ale pouze pokutu a zákaz řízení až na rok! Naopak za drogy za volantem nebo množství alkoholu nad 0,3 promile bude sedm bodů místo šesti. Tato úprava vychází z analýzy ministerstva vnitra, která přišla s výsledkem, že množství alkoholu do 0,24 promile nemá prokazatelný vliv na chování řidiče. Přísnější postih naopak přijde za přestupky proti životu a zdraví. Nově čeká pětibodový postih místo tří za ohrožení jiného řidiče při předjíždění. Nepřipoutání bezpečnostními pásy je za čtyři body pro řidiče u dětí, nepřipoutaný samotný řidič dostane tři body. Nyní za oboje hrozí dva body. Nepřipoutání dospělého spolujezdce je nadále bez bodu jen za pokutu, kterou si platí každý sám. Dva body místo tří budou postihem za držení telefonu při jízdě. Ruší se tresty za nerozsvícená světla nebo za nerespektování příkazové či zákazové značky (zákaz vjezdu). Body nově nehrozí ani za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci nejvýše o pět kilometrů v hodině, mimo obec o deset kilometrů za hodinu. Řidič ale za to bude moci dostat pokutu od 1.500 do 2.500 korun, jako dosud a v blokovém řízení *do* 1.000 Kč, dosud bylo striktně 1.000 Kč. Za přestupky jednoho pachatele, které budou řešeny ve společném řízení, dostane už pouze body za ten nejzávažnější přestupek. Pouze jedna pokuta za nejzávažnější přestupek platila i v minulosti, ale body se sčítaly, pokud nebyly spáchány jedním skutkem. Norma také ruší limit 100.000 Kč pro rozlišení výše pokuty za způsobení dopravní nehody. Nově bude platit pouze sedmibodový trest za způsobení dopravní nehody s úmrtím nebo těžkým zraněním, nikoli už za neohlášení dopravní nehody policistovi. Body nebudou za ujetí od nehody a nesepsání protokolu o nehodě už nebude přestupkem. Zákon rovněž umožňuje policii zadržet na 48 hodin vozidlo, které by se účastnilo tajného závodu při běžném provozu. Řidiči budou muset mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a motorového vozidla, řidiči budou muset podstoupit psychologické vyšetření před vrácením zabave-

ného řidičského průkazu. Novela také zavádí mezinárodní označení pro invalidy podle druhu postižení a zpřísňuje podmínky pro vydání parkovacího průkazu pro osoby tělesně postižené.

Od 1. srpna se také mění lhůty povinných výměn řidičských průkazů. Nově platí, že řidičské průkazy vydané od 1. ledna 2001 do 31. prosince 2002 si musí řidiči vyměnit do 31. prosince 2012. Řidičské průkazy vydané od 1. ledna 2003 do 30. dubna 2004 platí do 31. prosince 2013.⁷

1.7 Názor odborníka

Stanislav Huml: Bodový systém nevychovává, ale jen trestá!

O bodovém systému, který na českých silnicích platí od 1.7.2006, se hovoří neustále. Jedním z jeho kritiků je již od počátku bývalý šéf středočeských dopravních policistů, pozdější ředitel Expertního ústavu silniční a městské dopravy, odborník na silniční dopravu a politik, Mgr. Stanislav Huml. Od května 2010 je poslancem Parlamentu ČR zvoleným za Věci veřejné, který již po měsíci platnosti tento systém zhodnotil a praxe mu jen dává za pravdu:

„Domnívám se, že filozofie zákona byla a je správná. Líbí se mi, že bodový systém byl přijat, bohužel v českých podmínkách jde o systém represivní, nikoli výchovný. Úplně totiž popírá tuto složku, která je obsažena v silničních zákonech okolních států. Například - předjede-li řidič traktor na plné čáře v přehledném úseku, dostane podle novely pokutu, zákaz činnosti min. na šest měsíců a ještě trestné body. Proč? Zastaví-li řidič vezoucí starou babičku - jejíž zdraví odpovídá věku, byť nemá doklad o tělesném postižení, ale pouhý pohled dokládá obtížnost každého kroku navíc - na parkovišti vyhrazeném pro invalidy, u obchodního domu, nebo dokonce před poliklinikou jen proto, aby tam mohla vystoupit a nemusela chodit daleko, hrozí mu pokuta až 10.000 Kč. A děje se tak, aniž by šlo o nebezpečné přestupky, při nichž nikdo nikoho neohrožuje. Často jde i „jen“ o přehlédnutí dopravní značky nebo o špatně viditelné, již značně opotřebované značení na silnici. Zákon je v tomto směru velmi tvrdý a uděluje současně zákaz činnosti a ještě navíc odebírá body. Co je na tom výchovného? Další problém: Řidič by měl dostat do schránky upozornění, že se blíží k hranici odebrání řidičského průkazu. V tomto smyslu se mi velmi líbí postup v Německu, které má sice také dvanáctibodový systém, ale je

⁷http://auto.idnes.cz/novinky-pro-ridice-straznici-nemusi-merit-za-znackou-a-zmeny-v-bodech-1k0-/automoto.aspx?c=A110729_110155_automoto_fdv

považován za základní. Blížíte-li se k dosažení hranice 12 trestných bodů, jste osloveni. A můžete se rozhodnout, zda v autošколе absolvujete výcvik v zásadách bezpečné jízdy. Pokud ano, a úspěšně ho absolvujete, dostanete tři bonusové body a hranice se vám zvyšuje na 15 bodů. Tak můžete učinit celkem dvakrát, a tím se dostat z dvanáctibodové hranice na 18 bodů. Takové proškolení něco stojí. Rozhoduje se ale sám řidič a dlouhodobě si tak koriguje své chování na silnici. To upozornění mu říká, že něco dělá špatně, a nabízí mu možnost chyb se napříště vyvarovat. U nás se však nevaruje, ale rovnou odebírá řidičský průkaz!

Nejsem proti bodovému systému, jsem všemi deseti pro, aby byl na silnicích pořádek, protože jsem viděl ve své praxi až příliš mnoho mrtvých a ještě více lidí postižených na celý život následky bezohledné jízdy. Pokud je zákon nasměřován proti pirátům silnic jako takovým, je absolutně na místě. Já jen spíše apeluji a prosazuji výchovné prvky. Myslím, že pokud se dlouhodobě působí na řidiče, jejich chování se změní a sníží se tím i počet dopravních nehod. Zásadou novely se výrazně snížila rychlost jízdy a všichni jsme najednou správnou rychlost začali dodržovat. Někdy až extrémně. Na místě, kde mohou lidé jezdit až padesátikilometrovou rychlostí, jezdí raději nejvíce čtyřicítkou. To sice zpomalilo dopravu, ale zachránilo to spoustu životů, protože v rychlosti jízdy je hodně. Do statistiky se mnohdy zapíše, že důvodem nehody byla nepozornost v řízení. Kdyby však jel řidič pomaleji, zřejmě by k nehodě nedošlo. A pokud ano, pak by to byla nehoda s menšími následky. Rychlost jízdy má na nehodovost opravdu obrovský vliv. V řadě případů jsou však podle mého mínění tresty příliš přísné a nesmyslné. Například zákaz předjíždění traktoru na plné čáře také souvisí s dopravním značením. Možná by bylo vhodné plnou dělicí čáru, která nemá v daném úseku své opodstatnění, změnit. Málokdo si uvědomuje, že toto značení získalo po přijetí novely úplně jiný význam, než mělo v minulosti. Dříve dopravní inženýr umístil někde rychlost 30 km/h jen proto, aby tam lidé jezdili rychlostí 50 km/h. Dnes toto značení ztrácí význam, protože všichni v obci jezdíme rychlostí 50 km/h a vypadá to, že budeme i v budoucnosti. Plná čára se často dávala i na místa, kde sice jednou došlo k závažné dopravní nehodě, přestože šlo o naprosto přehledný úsek, a od té doby se tam ale už nic mimořádného nestalo. Plná čára však zůstala. Pokud zde pojedete pětikilometrovou rychlostí, je absolutní nesmysl ho nepředjet. Nejlépe k tomu asi přistoupil pražský magistrát, který v místech, kde je úplně vyloučen pohyb chodců, zvýšil limity, což je správné. A ještě jedna věc: výrazně se změnil i vozový park oproti tomu, jak vypadal

před několika lety. Umím si proto na některých dálničních úsecích představit jízdu rychlostí 150-160 kilometrů.“⁸

Názory mgr. Humla byly již částečně vyslyšeny. Čeští řidiči mohou také aktivně čelit bodovému systému odepsáním tří trestných bodů ve čtyřech střediscích bezpečné jízdy a zrušil se zákaz řízení pro řidiče, který neoprávněně zaparkuje na místě pro invalidy.

1.8 Jak lze předejít vybodování?

1.8.1 Dodržovat vždy pravidla silničního provozu

Policista ani strážník obecní policie nemají povinnost informovat o přidělení bodů za projednávaný přestupek. Tuto skutečnost většina řidičů vůbec netuší, páchají stále dokola další dopravní přestupky a když jim přijde dopis s výzvou k odevzdání řidičského průkazu z důvodu pozbytí řidičského oprávnění, mají pocit obrovské nespravedlnosti se stížností, že jim nikdo neřekl, že za přestupky, které spáchali, dostanou nějaké body. Nesčetněkrát jsem ve své praxi zažila případ, kdy se takový řidič svěřil, že mu policista řekl, že když podepíše blok na pokutu, žádné body mu neudělí. Ale již neřekne, že body mu uděleny budou, a to příslušným úřadem obce s rozšířenou působností podle místa jejich trvalého bydliště. Proto je vhodné po jakémkoli projednání přestupku cca po dvou týdnech vyžádat si na ORP nebo CZECHPOINTU „Výpis z bodového hodnocení řidiče“. První informaci od obecního úřadu obce s rozšířenou působností o bodovém kontu řidič dostane je až při dosažení 12 bodů spolu s výzvou k odevzdání řidičského průkazu!⁹ Přesto každý účastník silničního provozu, zvláště pak řidič motorového vozidla, by měl znát zákon o silničním provozu a pokud vyjde nějaká novela, měl by se alespoň podívat na internet a zjistit, co je nového. V lepším případě by si mohl přečíst celé znění ve Sbírce zákonů, poněvadž na internetu (ale i ve všech ostatních médiích) i přes velkou snahu autorů se objevují pokaždé chyby při komentování bodového systému a dopravních přestupků a sankcí za ně.

⁸<http://www.bodovysystem.cz/Media-a-bodovy-system/Stanislav-Huml-Bodovy-system-nevychovava-ale-jen-tresta.html>

⁹ <http://www.bodovysystem.cz/Jak-predejete-vybodovani/>

2 DOPRAVNÍ PŘESTUPKY

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 zákona o přestupcích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb a zákona č. 226/2006 Sb.

§ přest./ trest. zák.	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Blo- ko- vá po- kuta	Ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 22/1a) 1.	řízení vozidla, na němž není umístěna tabulka registrační značky	0	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1a) 1.	řízení vozidla, na němž je umístěna jiná tabulka registrační značky, než která byla vozidlu přidělena	4	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1a) 2.	Řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1a) 3.	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1b)	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem Var.a) alkohol nad 0,3 promile nebo návyková látka Var.b) alkohol 0,3 promile a méně	a-6 b-3	0	10000–20000	6-12měs.
§22/1c) §201 TZ.	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	0	25 000–50 000 vězení až do 3 let(TZ)	1-2 roky 1–10 let(TZ)
§22/1d)	přes výzvu podle zvláštního právního předpisu 3f) odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	0	25000–50000	1-2 roky
§ 22/e) 1.	řízení motorového vozidla bez držení	7	0	25 000–50 000	1 rok–2 roky

§ 180d TZ	příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění			vězení do 1 roku nebo peněžitý trest	1–10 let (TZ)
§ 22/1e) 2.	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídičský průkaz	6	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1e) 3.	řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1e) 4.	řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu	5	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1e) 5.	řízení motorového vozidla řidičem, který jako řidič, který je držitelem řídičského průkazu Evropských společenství, řídičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řídičského průkazu vydaného cizím státem, pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky	0	0	25000–50000	1-2roky
§ 22/1f) 1.	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1000	1500–2500	---
§ 22/1f) 2.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5	0	5000–10000	6-12měs.
§ 22/1f) 3.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3	2500	2500–5000	1–6 měs. (2x a více za 12 měs.)
§ 22/1f) 4.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2	1000	1500–2500	---
§ 22/1f) 5.	nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	2500	2500–5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1f) 6.	a) při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky b) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit c) při řízení vozidla ohrožení chodce	a - 4 b - 3 c - 4 d - 4	2500	2500–5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.

	přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje d) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání				
§ 22/1f) 7.	předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	6	0	5000–10000	6–12 měs.
§ 22/1f) 8.	nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu	4	2500	2500–5000	1 – 6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1f) 9.	vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno	6	2500	2500–5000	1 – 6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1f) 10.	v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu	6	0	5000–10000	6–12 měs.
§ 22/1f) 11.	neoprávněné zastavení nebo stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněné použití označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě	0	0	5000–10000	---
§ 22/1g)	porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu	2	2500	2500-5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1h)	porušením zvláštního právního předpisu způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	0	25000-50000	1-2 roky
§ 224/1,2,3 TZ	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7	0	vězení až 10let	1rok-10 let
§ 22/1i)	porušením zvláštního právního předpisu způsobení dopravní nehody, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč	0	0	2500-5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1j)	při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení	3	0	2500-5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.

	vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody				
§ 22/1k)	při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezařazení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody	7	0	2500-5000	1–6 měs. 2x a více za 12 měs.
§ 22/1l)	porušení zvláštního právního předpisu jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k),	0	do 2000	1500-2500	---
§ 22/1m)	ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	do 1500	1500-2500	---
§ 22/1n)	nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	do 2000	1500-2500	---
§ 22/1o)	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užití ochrannou přilbu	2	do 2000	1500-2500	---
§ 22/1p)	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 z. č. 361/2000 Sb.	2	do 2000	1500-2500	---
§ 22/1q)	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000	1500-2500	---
§ 22/1r)	nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb.	1	do 2000	1500-2500	---

§ 22/11)	neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	do 2000	1500-2500	---
§ 22/11)	porušení ustanovení § 32 z. č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	do 2000	1500-2500	---
§ 22/11)	porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1	do 2000	1500-2500	---
§ 22/11)	neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	do 2000	1500-2500	---
§ 22/11)	řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	do 2000	1500-2500	---
§ 22/2)	jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěčil nebo přikázal vozidlo k řízení	0	3000	5000-10000	---
§ 23/1f)	a) jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla b) překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů c) nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	a-0 b-4 c-0	do 5000	do 10000	---
§ 42 a/4c) z.č.13/1997 Sb.)	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 5000	do 500000	---

2.1 Řešení dopravních přestupků - Správní řízení, příkazní řízení a blokové řízení

Projednávání dopravních přestupků upravuje přestupkový zákon a správní řád. Přestupky lze projednat buď v blokovém řízení, v příkazním řízení, nebo ve správním řízení. K projednání přestupků je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností dle místa, kde byl přestupek spáchán. Přestupek lze postoupit k vyřízení do místa trvalého bydliště nebo místa pracoviště přestupce dle ust. § 55 odst. 3 přestupkového zákona, právní nárok na to však není a záleží na správním orgánu, zda žádosti vyhoví. Přestupek lze projednat do 1 roku od jeho spáchání, pak je přestupek promlčen a nelze jej již projednat. Znamená to tedy, že projednání přestupku musí nabýt právní moci do jednoho roku od spáchání přestupku. Blokové řízení nabývá právní moci ihned, správní a příkazní řízení po uplynutí lhůty na odvolání (nebo při vzdání se odvolání) po zaslání Příkazu, či Rozhodnutí.

2.1.1 Blokové řízení (§ 84 přestupkového zákona)

Blokové řízení znamená projednání přestupku na místě uložením blokové pokuty (a to jak za "hotové", tak na blok na pokutu na místě nezaplacenou + poštovní složenku). K tomuto je oprávněna na základě ust. § 86 přestupkového zákona Policie ČR, obecní policie a blokovou pokutu může také uložit správní orgán, což se mezi veřejností většinou neví. Blokové řízení může probíhat jen v případech, ve kterých je to stanoveno přestupkovým zákonem, a to konkrétně opět v ust. § 86. Některé dopravní přestupky (stanovuje § 22 odst. 1 přestupkového zákona) nelze projednat v blokovém řízení a tudíž je městská policie, příp. Policie ČR musí postoupit ke správnímu řízení. Se spácháním přestupku musí přestupce souhlasit, jinak jej policista nebo strážník nemůže v blokovém řízení vyřešit. Na projednání věci v blokovém řízení ovšem není nárok a policista či strážník může přestupek postoupit k projednání do správního řízení, pokud by se mu uložená sankce v blokovém řízení zdála "málo výchovná". Pokud přestupce souhlasí s projednáním přestupku v blokovém řízení, tak je důležité vědět, že proti blokovému řízení není odvolání a podpisem se "upsal", že se nebude odvolávat a že s takovým

¹⁰ Příloha zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

řešením souhlasí. Existuje sice ještě jeden opravný prostředek, tzv. přezkumné řízení, ale ne vždy s tím lze ještě něco udělat. Pokud si tedy není řidič jistým, že přestupek spáchal, může nechat přestupek postoupit do správního řízení, kde bude řádně projednán a kde se může účinněji bránit, než na místě samém. Ve správním řízení jsou většinou vyšší sankce a dále jsou zde i náklady správního řízení ve výši 1.000 Kč, které, pokud správní řízení přestupce "prohraje", musí navíc uhradit. Pokud tedy věc není projednána blokově, postupuje se do správního řízení, které má dvě možnosti:

2.1.2 Příkazní řízení (§ 87 přestupkového zákona)

Pokud je dostatek důkazů, nemusí proběhnout klasické správní řízení, ale správní orgán vydá tzv. Příkaz, ve kterém je stanovena výše pokuty. Proti příkazu lze podat tzv. Odpor. Odpor má odkladný účinek, tedy pokud byla příkazem uložena pokuta, nemusí se uhradit. Při příkazním řízení se neplatí poplatek 1.000 Kč za náklady správního řízení (podáním odporu se přechází na "klasické" správní řízení a pak už se tento paušální poplatek uhradit musí, tedy za předpokladu, že při své obraně nebude přestupce úspěšný. Pokud nepřebere adresát tento Příkaz na poště, tak po 10 dnech od uložení nabývá právní moci, i když jej nikdo nepřevzal.

2.1.3 Správní řízení (Správní řád)

Na zahájení správního řízení má správní orgán 60 dnů od doby, kdy se o přestupku dozvěděl (kdy mu jej např. policie oznámila). Tato lhůta ale lze prodloužit a není v ničem "směrodatná", správní orgán si podezřelého pozve k tzv. "ústnímu jednání", kde jej seznámí s důkazy, které jsou proti němu a člověk má možnost se k těmto skutečnostem vyjádřit a obhajovat se. Po "prošetření" celého přestupku správní orgán zhodnotí důkazy a vydá Rozhodnutí, kde je stanovena výše pokuty a případně i doba zákazu řízení s odůvodněním přestupku, stejně jako v příkazním řízení. Proti Rozhodnutí lze podat odvolání, a to do 15 dnů od jeho doručení. Odvolání má odkladný účinek. Pokud je přestupce uznán vinným, tak musí uhradit náklady správního řízení ve výši 1.000 Kč (stanoveno v § 79 přestupkového zákona). Do 30.7.2011 se ve společném řízení více přestupků jednoho pachatele podle ust. § 12 odst. 2 přestupkového zákona uložila jedna

sankce podle ustanovení vztahujícího se na přešupek nejpřísněji postižitelný,¹¹ záznam bodů v registru řidičů je ale proveden na podkladu ust. § 123b zákona o silničním provozu, pokud nejde o jednočinný souběh. Pokud jde o posouzení jednoty skutku, pak přešupkem je např. každé překročení nejvyšší dovolené rychlosti, které bylo spácháno v delším časovém období. Pokud by tomu tak nebylo, tak by to vedlo k závěru, že do doby, než je řidiči oznámeno, že bylo zaznamenáno jeho porušení dopravních předpisů, mohl by řidič zákon neustále porušovat, a to pouze s hrozbou sankce za jediné porušení. Řidič je povinen se dopravními předpisy řídit neustále. Příklad, na který pamatuje ustanovení § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu, je takový, kdy je řidič při řízení motorového vozidla přistižen např. ve chvíli, kdy nemá zapnutá světla, současně není připoután bezpečnostním pásem a současně překročil nejvyšší dovolenou rychlost. Toto je zjištěno při jednom "zastavení" řidiče a bude tedy posuzováno jako jeden skutek a zde bude uděleno pouze jedno bodové hodnocení a jedna pokuta za nejzávažnější porušení. Pokud ovšem řidič bude např. 3 x zaznamenán radarem na různých místech např. ve Zlíně (byť i třeba v jeden den) a následně bude pozván ke správnímu řízení, tak mu ve společném řízení bude udělena jedna pokuta za nejzávažnější porušení, ale bodové hodnocení za všechny překročení rychlosti, tedy v tomto příkladu mu bude uděleno bodové hodnocení 3x a může "okamžitě" přijít o řidičský průkaz tím, že dosáhne hranice 12 bodů. Od 1.8.2011 však za přešupky řešené ve společném řízení, které byly spáchány v období max. 3 měsíců, jsou udělovány už pouze body za nejzávažnější přešupek.¹²

¹¹ ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. Přešupkové právo, komentář k zákonu o přešupcích včetně textu souvisejících předpisů. Praha, Linde, 2009, s. 41

¹² <http://www.prestupkyvdoprave.cz/bodypokuty.html>

3 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE A V ZAHRANIČÍ

Jak je patrné z tabulky (Tabulka 5 Výčet zemí s bodovým systémem

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

země	zahájeno	výchozí počet bodů	přičítání/odečítání
Německo	1974	18	přičítání
Velká Británie	1982	12	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Chorvatsko	1992	7	odečítání
Polsko	1993	21	přičítání
Řecko	1993	25	přičítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání
Kypr	2001	12	přičítání
Maďarsko	2001	18	přičítání
Irsko	2002	12	přičítání
Lucembursko	2002	12	odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Litva	2004	10	přičítání
Malta	2004 (pouze pro řidiče začátečníky)	12	přičítání
Norsko	2004	8	přičítání
Dánsko	2005	3	přičítání
Rakousko	2005	3	přičítání
Španělsko	2006	12	odečítání
Česká republika	2006	12	přičítání

Tabulka 5 Výčet zemí s bodovým systémem¹³

¹³ <http://www.prestupkyvdoprave.cz/bodypokuty.html>

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 NEJČASTĚJI PÁCHANÉ DOPRAVNÍ PŘESTUPKY

Problematikou dopravních přestupků se zabývají zejména tři právní předpisy. Jedná se o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel, dále zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění novel a konečně zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění novel.

První z nich stanoví dopravní předpisy a nahradil tzv. „Vyhlášku“, která je určovala dříve. Jsou v něm vymezeny povinnosti. Sankce za jejich porušení pak stanoví přestupkový zákon. V tom je uvedeno, jaké je možno udělit pokuty a jaké jsou skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Zároveň je v něm uvedeno, jaká jsou specifika řízení o přestupku. Správní řád se pak využije na správní řízení o přestupku tam, kde jednotlivá jeho specifika nestanoví přestupkový zákon.

Následující tabulka ukazuje seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Struktura těchto nejčastějších přestupků se během doby zavedení bodového systému v České republice (od 1.7.2006) nijak zásadně nemění. Jedná se současně o přehled deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů vůbec, a to ve sledovaném období (II. Q 2011). Je zřejmé, že pokud se řidiči vyvarují těchto 10 nejčastějších jednání, nedopustí se **88,9 % přestupků**, za které jsou jim udělovány body.

S uvedeným pořadím dále pracuji v níže uvedených tabulkách.

	Jednání (zkrácené znění)	Body	Podíl na všech přestupcích a trestných činech
1	Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	25,7%
2	Porušení povinností vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky	1	17,3%
3	Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užít ochrannou přilbu	2	15,5%
4	Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	7,9%
5	Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	6,2%
6	Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	5,8%
7	Překročení předepsané rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h	2	5,4%
8	Překročení předepsané rychlosti mimo obec o více než 30 km/h	3	1,9%
9	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje vozidlo zastavit	5	1,6%
10	Řízení pod vlivem návykové látky	7	1,6%
	<i>Ostatní</i>		11,1%

Tabulka 6 Přehled jednání, za které jsou řidičům v ČR nejčastěji udělovány body

Tabulka č. 5 uvádí, kolika procenty se jednotlivé kraje podílí na jednotlivých přestupcích a trestných činech. Na první pohled je tak patrné, které přestupky jsou v jednotlivých krajích ve srovnání s celou ČR nejvíce evidovány a je možné konstatovat, že např. nepřipoutané řidiče

nebo řidiče bez ochranné přilby eviduje nejvíce Středočeský kraj. V Jihomoravském kraji jsou ve srovnání s celou ČR naopak nejvíce páchany přestupky držení hovorového zařízení za jízdy v ruce nebo jiným způsobem, stejně jako ve Zlínském kraji. Nejedná se tedy o nejčastěji páchaný přestupek v daném kraji, ale kolik % tvoří ve srovnání s celou republikou.

pořadí	HL m. Praha	Jihocheský	Jihomoravský	Karlovarský	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Vysočina	Zlínský	Celkem
1.	15,8%	4,7%	11,5%	2,2%	6,5%	4,0%	9,4%	5,7%	4,1%	3,7%	15,4%	8,0%	3,9%	5,2%	100,0%
2.	16,8%	6,5%	14,4%	2,7%	3,6%	2,7%	8,6%	6,8%	3,1%	2,5%	13,7%	7,7%	6,4%	4,6%	100,0%
3.	6,2%	7,5%	9,4%	6,0%	3,8%	4,1%	6,2%	4,7%	2,8%	7,1%	17,2%	9,5%	7,2%	8,1%	100,0%
4.	11,2%	7,7%	5,2%	9,7%	4,1%	2,8%	4,7%	5,5%	1,7%	12,9%	16,3%	9,1%	5,7%	3,5%	100,0%
5.	15,8%	4,5%	11,5%	2,2%	6,1%	4,0%	14,8%	5,4%	4,2%	3,2%	13,1%	8,4%	3,5%	3,4%	100,0%
6.	13,9%	4,1%	15,2%	2,6%	2,4%	2,9%	10,3%	6,6%	3,3%	3,5%	9,4%	5,9%	4,7%	15,2%	100,0%
7.	11,4%	7,1%	16,1%	4,0%	3,5%	3,2%	9,7%	5,8%	3,1%	6,4%	11,9%	7,8%	5,4%	4,6%	100,0%
8.	13,4%	8,5%	16,4%	2,9%	3,5%	2,5%	16,3%	5,2%	2,7%	5,6%	8,9%	7,4%	3,4%	3,3%	100,0%
9.	19,3%	4,5%	12,1%	2,7%	2,6%	1,8%	7,3%	5,0%	2,7%	8,7%	11,3%	10,4%	3,3%	8,4%	100,0%
10.	12,5%	5,8%	9,7%	3,9%	3,5%	6,4%	14,4%	5,9%	3,1%	4,7%	14,2%	7,6%	3,1%	5,2%	100,0%

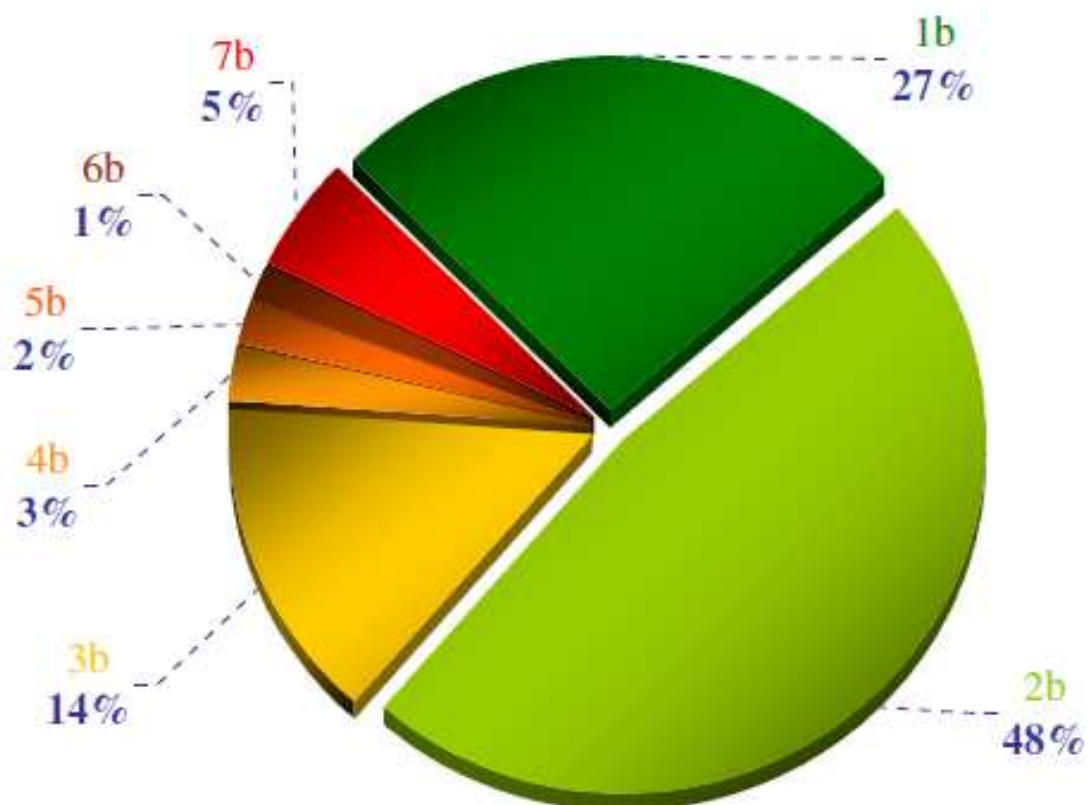
Tabulka 7 Procentuální podíl na přestupcích jednotlivých krajů

Tabulka č. 6 naopak zobrazuje pořadí 10 nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů v jednotlivých krajích. Z tabulky je tak zřejmé, že v jedenácti krajích ze 14 je nejčastějším přestupkem překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h. Ve Zlínském kraji tento přestupek tvoří 23,2 % všech spáchaných přestupků a následuje nepřipoutání bezpečnostním pásem s 22,0 % . Ze své praxe však mohu konstatovat, že nejčastěji páchané přestupky jsou ty, na které se policie zaměří, neboť hlídka Policie ČR nechodí svévolně po ulici a neřeší přestupky, na které náhodně narazí, nýbrž je vyslána kontrolovat v určitém časovém úseku jízdu na červenou a dalších několik hodin musí být zase na jiném místě, kde má za úkol kontrolovat pouze bezpečnostní pásy a telefonování za jízdy. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km/h jako nejčastější přestupek ve Zlínském kraji vidím v tom, že ve Zlíně je 6 úsekových měření a ve většině dalších měst již také. V těchto úsekových měřeních je zjištěno obrovské množství přestupků.

pořadí	Stř. m. Praha	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pařížský	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Vysočina	Zlínský
1.	29,5%	20,4%	25,9%	14,6%	36,3%	28,6%	26,6%	25,9%	32,0%	18,1%	27,3%	24,1%	19,8%	23,2%
2.	21,1%	19,1%	21,8%	12,3%	13,5%	12,9%	16,4%	20,9%	16,4%	8,2%	16,4%	15,5%	22,3%	13,9%
3.	7,0%	19,9%	12,8%	24,3%	13,0%	17,7%	10,7%	12,8%	13,2%	21,1%	18,4%	17,2%	22,3%	22,0%
4.	6,4%	10,4%	3,6%	19,8%	7,0%	6,2%	4,1%	7,6%	4,0%	19,4%	8,9%	8,4%	9,1%	4,8%
5.	7,1%	4,8%	6,3%	3,5%	8,3%	7,0%	10,2%	5,9%	7,8%	3,8%	5,6%	6,1%	4,4%	3,7%
6.	5,8%	4,0%	7,7%	3,8%	3,0%	4,7%	6,6%	6,8%	5,7%	3,8%	3,7%	4,0%	5,4%	15,4%
7.	4,5%	6,6%	7,6%	5,6%	4,1%	4,8%	5,8%	5,6%	5,1%	6,6%	4,5%	5,0%	5,8%	4,4%
8.	1,9%	2,8%	2,8%	1,5%	1,5%	1,3%	3,5%	1,8%	1,5%	2,1%	1,2%	1,7%	1,3%	2,1%
9.	2,3%	1,3%	1,7%	1,1%	0,9%	0,8%	1,3%	1,4%	1,3%	2,7%	1,3%	2,0%	1,1%	2,4%
10.	1,5%	1,6%	1,4%	1,6%	1,2%	2,9%	2,6%	1,7%	1,5%	1,4%	1,6%	1,4%	1,0%	1,5%
Ostatní	13,1%	9,2%	8,6%	11,6%	11,1%	13,0%	12,3%	9,6%	11,5%	12,8%	11,2%	14,8%	7,6%	7,7%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 8 Nejčastější přestupky jednotlivých krajů

V následujícím grafu vidíme poměry počtu jednotlivě ohodnocených přestupků (P) a trestných činů (TČ), které byly zaevidovány od zavedení bodového systému v České republice (tj. od 1.7.2006), řidiči téměř z poloviny páchají přestupky, které jsou ohodnoceny 2 body, jedná se o nejfrekventovanější přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a méně nebo nepřipoutání bezpečnostním pásem.



Obrázek 1 Poměry počtu P a TČ dle bodů

Souhrn nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů v absolutních číslech včetně počtu přestupků či trestných činů za den v ČR za 2. čtvrtletí roku 2001 uvádí následující tabulka. Jednotlivé přestupky nebo trestné činy jsou sestupně seřazeny podle četnosti evidence ve sledovaném období a očíslovány od 1 do 10.

pořadí	právní předpis	Jednání	body	P a TČ	průměrný počet bodovaných přestupků/den
1.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1	2	51 505	566
2.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení povinnosti vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	1	34 750	382
3.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	31 077	342
4.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. l	porušení ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	15 805	174
5.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více	3	12 472	137
6.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	3	11 558	127
7.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km.h.-1	2	10 885	120
8.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km.h.-1 a více	3	3 859	42
9.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm. f	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu příkazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu	5	3 255	36
10.	40/2009 Sb. §274 odst. 1	Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	3 219	35
ostatní přestupky a trestné činy			-	22 369	246
Celkem				200 754	2 206

Tabulka 9 Nejčastější přestupky a TČ jednotlivých krajů

Nejčastějšími přestupky jsou:

1. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti:
 - a. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec (§ 22 odst. 1 písm. f) bod 4 přestupkového zákona)
 - b. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec (§ 22 odst. 1 písm. f) bod 3 přestupkového zákona)
2. Nepřipoutání se bezpečnostním pásem (§ 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona)
3. Držení telefonu nebo jiného hovorového zařízení (§ 22 odst. 1 písm. f) bod 1 přestupkového zákona)
4. Řízení vozidla pod vlivem návykové látky (§ 22 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona)

5. Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona)

Ostatní časté přestupky uvedené v tabulce výše od 1.8.2011 nebudou bodově hodnoceny a nejsou závažné, proto se jimi nebudu zabývat (řádek č. 2, 4 a 9)

4.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (§ 22 odst. 1 písm. f) bod 2, 3 a 4 přestupkového zákona)

K nejčastějšímu přestupku v oblasti dopravy dochází překročením nejvyšší dovolené rychlosti. Obecně lze říci, že velká část případů pochází z tzv. úsekového měření nebo z různých kamer. Prostě ze situací, kdy řidič není zastaven na místě, ale pořizuje se o jeho protiprávním jednání pouze fotodokumentace (videodokumentace). Teprve následně mu přijde (často i po dlouhé době) výzva k podání vysvětlení. Řízení o přestupku se zahajuje z úřední povinnosti. Podle § 67 odst. 3 musí správní orgán řízení zahájit bezodkladně, nejpozději však do 60 dnů od doby, kdy se o přestupku dozvěděl. Tato lhůta je pořádková a není za ni stanovena žádná sankce. V praxi to tedy znamená, že pokud ji správní orgán nedodrží, sice je porušen právní předpis, ale fakticky se nic nestane. Pokud řidič se sankcí nebo tím, že se vůbec přestupku dopustil, nesouhlasí, a to z jakéhokoliv důvodu, pak je povinností policistů sepsat s ním o tomto záznam, kde se řidič může stručně vyjádřit. Následně je ze strany policie tato skutečnost oznámena příslušnému správnímu orgánu (městský úřad, magistrát), který zahájí standardní přestupkové řízení, kde už řidiči musí být poskytnuta všechna poučení, možnost vyjadřovat se, navrhnout důkazy atd. Přestupky, za které se uděluje zákaz činnosti (např. překročení rychlosti o více než 40 km/h v obci nebo 50 km/h mimo obec) pak v blokovém řízení na místě vyřešit nelze, musí vždy proběhnout správní řízení. Poslední jmenovaný přestupek naštěstí nepatří do nejčastěji páchaných.

4.2 Nepřipoutání bezpečnostním pásem a držení hovorového či záznamového zařízení

V praxi se řidiči velmi často diví tomu, že ač pokuta v blokovém řízení na místě je relativně nízká (do 1.000 Kč, resp. 1.000 Kč), zapíše se jim do jejich karty řidiče 2, resp. 3 body. To pak často vede k vybodování. Policisté nemají povinnost sdělovat, kolik bodů bude za daný přestupek řidiči zapsáno a často to ani nevědí. Je tomu tak proto, že *body nezapisuje policie*, ale správní orgán, který vede kartu řidiče. Co se týče prokazování, nejčastějším důkazním prostředkem je výpověď policistů. Bohužel je obtížné prokazovat, že se něco nestalo (tzv. negativní tvrzení). V praxi se řidič může zúčastnit výslechu policistů, které správní orgán předvolá a

klást jim otázky, které věrohodnost jejich svědectví zpochybní. Jedná se zejména o dotazy směřující k detailům toho, co viděli (v jaké ruce byl přístroj držen, jaké byly barvy apod., kolik bylo spolujezdců). Vzhledem k tomu, že výslech policistů probíhá často s velkou časovou prodlevou od spáchání přestupku, je poměrně pravděpodobné, že výpověď nebude průkazná. Spousta takových přestupků je pak v praxi odložena či zastavena.

4.3 Řízení vozidla pod vlivem návykové látky (§ 22 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona)

Zde se nejedná pouze o řízení motorového vozidla, ale o řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejím vlivem. U jiných návykových látek se nezkoumá, „kolik“ má v krvi např. Amphetaminů nebo Cannabinoidů, ale je-li test jednoduše pozitivní (byť jen orientační zkouška soupravou Drugwippe 5+, pokud s touto nesouhlasí, může se podrobit odběru biologického materiálu – moči a krve), dopustil se přestupku. U alkoholu je to složitější. Nedozná-li se řidič sám k požití alkoholu bezprostředně před jízdou a má hladinu alkoholu do 0,20 ‰ v krvi nebo do 0,24 ‰ v dechu, bere se to jako zkouška negativní. Pokud řidič však sám sdělí, že 20 min. před jízdou vypil 0,3 dl piva, jedná se o požití alkoholu bezprostředně před jízdou a nezkoumá se hladina alkoholu, i kdyby byla např. 0,15 ‰. Nad tuto hladinu se již vždy jedná o přestupek - do hladiny 0,30 ‰ alkoholu v krvi či do 0,54 ‰ alkoholu v dechu za 3 body, vyšší hladina alkoholu je za 6 bodů. U dechové zkoušky se k naměřené hladině alkoholu připočítává správním orgánem ještě číslo 0,20, kdy jde o možnou fyziologickou hladinu alkoholu v organismu a 0,04, kdy jde o možnou nepřesnost měřicího zařízení, většinou přístroje Dräger. Toto se však nedočteme v žádném zákoně.

4.4 Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění

Nikoliv nejčastějším, ale rozhodně nejzávažnějším přestupkem i trestným činem je řízení motorového vozidla bez řídičského oprávnění. Trestný čin je to v případě, že byl soudem nebo správním orgánem uložen zákaz řízení nebo je řidič vybodovaný a nemá vykonán rok zákazu řízení a současně osobně převzal rozhodnutí o této sankci nebo trestu nebo oznámení o dosažení 12 bodů. V ostatních případech se jedná o přestupek, tzn. kterékoliv výše uvedené rozhodnutí mu bylo doručeno fikcí, tedy osobně nepřevzal, ale bylo mu vhozeno do domovní schránky

po úložní době 10 dnů nebo nebylo vhozeno do schránky, protože adresát žádnou nemá a rozhodnutí bylo vráceno úřadu, kdy je účinné, ale řidič se nemůže dopustit trestného činu, jen přestupku, kde však sankce může být vyšší, než případný trest za trestný čin.

Tento zdánlivě odsouzeníhodný přestupek či trestný čin není v praxi tak černobílý, jak by se na první pohled mohlo zdát. Často se tohoto přestupku – *řízení bez řidičského oprávnění* – dopouštějí lidé nevědomky, aniž by vůbec tušili, že nejsou držiteli příslušného řidičského oprávnění. Přitom sankce, která jim za to hrozí, je velmi vysoká: 7 trestných bodů, pokuta ve výši 25-50.000 Kč a zákaz činnosti (řízení motorových vozidel) na 1 – 2 roky. Vyjma výjimečných případů, kdy se tohoto přestupku dopustí ten, kdo skutečně není vědomě držitelem řidičského oprávnění, se nejčastěji tohoto přestupku dopustí ten, kdo se vybodoval. Často totiž dochází k tomu, že správní orgán zašle oznámení o vybodování řidiče na adresu jeho trvalého pobytu, kde však řidič fakticky nebydlí a nepřebírá zde poštu. Vzhledem k tomu, že desátým dnem uložení se zásilka považuje za doručenou, řidič pozbude řidičské oprávnění, aniž by o tom měl tušení. Najednou mu tedy hrozí zákaz činnosti a vysoká pokuta.

Přečinu (dříve trestného činu) maření výkonu úředního rozhodnutí se může dopustit pouze ten, komu byl úředně pravomocně vysloven zákaz činnosti – řízení motorových vozidel. V případě vybodování řidič ztrácí řidičské oprávnění, avšak zákaz činnosti mu vysloven není. Stává se tedy neřidičem a dopouští se řízení bez řidičského oprávnění.

4.5 Úsekové měření rychlosti ve Zlíně

Nejčastějším přestupkem v celé České republice, ve Zlínském kraji, ale i v samotném městě Zlíně je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci. Předkládám proto tabulku s údaji, kolik bylo zjištěno těchto přestupků kamerami z úsekových měření, které řeší Městská policie Zlín a nevyřešené případy postupuje na Magistrát města Zlína, Odbor občansko-správních agend, odd. dopravních přestupků a řidičských průkazů, kde pracuji.

Ve Zlíně je instalováno v současné době 6 tzv. úsekových měřičů (radarů). **Úsekové měření** je měření v libovolně dlouhém úseku, ve Zlíně cca 400m, které se provádí pomocí dvou kamer, vždy na vjezdu do úseku a výjezdu z něj. Kamera zaznamená čas vjezdu a výjezdu vozidla z daného úseku, následně dojde k porovnání rozdílu časů, tím k vyhodnocení doby průjezdu vůči ujeté vzdálenosti a spočítání průměrné rychlosti, kterou vozidlo daný úsek projelo. Úsekové měření je celkem dobře odhalitelné, a to tím, že kamery jsou umístěny nad měřeným jízdním pruhem a dále je na vozovce široká bílá příčná čára, která označuje počátek a následně i konec

měřeného úseku. Pokud se stane, že do takového úseku řidič "vlétne" rychleji, tak může zpomalit, aby si srovnal průměrnou rychlost, popř. může odbočit či zastavit. I když v praxi prostor pro zastavení v daných místech zrovna není. Od Městské policie Zlín pak přijde výzva provozovateli vozidla, které překročilo nejvyšší dovolenou rychlost, k podání vysvětlení, aby sdělil, kdo v uvedenou dobu vozidlo řídil. Každý je povinen této výzvě vyhovět, přičemž odeprít podání vysvětlení může pouze osoba, která by jím sobě nebo osobě blízké způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za přestupek.¹⁴ Pokud se provozovatel vozidla dostaví a dozná se k přestupku, zaplatí pokutu, je věc uzavřena. V případě, že se však věc nepodaří vyřešit na městské policii, což tvoří většinu přestupků překročení rychlosti, věc je postoupena místně příslušnému správnímu orgánu. Správní orgán opět předvolá provozovatele vozidla k podání vysvětlení, aby sdělil, kdo v uvedenou dobu vozidlo řídil. Jen ve výjimečném případě se provozovatel vozidla skutečně dostaví, pak se posuzuje dle fotografie, zda skutečně byl i řidičem v době přestupku. Většinou však každý pošle odkaz na osobu blízkou a pokud správní orgán nemá kvalitní fotografii řidiče ve vozidle, nezbyvá, než věc odložit. Takto dopadá cca 80 % případů, které se dostanou ke správnímu orgánu. V případě kvalitní fotografie správní orgán dál zkoumá, kdo je řidičem vozidla. V případě zaparkovaných vozidel v rozporu se zákonem opět cca 80 % přestupků zůstane nevyřešeno z důvodu výmluvy na osobu blízkou, resp. z důvodu prekluze díky obrovské přetíženosti správního orgánu. Vyřeší se jen velmi malé procento těchto případů.

Z následující tabulky vidíme, že největší počet překročení dovolené rychlosti (v přepočtu na jednotlivé měsíce, ve kterých měření probíhalo) byl v roce 2005, kdy bodový systém ještě neplatil, kdy za 5 měsíců bylo zjištěno 2771 přestupků (za rok by to bylo v přepočtu 6650 přestupků), v roce 2006, kdy bodový systém platil od poloviny roku, bylo zaznamenáno 3959 přestupků, ale v roce 2007 došlo k navýšení na 4416 a v roce 2008 dokonce na 5323 přestupků! Zdá se, jakoby bodový systém řidiči „otestovali“ a přestali z něj mít respekt.

Ze své praxe správního orgánu mohu potvrdit, že řidiči zjistili, že stačí na městskou policii nebo ke správnímu orgánu zaslat vyjádření s odkazem na osobu blízkou a za přestupek nebude nikdo odpovědný. Správnímu orgánu nezbyvá, než věc odložit podle ust. § 66 odst. 3 přestup-

¹⁴ ČERNÝ, J. Přestupkové řízení. Praha, Linde, 2006, s.49

kového zákona.¹⁵ Dle české legislativy tohle skutečně funguje a s touto skutečností je také obeznámena absolutní většina všech řidičů a provozovatelů vozidel. Problémem je nutno se dále zabývat, neboť existují signály, že počet odložených a tudíž nepotrestaných přestupků, kde je uplatňován (a pachateli zneužíván) právní institut „osoby blízké“, je zejména ve větších městech stále značný. Vlivem nedostatků v evidenci tohoto jevu ho však nelze nadále podrobně analyzovat. Obesílání „osob blízkých“, jak se o to pokusilo několik správních orgánů, se ukázalo jako nereálné, neboť osobou blízkou není jen osoba vyjmenovaná v ust. § 68 odst. 4 přestupkového zákona, kde se tím rozumí příbuzný v pokolení přímém, osvojitel, osvojenec, sourozenec a manžel, partner (dle zák. č. 115/2006 Sb., o registrovaném partnerství); jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké jen tehdy, kdyby újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá právem pocítovala jako újmu vlastní. Zde se pak může skrývat jako osoba blízká opravdu široké spektrum lidí, neřku-li milenci, milenky, kamarádi, kamarádky apod. a takové osoby nelze v žádném případě vypátrat, nelze tedy zjistit, o kterou konkrétní osobu blízkou se jedná a provozovatel vozidla to samozřejmě nemusí sdělovat, naopak musí být předem poučen o tom, že pokud se přestupku, ohledně kterého je předvolán, dopustila osoba mu blízká, nemusí proti ní vypovídat, tudíž ani sdělovat jakékoli údaje, tedy ani jméno. V reálu pak ať spáchá přestupek s mým vozidlem úplně kdokoli, byť i já, sdělím pouze, že vím, kdo přestupek spáchal, jedná se však o osobu mně blízkou. A tím jakékoli jednání končí. V minulosti se ještě stávaly často případy, kdy provozovatel vozidla se ve snaze vyhnout se přestupkovému řízení sdělil, že zkrátka neví, kdo vozidlo řídil a domníval se, že nikdo také nedostane pokutu. Zde ovšem se provozovatel vozidla dopustil jiného správního deliktu podle ust. § 125 zákona o silničním provozu, kde takové osobě hrozila pokuta do 50.000 Kč v případě, že provozovatelem byla fyzická osoba (§ 125 odst. 2) a pokuta do 100.000 Kč v případě, že provozovatelem byla právnická osoba nebo fyzická osoba podnikající (§ 125 odst. 1 písm. e)). V praxi pak správní orgán uloží pokutu odpovídající závažnosti přestupku s uvážením té skutečnosti, že tato výmluva šetří řidiči body, neboť pokud není znám pachatel bodovaného přestupku, body nemůže nikdo dostat, pouze provozovatel zaplatí pokutu za to, že neví, kdo jeho vozidlo řídil. Někdy se může stát, že správní orgán předvolá provozovatele po půl roce i více (několik měsíců trvá, než spis přijde od městské policie, která se v první

¹⁵ KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi. Praha, Linde, 2006, s.223

fázi přestupek snaží vyřešit obesláním provozovatele vozidla a zjišťováním řidiče, kdy tito stále méně reagují) a ten si skutečně již nepamatuje, kdo jeho vozidlo před 8 měsíci řídil. A na fotografii, kterou má vždy správní orgán k dispozici v digitální i papírové podobě, většinou řidič ani nejde poznat a provozovatel vozidla ani při veškeré snaze toto nezjistí. Pak je lepší sdělit jakoukoli konkrétní osobu, která měla vozidlo řídit, která zaplatí pokutu a dostane body, příp. se vymluvit na osobu blízkou, než říci: Já nevím, kdo řídil.

rok	období	počet přestupků v řízení	vyřízené přestupky	Úhrada uložených pokut			průměrná pokuta
				v hovosti	bezhotovostně	Celkem	
2005	srpen - prosinec	2771	1493	871100		871100	583
2006	leden - prosinec	3959	2353	1250200	575000	1825200	767
2007	leden - prosinec	4416	1920	1995800	761300	2757100	1435,99
2008	leden - prosinec	5323	2058	2102000	572500	2674500	1299,56
2009	leden - prosinec	1929	803	749500	200500	950000	1183,06
2010	leden - prosinec	3053	910	833500	175500	1009000	1108,79
2011	leden - červen	1459	486	467000	62500	529500	1089,51
CELKEM		22910	10023	8269100	2347300	10616400	1059

Tabulka 10 Statistika MP Zlín z rychlostních kamer za období 2005 - 2011¹⁶

Z tabulky si můžeme snadno spočítat, že ke správnímu orgánu Magistrátu města Zlína se dostalo za 6 let úsekového měření rychlosti ve Zlíně **12887** přestupků! Tj. ročně přes 2000 rychlostí. Za dobu platnosti bodového systému je to 8137 přestupků, což vychází na 1627 přestupků ročně. Už zde vidíme významný pokles nejčastěji páchaných přestupků po zavedení bodového systému.

Vzhledem k tomu, že zde nejsou započítány přestupky nedovoleného parkování, které Městská policie Zlín do správního řízení postupuje a dále veškeré přestupky, které zjistí Policie ČR a sama nevyřeší (všechny alkoholy a drogy za volantem, většina dopravních nehod /škoda nad

¹⁶ Statistiky Městské policie Zlín

100.000 Kč, nesouhlas viníka na místě či škoda na majetku třetí osoby/, dále přestupky, kdy řidiči nesouhlasí, což je většinou držení hovorového zařízení za jízdy, nepřipoutání bezpečnostním pásem, jízda na červenou), lze odhadovat, že správní orgán na úseku dopravních přestupků je ve Zlíně skutečně přetížen (cca 1000 přestupků/referent/rok).

4.6 Závislost počtu obětí silničních nehod na rychlosti

Instalace kamer kontrolujících dodržování předepsané rychlosti je v mnoha zemích chápáno jako poněkud kontroverzní opatření a bývá předmětem vášnivých debat. Statistické vyhodnocení vlivu změny rychlosti na změnu počtu dopravních nehod, respektive změnu počtu zraněných a počtu usmrcených při dopravních nehodách, hraje velmi důležitou roli. Studie Dr. Rune Elvika z Norského institutu dopravní ekonomie (TOI) vyhodnocovala „mocninný model“ navržený švédským výzkumníkem G. Nilssonem. Tento model ukazuje možnosti odhadu vlivu změny rychlosti na počet dopravních nehod pomocí souboru mocninných funkcí. Mocninná funkce je matematická funkce, která dává do vzájemného vztahu 2 proměnné tím způsobem, že umocněním jedné proměnné lze získat hodnotu druhé proměnné. Mocninný model popisuje vztah mezi rychlostí a dopravní bezpečností pomocí 6 rovnic. Rovnice popisující vztah mezi rychlostí a dopravními nehodami se smrtelnými následky má tento tvar:

$$\frac{\text{Nehody s úmrtím po}}{\text{Nehody s úmrtím před}} = \left(\frac{\text{Rychlost po}}{\text{Rychlost před}} \right)^4$$

Hodnota exponentu indikuje závažnost zranění. Exponent 4 je používán pro nehody s úmrtím. Použitím tohoto modelu pro snížení rychlosti ze 100km/h na 90km/h dostaneme poměr rychlosti po/před = 0,9. Umocněno na čtvrtou = 0,656, což znamená, že počet nehod s úmrtím by měl poklesnout 0,656-krát, nebo-li je možné očekávat redukci počtu nehod s úmrtím o 34,4%. Používání mocninného modelu pro odhad vlivu změny rychlostí je velmi rozšířené, proto se zaměřila výše zmiňovaná studie na vyhodnocení jeho platnosti pomocí systematického přezkoumání a meta-analýz relevantních studií. Pomocí databáze TRANSPORT bylo nalezeno 1469 odkazů, které byly doplněny rešeršemi odborných časopisů. Celkem bylo identifikováno 174 relevantních studií, které byly podrobeny meta-analýze (byly hledány pouze studie pojednávající o relativní změně rychlosti a počtu nehod, respektive počtu obětí). Tímto sítím prošlo 97 studií, které obsahovaly 460 odhadů. Zjištěné výsledky jasně podporují platnost mocninného modelu a zře-

telně demonstrují vztah mezi rychlostí a silniční bezpečností. Může být s jistotou odhadnuto, že 10% snížení průměrné rychlosti znamená redukcí v počtu usmrcených o 37,8%. Statistická závislost mezi rychlostí a silniční bezpečností je taktéž zcela zřetelná. V 95% případů byla prokázána souvislost mezi snížením rychlosti a snížením počtu dopravních nehod a zraněných. Pokud došlo ke zvýšení rychlosti, pak v 71% případů došlo i ke zvýšení počtu dopravních nehod a zraněných.

Konkrétní zkušenosti - Norsko zavedlo systém kontroly rychlosti pomocí kamer v roce 1988. Srovnávací studie před/po zjistila 20% redukcí v počtu zraněných při dopravních nehodách, zatímco počet nehod pouze s hmotnou škodou poklesl o 12%. Vlivy se samozřejmě mění v závislosti na tom, zda uvažujeme hustotu nehod (počet nehod/km) či relativní nehodovost (počet nehod/počet km).

Také dvě ve Velké Británii provedené studie poskytují jasné důkazy o účinnosti kamer. První, provedená PA Consulting uvádí, že instalace kamer na měření rychlosti znamenala 33% snížení počtu nehod se zraněním a 40% snížení počtu usmrcených či těžce zraněných. Ve druhé studii (Hirst a kol, 2004) byly do odhadů započítány mimo jiné i vlivy dlouhodobých trendů vývoje nehodovosti a místní změny intenzit dopravy. Byla zjištěna 22% redukce počtu nehod se zraněním vlivem zavedení kamer na měření rychlostí. Na základě výše uvedených faktů je možno konstatovat, že neexistuje statistický důvod pro zpochybňování účinnosti kamer měřících rychlost jako vhodného a účinného dopravně-bezpečnostního opatření. Pokud chce jakákoliv vláda omezovat počty usmrcených a zraněných z dopravních nehod, pak rychlost by měla být tím nejdůležitějším faktorem určeným k regulaci.¹⁷

¹⁷ <http://www.czrso.cz/index.php?id=338>

5 STATISTICKÉ UKAZATELE VYBODOVANÝCH ŘIDIČŮ NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

5.1 Vybodování řidiči ve Zlínském kraji a ve Zlíně

Více než tisíc řidičů ve Zlínském kraji už přišlo za pět let funkčnosti bodového systému o řidičské oprávnění. Dalších téměř sto padesát tisíc řidičů už má na svém kontě nějaký trestný bod. Jejich počty rok od roku stoupají. Policisté i odborníci na dopravu se shodují, že bodový systém sice plní svůj účel, nicméně už se jej řidiči nebojí tolik jako na počátku svého fungování od 1. 7. 2006.

Ve Zlíně dostalo za pět let alespoň jeden trestný bod 62 359 řidičů. Jenom za letošní rok se to týká 7 973 řidičů. Během 5 let přišlo 315 řidičů o řidičské oprávnění. K 30.6.2011 si 243 řidičů po svém vybodování požádalo o vrácení řidičského oprávnění a 163 řidičů absolvovalo školení bezpečné jízdy, kde si nechali odečíst 3 trestné body.

Za 1. pololetí letošního roku je opět nejčastějším přestupkem překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, tohoto přestupku se k 30.6.2011 dopustilo 952 řidičů, 2. nejčastější přestupek byl nepřipoutání bezpečnostním pásem – 895 řidičů, 3. v pořadí se 729 řidiči držení hovorového zařízení, 4. porušení zákazové nebo příkazové značky s 684 přestupky, 5. jízda na červenou s počtem 177, 6. a 7. místo patří opět překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tentokrát v obci o 20 km/h a více se 140 přestupky a překročení o méně než 20 km/h mimo obec se 137 přestupky a 8. pozici drží v počtu 102 přestupků nerozsvícená světla. Řízení pod vlivem návykových látek má 9. příčku s 56 přestupky za letošní půlrok, kdy půl na půl je to řízení pod vlivem alkoholu a řízení pod vlivem jiných návykových látek.

Naopak 2. pololetí roku 2006, tedy zcela na počátku fungování bodového systému, bylo nejčastějším přestupkem již tradičně překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h s počtem 977, tedy téměř stejně jako v letošním 1. pololetí, 2. nejčastějším porušení zákazové nebo příkazové značky se 711 přestupky, 3. porušení ustanovení o svícení vozidla s 355 přestupky, 4. bylo překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více s 257 přestupky a 5. v počtu 125 držení hovorového zařízení. Vidíme, že počet těchto přestupků se v letošním roce zvýšil dokonce 6x a to jsou zde započítány pouze přestupky, které se podařilo prokázat. 6. místo pásy se 105 přestupky, 7. překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tentokrát v obci o 20 km/h a více v počtu 91 a 8. místo drží řízení pod vlivem návykových látek, kdy pouze ve 2 případech se ne-

jednalo o alkohol, ale jiné návykové látky. Pozorujeme tedy výrazné zvýšení počtu řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky, než je alkohol.

Co se týká uložených bodů řidičům s trvalým bydlištěm v ORP Zlín, nejvíce bodů za 1. pololetí letošního roku bylo uloženo dne 2.3.2011 a to 112 (převážně dvoubodových) a nejméně dne 12.6.2011 a sice pouze 6, kdy se jedná o 3 přestupky po 2 bodech. Nejvíce bodů bylo uloženo v březnu. Nejvíce přestupků a trestných činů v dopravě bylo spácháno dne 15.3.2011 a to 102, z toho 48 bylo bodovaných, což je také nejvíce v letošním roce. Letos pouze jediný den byly spáchány 3 sedmibodové přestupky či trestné činy, a to 4.2.2011. Na počátku účinnosti bodového systému ve 2. pololetí roku 2006 bylo uloženo nejvíce bodů dne 24.9.2006 a to 108, bylo to za 46 přestupků a TČ a celkem se ten den zjistilo 95 přestupků (z toho tedy 49 nebodovaných), což je také nejvyšší číslo daného roku. Hned 1. den účinnosti bodového systému bylo uloženo 22 bodů za 5 prohřešků, nejméně v historii to bylo hned následující den 2.7.2006 a to jen 2 za 2 jednobodové přestupky. V roce 2006 byla spousta dní, kdy bylo uloženo pod 10 bodů, což se již nikdy nezopakovalo. Za účinnosti bodového systému nebyl žádný den, kdy byl nebyl uložen ani jeden bod. **Nejvíce bodů bylo uloženo za celých 5 let dne 3.9.2010 a to 121 bodů za 56 přestupků a TČ, celkem bylo spácháno ten den rekordních 115 přestupků a TČ.**

V Uherském Hradišti bodový systém o řidičský průkaz připravil 353 lidí. U vybodovaných řidičů jsou spíše rostoucí tendence. Například předloni dosáhlo dvanácti bodů 82 lidí, loni to bylo 110 řidičů a letos jich přišlo o oprávnění už 55. Od poloviny roku 2006 potrestal městský úřad 29 506 řidičů nejméně jedním bodem.

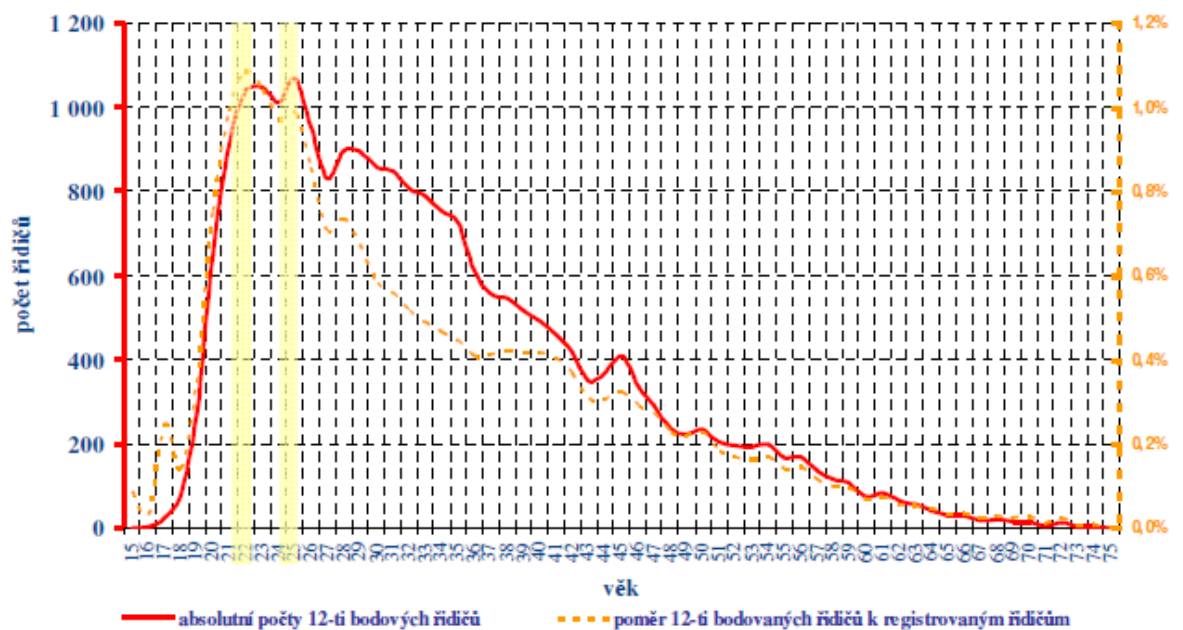
V Kroměříži pozbylo řidičské oprávnění 221 lidí a dalších 13 504 motoristů má nejméně jeden bod. Letos už má alespoň jeden bod 1900 řidičů, což je číslo, které má rok od roku také vzestupnou tendenci.

Nejméně vybodovaných motoristů má ze čtyř hlavních měst kraje Vsetín. Řidičské oprávnění pozbylo za pět let 185 motoristů, zato však 41 689 lidí má nejméně jeden bod. Kuriozitou je, že Vsetínsko má rekordmany co do věku bodovaných šoférů. Nejmladšímu je šestnáct let, na motocyklu už stačil nasbírat 7 bodů. Naopak nejstaršímu bodovanému řidiči je 86 let a má 7 bodů. Prohřešky jsou víceméně všude stejné. Vedou nezapnuté bezpečnostní pásy a telefonování za jízdy, v tomto přestupku se řidiči ve Zlínském kraji dělí o 1. místo s Jihočeským krajem.

5.2 Efekt bodového systému

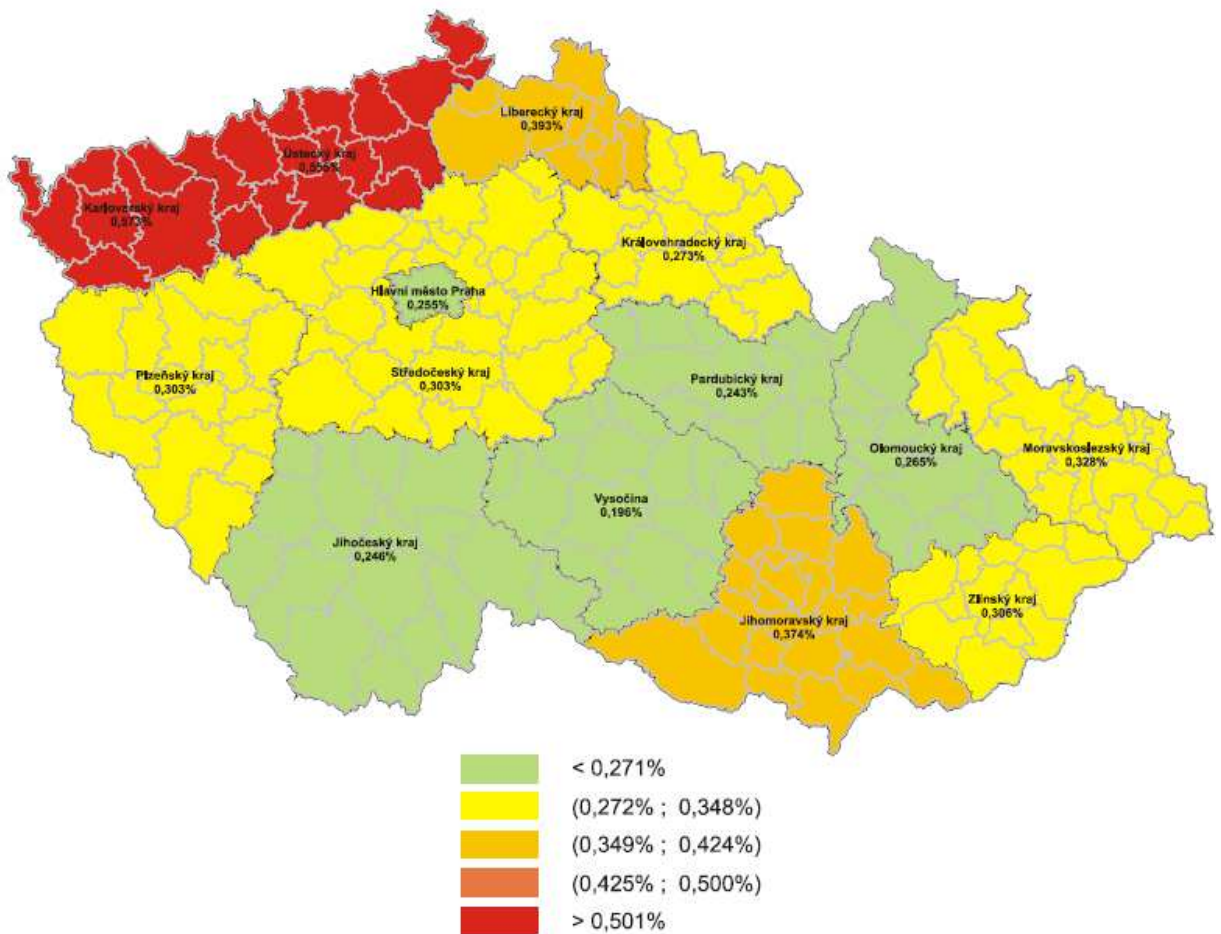
Podle dopravních psychologů se lidé bodového systému postupně přestali tolik bát. Tvrdí, že ze začátku byl efekt bodového systému výrazný a rychlý. Lidé se ho obávali. Nicméně postupem času tato obava zmizela. Řidiči přišli na to, že riziko až tak velké není, protože policie není na každém kilometru. Navíc body se jim za čas vrátí. Tvrdí však, že bodový systém má stále smysl a je efektivní. Je to první z mechanismů, který říká, že pokud něco udělám, dostanu body a přijde ještě jiný trest. Navíc je to bič na ty, pro něž pokuta není dostatečným trestem. A ta hrozba, že přijdou o řidičský průkaz, tam stále je. Obdobného názoru je i zlínská krajská policie, která uvádí, že velkou změnou bylo zavedení systému, což bylo na silnicích vidět. Nyní je stav ale takřka stejný, ne-li horší než před jeho zavedením. Objevuje se totiž stále více trestných činů v dopravě. Za volant usedají ti, kteří kvůli bodům pozbyli řidičské oprávnění. Tím se dopouštějí maření výkonu úředního rozhodnutí a v případě, že jim oznámení o dosažení 12 bodů bylo doručeno fikcí, tzn. že si doporučený dopis nevyzvedli, dopouštějí se přestupku řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a hrozí jim pokuta až 50.000 Kč a další zákaz řízení až na 2 roky + 7 bodů. Podle některých profesionálních řidičů systém ztratil svůj smysl. Na silnici pozorují rok od roku větší bezohlednost a aroganci šoférů. Osobně si myslí, že bodový systém neplní svůj účel. Mnozí dokáží tento zákon obejít. Poměry na zlínských silnicích dobře zná i nejmenovaný autodopravce. Myslí si, že pro některé body či vysoké pokuty nejsou žádným trestem, neboť si zaplatí právníka a ten činí takové kroky, na které je i správní orgán krátký.

Z hlediska rozložení podle věku je **nejvíce vybodovaných řidičů ve věku 25 let (4,8%)**. Nejvíce zastoupenou skupinou vybodovaných řidičů jsou řidiči ve věku mezi **22 – 26 roky (22,7%)**. Nejmladší vybodovaný řidič má 16 let, ve skupině řidičů ve věku 75 let, což je hranice věku, kterou MD ve svých přehledech sleduje, je evidován jeden 12-bodový řidič. Přesně to ukazuje následující tabulka, červeně absolutní počet vybodovaných, oranžově poměr vybodovaných k celkovému počtu registrovaných řidičů.



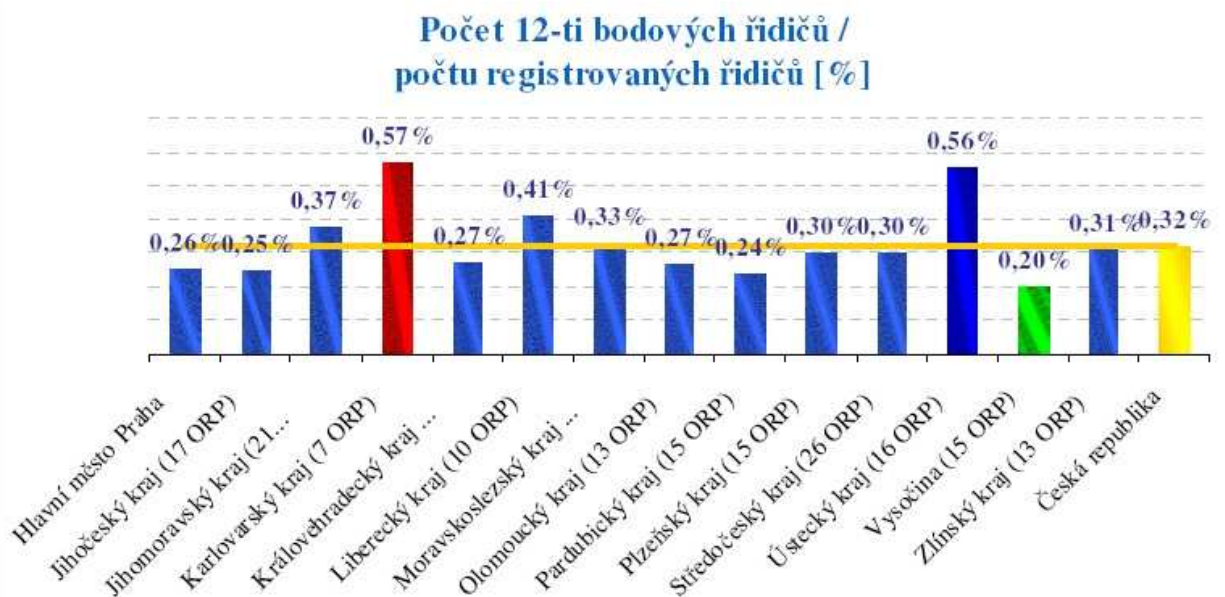
Obrázek 2 Rozložení 12-bodových řidičů podle věku

Níže zobrazená mapa zobrazuje hodnoty poměrů 12-bodových řidičů a všech registrovaných řidičů v jednotlivých krajích České republiky. Největší skupiny vybudovaných řidičů tvoří řidiči v Karlovarském a Ústeckém kraji a dále pak v kraji Libereckém a Jihomoravském. Následující graf pak zobrazuje kraje podle zastoupení vybudovaných řidičů, přičemž nejnižší podíl vybudovaných řidičů je v kraji Vysočina.



Obrázek 3 Podíl 12-bodových řidičů a všech registrovaných řidičů podle krajů

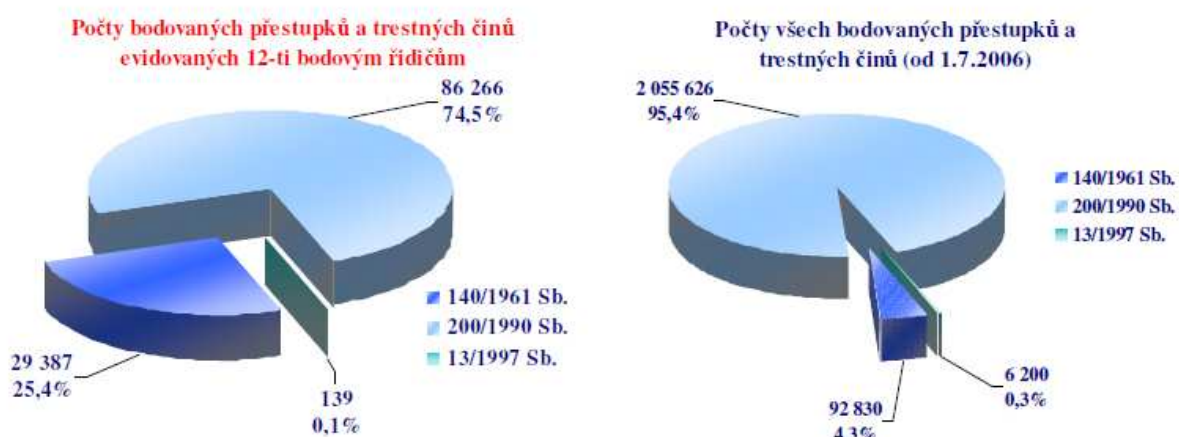
V následujícím grafu dobře vidíme, že Zlínský kraj se drží průměru v počtu vybodovaných.



Obrázek 4 Podíl 12-bodových řidičů a všech registrovaných řidičů podle krajů

Doposud byly v tomto dokumentu uvedeny údaje k 31.10.2010. Následná část, zabývající se problematikou přestupků a trestných činů 12-bodových řidičů je vztažena k období 1.7.2006 – 31.6.2009 (tj. 3 roky platnosti bodového systému). K uvedenému datu bylo evidováno celkem **115 792** přestupků a trestných činů, které byly evidovány řidičům, jež ve zmíněném období dosáhli 12 bodů. V průměru tak bylo 12-bodovým řidičům evidováno **5,56** přestupku nebo trestných činů. Z uvedeného počtu bylo 12-bodovým řidičkám evidováno ve stejném období **5 652** přestupků a trestných činů, tj. 4,9% všech přestupků a trestných činů, evidovaných všem 12-bodovým řidičům. Vybudovaným ženám bylo tak evidováno průměrně **6,16** přestupků a trestných činů.

V České republice jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v těchto třech zákonech. Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákon“); zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Nejčetnějšími přestupky, za které jsou vybudovaným řidičům evidovány body, jsou přestupky ze zákona o přestupcích (74,5%), následují trestné činy z trestního zákona (25,4%) a nejméně zastoupenou skupinou jednání jsou přestupky ze zákona o pozemních komunikacích (0,1%).



Obrázek 5 Počty evidovaných P a TČ dle jednotlivých zákonů

Tabulka č. 9 souhrnně zobrazuje četnost a počet evidovaných přestupků (P) a trestných činů (TČ), které jsou evidovány právě 12-bodovým řidičům. Struktura těchto přestupků a trestných činů je velmi odlišná od ostatních bodovaných řidičů (takových, kterým byly evidovány body, ale nedosáhli hranice 12 bodů).

pořadí	právní předpis	jednání	body	P a TČ
1.	140/1961 Sb. §180 d odst.	Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	7	19 707
2.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km h-1	2	19 189
3.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm l	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	16 239
4.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm l	porušení povinnosti v vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	1	11 006
5.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm f	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 kmh-1 a více	3	7 846
6.	140/1961 Sb. §201 odst. 1	Ohrožení pod vlivem návykové látky - ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí, nebo způsobit značnou škodu na majetku	7	6 484
7.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm f	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	3	4 892
8.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm l	porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	4 711
9.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm b	řídí vozidlo nebo jede na zvláštního prostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	6	3 616
10.	200/1990 Sb. §22 odst. 1 písm d	se pře z výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvláštního nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	3 257
	ostatní přestupky a trestné činy	ostatní přestupky a trestné činy	-	18 845
Cellkem				115 792

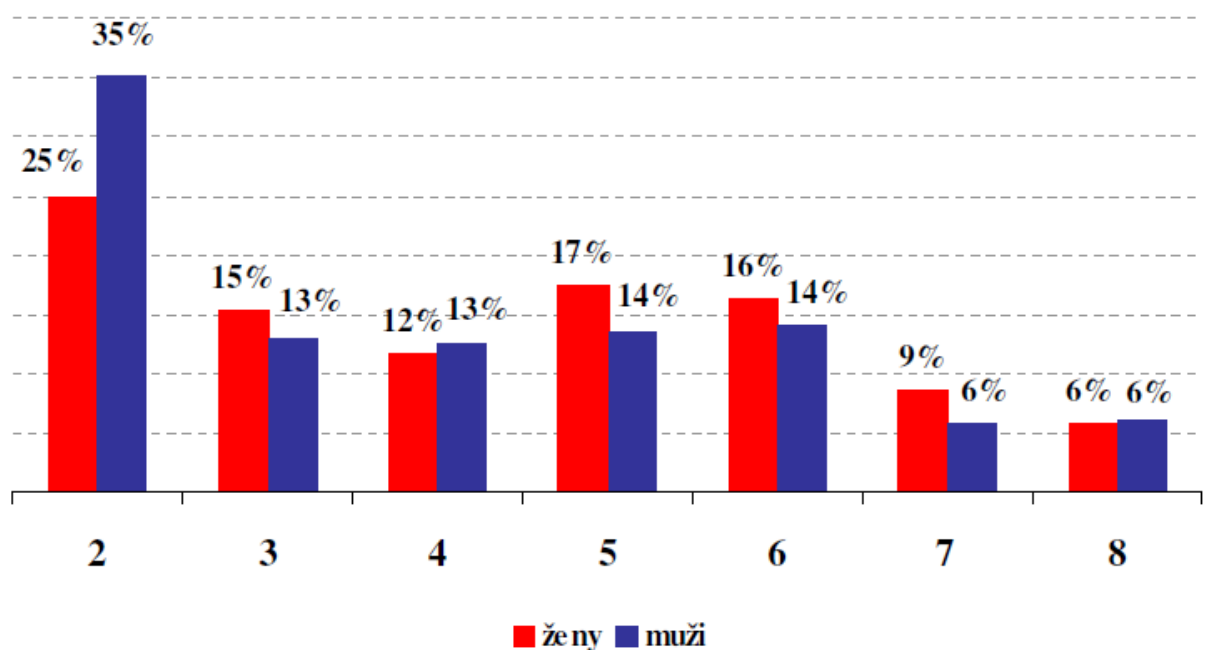
Tabulka 11 Nejčastější P a TČ mezi vybodovanými řidiči

Za zajímavou považuji následující tabulku, kde vidíme, že vybodovaní řidiči se nejčastěji dopustili prohřešku (může být trestným činem i přestupkem) Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (16,9%), kdežto řidiči, kteří mají 1-11 bodů, se tohoto porušení dopustili pouze ve 2 % ze všech přestupků. Z toho vyplývá, že kdo se toho přestupku či trestného činu dopustí, je adeptem na vybodování. Není divu, protože za toto jedno porušení má již více než polovinu potřebných bodů k vybodování. Srovnání procentuelního zastoupení 10 nejčastěji evidovaných P a TC u 12-bodových řidičů v kontrastu se zastoupením těchto P a TČ u všech bodovaných řidičů je obsahem následující tabulky. A alarmující je, že ze všech 23 317 vybodovaných řidičů tvoří 5 565 osob množinu těch, kteří nikdy nebyli držiteli řidičského oprávnění, což představuje cca 24% všech vybodovaných řidičů!

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

Tabulka 12 Nejčastější P a TČ mezi vybodovanými řidiči

V následujícím grafu vidíme počet přestupků a trestných činů v okamžiku dosažení celkového počtu 12 bodů



Obrázek 6 Rozložení počtu evidovaných P a TČ mezi vybodovanými řidiči

Evidence bodovaných řidičů je součástí centrálního registru řidičů spravovaného Ministerstvem dopravy. Průměrně je evidováno tzv. 12-bodovým řidičům 16,2 bodů, nejčastější hodnotou, která se vyskytuje v evidenci 12-bodových řidičů je 14 bodů, 80% 12 bodových řidičů překročilo hranici 12 bodů. Uvedené hodnoty jsou však pouze teoretické, podle platné legislativy se body počítají jen do 12.

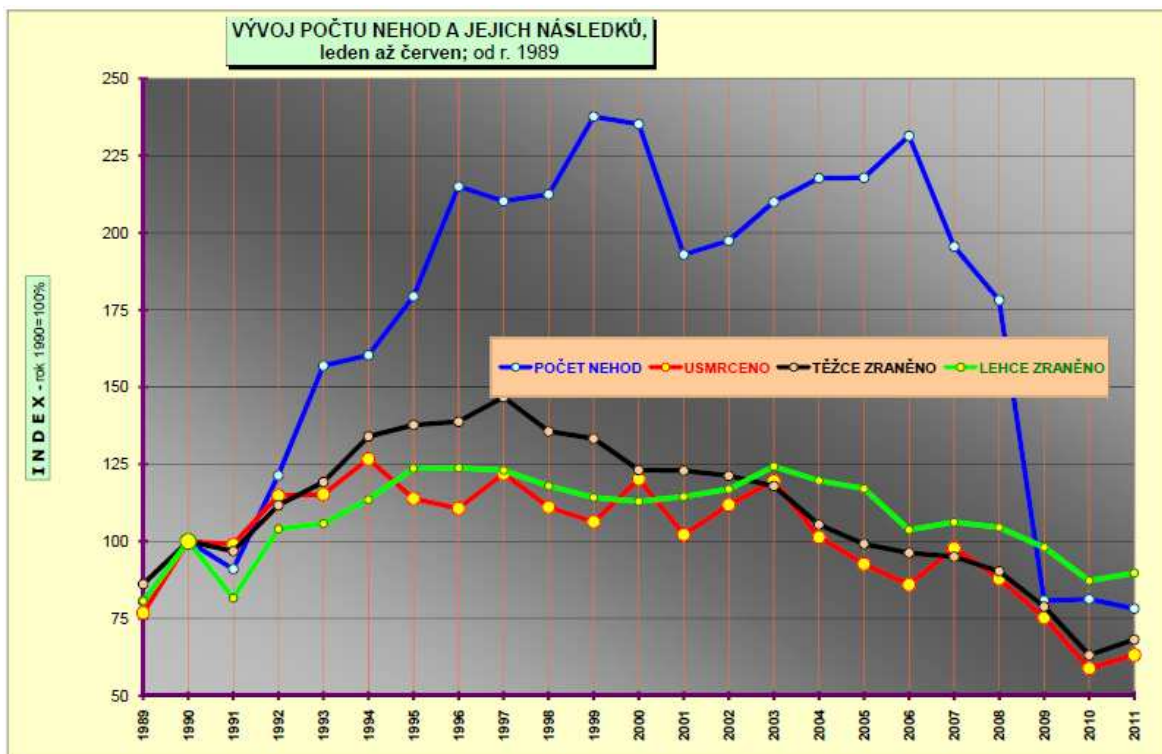
V současné době je **vybodovaných 23 137 řidičů**. Tato hodnota odpovídá **3,57% bodovaných řidičů a 0,36% všech registrovaných řidičů**. Nejvíce 12-bodových řidičů – mužů je ve věku 25 let, u řidiček je největší skupina ve věku 30 let. Z hlediska délky praxe, resp. počtu let držení řidičského oprávnění je nejvíce vybodovaných řidičů – mužů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění od roku 2006 (2-3 roky praxe) a nejvíce vybodovaných žen, které jsou držitelkami řidičského oprávnění od roku 1997 (11-12 let praxe). Z analýzy vyplývá, že z hlediska pohlaví **bodovaní řidiči se dělí na 4,4% žen a 95,6% mužů**, přestože rozložení **registrovaných řidičů je 42,1% žen a 57,9% mužů**.

Hranice 12 bodů dosáhlo **2 360** držitelů průkazů profesní způsobilosti řidiče (profesionální řidiči), z toho bylo evidováno **9** takových žen – řidiček. Aktuálně Ministerstvo dopravy eviduje přibližně **365 000** držitelů průkazů profesní způsobilosti řidiče, to znamená, že z tohoto počtu je vybodováno cca 0,65% profesionálních řidičů, tj. každý **155.** profesionální řidič. Vyšší procento 12-bodových řidičů ku registrovaným řidičům je evidováno v krajích Karlovarském a Ústeckém, nejméně naopak v krajích Jihočeském, Pardubickém, Olomouckém a v kraji Vysočina. 12-bodoví řidiči se nejvíce dopouštějí přestupku či trestného činu „řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění“, který je ohodnocen 7 body, následuje „překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h“. Ministerstvo dopravy eviduje 873 řidičů, kteří opakovaně dosáhli 12 bodů, přičemž 830 řidičů se vybodovalo 2x a 43 řidičů 3x. Muži se nejčastěji dopouštějí jednání ohodnocených 7 body (35%), 2 body (26%) a 1 bodem (14%). Rozdílné rozložení struktury je u žen, které se nejčastěji dopouštějí jednání ohodnocených 2 body (31%), dále pak 7 body (26%) a 3 body (16%).¹⁸

¹⁸ http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf

6 HODNOCENÍ VLIVU BODOVÉHO SYSTÉMU NA ČETNOST DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ SPÁCHANÝCH NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

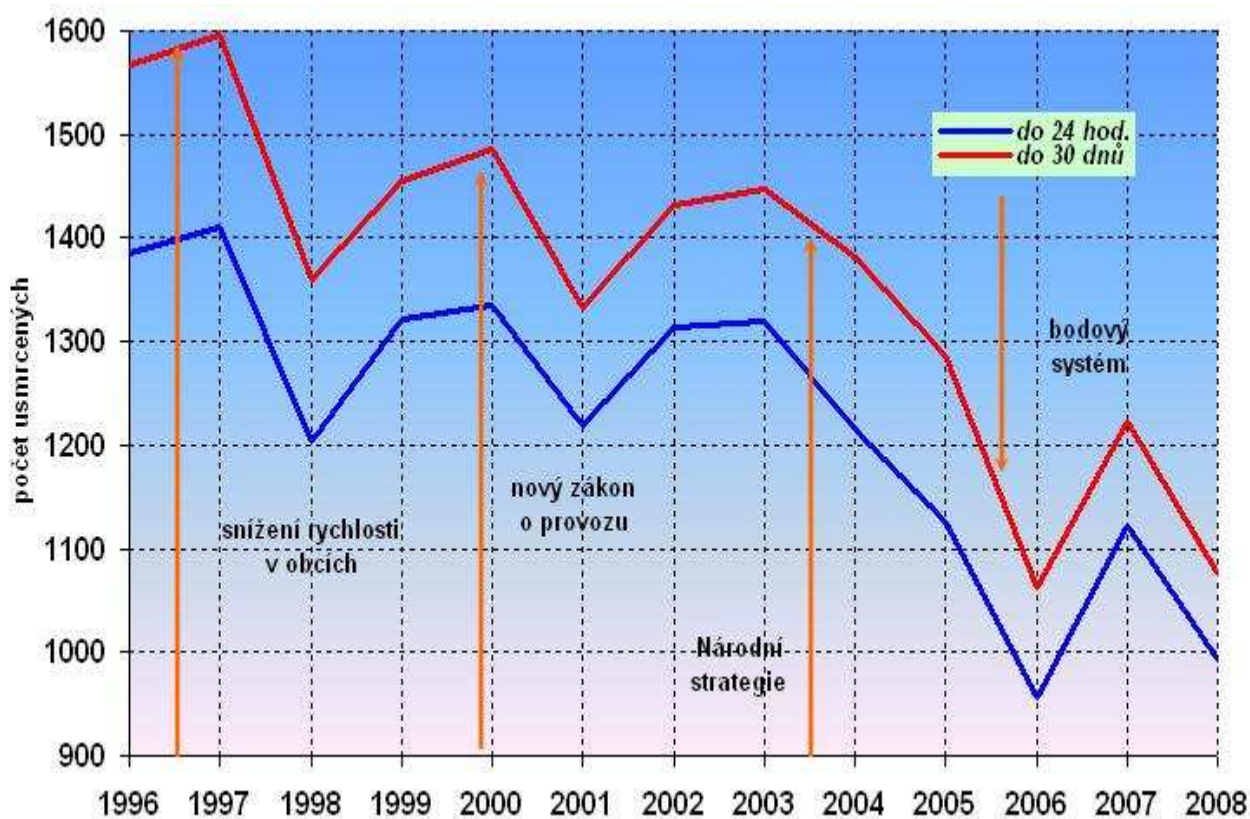
Bodový systém byl v České republice zaveden dne 1.7.2006 po vzoru 20 Evropských států. Z níže uvedeného grafu vidíme, že po zavedení bodového systému počet dopravních nehod velmi významně a neustále klesá. Klesá také počet mrtvých na silnicích, těžce i lehce zraněných. Rok 2010 a 2011 signalizuje celkově nejnižší počet dopravních nehod, těžce zraněných i mrtvých, za dobu posledních nejméně 20 let, ačkoli vozový park je oproti roku 1989 úplně někde jinde. Dnes máme rychlá auta, o to těžší je např. uhlídat rychlost v obci na 50 km/h, přesto se podařilo výrazně snížit nehodovost i těžká zranění po zavedení bodového systému, což je určitě tím nejdůležitějším signálem, že bodový systém přes různá úskalí má svůj význam.



Obrázek 7 Vývoj počtu nehod 1989-2011

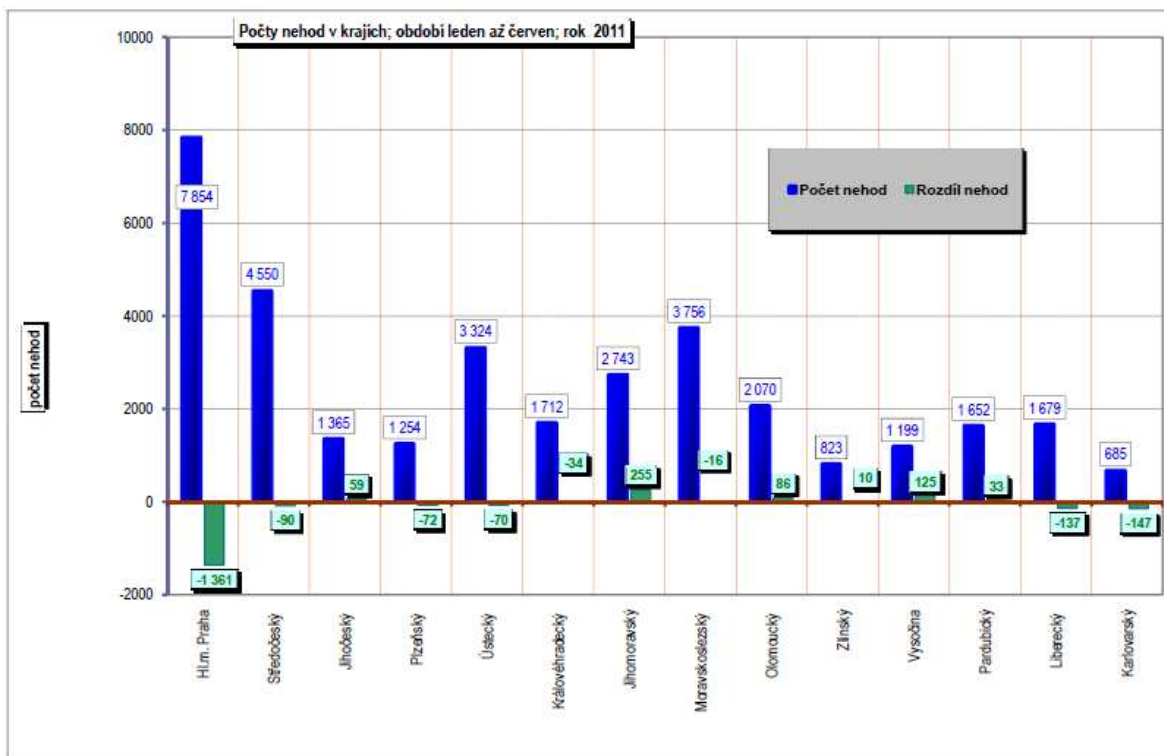
6.1 Přímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Přímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu přímo reflektují bezpečnost silničního provozu na základě počtu a závažnosti následků dopravních nehod. Hlavními ukazateli jsou počet nehod, počet smrtelných, těžkých a lehkých zranění a velikost hmotné škody. Vývoj nehodovosti v ČR v posledních letech značně závisel na opatřeních, která byla realizována, s cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Nejlépe to demonstruje níže uvedený graf, kde je znázorněn vývoj počtu usmrcených (do 24 hodin a do 30 dnů) od roku 1996 do roku 2008. V grafu jsou vyznačeny důležité mezníky v historii politiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v období 1996 – 2008. Z tohoto grafu můžeme říci, že bodový systém rozhodně má svůj smysl, vždyť nižší počet obětí dopravních nehod je tím nejvýznamnějším kritériem.



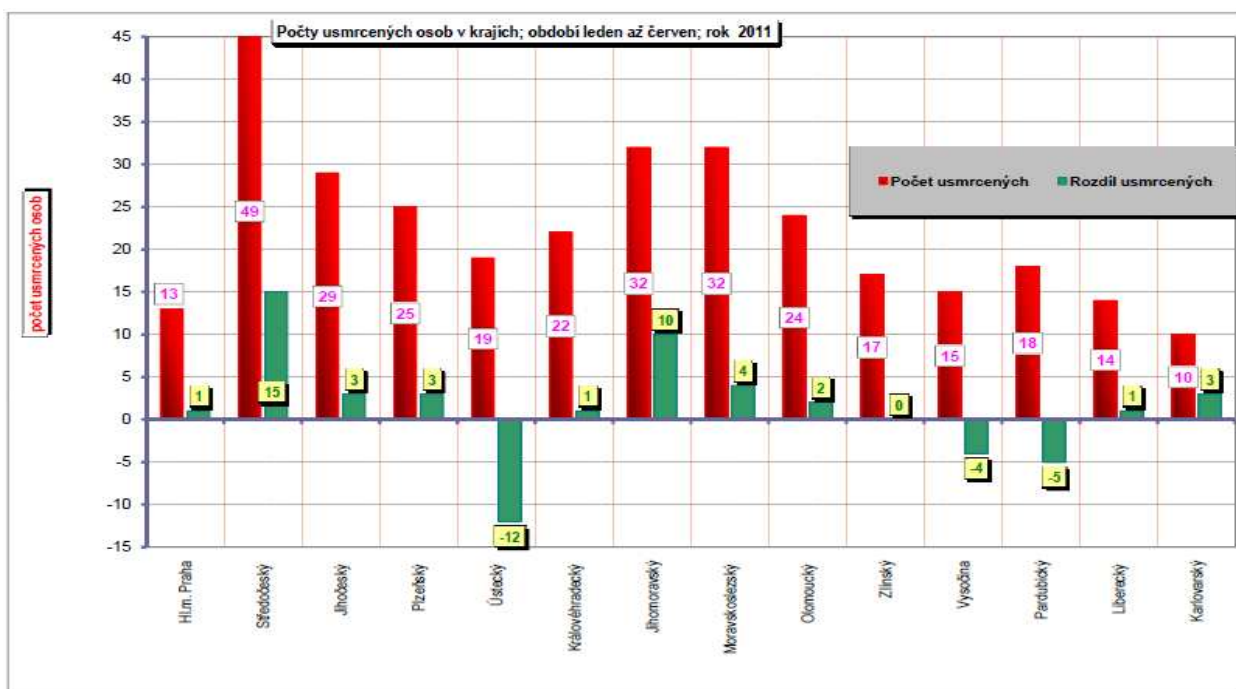
Obrázek 8 Vývoj počtu nehod 1996-2008

Následující graf ukazuje vývoj počtu dopravních nehod v jednotlivých krajích za 1. pololetí letošního roku, ve Zlínském kraji se zvýšil počet dopravních nehod o 10 na 823. Největší přírůstek má Jihomoravský kraj, o 255 nehod na 2743 a největší úbytek nehod má hlavní město Praha, o 1361 na 7854.



Obrázek 9 Srovnání počtu nehod v krajích za 1. pololetí roku 2011

V dalším grafu můžeme pozorovat vývoj počtu usmrcených osob, kteří byli účastníky silničního provozu, ve Zlínském kraji je číslo ve srovnání s loňským 1. pololetím nezměněno na 17 osobách. Největší přírůstek má Středočeský kraj a největší úbytek usmrcených Ústecký kraj.



Obrázek 10 Srovnání počtu usmrcených osob v krajích za 1. pololetí roku 2011

Zde již vidíme srovnání počtu dopravních nehod před bodovým systémem a po jeho zavedení. Nejvyšší počet byl v roce 2006, kdy za 1. pololetí, těsně před zavedením bodového systému, byl překročen počet 100.000 nehod, v polovině roku byl zaveden bodový systém a toto číslo v dalších letech začalo velmi významně klesat. Za 1. pololetí letošního roku byl počet dopravních nehod skoro na jedné třetině počtu nehod před zavedením bodového systému. Počet usmrce-
ných a zraněných klesá pomaleji, ale důležitá je sestupná tendence.

1. Pololetí	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2002	87 517	565	2 450	12 992
2003	93 097	604	2 382	13 809
2004	96 500	512	2 130	13 302
2005	96 565	468	2 003	13 011
2006	102 587	434	1 945	11 528
2007	86 686	494	1 919	11 803
2008	78 974	444	1 824	11 614
2009	35 806	380	1 593	10 898
2010	36 025	297	1 275	9 696
2011	34 666	319	1 377	9 972

Tabulka 13 Dopravní nehody a jejich následky, srovnání 1. pol. za posledních 10 let

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; období leden až červen 2011	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	6 051
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3 023
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	2 654
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2 475
5.	jiný druh nesprávné jízdy	2 370
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1 891
7.	nezvládnutí řízení vozidla	1 694
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	1 570
9.	vjetí do protisměru	1 005
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	967

Tabulka 14 Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel

V následující tabulce můžeme jasně vidět, jak se jednotlivé kraje podílejí na nehodovosti v rámci České republiky.

KRAJ období leden až červen 2011	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Praha	219	2,8	1	7,7
Středočeský	302	7,4	3	6,1
Jihočeský	150	11,2	0	
Plzeňský	143	11,8	2	8,0
Ústecký	189	6,2	3	15,8
Královéhradecký	122	7,9	1	4,5
Jihomoravský	211	8,1	3	9,4
Moravskoslezský	300	8,9	6	18,8
Olomoucký	186	10,0	3	12,5
Zlínský	124	15,3	1	5,9
Vysočina	85	8,8	0	
Pardubický	139	9,2	4	22,2
Liberecký	147	9,7	2	14,3
Karlovarský	91	14,0	0	
Česká republika	2 408	7,5	29	9,1

Tabulka 15 Podíl jednotlivých krajů na nehodovosti

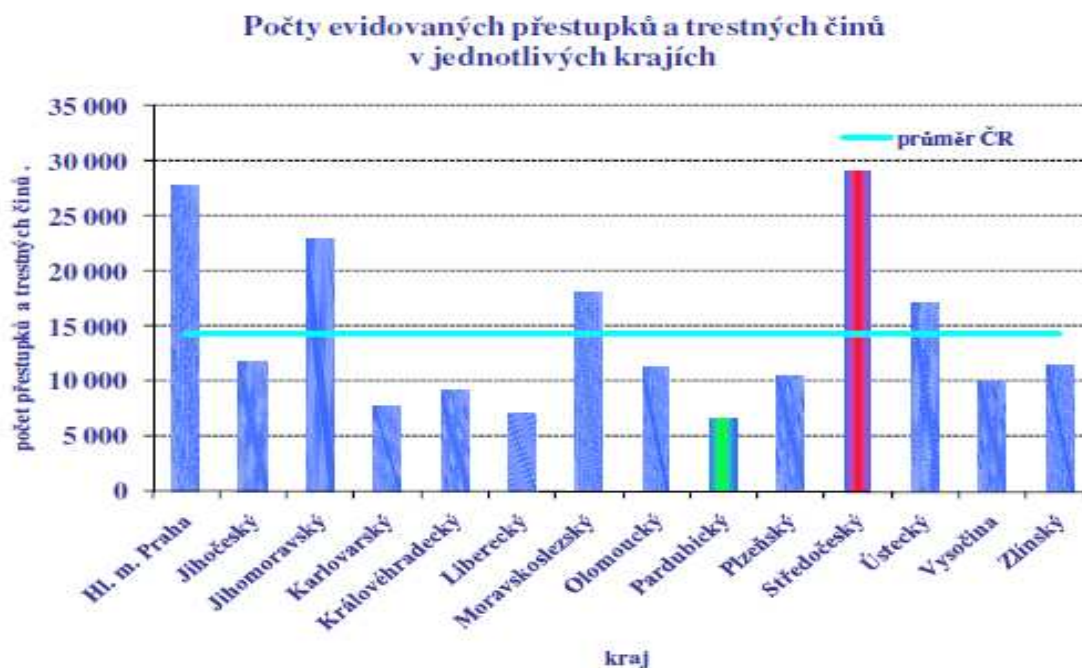
Dopravní nehody v letošním roce poklesly proti roku 2010. Nejvíce poklesly březnové nehody (o 13%) a více nehod bylo zatím jen v dubnu. Zatím nejvíce nehod bylo v červnu (6 387).

	ROK 2011	ROK 2010	rozdíl	tj. %
LEDEN	5 875	6 039	-164	-2,7%
ÚNOR	4 796	5 073	-277	-5,5%
BŘEZEN	5 205	5 983	-778	-13,0%
DUBEN	5 781	5 630	151	2,7%
KVĚTEN	6 475	6 512	-37	-0,6%
ČERVEN	6 534	6 788	-254	-3,7%
Celkem	34 666	36 025	-1 359	-3,8%

Tabulka 16 Vývoj počtu nehod v jednotlivých měsících

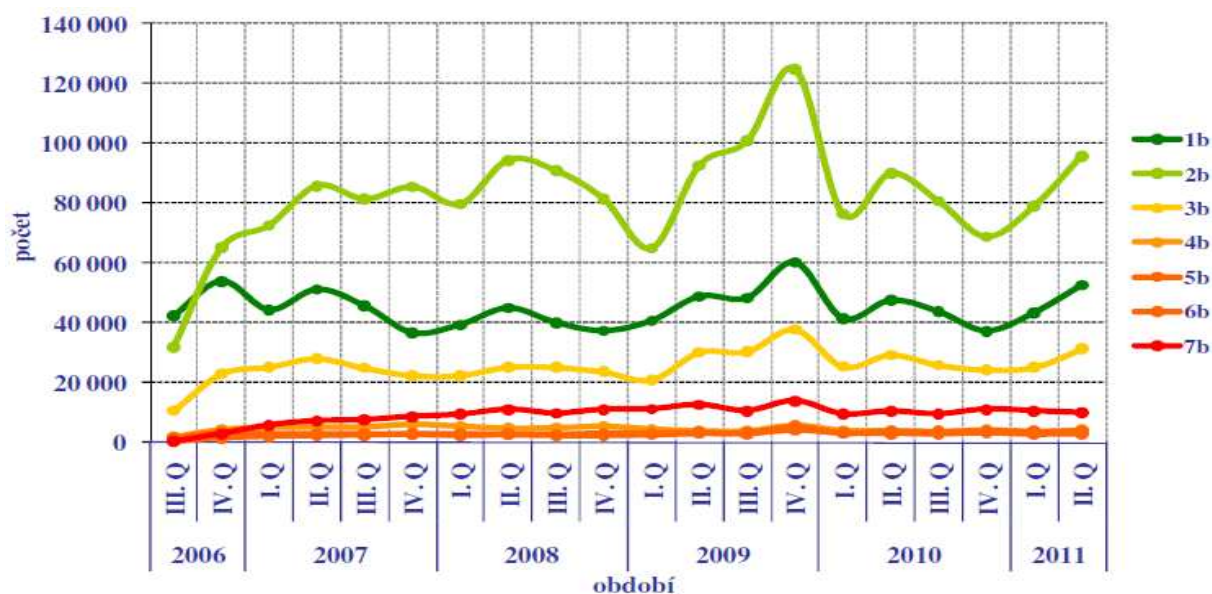
Následující obr. č. 11 zobrazuje počty přestupků a trestných činů v jednotlivých krajích. Barevně jsou odlišeny kraje s **nejnižším** a **nejvyšším** počtem evidovaných přestupků a trestných činů. Vidíme, že Zlínský kraj je na tom relativně dobře, protože jsme, co se týká celkového počtu

přestupků a trestných činů v dopravě, pod celkovým republikovým průměrem, ale polovina krajů je na tom lépe co do počtu přestupků.



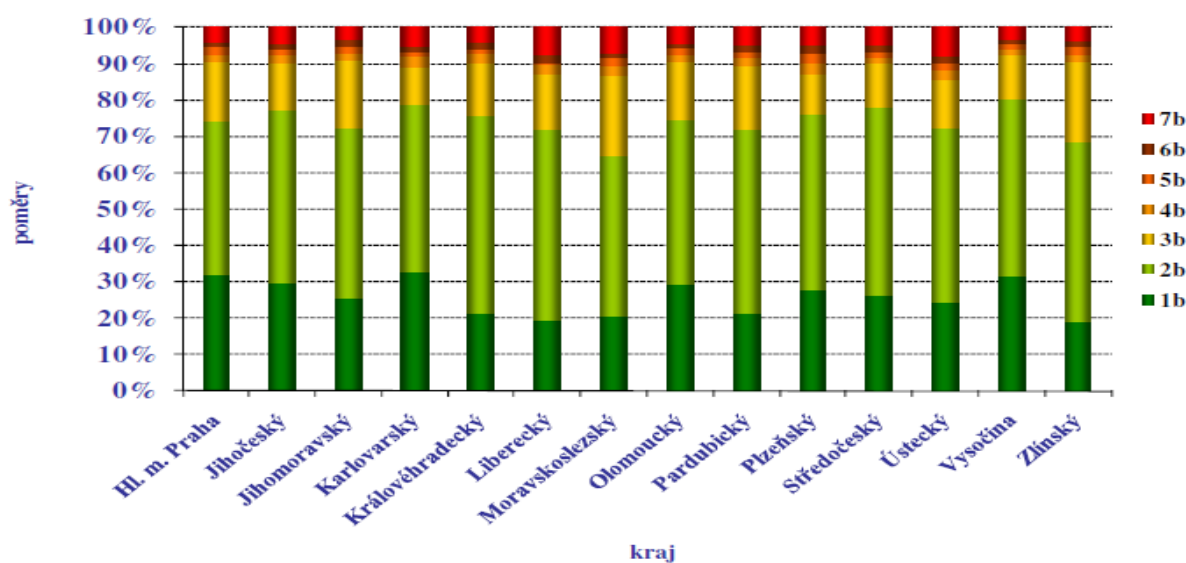
Obrázek 11 Počet evidovaných přestupků a trestných činů v krajích

Vývoj počtu přestupků a trestných činů v jednotlivých kategoriích 1b – 7b uvádí obr. č. 12. Ve srovnání s předchozím kvartálem lze i graficky vysledovat nárůst počtu evidovaných přestupků a trestných činů téměř ve všech kategoriích. Výrazný vzestup všech typů přestupků a TČ je zaznamenáno ve 2. pololetí roku 2009.



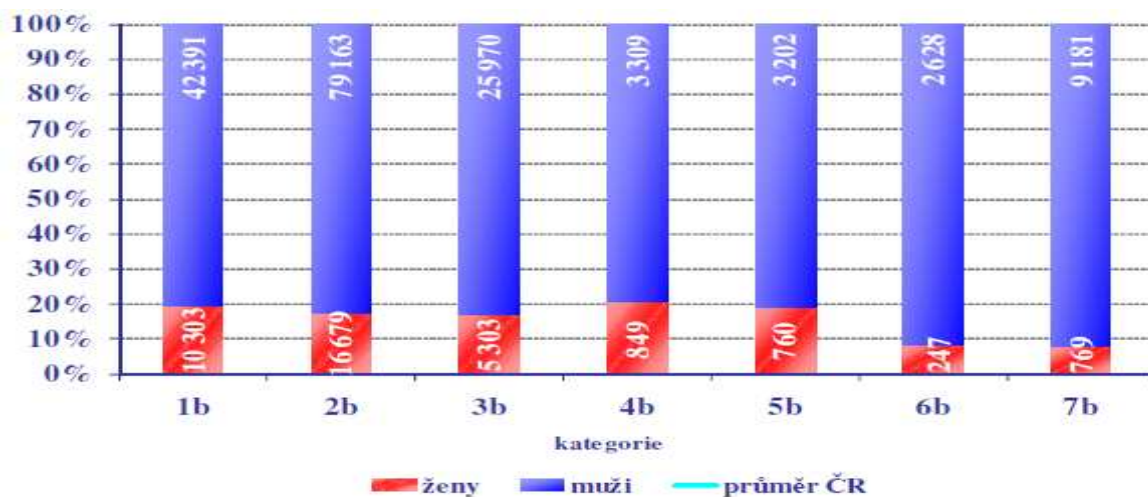
Obrázek 12 Vývoj počtu evidovaných přestupků a trestných činů (1-7b)

Následující obr. č. 13 zobrazuje poměrné zastoupení kategorií přestupků a trestných činů (1b-7b) v jednotlivých krajích ČR. I přesto, že jsou rozdíly mezi jednotlivými kraji nevýrazné, je možné upozorovat extrémní hodnoty. Například v Ústeckém kraji je patrný vyšší poměr evidovaných jednání, která jsou ohodnocena sedmi body, nebo dále v Karlovarském kraji vyšší poměr evidovaných jednobodových přestupků (ve srovnání s ČR). Následující grafy zobrazují stav v II. Q 2011. Zlínský kraj má největší podíl dvoubodových (rychlost a pásy) a následně tříbodových přestupků (držení hovorového zařízení za jízdy v ruce nebo jiným způsobem).

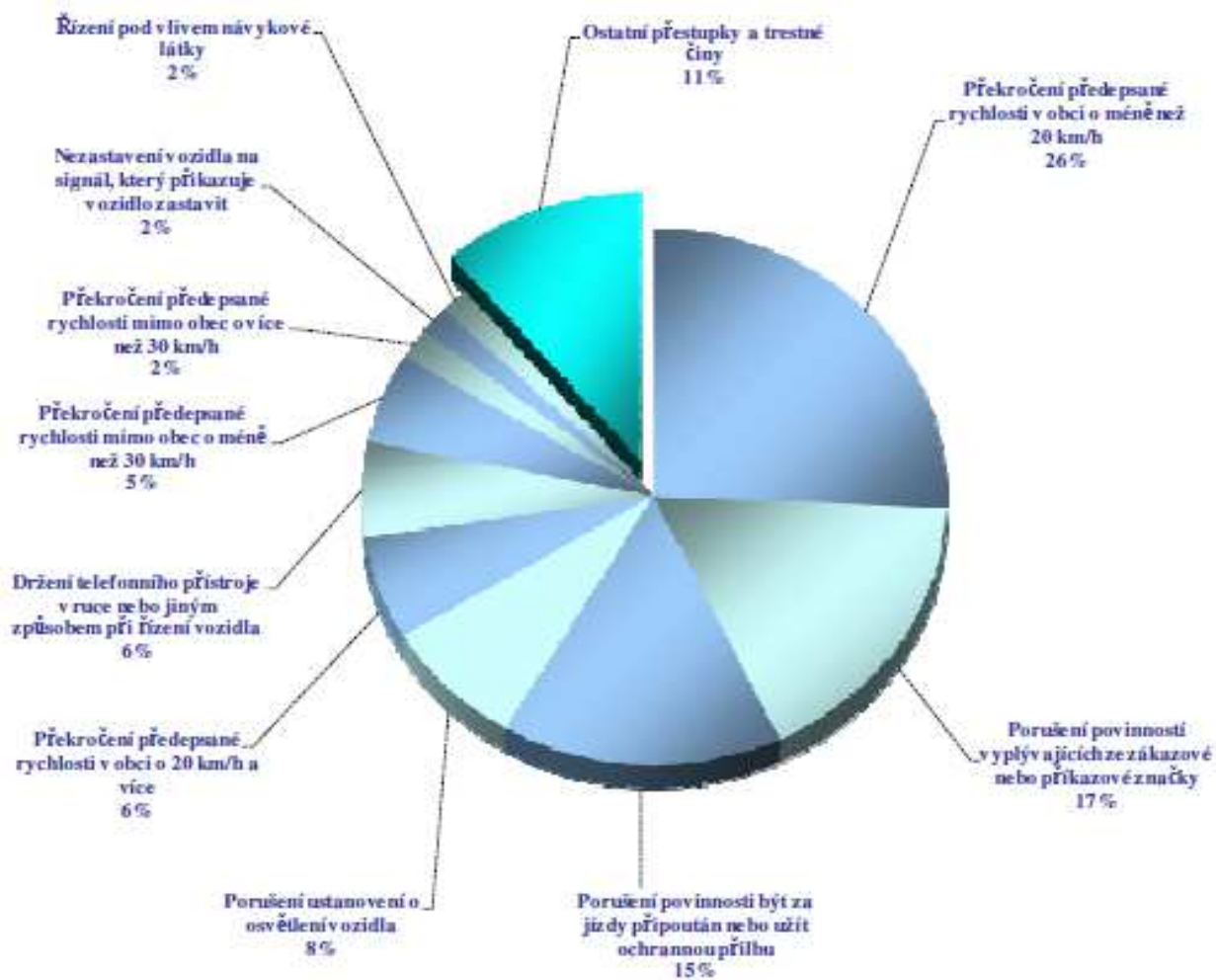


Obrázek 13 Poměry kategorií přestupků a trestných činů v krajích

Zajímavé je také srovnání poměru P a TČ podle pohlaví, kdy přestože držitelů řidičských oprávnění mužů je jen o něco málo více než žen, na celkovém podílu spáchaných P a TČ mají velmi výrazný podíl. Především co se týká 7 a 6-bodových přestupků.



Obrázek 14 Poměr přestupků a trestných činů podle pohlaví



Obrázek 15 Počty 10 nejčastějších porušení zákona¹⁹

¹⁹ <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A9F3C381-DB27-4475-BC59-525329054338/0/PaT11IIQ.pdf>

7 NÁVRH ŘEŠENÍ KE SNÍŽENÍ POČTU DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ

Před několika málo lety probíhaly velké náborové akce do řad Policie České republiky. Za každého nově získaného policistu se dokonce vyplácelo 5.000 Kč. Na akci „Sežeň si svého partáka“, která probíhala v médiích, si snad ještě dnes každý vzpomene. Tehdy se k Policii ČR dostal i ten, kterému pár let předtím žádost zamítli pro nesplnění podmínek. Nemluvě o tom, že školení nových policistů se postupně zkrátilo z 2 let až na půl roku. Vzhledem k tomu, že denně zpracovávám přestupkové spisy od policie, ponechám raději bez komentáře občas jejich kvalitu. V žádném případě nelze „házet všechny do jednoho pytle“, ve všech řadách jsou lidé na svém místě a pak lidé, kteří tam nemají co dělat. Dnes však, když ve státním rozpočtu chybí peníze, se přišlo na to, že máme jeden z nejvyšších počtů policistů v Evropě na počet obyvatel (v roce 2007 – 42 256 policistů) a že je třeba toto číslo zase snížit. Proto se chystá výrazné propouštění. Přes tak vysoký počet policistů se nijak výrazně nepodařilo snížit počet páchaných přestupků. Spíše jde o to, že naopak po zavedení bodového systému byli do ulic policisté vysláni, aby zjišťovali přestupky typu: nepřipoutání bezpečnostním pásem, držení hovorového zařízení za jízdy, porušení ustanovení o osvětlení vozidla a překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Proto se zavedením bodového systému výrazně zvýšil počet těchto přestupků.

Podle zastánců bodového systému přispělo jeho zavedení ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků. Zde bych položila otázku, zda tento pokles dopravních nehod nebyl částečně způsoben tím, že policie se již nevolá k dopravním nehodám do 100.000 Kč (musí být splněny ještě další podmínky, většina řidičů je však již pomíjí – nesmí být způsobena škoda na majetku 3. osoby, např. když je majitelem vozidla zaměstnavatel a účastníci dopravní nehody se na místě musí dohodnout na zavinění dopravní nehody), a proto tyto nehody chybějí v policejních statistikách.

Co se týká snížení počtu zraněných při dopravních nehodách v posledních letech, zde je třeba připomenout, že po zavedení bodového systému se za zranění považovalo i odřené koleno, škrábanec, modřina a viník této dopravní nehody (např. babička jedoucí na jízdním kole do kostela, která je nejen účastníkem silničního provozu, ale *řidičem vozidla(!)* byť nemotorového) zaplatil za porušení ust. § 22 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona podle ust. § 22 odst. 4 téhož zákona pokutu v rozsahu od 25.000 Kč do 50.000 Kč! Cca po 14 měsících účinnosti této novely došlo konečně ke změně, kdy se změnila slova „dojde ke zranění osoby“ na „je jinému ublíženo na zdraví“, kdy toto se posuzuje podle toho, zda zraněný byl omezen v běžném způso-

bu života, kdy většinou každý účastník dopravní nehody sdělí, že nikoli. Ve statistikách to pak ovšem vypadá, že najednou řidiči nepáchají dopravní nehody se zraněním.

7.1 Odstranění institutu „osoby blízké“

Podle praxe se vyhodoványi řidiči vyhodovali převážně tím, že vždy v průběhu necelých 12 měsíců spáchali jeden přestupek, kterým nikoho neohrozili, neomezili, nezpůsobili většinou žádnou materiální škodu, ani škodu na zdraví, pouze jeli např. nepřipoutaní bezpečnostním pásem, nesvítili za denního světla, drželi v ruce mobilní telefon (přitom za celý život nezpůsobili škodlivý následek), jeli rychlostí v obci 60 km/h. Za spáchání výše uvedených přestupků, kterými nikoho neohrozili a nic nezpůsobili, pozbyli na 1 rok řidičské oprávnění, k těmto řidičům se většinou řadí řidiči profesionálové, podnikatelé, zásobování, zkrátka ti, co najezdí každý měsíc tisíce kilometrů. Díky bodovému systému ztratí zaměstnání, nemohou platit hypotéku, neuziví rodinu, dostanou se do velmi tíživé životní situace, z níž není cesta ven. Často se pak stává, že takový člověk si ať už z jakéhokoli důvodu nevyzvedne Oznámení o dosažení 12 bodů, dál jezdí, aniž by tušil, že se dopouští dalšího sedmibodového přestupku Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (který je nejčastějším přestupkem či trestným činem vyhodoványi řidičů) a dostává se do dalších problémů.

Na druhou stranu „piráti silnic“, díky kterým se bodový systém zavedl, často dál brázdí české silnice a ohrožují řidiče, protože málokterému řidiči lze jeho životu nebezpečné jednání prokázat kamerovým systémem tak, jako pirátovi z D1, jehož jednání úplně náhodou bylo natočeno kamerovým systémem a po svém činu sám opodál zastavil. Kolik takových pirátů silnic se podaří natočit na záznamové zařízení, aby pak u soudu obstálo jako důkaz? Ze své dlouholeté praxe referenta dopravních přestupků vím, že piráti silnic zůstanou často i nadále piráty silnic, neboť tito mají dost peněz na právníky, kteří vědí, jaké procesní úkony mají činit, aby jejich klient nebyl většinou nikdy potrestán. Správní orgán je v takové situaci téměř bezmocný (např. nekonečné doručování neschopenek a nedostavování se ke správnímu řízení pro „nemoc“).

Správní orgán je krátký především na tzv. „osobu blízkou“, která vozidlo řídila v případech, kdy řidič není přímo zastaven na místě, ale jen např. vyfotografován, příp. výmluva na „příbuzného z Tádžikistánu“, jak radí příručka deníku Blesk z 27.7.2011, kde radí českým řidičům, jak „už nikdy neplatit pokutu za dopravní přestupky“.

Dnes už také každý ví, jak jsou správní orgány zahlceny a že často zahajují řízení několik měsíců po doručení oznámení přestupku, nikoli tedy do šedesáti dnů a už vůbec ne bezodkladně, jak říká ust. § 67 odst. 3 přestupkového zákona.

Vyřešení situace, kdy by řidiči začali brát zákon o silničním provozu zase vážně, vidím především v odstranění institutu „osoby blízké“ a zavedení odpovědnosti provozovatele vozidla, jak schválila v polovině roku 2011 poslanecká sněmovna ČR, ale horní komora parlamentu tuto změnu nepodpořila. Otázkou je, jestli i proto, že tu a tam i některý poslanec, senátor apod. občas spáchá nějaký ten dopravní přestupek, příp. dopravní nehodu, kdy následně opustí místo nehody a pak jen médiím sdělí, že jeho vozidlo v tu dobu řídila „osoba blízká“, proto odmítá vypovídat. Přestože svědci viděli z vozidla vypotácet se opilou osobu, v níž poznali konkrétní osobu s imunitou.

Institut osoby blízké je pro správní orgány na úseku dopravních přestupků velice nešťastným, kdy cca 80% prohřešků není projednáno a musí se odložit podle ust. § 66 odst. 3 přestupkového zákona, neboť nelze zjistit pachatele přestupku. Správní orgány, městské policie i Policie České republiky přitom s velkým množstvím takových přestupků (např. nesprávné parkování či zjištěné překročení nejvyšší dovolené rychlosti úsekovým měřením) mají obrovské množství práce, která jim pak schází na projednávání mnohem důležitějších přestupků či trestných činů.

Ke snížení počtu dopravních přestupků bych navrhla zrušení institutu „osoby blízké“, neboť se již zjistilo, že mít v ulicích dostatek policistů nestačí. V ostatních Evropských zemích je policistů méně na počet obyvatel a přitom je tam doprava po pozemní komunikaci bezpečnější a menší počet nehod s menšími následky.

ZÁVĚR

Výběr tématu mé diplomové práce ovlivnila především moje pracovní pozice referenta dopravních přestupků. Každý pracovní den se tak setkávám s řidiči, kteří se některého z dopravních přestupků dopustili.

Cílem mé diplomové práce bylo zjistit vliv bodového systému na četnost páchání dopravních přestupků. Po analýze údajů získaných především ze statistik Ministerstva dopravy, ze statistik Policie České republiky, Městské policie Zlín a údajů na Magistrátu města Zlína jsem zjistila, že ve Zlínském kraji a také v celé České republice bodový systém na řidiče patřičným způsobem zapůsobil. Výrazný rozdíl lze spatřit především u dopravních nehod a jejich následků, lehkých i těžkých zranění a také smrtelných úrazů, což je jedním z nejdůležitějších ukazatelů smysluplnosti bodového systému. Z mé práce je patrné, že došlo k výraznému poklesu těchto přestupků s ohledem na období před zavedením bodového systému. V porovnání s obdobím před zavedením bodového systému došlo rovněž ke snížení četnosti přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Jen na území města Zlína bylo zjištěno před zavedením bodového systému v přepočtu 6.650 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti za rok (2005). V roce 2007, kdy bodový systém již fungoval, to bylo jen 4.400 přestupků. I ostatní statistiky ukazují, že bodový systém přes některá úskalí má svůj smysl.

Jedním z nejčetnějších přestupků ve Zlínském kraji (3. místo) je držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení za jízdy v ruce nebo jiným způsobem, jde podle mě o „problém dnešní doby“ související se současným stylem života, kdy téměř každý řidič, a to nejen podnikatel, potřebuje být neustále „na příjmu“. Zvýšená četnost odhalených přestupků tohoto tytu souvisí opět s intenzivnější činností mobilních policejních hlídek, které tyto přestupky odhalují a dokumentují.

Hlavní cíl své práce spatřuji především v konstatování, že bodový systém ve Zlínském kraji potvrdil svůj význam, došlo k velkému snížení počtu dopravních nehod a jejich závažných následků. Dle mého názoru zavedení bodového systému jednoznačně přispělo ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích, potvrdily to i celorepublikové statistiky. Analýza přestupků ve Zlínském kraji potvrdila i celorepublikovou statistiku, kdy bodový systém jednoznačně obecně přispěl ke snížení četnosti dopravních přestupků.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografické publikace:

- [1] ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení*. 9. vyd. Praha: Linde, 2005. 690 s. ISBN 80-7201-567-2.
- [2] ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo*. 16. vyd. Praha: Linde, 2009. 431 s. ISBN 80-7201-768-3.
- [3] KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 432 s. ISBN 80-7201-576-6.

www stránky:

- [4] *Bodový systém* [online]. [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=390>
- [5] *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/bodovy_system/odecitani_3b.htm
- [6] *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=384>
- [7] *Policie ČR* [online]. [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>
- [7] HUML, Stanislav. *Bodový systém nevychovává, ale jen trestá* [online]. 2008 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.bodovysystem.cz/Media-a-bodovy-system/Stanislav-Huml-Bodovy-system-nevychovava-ale-jen-tresta.html>
- [8] MDCR. *Analyza 12-bodových řidičů* [online]. 2011 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf
- [10] MDCR. *Přestupky a trestné činy* [online]. 2011 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A9F3C381-DB27-4475-BC59-525329054338/0/PaT11IIQ.pdf>
- [11] *Bodový systém* [online]. 2011 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.bodovysystem.cz/Jak-predejdete-vybodovani/>

[12] Centrum dopravního výzkumu Brno, [online]. 2006 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=338>

[13] Centrum dopravního výzkumu Brno, [online]. 2006 [cit. 2011-08-14]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A9F3C381-DB27-4475-BC59-525329054338/0/PaT11IIQ.pdf>

Právní předpisy:

[14] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel

[15] Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění novel

[16] Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění novel

Ostatní zdroje:

[17] Statistiky Magistrátu města Zlína

[18] Statistiky Police České republiky Zlín

SÉZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

MD Ministerstvo dopravy České republiky

ORP Obec s rozšířenou působností dle místa trvalého bydliště

P Přestupky

TČ Trestné činy

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Poměry počtu P a TČ dle bodů.....	41
Obrázek 2 Rozložení 12-bodových řidičů podle věku.....	54
Obrázek 3 Podíl 12-bodových řidičů a všech registrovaných řidičů podle krajů	55
Obrázek 4 Podíl 12-bodových řidičů a všech registrovaných řidičů podle krajů	55
Obrázek 5 Počty evidovaných P a TČ dle jednotlivých zákonů	56
Obrázek 6 Rozložení počtu evidovaných P a TČ mezi vybodovanými řidiči	58
Obrázek 7 Vývoj počtu nehod 1989-2011	60
Obrázek 8 Vývoj počtu nehod 1996-2008	61
Obrázek 9 Srovnání počtu nehod v krajích za 1. pololetí roku 2011.....	62
Obrázek 10 Srovnání počtu usmrcených osob v krajích za 1. pololetí roku 2011.....	62
Obrázek 11 Počet evidovaných přestupků a trestných činů v krajích.....	65
Obrázek 12 Vývoj počtu evidovaných přestupků a trestných činů (1-7b).....	65
Obrázek 13 Poměry kategorií přestupků a trestných činů v krajích	66
Obrázek 14 Poměr přestupků a trestných činů podle pohlaví.....	66
Obrázek 15 Počty 10 nejčastějších porušení zákona	67

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Výčet bodovaných dopravních přestupků.....	22
Tabulka 2 Výčet bodovaných dopravních přestupků.....	23
Tabulka 3 Výčet bodovaných dopravních přestupků.....	24
Tabulka 4 Přestupky dle přestupkového zákona platné do 30.7.2011	34
Tabulka 5 Výčet zemí s bodovým systémem.....	37
Tabulka 6 Přehled jednání, za které jsou řidičům v ČR nejčastěji udělovány body.....	39
Tabulka 7 Procentuální podíl na přestupcích jednotlivých krajů.....	40
Tabulka 8 Nejčastější přestupky jednotlivých krajů	41
Tabulka 9 Nejčastější přestupky a TČ jednotlivých krajů	42
Tabulka 10 Statistika MP Zlín z rychlostních kamer za období 2005 - 2011.....	48
Tabulka 11 Nejčastější P a TČ mezi vybodovanými řidiči.....	57
Tabulka 12 Nejčastější P a TČ mezi vybodovanými řidiči.....	58
Tabulka 13 Dopravní nehody a jejich následky, srovnání 1. pol. za posledních 10 let	63
Tabulka 14 Deset nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel	63
Tabulka 15 Podíl jednotlivých krajů na nehodovosti	64
Tabulka 16 Vývoj počtu nehod v jednotlivých měsících.....	64