

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Institut mezioborových studií Brno

**Bodový systém – problematika výchovného
působení a sociálních dopadů**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:

JUDr. Miroslava Kejdová

Vypracovala:

Eva Maříková

Brno 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Bodový systém – problematika výchovného působení a sociálních dopadů“ zpracovala samostatně a použila jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

V Praze dne 28.4.2010.

.....
Eva Maříková

Poděkování

Děkuji paní JUDr. Miroslavě Kejdové za nezměrnou trpělivost a metodickou pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce, děkuji jí také za přístup, podporu a pochopení po celou dobu studia, kterou mně i mým kolegům poskytovala.

Také bych chtěla poděkovat své dceři, kolegům a přátelům za to, že mi pomáhali, podporovali mne nejen při zpracování mé bakalářské práce, ale po celou dobu mého studia. Nesmírně si jich všech vážím.

Eva Maříková

OBSAH

Úvod	2
1. Co bylo před bodovým systémem	4
1.1 Historie	5
2. Systém bodového hodnocení	13
2.1 Přidělování bodů v rámci nového bodového systému	16
2.2 Sankce v bodovém systému	18
2.3 Účinnost bodového systému	19
2.4 Evidované přestupky a trestné činy 12-ti bodových řidičů	21
2.5 Kritika a obhajoba bodového systému	22
3. Bodový systém v Evropě	25
3.1 Slovensko	28
4. Výchova řidičů	31
5. Praktická část	34
6. Některé závěry a doporučení	38
Závěr	40
Resumé	44
Anotace	45
Seznam použité literatury	47
Seznam příloh	49

ÚVOD

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

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

Základem této mé bakalářské práce na téma „Bodový systém-problematika výchovného působení a sociálních dopadů“ jsou zejména praktické zkušenosti, které jsem nasbírala během svého působení ve funkci metodičky správního řízení odboru dopravně-správních agend Magistrátu hl. m. Prahy. Dále jsou to znalosti, které jsem získala studiem odborné literatury a zákonů, odborných článků a školení a neméně i vědomosti, které jsem nasbírala v průběhu studia na Institutu mezioborových studií v Brně.

Cílem mé bakalářské práce je pokusit se zjistit, jaký je a jak funguje bodový systém v České republice a jak v ostatních státech Evropy, zda jsou vytvořeny podmínky pro další pedagogické působení na české řidiče po absolvování autoškoly. Vzhledem k tomu, že studuji obor sociální pedagogika, zaměřila jsem praktickou část své práce i na konkrétní životní situace několika řidičů, kterých se bodový systém významně dotkl.

V této své bakalářské práci bych chtěla komplexně, pokud možno celistvě, zhodnotit a popsat pojem, historii, funkci, cíl a následky bodového systému. Vzhledem k tomu, že doposud nebylo téma bodového systému a jeho vztahu k sociálním dopadům odborně zpracováváno, je tato má práce pokusem o celistvý pohled na bodový systém v České republice, historii toho, co mu předcházelo, srovnání působení na řidiče v okolních státech, možnosti celospolečenské kontroly a výchovy v oblasti bezpečného chování na silnicích, kterým by se zamezilo zvyšování protiprávního chování řidičů a tím ke snížení dopadů na ně v oblasti společenské, finanční, osobní, profesionální ap., tedy v oblasti sociální.

1 CO BYLO PŘED BODOVÝM SYSTÉMEM

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

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

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

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

1.1. Historie

Na území střední Evropy jsou první záznamy o dopravě kolem roku 805. Dopravní cesty protínaly území celé střední Evropy za účelem přepravy zboží, patřilo sem i pravidelné poštovní spojení mezi Brnem a Vídní, které fungovalo od roku 1526.

V druhé polovině 19. století se v souvislosti s rozvojem hospodářství stával provoz na silnicích stále živější.¹⁾ I když se na cestách pohybovala téměř výhradně vozidla nemotorová, bylo i tak nutné stanovit podrobnější zásady pro jejich jízdu. Dosavadní úprava, kterou představovaly různé místní jízdní řády, již nepostačovala. V jednotlivých částech českých zemí tak byly vydány řády policie silniční.²⁾ Není bez zajímavosti, že tyto řády pozbyly definitivně platnosti až na sklonku roku 1951.

Potřeba zvláštních bezpečnostních norem pro jízdu motorových vozidel byla pocíťována teprve na přelomu 19. a 20. století. První bezpečnostně policejní předpisy byly vydávány formou vyhlášek jednotlivými zemskými vládami či místodržitelstvími a publikovány v příslušných sbírkách zemských zákonů v letech 1899 až 1904.³⁾

Do této doby celostátní úprava dopravních předpisů tedy neexistovala. Jelikož se však automobily stávaly technicky dokonalejšími a byly schopny delších jízd, jevílo se účelným předpisy sjednotit. Stalo se tak nařízením ministerstva vnitř. č. 156/1905 ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol. Nařízení platilo v celé rakouské části monarchie.

První zaznamenaná a zveřejněná dopravní nehoda motorového vozidla, která skončila smrtí, se stala v Londýně 17. srpna 1896. Před hotelem Crystal Palace byla autem sražena londýnská švadlena Bridget Driscollová. Burzovní makléř Henry Blues z New Yorku byl druhou obětí. Sražen autem byl v roce 1899 na křižovatce newyorské 74. ulice a ulice Central Park West, ve chvíli, když se slepě rozběhl přes

¹⁾ SVÁTEK, Z. Z historie pravidel silničního provozu. *Příloha Metodického zpravodaje autoškol*. Duben 2003, s. 1.

²⁾ Zákon č. 47/1866 čes. z. z., jímž se vydává řád policie silniční, platný pro království České kromě hlavního města Prahy, zákon č. 5/1875 mor. z. z., kterýmž vydává se řád policie silniční pro veřejné neerární silnice markrabství Moravského s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce, zákon č. 5/1878 slez. z. z., jímžto se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice neerární vojvodství Slezského.

³⁾ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. s. 124.

vozovku, aby kavalírsky převedl dámu. Dobová zpráva dodává, že zemřel v jejím náručí...

První pokutu platil automobilista Philip Hagel, který po Broadwayi jel „odvážnou“ rychlostí. Rozhodnutím soudu musel vyplatit několik tisíc dolarů jako odškodné majitelům vyplašených koní. Mnozí američtí strážníci se ve své horlivosti převlékali za cestáře, aby zamaskovali svou příslušnost k policii a byli okamžitě připraveni natáhnout přes silnici lano, jestliže řidič překročil úředně povolených 8 mil v hodině (12,9 km/hod.). Losangeleská policie zavedla v roce 1924 pojízdnou klec, do které umísťovala hříšníky porušující dopravní předpisy k převozu na policejní stanici. Klec byla umístěná na postranním vozíku, který byl spojený s policejním motocyklem. Jak píše dobové noviny, vynález se osvědčil a pojízdný pranýř pomohl snížit počet dopravních přestupků.

Jízda automobilem v USA – na rozdíl od zemí evropského kontinentu - nebyla ke konci 19. století vůbec snadná. Zákonodárci a policisté se totiž snažili rozvoj automobilové dopravy omezovat. Jeden z předpisů nařizoval, že řidič automobilu musel před křižovatkou zastavit a vypnout motor. Pak musel prozkoumat silnici před sebou a přitom silně zatroubit na klakson. Dále musel hlasitě zvolat nebo udeřit do gongu. Poté byl povinen vypálit ránu z pušky hlučného typu, aby ho bylo výstřel slyšet do značné vzdálenosti. Pokud pušku nevladl, musel odpálit „římskou svíčku“ či „vesuvskou bombu“, případně jiný dostupný výbušný předmět... Není bez zajímavosti, že řada řidičů byla zatčena právě proto, že vlastnila a převážela výbušné předměty a zbraně ke splnění těchto nařízení. Policistům totiž nebylo vždy zcela jasné, jde-li o banditu, který automobilem prchá z místa přepadení banky nebo pouze o „šoféra“...

Ve Velké Británii platilo ve stejné době nařízení, že před automobilem musel běžet člověk s červeným praporkem a zvoncem nebo píšťalkou upozorňovat okolí na blížící se „nebezpečí“.

Nařízení Rakouskouherského ministerstva vnitra z dubna 1910 přikazovalo řidičům „silostrojů“, že rychlost nesměla být v uzavřených místech nikdy větší než 15 kilometrů za hodinu. Mimo uzavřené osady jízdná rychlost nesměla být přes 45 kilometrů za hodinu. V dalším odstavci je příkaz, že nikdy rychleji nežli 6 kilometrů za hodinu nesmí

býti ježděno: když hustá mlha zamezuje rozhled do dálky, jakož i na takových místech, kde silnice nemůže být přehlédnuta, jako zejména na křižovatkách a při záhybech silnice. Nařízení zohledňovalo i životní prostředí. Při jízdách v uzavřených osadách musí výfuk býti veden do široka s „tlumidlem“ zvuku.¹⁾

Pro bezpečnost chodců a povozů bylo nařízením doporučeno, aby bylo používáno kromě předepsaných signálních trubek také jiných signálních přístrojů. První světelný signál, neboli semafor, byl v tehdejší Československu instalován v Praze na Můstku koncem května 1930. Hned za pár dnů se „nový vynález“ stal terčem kritiky novinářů a motoristické veřejnosti. Kritika, doplněná statistickými údaji uváděla, že místo toho, aby byla doprava zrychlena, díky semaforu se rychlost zpomalila. Samotní řidiči se údajně tomuto místu zdaleka vyhýbali.

S nárůstem automobilové dopravy vznikaly zcela nové problémy a přetrvávají dodnes. Mezi ně, kromě malé propustnosti některých ulic a silnic, patří především vysoká nehodovost s trvalými nebo smrtelnými následky a vysoká míra přestupků.

Samostatně pohybující se vozidla s vlastním pohonem a jejich provoz na silnicích proto vyžadoval i usměrnění pomocí prvních pravidel, která účastník provozu dodržuje v zájmu vlastní bezpečnosti – dnešními slovy právní rámec. Roku 1831 londýnský parlament projednal otázku nového druhu silniční dopravy.

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

Od zasedání londýnského parlamentu nás dělí 179 let. Není bez zajímavosti zjištění, jak se přes veškerý posun techniky i užívaného jazyka podobá tehdejší smlouva dnešním

¹⁾ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. s. 124.

právním předpisům. Zajímavost nepostrádá ustanovení o hmotné zainteresovanosti na zjišťování dopravních přestupků a jejich postihu:

„Osoby, dohlížející na silnice, které nenáležejí do kategorie úředníků, jakož také osoby jiné, které přestupky oznámí, mají právo žádati, aby z vybraných pokut peněžních za výlohy a maření času s tím spojené dána jim byla náhrada, která nanejvýš obnášeti může polovici pokuty. Jinak odváděti se mají pokuty do pokladnice chudých v té obci, na jejímž území trestný čin byl spáchán.“¹⁾

Již na počátku dvacátého století bylo zřejmé, že úpravu silničního provozu bude nezbytně nutné sjednotit na mezinárodní úrovni. Dne 11. října 1909 došlo v Paříži k uzavření I. mezinárodní smlouvy o jízdě automobily.²⁾ Smluvní stranou bylo i tehdejší Rakousko-Uhersko a proto úmluva platila i na českých územích. Pařížská smlouva obsahovala základní zásady pro řidiče motorových vozidel i samotná vozidla. Na řidiče automobilu je ve smlouvě pamatováno:

„Řidič automobilu musí míti vlastnosti, které skýtají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost“... – viz odkaz č. 1)

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

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

V souvislosti s novým státním zřízením nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce. Za zmínku stojí Nařízení presidenta

¹⁾ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. s. 124.

²⁾ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. s. 125.

zemské správy politické v Praze zveřejněné pod číslem 6-298, o vyzkoušení motorových vozidel a zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách. Žádost o vykonání předmětné zkoušky se podávala výhradně u zemské správy politické v Praze; po úspěšném vykonání zkoušky se žadatel ucházel o vydání „vůdčího listu“ u okresní správy politické jeho bydliště. „Převratná“ novinka nejnovější právní úpravy současné doby – zpoplatnění zkoušky – je popsána již v tomto nařízení:

„...zkušební taxa za zkoušku řidičskou, která ihned při podání dotyčné žádosti u zemské správy politické složena býti musí, obnáší Kč 30,- (třicet); mimo to dlužno složit při zkoušce 3 K kolek na vysvědčení a poplatek za knížku, do které jest vysvědčení vylepeno (t.č. Kč 3.20)...“¹⁾

Technologie výroby „vůdčího listu“ doznala do dnešní doby značných změn, taxa zkušební rovněž obsahuje poněkud jiné hodnoty.

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

Zákon č. 56/1950 Sb., opět přinesl novelizovaná nebo úplně nová, dosud neaplikovaná ustanovení. O své době nejlépe vypovídá ustanovení „řidiči se ukládá dát k dispozici vozidlo dopravním orgánům, požadují-li je k pronásledování podezřelých osob, k dopravě osob, jímž je okamžitě třeba lékařského ošetření nebo k jízdě na místo dopravní nehody či živelní pohromy“...– viz odkaz č. 1)

V § 6 předmětného zákona - Výchova ke kázni v silničním provozu – se také stanoví, že ten, „kdo nedbá pravidel silničního provozu ...může býti vychováván ke kázni povinným školením o pravidlech vydaných pro silniční provoz“...– viz odkaz č. 1)

Rok 1951 sice nebyl nikterak zlomovým nebo významným v oblasti pravidel provozu, ale formou prováděcí vyhlášky č. 328 byl zaveden systém sankcí za hrubé přestupky, který se vzdáleně podobá dnešnímu bodovému systému. Řidičské průkazy se tehdy

¹⁾ ROSENBACH, F. *Automobilista před zákonem*. Praha : Státní nakladatelství, 1930. s. 126.

vydávaly s kartičkou, složenou z deseti útržků. Za každý hrubý přestupek (přesné znění nebylo vyjmenováno) policista odebral jeden útržek. Poslední odebraný útržek znamenal přijít o řidičský průkaz na místě. Policista vydal pouze potvrzení na dojetí domů. Tento způsob sankcionování přestupků trval však pouze do června roku 1953, kdy ho bez náhrady zrušila vyhláška č.196, která se inspirovala sovětským modelem. „Trestání provinilých účastníků u nás v Československu je vedeno jinými motivy než ‚vymáčkout‘ z provinilce co nejvyšší částku peněz. Podobně jako je tomu v Sovětském svazu, jde i u nás především o to, aby trest působil výchovně, aby pachatel dopravního přestupku si uvědomil špatnost, škodlivost a nebezpečnost svého jednání a v budoucnu se podobného jednání vyvaroval.“¹⁾

Od 1. září 1956 stanoví pravidla provozu vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích. Tato pravidla byla platná do 31. prosince 1960. S účinností od 1. ledna 1961 byla vydána vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Vydání nových pravidel silničního provozu bylo vedeno snahou přizpůsobit české předpisy zásadám ženevských dokumentů z roku 1949 a rovněž měla nová pravidla vést ke zjednodušení zbytečně složitých ustanovení.

Podle § 10 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, byla zavedena vložka (kartička rozměrů asi 5 × 8 cm), na jejímž okraji byly uvedeny některé typy závažných přestupků (nedovolené stání, nedání přednosti, rychlá jízda atd.). Při spáchání přestupku byla vložka v příslušném místě proštípnuta nebo označena. Nárok na vydání nové, čisté vložky vznikl 6 měsíců po spáchání posledního vyznačeného přestupku. Důsledky záznamu ve vložce vyhláška neuvádí, účelem zřejmě bylo, aby příslušník VB po spáchání dalšího přestupku při stanovení výše pokuty zohlednil, zda jde o opakovaný přestupek. Okresní dopravní inspektorát mohl rozhodnout o tom, že řidič se spácháním přestupku, provinění nebo trestného činu stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel a řidičské oprávnění mohl odejmout. Souvislost se záznamy ve vložce vyhláška nezmiňuje. Od roku 1987 začaly být vydávány řidičské průkazy ve formě kartičky, které vložku již neobsahovaly. *(Přesné datum a právní předpis, jímž byly vložky zrušeny, se mi bohužel nepodařilo dohledat).*

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

Vyhláška č. 141/1960 Sb. platila do 31. prosince 1966. V této době byla příprava dvou nových mezinárodních dokumentů Úmluva o silničním provozu a Úmluv o silniční signalizaci (přijaty byly ve Vídni 8. listopadu 1968) již tak daleko, že bylo možné vydat nová pravidla silničního provozu. Stalo se tak vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu s účinností od 1. ledna 1967.

Novinky, které se v pravidlech objevily, byly koncipovány právě v duchu zmíněných mezinárodních dokumentů. Některá z nových ustanovení se zachovala v téměř nezměněném znění dodnes:

- Povinnost být za jízdy mimo obec připoután bezpečnostním pásem
- Pojem „uzavřená obec“ je nahrazen jednodušším „obec“
- Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat za křižovatkou v jízdě, takže by byl nucen zastavit v křižovatce a znemožňoval by tím provoz v příčném směru
- Zastavení a stání je zakázáno, nezůstal-li by mezi vozidlem a tramvajovými kolejemi volný alespoň jeden jízdni pruh; tento zákaz neplatí v době od 19 do 5 hodin.¹⁾

Počátkem devadesátých let se rozšířil názor zpochybňující závaznost pravidel silničního provozu vydaných vyhláškou na základě vládního nařízení. Názor vycházel z článku 4 odstavce 1 Listiny základních práv a svobod, podle nějž mohou být povinnosti ukládány toliko na základě zákona. Pravidla silničního provozu jakožto obecně závazná úprava chování účastníků silničního provozu jsou však dána ve vlastním zájmu těchto účastníků. Nevznikla tedy v mocenském zájmu státu. Z toho lze oprávněně učinit závěr, že povinnosti stanovené těmito pravidly nemají charakter povinností, které má na mysli uvedený článek Listiny základních práv a svobod.²⁾

Pochybnosti o platnosti vyhlášky se negativním způsobem promítaly do chování mnohých účastníků silničního provozu, a to nejen ve smyslu jejího nedodržování, ale i

¹⁾ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Praha : Institut Jana Pernera, o.p.

²⁾ SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP 2003, Právní předpisy.*

zpochybňování pravomocí orgánů Policie ČR při plnění povinností souvisejících s ochranou bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.¹⁾

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

¹⁾ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha : Linde, a.s., 2006. s. 17-18. ISBN 80-7201-613-X

2 SYSTÉM BODOVÉHO HODNOCENÍ

Jelikož se v posledních letech zvýšil počet dopravních přestupků a systém pouhých pokut nevedl v tomto směru k výchově řidičů, aby přestupky nepáchali, bylo již delší dobu, zejména z řad Policie ČR, požadováno, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již při přípravě zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

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

V bodovém systému funguje také systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Určitý počet bodů se odečte,

nespáchá-li řidič po dobu 1 roku žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se zaznamenávají body. Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, byl novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, bodový systém zákonem č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, zaveden v České republice.

Zákon 361/2000 Sb. v příloze upravuje taxativní výčet protiprávních jednání a počtů bodů, které za tato jednání jsou zaznamenány. Počet bodů za určité jednání je stanoven fixně, tzn. že při záznamu bodů není možná žádná správní úvaha ohledně počtu bodů, které budou zaznamenány. (viz Příloha A)

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

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

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

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. Lhůty pro odečtení bodů neběží po dobu trestu zákazu řízení motorových vozidel uděleného v trestním nebo přestupkovém řízení. Odečtení bodů úřad zaznamená do 3 pracovních dnů po vzniku nároku.

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.

Přestože záznam bodů je pouhým administrativním úkonem a nikoli ukládáním sankce ve správním řízení, upravuje zákon i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Jde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten. V obou případech může řidič sdělit správnímu úřadu svůj nesouhlas a správní úřad jej musí do 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, ale i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem (ustanovení § 123f zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

- Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námítky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu

- Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče
- Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí
- Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci).¹⁾

Účelem bodového systému je zejména postihovat recidivu páčání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před páčáním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit.

2.1 Přidělování bodů v rámci nového bodového systému

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

- po spáčení dopravního přestupku na místě souhlas s rozhodnutím policisty nebo městského strážníka. Podle typu a druhu přestupku dostane řidič blokovou pokutu, kterou může uhradit buď na místě, nebo v případě, že nemá hotovost,

¹⁾ Dostupný z: WWW: <http://bodovysystem.cz>, cit. 2.2.2010

zaplatí ji složenkou na poště. Povinnost policisty tím vůči řidiči končí. Policista nepřiděluje trestné body a ani nemusí vysvětlovat, kolik jich řidiči za spáchaný přestupek náleží. Policisté následně informují o přestupku úřad (městský úřad, magistrát), kde je řidič evidován; tam do karty řidiče trestné body připsají. Od tohoto dne má řidič na svém kontě zapsaný počet trestných bodů a také začíná běžet roční lhůta pro odpočet maximálně čtyř trestných bodů

- po spáchání dopravního přestupku a na místě řidič svou vinu odmítne. Policisté či strážníci na místě neuloží pokutu a předají přestupek k řešení do správního řízení. Úřad, v jehož katastru je přestupek spáchán, obvykle do dvou měsíců zahájí správní řízení. Správního řízení o přestupku se samozřejmě může zúčastnit i právní zástupce. Pokud je přestupek řidiči prokázán a tento trest přijme, úřad zašle či předá rozhodnutí o vině a výši trestu. Proti tomuto rozhodnutí je samozřejmě přípustné řádné odvolání. Po nabytí právní moci vydaného rozhodnutí jsou řidiči připsány body odpovídající přestupku. Pokud se řidič obrátí na soud, rozhodnutí odvolacího úřadu je pravomocné a případné podání žaloby nemá odkladný účinek. Řidič může samozřejmě požádat soud o pozastavení výkonu rozhodnutí, což v praxi znamená, že nemusí platit pokutu a případně odevzdávat řidičský průkaz. Trestné body mu však zůstanou připsány až do konce soudního sporu. Jestliže soud rozhodne o jeho nevině, trestné body mu budou vymazány
- obdobný postup platí i v řízení o trestném činu, který podléhá bodovému hodnocení.

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

Dopustí-li se řidič jedním činem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich. Body se zaznamenávají jen do celkového počtu dvanácti, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5 dnů po doručení výzvy. Uplynutím této lhůty zaniká řidičské oprávnění i v případě, že řidičský průkaz není odevzdán.

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

O vrácení řidičského oprávnění po dosažení hranice 12-ti bodů je řidič oprávněn požádat po jednom roce ode dne, kdy ze zákona pozbyl řidičské oprávnění z tohoto důvodu, pokud netrvá trest zákazu činnosti řízení uložený v trestním nebo přestupkovém řízení. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je přezkoušení z odborné způsobilosti. Dnem vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; původních 12 bodů se odečte a body se počítají znovu od nuly.

Od 1. září 2008 umožňuje zákon č. 374/2007 Sb. a vyhláška č. 156/2008 Sb. absolvovat školení, po jehož absolvování za zákonem stanovených podmínek lze odečíst 3 trestné body.

2.2 Sankce v bodovém systému

- Policie může požadovat zaplacení blokové pokuty na místě až do výše 3000Kč.
- Ve správním řízení může úřad uložit pokutu až 50000 Kč a uložit zákaz řízení motorových vozidel na dobu dvou let.
- Při závažných porušeních se jedná o trestný čin, věc řeší soud - lze uložit i trest odnětí svobody.
- Policie může zadržet řidičský průkaz (například řidiči, který řídí pod vlivem alkoholu).
- Policie může vybrat kauci ve výši od 5000 do 50000 Kč (kauce je řidiči v plné výši vrácena v případě, že v dalším řízení není shledán vinným ze spáchání přestupku). V opačném případě kauce propadne, případně je použita k zaplacení pokuty

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

2.3 Účinnost bodového systému

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

Ministerstvo dopravy evidovalo v centrálním registru řidičů k 31.10.2009 celkem 23 137 řidičů s 12 body. Skupinu 12-ti bodových řidičů tvoří 1059 žen (4,6%) a 22 078 mužů (95,4%). Z celkového počtu registrovaných řidičů kterých Ministerstvo dopravy evidovalo k 31.10.2009 celkem 6 490 927, je aktuálně evidováno 0, 356% 12-ti bodových řidičů. Vztážmo k počtu řidičů, kteří od zavedení bodového systému měli na svém bodovém kontě evidován nějaký bod a kterých Ministerstvo dopravy eviduje k 31.10.2009 648 506, je skupina 12-ti bodových řidičů zastoupena 3,6%.

Z hlediska rozložení 12-ti bodových řidičů podle věku eviduje Ministerstvo dopravy nejvíce vybodovaných řidičů ve věku 25 let (4,8%). Nejvíce zastoupenou skupinou vybodovaných řidičů jsou řidiči ve věku mezi 22 až 26 roky (22,7%). Jako nejmladšího řidiče, který dosáhl 12-ti bodu je evidován 16-tiletý řidič, ve skupině řidičů ve věku 75 let, což je hranice věku, kterou Ministerstvo dopravy ve svých přehledech sleduje, eviduje jednoho 12-ti bodového řidiče. Ze své praxe však mohu uvést i jednoho řidiče, který v roce 2010 pravomocně dosáhl 12-ti bodů a jeho rok narození je 1927.

Ministerstvo dopravy sleduje ve svých přehledech složení 12-ti bodových řidičů také z hlediska roku udělení řidičského oprávnění. Nejvíce 12-ti bodových řidičů je dle této evidence těch, kteří své řidičské oprávnění získali v roce 2006, vyšší počty 12-ti bodových řidičů eviduje dále u těch, kteří získali řidičské oprávnění v letech 2003 až 2005. Je tedy možné konstatovat, že nejvíce vybodovaných řidičů je mezi řidiči, kteří

jsou držitelé řidičského oprávnění 3 až 6 let, nejvíce je vybodovaných žen, které jsou držitelkami řidičského oprávnění od roku 1997, tedy 11-12 let praxe.

Bodování řidiči se z hlediska pohlaví dělí na 4,4% žen a 95,6% mužů, přestože rozložení registrovaných řidičů je 42,1% žen a 57,9% mužů.

Obecně lze konstatovat, že bodování jsou každý sedmý řidič-muž a každá dvacátá šestá řidička. Průměrně je pak každý desátý řidič s nenulovým bodovým ziskem.

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

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

Hranice 12-ti bodů dosáhlo 2360 držitelů průkazu profesní způsobilosti řidiče (tedy evidovaní profesionální řidiči), z toho bylo evidováno 9 žen – řidiček- profesionálek. Aktuálně Ministerstvo dopravy eviduje přibližně 365 000 držitelů průkazu profesní způsobilosti řidiče, to znamená, že z tohoto počtu je vybodováno cca 0,65% profesionálních řidičů, tj. každý 155. profesionální řidič.

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

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

¹⁾ Dostupný z WWW: http://mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf, cit. 1.3.2010

2.4 Nejčastěji evidované přestupky a trestné činy 12-ti bodových řidičů

Doposud byly v této práci uvedeny údaje k 31.10.2009. Následná část, zabývající se nejčastěji páchanými přestupky a trestnými činy 12-ti bodových řidičů je vztažena k období 1.7.2007 až 31.7.2009 (tj. 3 roky platnosti bodového systému). K uvedenému datu bylo evidováno celkem 115 792 přestupků a trestných činů, které byly evidovány řidičům, jež ve zmíněném období dosáhli 12 bodů. V průměru tak bylo 12-ti bodovým řidičům evidováno 5,56 přestupků nebo trestných činů.

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

Jak již bylo uvedeno, 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 (do 31.12.2009)
- Zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Nejčtenějšími přestupky, za které jsou vybudovaným řidičům evidovány body, jsou přestupky ze zákona o přestupcích (200/1990 Sb.), ve znění pozdějších předpisů (74,5%), následují trestné činy z trestního zákona (140/1961 Sb.), ve znění pozdějších předpisů (25,4%) a nejméně zastoupenou skupinou jednání jsou přestupky ze zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.), ve znění pozdějších předpisů (0,1%).

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

vybodovaných řidičů!¹⁾ Přehled nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů, spáchaných řidiči motorových vozidel, je uveden v tabulce v příloze B.

Jak z výše uvedeného vyplývá, není bez zajímavosti, že počet žen, které se dopouštějí bodovaných přestupků je tak nízký. V naší společnosti je totiž velmi rozšířen názor, že ženy řídí motorová vozidla hůře a nebezpečněji než muži, což statistika naprosto popírá. Je evidentní, že ženy – řidičky se v silničním provozu pohybují bezpečněji a zodpovědněji.

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

2.5 Kritika a obhajoba bodového systému

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

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

- Bodové hodnocení nepostihuje chodce a řidiče nemotorových vozidel
- Nepoměry bodového hodnocení vůči závažnosti nebo nebezpečnosti jednotlivých typů činů
- Přílišná přísnost systému, malá tolerance vůči banálním přestupkům
- Porušení principu „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“, duplicita zániku 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

¹⁾ Dostupný z WWW: http://mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf, cit. 1.3.2010

oprávnění na základě udělených bodů nejsou trestem v právním slova smyslu, ale administrativním opatřením, což kritici považují za obcházení práva

- Nejasný právní status procesu zaznamenávání bodů. Obecní úřad body neuděluje rozhodnutím, ale pouze je zaznamenává – vznikají automaticky ze zákona. Může být sporné, v jaké míře a jakým způsobem se na úkon zaznamenání vztahuje správní řád, zejména obecné principy správního řízení
- Možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení výzvy
- Vliv na korupční prostředí – někteří kritici zákona tvrdí, že jej posiluje
- Obecním a městským policiím byly rozšířeny pravomoci, avšak dozor nad nimi je podstatně méně kvalitní a systematický než nad státní policií, podobně jako kvalifikační požadavky na strážníky

Zavedení bodového systému v žádném případě není dvojnásobným trestáním řidiče, je pouze administrativním opatřením ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zavedení bodového systému hodnocení řidičů neznamená to, že většina držitelů řidičského oprávnění o něj v krátké době přijde. Rozhodně nediskriminuje profesionální řidiče. Ten, kdo se rozhodne pro povolání řidiče si musí být vědom toho, že správné chování v provozu na pozemních komunikacích je nedílným předpokladem výkonu tohoto povolání. Musí si být vědom skutečnosti, že soustavné porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích povede k případné ztrátě řidičského oprávnění, a tím i možnosti vykonávat povolání řidiče. Existuje mnoho povolání, ve kterých je nutné mít určité oprávnění, které, v případě porušování předpisů, může jeho držitel ztratit (pilot, svářeč...).¹⁾

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

- dodržovat vždy pravidla silničního provozu
- vědět, že policista ani strážník obecní policie nemají povinnost informovat přidělení bodů za projednávaný přestupek

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://cdv.cz/bodovy-system-honoceni-ridicu>, cit 2.2.2010

- sledovat své bodové konto. První informace od obecního úřadu obce s rozšířenou působností vůči řidiči je až při dosažení 12 bodů
- pokud platil pokutu a neví, kolik má bodů? Je třeba opatřit si na poště nebo na obecním úřadu obce s rozšířenou působností „Výpis z bodového hodnocení řidiče“
- má pochybnost o své vině za přestupek? Neví, kolik má bodů? Neví, kdy bude proveden odečet 4 bodů po 12 měsících bez přestupku ? V tomto případě je třeba odmítnout blokové řízení na místě přestupku . Proti udělení blokové pokuty již není šance na odvolání. V přestupkovém řízení sice může hrozit vyšší pokuta, ale má šanci se v něm případně bránit.¹⁾

Možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení oznámení o dosažení 12-ti bodů a výzvy k odevzdání řidičského průkazu je jednoznačně znemožněna jak systémem doručování podle správního řádu, tak i pozbytím řidičského oprávnění přímo ze zákona po uplynutí 5 pracovních dnů po doručení (i fikcí doručení) tohoto oznámení.

Bodový systém hodnocení řidičů jistě patří mezi účinné nástroje snižování přestupků a trestných činů v silničním provozu. Je –li systém dobře nastaven, vede k celkovému snížení počtu dopravních přestupků, postupně vylučuje z provozu nespolehlivé řidiče (tedy ty, kteří nedokáží přizpůsobit své chování požadavkům bezpečnosti silničního provozu). Řidiči jsou motivováni k dodržování dopravních předpisů možností ztráty řidičského oprávnění v případě dosažení určité úrovně bodového ohodnocení.

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://bodovsystem.cz/JAK-SE-VYHNETE-VYBODOVANI>, cit 2.2.2010

3 BODOVÝ SYSTÉM V EVROPĚ

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

Systém trestných bodů za dopravní přestupky platí v různých obdobích například v Itálii, Maďarsku, Irsku, Španělsku, Rakousku, Polsku, Francii a Německu. Zatímco v Itálii vedl bodový systém ke snížení počtu dopravních nehod, v Maďarsku nehodovost výrazně neovlivnil.

V Itálii byl nový dopravní zákon s bodovým systémem zaveden v roce 2003. Už po roce se ukázalo, že vedl k vyšší ukázněnosti řidičů a především k omezení nehodovosti. Za rok klesl počet nehod o 3,1 procenta. Za stejné období zemřelo na silnicích o 7,3 procenta méně lidí. Snížil se i počet raněných. Italští řidiči mají "k dispozici" 20 bodů. Za nejnebezpečnější přestupky se odečítá až 15 bodů. Pokud se ale řidič nedopustí žádného prohřešku, může počítat s odměnou dvou kladných bodů za každé dva roky bez postihu a celkem tak může na svém kontě mít 30 bodů. Čerství držitelé řidičských oprávnění - tedy do tří let po složení zkoušek - zde ovšem musejí počítat s výchovným trestem, který má podobu dvojnásobného množství trestných bodů.

V Maďarsku byl bodový systém zaveden v roce 2001, bezprostředně nehodovost výrazně neovlivnil. Situace se mírně zlepšila až v roce 2005, kdy poprvé po zavedení systému došlo k dvouprocentnímu poklesu počtu nehod. Maďarská policie tvrdí, že na tomto zlepšování situace už má vliv i bodový systém. Maďarský řidič může nasbírat maximálně 18 bodů, poté mu už policie vezme na půl roku řidičský průkaz a k jeho získání zpátky musí absolvovat nové školení a složit zkoušky. Každý bod má "životnost" dva roky, poté se z evidence vymaže.

V Irsku existuje bodový systém od roku 2002. Jeho kritici ovšem tvrdí, že nefunguje, protože ho policie s výjimkou několika každoročních akcí zaměřených na vybírání pokut za vysokou rychlost příliš neprosazuje.

Španělsko zavedlo bodový systém stejně jako Česká republika 1. července 2006. Během prvního roku platnosti bodového systému byl téměř 1400 španělských řidičů zabaven řidičský průkaz (většinou šlo o muže) a podle francouzského vzoru měl i tady každý řidič na počátku 12 bonusových bodů, které se při přestupcích odebírají. Podle španělského ministra přiměla nová norma řidiče ke změně chování.¹⁾

Od 1. července 2005 má Rakousko zavedený "záznamový řidičský průkaz", který představuje něco jako "bodový systém bez bodů", známý jako bodový řidičský průkaz.. Při prvním přestupku je řidiči - navíc k peněžní pokutě - dána výstraha. Při druhém přestupku, kterého se řidič dopustí v průběhu dvou let, se musí na vlastní náklady podrobit doškolení. Pro každý druh přestupku existuje zvláštní opatření (typ doškolení). Kdo se prohřeší tím, že řídí vozidlo s vyšší než povolenou hladinou alkoholu, musí absolvovat dopravně psychologické doškolení, to je již stanoveno. Dosud však není například jasné co se stane při ohrožení chodce na přechodu pro chodce - jaký typ doškolení zde bude nařizován. Při třetím provinění (sledovaný dopravní přestupek) řidiče je mu v každém případě řidičský průkaz odebrán a to na dobu nejméně třech měsíců. V praxi to vypadá tak, že přestupek se oznámím a upozorním se řidič na to, že se jedná o delikt, který se zaznamenává. S doručením oznámení je na to řidič ještě jednou, a to písemně upozorněn. Každý řidič se proti tomu může přirozeně odvolat. Teprve po uplynutí příslušných lhůt pak záznam nabude právní moci. Záznam je automaticky vymazán po dvou letech řízení bez deliktu. Autoři rakouského dopravního zákona vidí rozdíl mezi záznamovým a bodovým systémem v "měkkosti a výchovnosti" záznamového řidičáku.²⁾

V Polsku byl bodový systém zaveden v roce 1993, platí pro polské i zahraniční řidiče. Trestné body jsou udělovány podle typu přestupku od 1 do 10, každé porušení má přidělený přesný počet trestních bodů, po dosažení 24 bodů za dopravní přestupky během jednoho roku je řidiči odebrán řidičský průkaz. Podmínkou pro vrácení

¹⁾ Dostupný z WWW: http://tyden.cz/rubriky/zahranici/evropa/spanelsky-bodovy-system-funguje_15048.html, cit. 17.4.2010

²⁾ Dostupný z WWW: http://bodovani.cz/index.php?stranka=cizina_Rakousko.htm, cit. 17.4.2010

řidičského průkazu je, aby se řidič podrobil psychologickému vyšetření a složil státní zkoušku, součástí které je teoretická a praktická zkouška na řidičské oprávnění. Po překročení 20 trestných bodů do roku od prvního získání řidičského oprávnění je polskému řidiči odebráno řidičské oprávnění a musí složit kontrolní zkoušku (teoretický a praktický test). Oznámení o bodech udělených zahraničním motoristům je postoupeno kompetentním úřadům v jejich zemi. Jednou za 6 měsíců se mohou řidiči, kteří se přiblíží k počtu 24 bodů zúčastnit školení Regional Center Road, po kterém se jim odepisuje 6 trestných bodů, po roce od spáchání přestupku jsou body vymazány, pod podmínkou, že v průběhu této doby nebyl překročen limit (24, resp. 20 trestných bodů). Jestliže řidič jedním činem poruší více než jeden silniční předpis, vpisují se do evidence veškeré přestupky, body se sčítají, a to znamená, že jedním „činem“ je možné překročit povolený limit trestných bodů. O počtu udělených bodů se může řidič informovat na každé okresní či městské policejní stanici na území vojvodství.¹⁾

Ve Francii je bodový systém v platnosti od roku 1992. Každý řidičský průkaz představuje 12 bodů. Pokaždé, když se řidič dopustí přestupku, odečte se mu 1 až 6 bodů podle povahy přestupku. Řidič potom musí navštívit kurz a znovu získat ztracené body (i když platí časová omezení) nebo čekat 3 roky od posledního přestupku, aby mu byly obnoveny body. Když řidič dosáhne součtu 12 bodů, je mu řidičský průkaz pozastaven na dobu 6 měsíců a on musí znovu zažádat o řidičský průkaz. Když má řidič řidičský průkaz zadržen na více než 3 roky, musí složit písemné zkoušky a psychologický pohovor. V případě zadržení řidičského průkazu na méně než 3 roky, musí řidič složit všechny řidičské zkoušky.²⁾

V Německu platí bodový systém již více než třicet let. Za tuto dobu je bodový systém poměrně propracovaný. Horní hranice je nastavena na 18 bodů. Bodové hodnocení je i méně přísné. Řidiči, kteří dosáhnou na určitý počet bodů jsou o své situaci vyrozuměni a pokud „nasbírají“ více jak tři čtvrtiny možných bodů, musí se povinně podrobit doškolení.³⁾

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/bodovy-system-vyse-pokut> , cit. 17.4.2010

²⁾ Dostupný z WWW: http://uamk.cz/cs/index.php?option=com_turistika&Itemid=85&a=z&z=8&k=8, cit. 17.4.2010

³⁾ Dostupný z WWW: http://autoklub.cz/acr/autoskoly/mez_doprava/pdf/mez_sil_doprava_aktuality_55.pdf, cit. 17.4.2010

Jak je patrné z tabulky, uvedené v příloze C, 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.¹⁾

Ve všech těchto zemích přispěl bodový systém ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. V rámci Evropské unie je zvažována možnost zavedení jednotného systému bodového hodnocení řidičů.

3.1 Slovensko

Je jistě zajímavé sledovat, jakou cestou se ubírá snaha o snižování počtu a závažnosti přestupků v silničním provozu na Slovensku. V této zemi není zaveden bodový systém, přesto zde došlo v poslední době k silnému poklesu protiprávního jednání řidičů.

Po rozdělení tehdejšího Československa nabyt účinnosti 1. října 1990 zákon SNR o priestupkoch č. 372/1990 Zb., který se téměř shodoval se zákonem ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Do dnešního dne byl tento zákon téměř padesátkrát novelizován. Jedna z posledních novelizací byla provedena v souvislosti s přijetím nového zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a výrazně změnila skutkové podstaty přestupků v silničním provozu i sankcí za ně ukládaných.

Obecná část zákona se od naší úpravy v zásadě neliší. Největší rozdíl je v zániku odpovědnosti za přestupek, kdy přestupek nelze projednat, pokud od jeho spáchání uplynuly dva roky (v České republice 1 rok). Důsledkem kratší doby zániku odpovědnosti za přestupek v České republice je jistě i fakt, že téměř polovina oznámených přestupků není v této zákonné lhůtě vůbec projednána!

Některé odlišnosti jsou i v působnosti zákona: jednání soudců a prokurátorů, které má znaky přestupku, se projednává jen podle zvláštního předpisu¹⁾ a jednání poslance

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://czrso.cz/index.php?id=502>, cit. 2.2.2010

Národní rady je možné podle přestupkového zákona projednat, pokud je přestupkem spáchaným porušením zákazu požívat alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky při vykonávání činnosti, při které by mohlo dojít k ohrožení života, zdraví nebo poškození majetku (typický přestupek při řízení motorových vozidel).

Skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a jiných přestupků v dopravě jsou stejně jako v českém zákoně o přestupcích vymezeny v ustanoveních § 22 a § 23. Slovenská úprava je však obecnější a o poznání přehlednější. V § 22 odst. 1 jsou v písmenech a) až i) vymezena nejzávažnější jednání proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jako je řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, způsobení dopravní nehody, řízení bez řidičského oprávnění apod. Zbytková skutková podstata je upravena ve dvou zbývajících písmenech. Podle písmene j) se dopustí přestupku ten, kdo jiným způsobem než uvedeným v písm. a) až i) poruší pravidla silničního provozu závažným způsobem, přičemž porušení závažným způsobem je definováno v zákoně o cestnej premávke. Jedná se např. o nedání přednosti v jízdě, zakázané předjíždění, vjetí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno. Konečně podle písm. k) je přestupkem jiné jednání než uvedené v písm. a) až j), kterým je porušen všeobecně závazný právní předpis o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

S účinností od 1. února 2009 došlo k výraznému zpřísnění sankcí za uvedené přestupky. Byly zavedeny nejen horní, ale i dolní hranice pokut. Za nejzávažnější přestupky se uloží pokuta od 300 do 1300 eur a zákaz činnosti od jednoho roku do pěti let. U méně závažných přestupků zůstává větší prostor pro správní uvážení trestajícího orgánu, neboť pokuta v příslušném rozmezí je jen jednou z možných sankcí, lze tedy uložit pouze napomenutí či od uložení sankce upustit. Na rozdíl od české úpravy není omezena možnost projednat přestupek v blokovém řízení. Naopak, jsou-li podmínky pro použití blokového řízení splněny a nestanoví-li zvláštní zákon jinak, projednávají se určité přestupky v blokovém řízení vždy. Pokuta v blokovém řízení může být uložena až do výše 650 eur. Zvláštností je nové ustanovení § 88a, podle nějž lze rozhodnutí o uložení pokuty nad 60 eur (neuložené ovšem v blokovém řízení) vykonat na návrh pachatele přestupku i výkonem veřejně prospěšných prací, přičemž za každá tři eura

¹⁾ Zákon č. 142/1961 Zb. o kárnej zodpovednosti sudcov z povolania a zákon č. 60/1965 Zb. o prokuratúre.

pokuty je nutno odpracovat jednu hodinu. Této možnosti však bude možné využít až od 1. ledna 2011.

Co se týká řízení o přestupcích, je také upraveno v podstatě stejně jako v České republice. Zásadní odlišnost je ale v příslušnosti k projednávání přestupků. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou projednávány orgány Policejního sboru.

Jak bylo výše uvedeno, na Slovensku byl přijat zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, který od 1. února 2009 nahradil předchozí právní úpravu provedenou zákonem č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách. Došlo např. ke snížení nejvyšší povolené rychlosti v obci na 50 km v hod. a zavedení celoročního celodenního svícení. Zajímavé je ustanovení § 4 odst. 2 písm. m), které má předlohu v německé úpravě a které má za cíl zvýšení slušnosti a korektnosti v silničním provozu: „Vodič nesmie používať hanlivé gestá voči ostatným účastníkom cestnej premávky(...).“ Porušení tohoto zákazu může být kvalifikováno jako přestupek podle § 22 odst. 1 písm. k) zákona o priestupkoch, za který lze uložit pokutu do výše 100 eur, v blokovém řízení do 60 eur.

Nové oprávnění mají policisté v souvislosti s ukládáním blokových pokut za přestupky. Nemůže-li řidič pokutu zaplatit na místě, je policista oprávněn zadržet mu řidičský průkaz. Učiní-li tak, vydá řidiči potvrzení, ve kterém povolí další jízdu po dobu 15 dní. Pokud pachatel přestupku v této lhůtě pokutu uhradí, bude mu řidičský průkaz bezodkladně vrácen. V opačném případě postoupí příslušný policejní orgán věc k výkonu rozhodnutí a průkaz vrátí až po jeho provedení.¹⁾ (Takřka totožná právní úprava platila v Československu od 1. ledna 1982 do 31. října 1990. Tehdejší vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 101/1981 Sb., o zadržování řidičských průkazů řidičům, kteří nemohou na místě zaplatit pokutu uloženou jim v blokovém řízení za přestupek v silničním provozu, se odlišovala snad jen v tom, že pro zaplacení pokuty stanovila lhůtu třicetidenní).²⁾

¹⁾ Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

²⁾ ŽIDŮV, M. *Diplomová práce Přestupky v silničním provozu 2008/2009*. Dostupný z WWW: http://is.muni.cz/th/134635/pravf_m/diplomova_prace.txt, cit. 30.3.2010

4 VÝCHOVA ŘIDIČŮ

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

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

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

řidiči pomoci odhalit důsledky, které jeho konání může mít. Dobrovolným absolvováním takového kurzu lze docílit odečtení 4 bodů. Pokud je kurz dán příkazem, odečtou se pouze 2 body. V případě, že záznam tkví v neznalosti pravidel silničního provozu, můžete se řidič obrátit na tradiční autoškoly, které pořádají pro tento účel organizované kurzy. I zde je absolvování kurzu ohodnoceno odečtením nasbíraných bodů, což řidiče motivuje a svým způsobem také vychovává. Za všechna školení se platí poplatky. V případě medicínsko-psychologického vyšetření se jedná o 300-400 euro. Když má řidič nasbíráno méně než osm bodů, může se dobrovolně přihlásit do kurzů. Jen za to, že byl připraven tuto sebeanalýzu provést, mu budou umazány čtyři body. Cena za kurz je 300 až 400 euro. Jakmile je mezi 9 a 13 body, tak místní úřad doporučí, aby se nechal podrobit kurzu u dopravního psychologa, samozřejmě za neregulovanou cenu. Prostřednictvím tohoto dobrovolného kurzu si může hříšník odečíst už jen dva body. Nasbírá-li někdo více než 14 bodů, je kurz povinný a nebudou mu odebrány žádné body. Právě toto byla změna zavedená v roce 1999, kdy zákonodárci vložili do zákona možnost v této fázi navštívit dopravního psychologa. Pokud se prokáže vyšetřením od psychologa, může si nakonec také nějaké body odmazat. Jakmile má řidič na kontě 18 bodů, odeberou mu v Německu řidičský průkaz na 6 měsíců. Chce-li jej pak zpět, musí tak jako tak absolvovat medicínsko-psychologického vyšetření.¹⁾

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

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

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

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://bodovy-system.blog.cz/0611/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku>, cit. 2.2.2010

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

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

5 PRAKTICKÁ ČÁST

V této části práce jsem se zaměřila na popis několika konkrétních případů řidičů, kteří již dosáhli 12-ti bodů a přišli tím o řidičský průkaz. Jelikož pracuji ve funkci metodičky správního řízení odboru dopravně-správních agend Magistrátu hl. m. Prahy, setkávám se denně v rámci námitkového řízení s řidiči, kterých se dosažení bodové hranice a tudíž pozbytí řidičského oprávnění dotýká ať již jen z části nebo přímo ovlivňuje jejich práci, život, rodinu. Může se zdát, že ačkoliv bodový systém jako takový není příliš účinný, tvrdost tohoto ustanovení zákona může mít někdy až dramatické dopady.

Z těchto čtyř případových studií vyplývá, jaký dopad administrativní opatření, jakým je bodový systém v České republice, může mít na některé řidiče. Všichni zmiňovaní řidiči jsou z Prahy.

Studie 1

Pan J.V. je se narodil roku 1945. Řidičský průkaz vlastní více jak čtyřicet let, nikdy později nebyl v autoškole, nikterak se o nové zákony nezajímal, ač byl řidičem taxi dlouhá léta. O stav bodů na svém kontě se také nikdy nestaral, prý mu stačilo ujištění policistů, že zaplacením blokové pokuty na místě přestupku je celá věc ukončena a nic jiného mu nehrozí. 12-ti bodů dosáhl celkem 7 přestupky, z toho 2x překročení rychlosti v obci o 8 až 12 km v hod., tedy přestupek za 2 body, 1x překročení rychlost v obci o 21 km v hod., tedy přestupek za 3 body. Tato překročení mu vždy byla naměřena kamerovým systémem v tunelech Pražského okruhu. 1x byl zastaven hlídkou Policie ČR, kdy držel v ruce telefonní přístroj, tedy přišel o další 3 body, o zbytek bodů přišel porušením 1 bodových přestupků, vždy porušením zákazu odbočení, když hledal zákaznickovu adresu.

Vzhledem k jeho zdravotnímu stavu mu byl v roce 1998 vyměřen invalidní důchod ve výši 3200 Kč, dále si přivydělával jako řidič taxi. Jeho manželka má přiznán invalidní důchod ve výši 3050 Kč. Soudem jim oběma byla svěřena v roce 2007 do péče tehdy čtyřletá invalidní vnučka. Po správním řízení o námitkách pozbyl pravomocně řidičské oprávnění na 12 měsíců. Svou životní situaci řešil tím, že řídil i přes toto. Nyní je

trestně stíhán za trestné činy maření výkonu úředního rozhodnutí. O jeho dalším osudu ani o osudu zbytku postižené rodiny mi není nic známo.

Studie 2

Pan R.M, se narodil roku 1982. K řízení o námitkách se dostavil v únoru 2010. Řidičský průkaz vlastní od osmnácti let, nikdy v minulosti neměl s porušením pravidel v silničním provozu problém. Pravidelně každých 6 měsíců se informoval na stav svého bodového konta prostřednictvím výpisu z karty řidiče. Nikdy za dobu fungování bodového systému mu body připsány nebyly. 12-ti bodů dosáhl tím, že šestkrát překročil povolenou rychlost o osm až patnáct km v hod. na Pražském okruhu. Na výzvu Městské policie hl. m. Prahy k podání vysvětlení před zahájením přestupkového řízení se dostavil na její služebnu. Zde mu bylo předloženo šest záznamů z radarového systému. Protože se poznal se na všech předložených snímcích, souhlasil s projednáním všech šesti přestupků ve společném blokovém řízení. Byla mu udělena souhrnná pokuta 1000 Kč za všech šest přestupků. Na dotaz, kolik za to dostane bodů, se mu dostalo standardní, leč nepravdivé, odpovědi že za jednu pokutu mu budou přiděleny jen jedny body.

Tento mladý muž pracuje jako skladník v prodejně elektroniky, ženatý není, jeho přítelkyně je však v prvním trimestru těhotenství. Aby vyřešil společné bydlení s budoucí rodinou, koupil si na hypoteční úvěr byt 2+kk. To vše s tím, že mu zaměstnavatel povolil vedlejší pracovní poměr jako rozvážeče zakoupené elektroniky ve večerních hodinách. Nyní je bez řidičského oprávnění s povinností splácet 15000 Kč měsíčně hypotéku. Je rozhodnut neodevzdat řidičský průkaz a jezdit dále, přestože je mu znám důsledek tohoto jednání.

Studie 3

V prosinci roku 2009 jsem jednala s paní M.R., narozenou roku 1981. 12-ti bodů dosáhla tím, že byla dvakrát blokově pokutována na místě přestupku strážníky Městské policie hl. m. Prahy za držení telefonního přístroje, tedy přestupku za 3 body, dvakrát překročila rychlost o šest až deset km v hod., tedy přestupku za 2 body, jednou nebyla připoutána bezpečnostním pásem, neboť se obávala o své nenarozené dítě. Za toto

jednání obdržela poslední 2 body. Řidičský průkaz získala až ve 22 letech, kdy se osamostatnila v zaměstnání. Dětství prožila v dětském domově. Je matkou 4leté dcery, nyní je opět s přítelem a otcem první dcery těhotná, proto si společně pronajali malý domek nedaleko Prahy, protože dcera je alergik lékaři jim doporučili, aby pobývali co nejvíce mimo město a prašné prostředí. Na koupi vlastního bydlení nemají prostředky. Paní M.R. si založila vlastní malou firmu, zaměřenou na mimoškolní aktivitu malých dětí v Praze, kam denně dojížděla. V průběhu správního řízení její přítel zemřel. Nyní je bez možnosti dojíždět do svého zaměstnání, žádné příbuzné, kteří by ji vozili nemá. Dojíždění s dcerou k odbornému lékaři ve vysokém stupni těhotenství jí činí velké problémy, musela tedy omezit na minimum provoz své firmy a propustit obě své zaměstnankyně, zajištění mimoškolních akcí pro děti sjednává pouze přes internet, což je méně účinné než při osobním jednání. Příjmy tedy výrazně klesly a vzhledem k tomu, že nebyla vdaná, nemá ani nárok na jiné peněžní dávky. V nejbližší době očekává narození druhého dítěte, je sama a je nucena řešit i bydlení, neboť nemá prostředky na platbu pronájmu domku.

Studie 4

V říjnu roku 2009 si podal námítky proti dosažení 12-ti bodů pan J. M, narozený roku 1952. Od ukončení gymnázia pracoval jako řidič nákladního vozidla, podroboval se pravidelnému proškolení k získání osvědčení profesní způsobilosti. To podle něj vždy spočívalo v tom, že jej zaměstnavatel někam přihlásil a pak mu předal potřebné osvědčení. Přestože řidič – profesionál, nikdy se nezajímal o své bodové konto a to, že za některé přestupky jsou udělovány body nikdy neřešil. 12-ti bodové hranice dosáhl opakovaným nedodržením povinné bezpečnostní přestávky v jízdě celkem za osm bodů, dvakrát porušil zákazovou značku zákazu vjezdu pro nákladní vozidla, tedy další dva body a jednou nebyl připoután bezpečnostním pásem, tím získal poslední dva body. Se svým osobním automobilem se nedopustil nikdy žádného přestupku. Přestože se dá říci, že byl k nějakému protiprávnímu jednání za volantem nákladního vozu zaměstnavatelem určitým způsobem donucen, od zaměstnavatele dostal výpověď neboť jinou náhradní práci pro něj na dlouhých 12 měsíců neměl. Pan J.M. je ženatý, děti žádné nemají. Jeho manželka se již dva roky neúspěšně léčí na onkologii, vozil ji pravidelně na ozařování, její zdravotní stav se velmi zhoršil, není již schopna samostatného pohybu. Nyní je evidován na úřadu práce, nikde ho nechtějí pro jeho věk

a nezkušenost v jakémkoliv oboru zaměstnat. Opakovaně mi tvrdil, že když jeho manželka zemře, nemá důvod zde dále živořit.

Příběhy několika lidí, kteří dosáhli 12-ti bodů, pozbyli tak řidičské oprávnění a tedy nesmějí řídit žádné motorové vozidlo, jsem sepsala na základě přímého kontaktu s nimi. Jejich životní příběhy mne velmi zasáhly. Uvědomuji si denně, že bodový systém může být nejen přínosem ke snižování přestupkového jednání na silnicích, ale co se týká dopadu na sociální situaci, může být téměř likvidační. Tato situace není ojedinělá a může se v ní ocitnout kdokoliv a kdykoliv. Na základě příběhů řidičů-neřidičů je tato realita zcela evidentní.

6 NĚKTERÉ ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

System bodového hodnocení použitý v české úpravě je nepřiměřeně tvrdý, vymyká se systémům používaným v Evropě a postrádá mechanismus varování řidiče o počtu dosažených bodů. V České republice použitá úprava bodového systému je zjednodušeným německým dlouhodobě úspěšným modelem, ale převzatým jen z části. Naše současná úprava má značné sociální dopady, dopady do oblasti zaměstnanosti a tím se negativně promítá do nákladů státu. V řadě případů způsobuje ztrátu zaměstnání, má dopad i na osoby navázané v pracovním vztahu na přestupce.

Nedůslednost bodového systému spatřuji i v tom, že například v Praze je jen méně než polovina přestupků v silničním provozu projednána v zákonem stanovené prekluzní době jednoho roku. Je velmi složité statisticky stanovit, kolik přestupků v silničním provozu bylo účastníky silničního provozu skutečně spácháno a kolik jich bylo ve skutečnosti projednáno. Výše uvedený poznatek jsem získala jak při své práci, tak i po následné konzultaci na odboru dopravních přestupků Magistrátu hl. m. Prahy.

Tvrdá realizace bodového systému bez možnosti průběžné informovanosti ze strany úřadů či bez možnosti účelných proškolení může přivodit i nespravedlnost a může způsobit i vážné problémy, jak bylo ukázáno v uvedených případových studiích.

Řešením této situace může být výchova, vzdělávání a prevence, tak jak je to zavedeno v některých jiných státech.

Důležitá je především diagnostika příčin potíží, rozhodnutí o nápravných opatřeních, rozhovory, kurzy, terapie (i skupinové) či neméně důležitá určitá resocializace řidičů.

Ta může být jak dobrovolná - absolvování doškolovacího kurzu, pohovoru s odborníkem, absolvování speciálního ověření způsobilosti (odborné, tělesné, duševní), nebo formou sebereflexe a ukáznění se (přestat porušovat předpisy) nebo nařízená - povinné absolvování řízení ohledně ověření způsobilosti k řízení motorových vozidel, speciální kurzy na zlepšení řidičských dovedností v autoškole, speciální psychologické postupy – diagnostika, rehabilitace, terapie, rozhovory, speciální vyšetření a potřebná následná léčba, nařízené období zvýšeného dozoru.

Motivací k dobrovolné nápravě by byly například tyto možnosti: za dobrovolné kurzy a další akce odepsání trestných bodů, za předem stanovenou dobu bez dalších přestupků odepsání trestných bodů - odepsáním trestných bodů lze oddálit limitní počet a konečné potrestání, získání poznatků a návyků vedoucích k bezpečnějšímu chování v silniční dopravě, vyhnutí se trestu odebrání řidičského průkazu.

Motivací k povinné nápravě by byly například tyto možnosti: zachránit se na poslední chvíli před konečným opatřením, získat zpět možnost řídit legálně motorové vozidlo tedy splnění podmínek pro další účast v silničním provozu¹⁾

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://czrso.cz/index.php?id=390>, cit. 2.2.2010

ZÁVĚR

Cílem mé bakalářské práce bylo seznámení běžné společnosti s problematikou bodového systému v České republice, s účinností právní normy, která je ve srovnání s jinými ať již bodovými či nebodovými systémy ke snižování přestupkovosti a tragických následků dopravních nehod v okolních státech velmi přísná, přesto jak se ukazuje málo účinná. Ukazuje se, že pouhá represe řidičů je nevyhovující, je zapotřebí do stávající právní normy začlenit i dobrovolnou či povinnou výchovu, dát v tomto směru velký prostor sociální pedagogice, která by se neutěšenou situací řidičů v silniční dopravě mohla a měla zabývat. Dále se zabývám charakterem bodového systému, historií vzniku předpisů v silniční dopravě všeobecně, jak na území našeho státu tak i ve světě. Neposledním cílem bylo zabývat se dopadem bodového systému na sociální situaci řidičů. Cíle mé práce se mi podařilo dosáhnout.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou s některými doporučeními a závěry.

V první kapitole se věnuji situaci v silniční dopravě historicky od jejího vzniku, co předcházelo vzniku bodového systému, co je jeho úkolem, proč byl začleněn do právní normy, regulující provoz na pozemních komunikacích.

Druhá kapitola je věnována systému bodového hodnocení, v ní vysvětluji pojem a funkci bodového systému. Je zde rozebrán mechanismus a fungování záznamu bodů, pozbytí řidičského oprávnění, věnuji se sankcím a výši trestných bodů za jednotlivé skutky, ať již přestupky či trestné činy., účinností bodového systému jako takového, přehledu nečastěji evidovaných skutků 12-ti bodových řidičů. V závěru kapitoly je srovnání celé problematiky bodového systému z pohledu kritiků bodového systému i jeho obhajoba.

Třetí kapitola je věnována fungování bodového systému v některých evropských zemích, systému přičítání či odečítání bodů a zejména pak možnostem řidičů samotných podílet se na co nejmenším dopadu bodového systému a nedosažení stanoveného kritického stavu trestných bodů. V podkapitole se věnuji novému nebodovému systému

snižování přestupkovosti v silničním provozu na Slovensku, jeho porovnání oproti bodovému systému.

Čtvrtá kapitola je věnována výchově řidičů v České republice. Touto kapitolou je uzavřena teoretická část bakalářské práce.

Další kapitola, pátá, je věnována praktické části bakalářské práce. Do praktické části jsem zařadila čtyři případové studie – kazuistiky. Příběhy několika lidí, kteří dosáhli 12-ti bodů a pozbyli řidičské oprávnění, tedy v konečném důsledku nesmějí řídit žádné motorové vozidlo, jsem sepsala na základě přímého kontaktu s nimi. Jejich životní příběhy mne velmi zaujaly a chtěla jsem se přesvědčit, zda předpoklad, že bodový systém může být nejen přínosem ke snížení přestupkového jednání na silnicích, ale i co se týká sociální situace může být téměř likvidační. V takovéto situaci se může ocitnout vlastně kdokoli a kdykoli. Na základě příběhů řidičů-neřidičů se tento předpoklad potvrdil.

Závěrečnou šestou kapitolu jsem vyčlenila pro některé částečné závěry a případná doporučení, týkající se bodového systému v České republice.

Jak jsem již uvedla výše ve své bakalářské práci, je pravdou, že míra nezákonného jednání v silničním provozu narůstá a je tedy namístě potřeba zvýšená represe řidičů, protože na řadu řidičů nic jiného neplatí, ale zároveň je chybou, že změny zákona nebyly více spojeny i s prevencí a chyběly v ní výchovné prvky. Možná by se se zavedením bodového systému osvědčily i zkušenosti ze zahraničí. V České republice, když řidič dostane body, musí čekat celý rok a neudělat žádný přestupek, aby se mu případně něco odečetlo. Možnost absolvování kurzu bezpečné jízdy sice vede k odečtu tří bodů, ale je to jen o „bezpečné“ jízdě za nepříznivých povětrnostních podmínek a tento kurz nijak nevychovává a nevede řidiče k nedeliktnímu jednání. V zahraničí je ale možné jít do specializovaného odborného kurzu, po jehož úspěšném absolvování se část bodů umaže a řidič je jeho absolvováním motivován k ukázněnému chování se v silničním provozu.

Systém bodového hodnocení použitý v české úpravě je nepřiměřeně tvrdý, vymyká se systémům používaným v Evropě a postrádá mechanismus varování řidiče o počtu

dosažených bodů. V České republice použitá úprava bodového systému je zjednodušeným německým dlouhodobě úspěšným modelem, ale převzatým jen z části. Naše současná úprava má značné sociální dopady, dopady do oblasti zaměstnanosti a tím se negativně promítá do nákladů státu. V řadě případů způsobuje ztrátu zaměstnání pro osoby navázané v pracovním vztahu na přestupce.

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

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

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

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

Je zde tedy vytvořen velký prostor pro působení sociální pedagogiky, jak již bylo uvedeno v kapitole šest - Některé závěry a doporučení.

Také slovenskou právní normu, byť bez bodového systému, hodnotím lépe než českou vzhledem k potřebě snižování přestupkovosti na silnicích. Jistě není ideální, ale rozhodně je přehlednější a srozumitelnější. Navíc stát vybere snadněji a efektivněji peníze na pokutách a řidiči se velmi kontrolují, aby nepřišli, byť na krátkou dobu, o řidičský průkaz. Slovenskou úpravu řešení přestupků v silničním provozu lze hodnotit jako velmi účinnou. Projednávání přestupků je rychlejší a efektivnější, což je dáno hlavně tím, že všechny přestupky lze projednat v blokovém řízení.

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

RESUMÉ

Svou bakalářskou práci jsem zpracovávala s cílem vysvětlit vznik a problematiku bodového systému. Myslím, že vytýčeného cíle jsem dosáhla. Práce je rozdělena na dvě části, na teoretickou a praktickou. Teoretická část je zaměřena na vysvětlení pojmu bodový systém, funkci a fungování bodového systému.

Na začátku své práce vysvětluji historii trestání a zákonných úprav před bodovým systémem. Tomu, co je bodový systém, jaká je jeho funkce ve snaze snižovat přestupkovost v silničním provozu, je věnována další část práce. Dále popisuji typy deliktního jednání řidičů a sankce za tato jednání. Pokračuji charakteristikou bodového systému v evropských zemích a snahy o omezení deliktního jednání řidičů bez bodového systému na Slovensku.

V závěru teoretické části se věnuji výchově řidičů. Jedná se zde hlavně základní srovnání výchovy řidičů v České republice a v Německu.

Do praktické části jsem zařadila čtyři případové studie – kazuistiky. Kazuistiky jsem shromáždila přímo od lidí, kteří dosáhli 12-ti bodů, kteří byli ochotni mi vyprávět svůj životní příběh. Na základě těchto studií se mi potvrdila teoretická část bakalářské práce.

Veřejnost by měla být více obeznána s problémem bodového systému, s jeho následky na osobní životní situace a hlavně s pomocí řidičům orientovat se v této problematice, aby sociální dopady na ně a jejich blízké byly co nejmenší.

ANOTACE

Tato bakalářská práce vysvětluje pojem a proces vzniku bodového systému. Práce je rozdělena na dvě části, na část teoretickou a praktickou. V teoretické části se snažím vysvětlit základní pojmy bodového systému, jeho funkci, příčiny vzniku. Dále zde popisuji strukturu bodového systému a specifikuji, na základě kterého jednání lze získat body. V druhé polovině teoretické části následuje přehled bodových systémů v evropských zemích a popis situace na Slovensku. V závěru teoretické části se věnuji výchově řidičů v České republice a v Německu.

V praktické části jsou případové studie lidí, kteří dosáhli 12-ti bodů a pozbyli tím řidičské oprávnění. Na těchto čtyřech kazuistikách jsem chtěla prokázat teoretickou část bakalářské práce

Klíčová slova

Bodový systém, body, přestupky, pokuty, tresty, historie, řidič, silniční provoz.

ANNOTATION

This Bachelor thesis explains the concept and process of the formation of the point system. The work is divided into two parts, theoretical and practical. The theoretical part is trying to explain the basic concepts of the point system, its function and causes of its creation. Further I describe the structure of the point system and I also specify which conduct is the basis for obtaining points. An overview of point systems in European countries and a description of the situation in Slovakia follows in the other half of the theoretical section. In its conclusion I deal with driver education in the Czech Republic and Germany. The practical part includes case studies of people who have reached 12 points and lost the licence. I wanted to demonstrate the theoretical part of this thesis in these four case reports.

Keywords

Point system, points, offences, fines, penalties, history, driver, road traffic

LITERATURA A PRAMENY (informační zdroje)

Zákony:

1. Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
2. Sbírka zákonů č. 142/2005, str. 7494, ISSN 1211-1244
3. Zákon č. 142/1961 Zb., o kárnej zodpovednosti sudcov z povolania
4. Zákon č. 60/1965 Zb., o prokuratúre
5. Zákon Národnej rady č.8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Literatura:

6. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi. 2. přepracované a doplněné vydání.* Praha : Linde, a. s., 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X
7. ROSENBAACH, F. *Automobilista před zákonem.* Praha : Státní nakladatelství, 1930. 208 s .
8. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Praha, Institut Jana Pernera, 2004, ISBN 80-86530-14-0
9. SRNEC, D. – VINŠ, V. *Učebnice předpisů silničního provozu.* Praha : Naše vojsko, 1955.148 s.
10. SVÁTEK, Z. Z historie pravidel silničního provozu. In *Příloha Metodického zpravodaje autoškol.* Duben 2003, s. 1.

Internetové odkazy:

11. http://autoklub.cz/acr/autoskoly/mez_doprava/pdf/mez_siln_doprava_aktuality_55.pdf, cit.17.4.2010
12. <http://autoveb.cz/novinky-aktuality-zpravodajstvi/bodovy-system-zkusenosti-v-dalsich-zemich-eu/5850>, cit. 17.4.2010 <http://bodovysystem.cz>, cit. 2.2.2010

13. <http://bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/bodovy-system-vyse-pokut/>, cit. 17.4.2010
14. http://bodovani.cz/index.php?stranka=cizina_Rakousko.htm, cit. 17.4.2010
15. <http://bodovy-system.blog.cz/0611/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku>, cit. 2.2.2010
16. <http://bodovsystem.cz/JAK-SE-VYHNETE-VYBODOVANI/>, cit. 2.2.2010
17. <http://cdv.cz/bodovy-system-honoceni-ridicu>, cit. 2.2.2010
18. <http://czrso.cz/index.php?id=390>, cit. 2.2.2010
19. <http://czrso.cz/index.php?id=502>, cit. 2.2.2010
20. <http://mdcr.cz/NR/>, cit. 2.2.2010
21. http://mdcr.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf, cit. 1.3.2010
22. http://tyden.cz/rubriky/zahranici/evropa/spanelsky-bodovy-system-funguje_15048.html, cit. 17.4.2010
23. http://uamk.cz/cs/index.php?option=com_turistika&Itemid=85&a=z&z=8&k=8, cit. 17.4.2010
24. ŽIDŮV, M. *Diplomová práce Přestupky v silničním provozu 2008/2009*. Dostupný z WWW: http://is.muni.cz/th/134635/pravf_m/diplomova_prace.txt, cit. 30.3.2010

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Přehled sankcí za přestupky a trestné činy (bodové hodnocení)

Příloha B - Přehled uložených sankcí

Příloha C - Přehled systému trestných bodů v Evropě

PŘÍLOHY

Příloha A

Přehled sankcí za přestupky a trestné činy (bodové hodnocení)¹⁾

Přestupek / trestný čin	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení / trest	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	25 000-50 000	1 - 2 roky	---
Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	7	25000-50000 / Odnětí svobody až do tří let	1 - 2 roky / až na 10 let	---
Řidič se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7	25000-50000	1 rok-2 roky	---
Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7	Odnětí svobody až 10 let	až na 10 let	---
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	5000 - 10000	6 měsíců-1 rok	---

¹⁾ Dostupný z WWW: <http://mdcr.cz/NR/>, cit. 2.2.2010

Přestupek / trestný čin	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení / trest	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4	2500 - 5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	2500 - 5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	5000 - 10000	6 měsíců-1 rok	---

Přestupek / trestný čin	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení / trest	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1500-2500	---	1000
Při dopravní nehodě, kdy byla škoda nižší než 100 000 Kč nebo došlo-li k poškození či zničení pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem nebo odmítnutím sepsat společný záznam o nehodě	3	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
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	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	1500-2500	---	do 2000
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	1500 - 2500	---	do 2000
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	1500 - 2500	---	do 2000

Přestupek / trestný čin	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení / trest	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	1500 - 2500	---	do 2000
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	1500 - 2500	---	1000
Porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	1500 - 2500	---	do 2000
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky	1	1500 - 2500	---	do 2000
Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla	1	1500 - 2500	---	do 2000

Příloha B

Přehled uložených sankcí

Popis skutku	Počet bodů	Počet skutků
Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	7	19 707
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
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo nemá ochrannou přilbu	2	16 239
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1	11 006
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více	3	7 846
Ohrožení pod vlivem návykové látky - ve stavu vylučujícím způsobilost	7	6 484
při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	3	4 892
porušení ustanovení § 32 zákona č.361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	4 711
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití, kdy je pod jejich pod jejich vlivem	6	3 616
se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7	3 257
ostatní přestupky a trestné činy	- - -	18 845

Příloha C

Přehled systému trestných bodů v Evropě

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