

**Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií
Institut mezioborových studií Brno**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Brno 2010

Ivana Chumová

**Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií
Institut mezioborových studií Brno**

Sociální aspekty bodového systému

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. Mgr. Zdeňka Vaňková

Vypracovala:

Ivana Chumová

Brno 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „Sociální aspekty bodového systému“ 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 20.04.2010

.....
Ivana Chumová

Poděkování

Děkuji své vedoucí práce paní PhDr. Mgr. Zdeňce Vaňkové za metodické vedení při zpracování mé bakalářské práce.

Velké poděkování pak patří mé rodině za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování bakalářské práce. Za cenné rady a obětování drahocenného času děkuji svým přátelům, jmenovitě Věře.

Ivana Chumová

Obsah

ÚVOD	1
1. AUTOMOBILISMUS JAKO FENOMÉN SOUČASNOSTI	2
1.1. AUTOMOBIL	2
1.2. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE	3
1.3. PROBLÉM NEHODOVOSTI	4
1.4. ŘIDIČ A TREST, REPREZE X PREVENCE	7
2. BODOVÉ HODNOCENÍ	9
2.1. MEZINÁRODNÍ (EVROPSKÝ) BODOVÝ SYSTÉM	10
2.2. BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE	12
2.3. VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ A ODEČÍTÁNÍ BODŮ	14
2.4. OBRANA ŘIDIČE V PŘÍPADĚ NESPRÁVNÉHO ZÁZNAMU	17
2.5. INFORMOVANOST ŘIDIČŮ O POČTU DOSAŽENÝCH BODŮ	20
2.6. DÍLČÍ ZÁVĚR	22
3. BODOVÉ HODNOCENÍ V PRAXI	25
3.1. BODOVANÍ ŘIDIČI	30
3.2. VYBODOVANÍ ŘIDIČI	32
3.3. KAZUISTIKA	34
3.3.1. PAN VÁCLAV	36
3.3.2. PAN GRIGORIJ	38
3.3.3. PAN ZDENĚK	39
3.3.4. PAN PAVEL	40
3.4. DÍLČÍ ZÁVĚR	42
ZÁVĚR	43
RESUMÉ	45
ANOTACE	46
ANNOTATION	47
PRÁVNÍ PŘEDPISY	48
LITERATURA	48
INTERNET A JINÉ ZDROJE	48
PŘÍLOHY	50

Úvod

Téma své bakalářské práce jsem si vybrala, protože je blízké mé pracovní náplni. Jedná se o problém, který je v zájmu pozornosti široké veřejnosti, médií, dopravních expertů a týká se téměř každého z nás.

Bodový systém byl u nás zaveden v roce 2006 jako preventivní opatření, které má vést ke snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích. Provoz tvořený dopravními prostředky řízenými lidmi má sociální charakter i sociální dosah ať již pozitivní – přeprava osob, nebo negativní – dopravní nehody. Dopravními psychology je bodový systém považován za jeden z optimálních prostředků slučujících represí s prevencí, který má řidiče nejen postihovat, ale zejména vychovávat k dodržování dopravních pravidel, řidičské morálky a etiky.

Díky masivní mediální kampani, která upozorňovala na zavedení bodového systému se v prvních měsících situace na našich silnicích zlepšila. Tento stav byl pouze přechodný, neboť řidiči se přestali obávat záznamu bodů do karty řidiče a tzv. vybodování. Postupem času se kritická situace v dopravě vrátila do stavu před zavedením bodového systému. Ve chvíli, kdy začalo docházet k vybodování řidičů, a zkušenosti s rokem bez řidičského oprávnění se dostaly mezi širokou řidičskou veřejnost, zájem o informace týkající se bodového hodnocení opět vzrostl. I na základě tohoto zájmu byla zřízena služba umožňující kdykoliv si stav svého bodového konta ověřit.

Bodový systém postihuje všechny sociální vrstvy bez ohledu na vzdělání či sociální postavení. Cílem této bakalářské práce je rozbor bodového systému, a přiblížení jeho sociálních aspektů.

Při zpracování jsem vycházela z analýzy zákonů České republiky, dostupné literatury, studia spisů námitkového řízení, dokumentů a materiálů dostupných na internetu, z poznatků získaných praxí a osobní zkušeností.

1. Automobilismus jako fenomén současnosti

1. 1. Automobil

Jedním z největších fenoménů 20. a 21. století byl a stále zůstává automobilismus. Vynález automobilu výrazně ovlivnil život na celé planetě, přispěl k objevení řady turisticky atraktivních míst a zkrátil dobu cestování. Umožnil lidem svobodně a volně cestovat bez ohledu na vzdálenosti. Na druhou stranu automobilismus měl a má vedle stránek pozitivních i celou řadu negativních stránek. Zvyšující se hlučnost, města, která jsou zahlcována kolonami pomalu se pohybujících vozidel produkujících velké množství škodlivých látek, a v neposlední řadě k negativům patří také velký nárůst nehodovosti. Přes všechna tato negativa je automobil jednou z neodmyslitelných součástí každodenního života člověka.

Automobil byl zpočátku chápán spíše jako prostředek zábavy a sportu. Odborné kruhy ani veřejnost nepředpokládaly nějaký výrazný masový rozvoj, který by měl způsobit dopravní revoluci. Jízda automobilem spíše představovala zážitek a pocit dobrodružství z rachotícího a kouřícího stroje. Ani veřejné mínění nebylo zpočátku automobilismu příliš nakloněno, protože v něm vidělo pouze přepychový prostředek zábavy pro rozptýlení nejvyšších vrstev, který běžnému člověku přináší spíše škodu a nepříjemnosti. Jako úsměvné nám mohou dnes připadat zprávy, že venkované úmyslně ukazovali automobilistům špatnou cestu a výjimkou nebylo ani to, že venkovská mládež házela po jedoucích automobilech kaménky.¹

Za prvního automobilistu v Čechách je považován liberecký textilní podnikatel Theodor Liebieg, který v roce 1892 vyjel na české silnice. Zejména on, jako zapálený automobilista, přispěl k výrobě prvního českého automobilu v Kopřivnici v roce 1897. V období před první světovou válkou stále více rostlo uplatnění motorových vozidel, zejména pro dopravu osob. První světová válka představovala hluboký zásah do rozvíjejícího se automobilismu a rozvíjející se automobilový průmysl se musel

¹ Štemberk, Jan. Automobilista v zasetí reality. Praha: Karolinum, 2008, s. 13

přeorientovat na zbrojní dodávky. Teprve po skončení války a vzniku Československa se začaly otevírat nové možnosti.²

Na přelomu 20. a 30. let se názory společnosti na automobil mění, motorové vozidlo se stává naprosto běžným dopravním prostředkem a výrazem moderního životního stylu. V souvislosti s klesajícími cenami se vlastníci již nenalézají jen ve vyšších společenských vrstvách, ale malý automobil zakotvuje i v domácnostech středně příjmových skupin obyvatelstva.³

Okupace českých zemí a související válečný konflikt se citelně dotkly českého automobilismu. Možnost provozovat automobil byla vázána na udělení povolení, automobilová doprava trpěla nedostatkem pohonných hmot, pneumatik a ostatních náhradních dílů. Udělování povolení bylo v dubnu roku 1949 zrušeno.⁴ Společenská poptávka po automobilu stále rostla. Automobil se stával výrazem měnícího se životního stylu. V roce 1966 bylo v provozu již 521 163 osobních automobilů.⁵ K mimořádnému nárůstu počtu však dochází v následujících letech, kdy v roce 1980 bylo evidováno již 2 273 000 osobních automobilů, v roce 1990 bylo v evidenci 2 412 000 a v roce 2000 bylo v České republice evidováno 3 439 000 osobních automobilů.⁶

1. 2. Člověk v roli řidiče

Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Vozidla se stále zdokonalují, přibývají kilometry dálnic a silnic, vzrůstá hustota silničního provozu. Řízení dopravního prostředku představuje nepřetržité reagování na množství podnětů, neustálé obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem - vozidlem - komunikací - dopravní situací - ostatními účastníky provozu. Ústřední roli v provozu hraje řidič, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky v dopravě. Komplexní kapacitu pro činnost řidiče tvoří:

² Štemberk, Jan. Automobilista v zasetí reality, Praha: Karolinum, 2008, s. 14-16

³ Štemberk, Jan. Automobilista v zasetí reality, Praha: Karolinum, 2008, s. 17

⁴ Štemberk, Jan. Automobilista v zasetí reality, Praha: Karolinum, 2008, s. 23-24

⁵ Kyncl, Jan a kol. Historie dopravy na území České republiky, Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 94

⁶ Kyncl, Jan a kol. Historie dopravy na území České republiky, Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 108

zdravotní (biologický, psychofyziologický a senzorický) stav, především kvalitu smyslových orgánů, zejména zraku;

osobnostní vlastnosti – rychlé a správné reakce na proměnlivou dopravní situaci, emoční stabilita s neustálou sebekontrolou;

schopnosti – nejdůležitější je schopnost koncentrace pozornosti, intenzita, stálost, rozdělení i výběrovost. Schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat;

dovednosti – v dovednostech hraje roli psychomotorika a koordinace pohybů;

znalosti a zkušenosti – v závislosti na situaci umět oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy;

morální vlastnosti – sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost.⁷

Pokud jedna nebo více citovaných položek chybí, nebo je vážněji narušena, je dopravní způsobilost ohrožena a člověk zpravidla v dopravním provozu selhává. Roztěkaný motorista nestačí zachytit v komplikované situaci důležité podněty, špatně se rozhodne a selže. Nezkušený motorista ztratí při vysoké rychlosti přehled o podnětech, včas nerozpozná to podstatné a dopustí se chybné reakce.

1.3. Problém nehodovosti

Se stále vyšším počtem automobilů, zvyšujícím se provozem, rozvojem silnic a dálnic, vyvstal problém nehodovosti, který je problémem celosvětovým, naši republiku nevyjímaje. První obětí dopravní nehody se stala před více než sto lety Angličanka Driacollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometrů v hodině. Lidé se tenkrát chytali za hlavu se slovy „Co bude za pár let, až vozy pojedou rychlostí patnáct, nebo dokonce třicet kilometrů v hodině? To by mohl automobil zabít

⁷ Havlík, Karel. Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, s. 13,14

denně na světě i tři lidi.“ Současná situace je daleko otřesnější. Jak konstatoval dopravní expert v roce 1970 na konferenci o bezpečnosti silničního provozu konané u příležitosti Světové výstavy EXPO v japonské Ósace v roce 1970 „Automobil v rukou nezodpovědného řidiče je nebezpečnější než nabitá puška“.⁸

Nehoda není náhoda, tak zní české přísloví. Ačkoli si takovou situaci nikdo z účastníků silničního provozu dopředu nepřeje, statistiky jasně ukazují, že počet dopravních nehod na našich silnicích je čím dál tím vyšší a proto čím dál tím větší okruh osob je dopravní nehodou dotčen.⁹ Dopravní nehodu definuje § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹⁰

Desítky let zůstávají hlavní příčiny nehod přibližně totožné – nepřiměřená rychlost, což není pouze nedodržení maximální povolené rychlosti, ale i rychlost nepřizpůsobená okolnostem (denní době, stavu a povrchu vozovky, technickým vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám). K častým příčinám dopravních nehod patří nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení nebo couvání.

Na prvním místě nehodové události stojí vždy člověk, motiv, příležitost a podmínky:

- nevyvážená nebo narušená struktura osobnosti;
- nedostatečná psychosomatická kapacita včetně schopností;
- nadměrná únava;
- momentálně oslabený duševní, zdravotní a tělesný stav, začínající nemoc;
- problematická dopravní cesta a značení;
- nepřizpůsobení na změny počasí;
- nerespektování biorytmů;

⁸ Havlík, Karel. Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, s. 9

⁹ Beran, Tomáš. Dopravní nehody, Brno: Computer Press, 2007, s. 9

¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

- krátká praxe, nedostatečné znalosti a dovednosti;
- spánkový dluh;
- přehlížení věkových zvláštností u řidičů i chodců;
- požívání léků;
- pití alkoholu a užívání drog;
- technická závada.¹¹

Na nehodovosti mají největší podíl oproti jiným skupinám věkové skupiny řidičů do 25 let a nad 55 let. Nejméně pak selhávají lidé ve věku mezi 35-45 lety. Řidiči nad 65 let věku mívají častější, ale odlišné druhy kolizí a zřídka se podílejí na smrtelných zraněních na rozdíl od mladých řidičů kolem 20 let. U mužů je procentuální poměr nehod až třikrát větší než u žen.¹²

Za posledních 10 let šetřila Policie ČR téměř 1,8 milionů (1 785 387) nehod na pozemních komunikacích, při nichž bylo 11 433 osob usmrceno, 46 332 osob bylo těžce zraněno a dalších 270 368 osob bylo zraněno lehce.¹³

Vývoj základních ukazatelů nehod za posledních 10 let je uveden v následující tabulce.

¹¹ Havlík, Karel. Psychologie pro řidiče, Praha: Portál 2005, str. 44

¹² Havlík, Karel. Psychologie pro řidiče, Praha: Portál 2005, str. 51

¹³ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky 2009, s. 6

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY za posledních 10 let¹⁴

Rok	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777

V roce 2009 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny zraněn těžce. Každých 10,5 hodiny zemřel při nehodě člověk.

Řidiči s cizí státní příslušností zavinili v roce 2009 na území ČR 4 648 nehod (tj. 6,9 % z počtu nehod zaviněných řidiči). Při těchto nehodách přišlo o život 64 osob a 1 482 bylo zraněno. V porovnání s rokem 2008 zavinili cizí státní příslušníci o 6 008 nehod méně (tj. o 56,4 %), počet usmrcených byl o 15 osob nižší (o 19 %) a počet zraněných byl nižší o 321 osob.¹⁵

1.4. Řidič a trest, represe x prevence

Všeobecně se má za to, že trest za nerespektování dopravních předpisů a za prokázanou vinu při dopravním střetu bude mít odstrašující vliv i na ostatní řidiče a příznivě ovlivní

¹⁴ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky 2009, s.7

¹⁵ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky 2009

dopravní chování. Úspěch trestu nezáleží ani tak na jeho tvrdosti jako na jistotě, že se dostaví okamžitě po provinění. Za vážné přestupky, jako je např. požití alkoholu, by měl být okamžitě zadržen řidičský průkaz a trest by měl následovat v co nejkratší době po provinění. Represe je součástí prevence a s tím souvisí stálé zdokonalování dopravních předpisů a silničních zákonů. V tomto případě bychom si měli vzít příklad ze zahraničí, kde se uplatňují již osvědčené tresty, které mají významný výchovný vliv na provinilce. Jedná se o tato opatření:

- provinilci nesmějí jezdit v době víkendových dopravních špiček;
- víkendech se školí a podrobují se dopravně-psychodiagnostickému vyšetření, které odhalí jejich slabiny, aby poradenství a následná psychoterapie byly efektivnější;
- dočasné přeřazení, po absolvování kurzu první pomoci, na práci sanitáře k záchranné službě nebo na nemocniční úrazové oddělení;
- jméno a příjmení chronických přestupkářů je zveřejňováno v regionálním tisku;
- vozidla mají po určenou dobu viditelné výstražné nálepky, aby ostatní účastníci dopravy i policejní hlídky včas zaregistrovali rizikového řidiče;
- řidič, který překročil rychlostní limit, zaplatí pokutu a čeká hodinu tam, kde byl přistižen, což je psychologicky značně efektivní;
- hříšník musí odpracovat stanovený počet hodin na veřejně-prospěšných pracích, zejména při úpravách komunikací, údržbě dopravního značení a úklidu trosek aut;
- vrácení řidičského oprávnění je podmíněno pozitivním posudkem z dopravně-psychodiagnostického a medicínského vyšetření, která si musí žadatel sám uhradit;
- nenapravitelní motorističtí recidivisté a osoby po odpykání trestu odnětí svobody absolvují vyšetření u psychologa a psychiatra. V případě psychopatologického nálezu nemohou získat nové řidičské oprávnění.¹⁶

¹⁶ Havlík, Karel. Psychologie pro řidiče, Praha: Portál. 2005, str. 183

2. Bodové hodnocení

Dalším v zahraničí již osvědčeným výchovným prostředkem je hodnocení dopravního chování za pomoci předem stanoveného a motoristům známého bodování. Tento systém, jako jeden z optimálních prostředků slučujících represí s prevencí byl přijat i u nás. Současný systém bodového hodnocení byl v České republice zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Systém bodového hodnocení měl, a má za úkol snížit počet dopravních nehod a s tím související počet mrtvých na českých silnicích. Záznamem trestných bodů do evidenční karty řidiče jakýmsi způsobem vychovávat a umravňovat řidiče. Jedním z největších udávaných deviz bodového systému, jak již bylo řečeno, by měla být prevence, spočívající zejména v tom, že bude-li neukázněný řidič ve svém počínání pokračovat, přijde po dosažení předem daného množství bodů o řidičský průkaz.

Hlavním úkolem bodového systému je tedy předcházet porušování zákona pod hrozbou pozbytí řidičského oprávnění. Dále eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, čímž se stávají nespolehlivými k řízení motorového vozidla. Zavedením bodového systému došlo k vytvoření jasně čitelného systému postihu přestupců, který je jednoznačně definovaný, tzn. konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů, tímto systémem přispívá i k eliminaci případné korupce.

Naším zákonodárcům byly vzorem zákony s podobnými systémy v zemích EU, kde tento systém působí preventivně již několik let. V Evropě můžeme najít dva základní bodové systémy. Jejich princip se liší v tom, zda se trestné body přidělují, nebo zda řidič na počátku získá konto s body, které se následně za jednotlivé přestupky odečítají. Výsledek v obou případech vede k tomu, že dostane-li se řidič na maximální (nebo minimální) hranici, přijde o možnost řídit motorové vozidlo.

2.1. Mezinárodní (Evropský) bodový systém

V Německu platí bodový systém od roku 1974. Za tuto dobu je již poměrně propracovaný. Horní hranice je nastavena na 18 bodů. Rozdíl oproti systému u nás zavedenému je především v tom, že seznam přestupků, za něž jsou body uděleny, čítá daleko více položek (například i za nadměru opotřebované pneumatiky). 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. Osoby žádající o řidičské oprávnění, které ztratily např. vyčerpáním sady trestných bodů za opakované přestupky a nehody, pití alkoholu apod., se musí před absolvováním autoškoly podrobit speciálnímu dopravně-psychodiagnostickému a medicínskému vyšetření.¹⁷

Ve Velké Británii je bodový systém zaveden od roku 1982. Přestupky řeší soudci a kromě záznamu do centrálního registru je mají řidiči vyznačeny i v řidičských průkazech. Na rozdíl od dalších zemí, zde nepoužívají systém zahlazování trestných bodů formou jakýchsi rehabilitačních kurzů. Body zde přidělují neprofesionální soudci a každoročně k 1. lednu se řidičům určitý počet bodů zahladí.¹⁸

V Dánsku je postihováno velmi přísně hrubé porušení dopravních předpisů. Jednotlivé přestupky jsou ohodnoceny 1 bodem a řidič, který během tří let získá více než 3 body, přijde o řidičský průkaz. Pro jeho vrácení je podmínka úspěšného vykonání teoretické a praktické zkoušky v plném rozsahu.

Francouzské bodování je zavedeno od roku 1990 a spočívá v odečítání bodů. Řidič má k dispozici dvanáct bodů. Ztráta bodů je vždy spojena s pokutou. V případě odejmutí všech dvanácti bodů ztrácí řidič nárok na držení průkazu. Chce-li získat nový, musí se podrobit dopravně-psychodiagnostickému a zdravotnímu vyšetření. Absolventům autoškoly se přiděluje pouze šest bodů. I za mírné překročení rychlosti se jim strhávají hned čtyři body. I přes protesty a bouřlivou veřejnou diskusi zejména osob, které se dopouštěly porušování pravidel, se bodovací systém prosadil a za první tři měsíce po

¹⁷ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 52

¹⁸ Bodový systém pro řidiče je pokrok, nikoliv všelék (15.2.2010)

http://www.tipcars.com/applications/magazin/clanek.php?id_clanek=176&from=tipcars&email

jeho zavedení klesla podle statistiky smrtelná zranění o čtyři stovky. Ukázalo se, že jde o efektivní způsob, je-li důsledně uplatňován.¹⁹

Obdobný systém odečítání bodů mají v Itálii. Tam dostane řidič k dispozici 20 bodů. Za jednotlivé přestupky jsou poměrně přísné tresty. Například za překročení rychlosti o více než 40 km/hod. může přijít řidič až o polovinu bodů. V případě, že řidič „vyčerpá“ všechny body během jednoho roku, přijde o řidičský průkaz na 2 roky. Dosáhne-li nuly za dva roky, zákaz řízení platí na rok. Vyčerpá-li body za tři roky, zákaz řízení se stanovuje na půl roku.²⁰

Rozdělení podle roku zavedení bodového systému:²¹



Údaj v kroužku udává maximální počet bodů v daném systému

*Specifický systém bodového hodnocení známý jako 3x a dost

**Bodový systém pouze pro začátečníky

Do budoucna se v Evropské Unii uvažuje o zavedení evropského systému bodového hodnocení řidičů, který by jednotně postihoval řidiče po celém území Evropské unie. Podobné systémy fungují i v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu.

¹⁹ Havlík. Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 185

²⁰ Bodový systém pro řidiče je pokrok, nikoliv všelék (15.2.2010)

http://www.tipcars.com/applications/magazin/clanek.php?id_clanek=176&from=tipcars&email=

²¹ Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD 2010 (01.03.2010)
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

2.2. Bodový systém v České republice

Současný systém bodového hodnocení byl zaveden v České republice dne 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který se stal součástí novelizované podoby zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu). Příslušné správní orgány mohou body do evidenční karty řidiče zaznamenávat za přestupky spáchané po datu 30.06.2006. Bodové hodnocení je upraveno v Hlavě V. zákona č. 361/2000 Sb., které je doplněno přehledem jednání za které a v jakém počtu se body uloží. V současné době může řidič dosáhnout maximálně 12 bodů, kdy v případě dosažení tohoto maximálního počtu bodů řidič pozbývá řidičské oprávnění²² a to pro všechny získané skupiny či podskupiny.

Bodovým hodnocením se zjišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze tohoto zákona. (viz. příloha č. 1)

Body jsou zaznamenávány v registru řidičů obecním úřadem obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy je mu doručeno pravomocné rozhodnutí nebo oznámení o pravomocně uložené sankci za porušení vybraných povinností řidiče motorového vozidla. Dopustí-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5 pracovních dnů po doručení výzvy. Uplynutím této lhůty dochází k pozbytí řidičského oprávnění i v případě, že řidičský průkaz není odevzdán.

²² Pozbytí řidičského oprávnění – řidič ztrácí právo řídit motorová vozidla na dobu jednoho roku (§ 123c zákona o provozu na pozemních komunikacích), kdy o navrácení pozbytého řidičského oprávnění může řidič požádat až po uplynutí jednoho roku od pozbytí řidičského oprávnění.

Řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství se neodevzdává, ale jeho držitel po dosažení 12 bodů pozbývá na dobu jednoho roku oprávnění řídit motorové vozidlo na území České republiky. Tato skutečnost je sdělena jak řidiči, tak i orgánu státu, který řidičský průkaz vydal.²³

Body zaznamenané za vybrané přestupky, či trestné činy v provozu na pozemních komunikacích, jsou vedeny v registru řidičů podle trvalého bydliště řidiče, a pokud se jedná o cizince, který nemá v České republice trvalý pobyt, tak dle místa spáchání prvního přestupku v provozu na pozemních komunikacích. Bodový systém se týká pouze řidičů motorových vozidel a nerozlišuje se, zda se jedná o řidiče profesionála, začátečníka nebo o řidiče, který se dopustil přestupku poprvé či opakovaně. Nelze postihnout uložením bodů cyklistu jedoucího na jízdním kole pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky ani přes to, že je to taktéž účastník provozu na pozemních komunikacích a dopouští se přestupků.

Body za přestupky či trestné činy se zaznamenávají ke dni, kdy bylo o přestupku či trestném činu pravomocně rozhodnuto. Toto rozhodnutí, je zasláno na příslušný odbor obecního úřadu obce s rozšířenou působností a ten je povinen do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí provést jeho zápis do evidenční karty řidiče s příslušným přidělením bodů²⁴. V mnoha případech dochází, z důvodu složitosti správního či trestního řízení k prokázání viny, k velkému časovému rozdílu od spáchání přestupku nebo trestného činu a vydání pravomocného rozhodnutí. U řidičů v této věci často dochází k mylné domněnce, že body se jim zapisují ke dni, kdy byl přestupek či trestný čin spáchán a tudíž si myslí, že body jim budou odečteny po roce ode dne spáchání přestupku či trestného činu.

Při tzv. souběhu přestupků, které se projednávají ve společném řízení, lze přestupci uložit pouze takový počet bodů, který odpovídá bodovému postihu za přestupek nejpřísněji trestný, což znamená, že příslušný obecní úřad s rozšířenou působností může udělit za více přestupků nejvýše 7 bodů, bude-li některý z projednávaných přestupků

²³ Novák, Martin. Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD. 2010, (1.3.2010) <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

²⁴ § 123b zákona o provozu na pozemních komunikacích.

zařazen do této skupiny přestupků.²⁵ Jiná situace by byla v případě společného řízení o více přestupcích téhož pachatele, které bylo spácháno více skutky – zde by sčítání bodů nemělo nic překážet, neboť přidělování bodů není sankcí a režimu stanoveného v ustanovení § 12 odst. 2²⁶ zákona o přestupcích proto nepodléhá.²⁷

Jen pro zajímavost, od 1. ledna 2009, kdy došlo k novele zákona o silničním provozu, došlo i k tomu, že agentům tajných služeb byla udělena výjimka. V silničním provozu se mohou cítit trochu privilegovaně, jsou totiž vyňati z bodového systému. To znamená, že pokud se příslušník zpravodajské služby dopustí porušení pravidel provozu, za které by se ostatním řidičům zaznamenaly body, může být o poznání klidnější. Hrozí mu sice pokuta, popřípadě i zákaz činnosti, připsání bodů se však obávat nemusí. Není podstatné, zda jel s automobilem služebně, nebo soukromě. Někomu to může připadat nespravedlivé, avšak nová úprava má svou logiku, neboť příslušníci zpravodajských služeb nepodléhají režimu běžného přestupkového řízení. Jejich jednání, které má znaky přestupku, projednávají nadřízení v rámci služební subordínace a aby nedocházelo k rozkrytí zpravodajských sítí, vymohly si počínaje rokem 2009 tuto výjimku.

2.3. Vrácení řidičského oprávnění a odečítání bodů

O vrácení řidičského oprávnění je řidič oprávněn požádat po jednom roce, pokud netrvá trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel uložený v trestním nebo přestupkovém řízení. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu²⁸. Vzhledem k tomu, že dosažení 12 bodů není sankcí ve smyslu ust. § 11 přestupkového zákona, ale jedná se o administrativní opatření, nelze po uplynutí 6 měsíců požádat o prominutí zbytku sankce. Dnem vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; původních 12 bodů se odečte a body se počítají znovu od nuly.

²⁵ Leitner, Milan. Vladimír, Lukášek. Bezpečnost silničního provozu, Praha: Eurounion 2006, s. 227

²⁶ Za více přestupků téhož pachatele projednaných ve společném řízení se uloží sankce podle ustanovení vztahujícího se za přestupek nejpřísněji postižitelný

²⁷ Kučerová, Helena. Dopravní přestupky v praxi, Praha: Linde 2006, s.118

²⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Existuje také několik možností, pomocí nichž mohou řidiči snížit počet zaznamenaných bodů ve své kartě řidiče a změnou svého chování předejít neodvratnému důsledku, pozbytí řidičského oprávnění:²⁹

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

- a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body, z celkového počtu dosažených bodů,
- b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),
- c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajících body.³⁰

Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí.³¹

Po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů.³²

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž provede záznam v registru řidičů o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů řidiči, který podal písemnou žádost o odečet a

- a) doložil žádost potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a
- b) neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body.³³

²⁹ KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu. s. 433.

³⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, výtah z § 123e odst. 1

³¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, výtah z § 123e odst. 2

³² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, výtah z § 123e odst. 3

³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, výtah z § 123e odst. 4

Příslušný úřad obce s rozšířenou působností provede záznam o odečtení bodů ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy, a to nejpozději do 3 pracovních dnů od podání žádosti. Příslušný úřad obce s rozšířenou působností může provést záznam o odečtení bodů řidiči na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy pouze jednou za kalendářní rok.³⁴

V případě, že řidič během školení přesáhl 10 bodů nebo mu bylo za přestupek uloženo 6 a více bodů, tak se mu i přes skutečnost, že úspěšně absolvoval školení bezpečné jízdy, body neodečtou.

Prvním střediskem bezpečné jízdy, ve kterém je možné uvedené školení absolvovat, se pro Českou republiku nachází na autodromu ve městě Most,³⁵ kde toto školení pořádají podle zákona č. 374/2007 Sb., (účinnost stanovena od 1. září 2008) a vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, společnosti HTC CZ a.s. a Autodrom Most a.s.

Druhé středisko bezpečné jízdy, kde je možné školení absolvovat od podzimu roku 2009 se nachází na autodromu Promotion v obci Sosnová u České Lípy.³⁶

V případě těchto školení se jedná spíše o školu smyku a není jisté, zda řidič, který porušuje pravidla provozu na pozemních komunikacích, začne jezdit v souladu s nimi. Zda spíše nedojde k tomu, že řidiči stoupne sebevědomí a nezačne více riskovat. Řidič totiž není povinen absolvovat vyšetření u odborného lékaře (např. psychologa) a ani není povinen složit test z pravidel provozu na pozemních komunikacích³⁷. Tuto povinnost má pouze řidič, který dosáhl 12 bodů a tím pozbyl řidičské oprávnění, respektive řidič, který vykonal sankci zákazu činnosti³⁸ delší než 1 rok.

³⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 123e

³⁵ AUTODROM MOST a.s., Tvrzova 5, 434 01 Most. Zdroj: <http://www.polygon-most.cz/> (25.03.2010)

³⁶ Autodrom Promotion s.r.o., Sosnová 200, 470 02 Česká Lípa Zdroj: <http://www.kurzybezpecnejizdy.cz/index.php?ID=informace> (23.03.2010)

³⁷ Odborná a zdravotní způsobilost.

³⁸ Zákaz řízení motorových vozidel.

2.4. Obrana řidiče v případě nesprávného záznamu

Jako poslední šanci, před odevzdáním řidičského průkazu v důsledku pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů, lze využít institut podání námítky, který upravuje § 123f zákon o provozu na pozemních komunikacích. 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 námítky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námítky 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 námítky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námítky zamítne a provedený záznam potvrdí.

Podá-li řidič námítky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 (běh lhůty 5 pracovních dnů pro pozbytí řidičského oprávnění) se přerušuje ode dne doručení námítek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci³⁹.

V praxi pak podání námítky proti dosažení 12 bodů odstartuje správní řízení. Jako první je provedena kontrola všech záznamů, na základě došlých oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení od orgánů obecní policie či Policie České republiky, pravomocných rozhodnutí od jiných správních orgánů nebo rozsudků soudů. Pokud příslušný správní orgán na základě došlých oznámení dospěje k závěru, že body byly řidiči do jeho evidenční karty zaznamenány neoprávněně, nejpozději do deseti pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námítky doručeny, provede opravu záznamu a řidiče o tomto neprodleně písemně vyrozumí.

³⁹ § 123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

V opačném případě vyzve řidiče, který námitky proti záznamu bodů podal, nyní již účastníka správního řízení, aby se seznámil se spisovým materiálem. Řízení o námitkách je pouze řízení o tom, zda byly body zaznamenány správně podle „Přehledu jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání“, který je přílohou k zákonu č. 361/2000Sb. (viz příloha č. 1) Pokud řidič, popřípadě zmocněnec, i přes seznámení s jednotlivými oznámeními nesouhlasí se záznamem, odkáže správní orgán řidiče s jeho námitkami proti uložení pokuty nebo trestu na ten orgán, který pokutu či trest uložil. Jak výše uvedeno změna bodového záznamu může být provedena pouze na základě pravomocného zrušení rozhodnutí či blokové pokuty, případně na základě změny právní kvalifikace přestupku či trestného činu. O tomto však vždy musí rozhodnout orgán, který pokutu uložil, případně v přezkumném řízení jeho nadřízený orgán.

Poté správní orgán rozhodnutím zamítne námitky řidiče jako neodůvodněné a záznam bodů potvrdí. Po nabytí právní moci rozhodnutí, pozbývá řidič řidičské oprávnění na dobu 12 měsíců. Proti tomuto rozhodnutí je možné podat do patnácti dnů odvolání k nadřízenému orgánu správního orgánu 1. stupně, který o námitkách rozhodoval. I tento nadřízený orgán však posuzuje pouze to, zda body byly zaznamenány správně, nezabývá se postupem orgánu, který rozhodl o uložení pokuty v blokovém nebo správním řízení či rozsudku soudu.

Správní orgán rozhodující v řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů (§ 123f zák. č. 361/2000Sb., zákon o silničním provozu) je oprávněn zkoumat pouze to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam (tj. pravomocné rozhodnutí příslušného orgánu veřejné správy či soudu ve smyslu § 123 b odst. 1, 2 zákona o silničním provozu), zda záznam v registru řidičů byl proveden zcela v souladu s tímto způsobilým podkladem a zda počet připsaných bodů odpovídá v příloze k zákonu o silničním provozu obsaženému bodovému hodnocení jednání. Správní orgán v tomto řízení však zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci, na základě kterých byl záznam proveden, neboť na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné a zákonné, a to až do okamžiku, než je příslušný orgán veřejné moci

zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je (zásada presumpce správnosti aktů orgánů veřejné moci).⁴⁰

Za dobu své tříleté praxe v rámci řízení o námitkách jsem se setkala pouze s pěti případy, kdy byly námitky účastníků řízení, kteří dosáhli 12 bodů, oprávněné. Body byly do evidenční karty řidiče ve třech případech zaznamenány za jednání, které není dle přílohy k zákonu č. 361/2000 Sb. bodově ohodnoceno. Ve dvou případech došlo k administrativnímu pochybení pracovnice zaznamenávající body, neboť body byly zaznamenány nesprávně osobě. Sice šlo o osobu stejného jména a příjmení, ale jiného data narození. V Praze, kde bylo ke dni 28.02.2010 evidováno 849 709 řidičů a řidiček, se toto může stát.⁴¹

Většina řidičů neví, nebo si vůbec nepřipouští, že by za právě zaplacenou blokovou pokutu, byť i v celkem zanedbatelné výši, mohli mít záznam bodů. Rovněž neví, že pokud je během správního řízení využit institut společného řízení dle § 57 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích⁴² a v tomto řízení je jedním rozhodnutím rozhodnuto o několika bodově ohodnocených přestupcích, záznam bodů se provádí za každý jednotlivý přestupek zvlášť. Stávají se zejména případy, kdy je řidič pozván např. na Městskou policii hl. m. Prahy k podání vysvětlení přestupku. Během jednání strážník z evidence zjistí, že s vozidlem bylo spácháno více přestupků. Strážník řidiči či řidičce vysvětlí, že přestupky lze projednat ve společném řízení. Bude uložena pouze jedna pokuta, za nejpřísněji postižitelný přestupek⁴³. Po předložení fotodokumentace a ztotožnění osoby jako řidiče vozidla, je mu tedy uložena bloková pokuta za nejpřísněji postižitelný přestupek. Řidič odchází s dojmem, že lépe věc vyřešit nemohl a má radost, že za několikeré překročení rychlosti dostal pouze jednu pokutu. Netuší však, že za každý přestupek budou připsány body zvlášť, neboť se jedná o opakované jednání vždy v jiný den a čas. I takto přicházejí řidiči o řidičské oprávnění, neboť tímto způsobem dosáhli 12 bodů. Velké a nepříjemné překvapení, pak čeká řidiče na poště po převzetí zásilky, která obsahuje oznámení o dosažení 12 bodů a výzvu k odevzdání řidičského průkazu a to do pěti pracovních dní ode dne převzetí.

⁴⁰ www.nssoud.cz, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 06.08.2009, čj. 9As96/2008-44

⁴¹ Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

⁴² Jestliže pachatel se dopustil více přestupků, které je příslušný projednávat též orgán, projednávají se tyto přestupky ve společném řízení.

⁴³ § 12 odst. 2 zákona o přestupcích

Jiné postavení než řidič s českým řidičským průkazem má pak řidič, který není držitelem řidičského průkazu vydaného v České republice. Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo dopravy sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

Lhůta jednoho roku uvedená počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.⁴⁴

Z uvedeného vyplývá, že cizinec, který nemá řidičský průkaz vydaný v České republice, pozbývá právo řídit motorové vozidlo na území České republiky ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí za přestupek nebo rozsudku za trestný čin, na jehož základě dosáhl 12 bodů v celkovém bodovém hodnocení a to bez ohledu na to, zda si podal námitku proti dosažení 12 bodů včas, tedy v zákonem stanovené 5 denní lhůtě nebo nikoli. Výhodou však pro něho je, že po uplynutí jednoho roku se mu všech 12 bodů (případně i více) vymaže, aniž by musel prokázat odbornou způsobilost. Po těchto 12 měsících podléhá novému bodovému hodnocení.

2.5. Informovanost řidičů o počtu dosažených bodů

Jakým způsobem se řidič dozví, kolik bodů má zaznamenaných, kde se má informovat? Přestože je bodový systém do našeho právního systému zahrnut již od roku 2006, málokterý řidič ví, kolik bodů a za jaké přestupky, se zaznamenává. Většina řidičů nemá žádnou představu o svém bodovém kontě. Zákon neukládá povinnost registru řidičů průběžně informovat řidiče o stavu bodů. Ty informují řidiče až po dosažení 12 bodů. Zákon tuto povinnost neukládá ani orgánům Policie České republiky, obecní policie, správním orgánům rozhodujících o přestupcích či soudům. Nikdo tedy

⁴⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 123c

nesděluje řidiči, kolik bodů bude zaznamenáno za přestupek či trestný čin, který s ním právě projednávají. K tomu je nutno ještě dodat, že se v současné době při řešení přestupků užívá tzv. fikce doručení⁴⁵ rozhodnutí či příkazu o uložení blokové pokuty. Správní orgán pak přistoupí k vyznačení právní moci na rozhodnutí. Jedno vyhotovení pravomocného rozhodnutí odešle do registru řidičů, dle trvalého pobytu řidiče, a na základě tohoto rozhodnutí jsou řidiči body zaznamenány. I v současné době dochází u řidičů k domněnce, že když se k jednání o přestupku nedostaví, nebudou si přebírat doporučené zásilky, tak se vyhnou jak postihu za přestupek tak i zaznamenání bodů.

Počet bodů může řidič zjistit při osobní návštěvě v registru řidičů, v současné době již i u většiny pošt, které mají přístup na Czech POINT.⁴⁶ Zde si lze požádat o výpis z karty, ze které se dozví, kolik bodů na svém kontě má a za jaké přestupky. Pokud řidič nevyužije ani tuto možnost, je odkázán na své svědomí a vědomí, že se přestupků nebo trestných činů nedopouští.

U řidiče, který vědomě porušuje dopravní předpisy, k jednání se nedostavuje a nepřebírá doporučené zásilky, pak dochází k situaci, že když jej zastaví policista při dopravní kontrole tak zjistí, že dotyčný pozbyl na základě dosažení 12 bodů řidičské oprávnění. Předložený řidičský průkaz řidiči zadrží a hrozí mu pokuta ve správním řízení ve výši od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu, na dobu od 1 do 2 let.⁴⁷

Spousta řidičů spoléhá nato, že neodevzdají po pozbytí řidičského oprávnění řidičský průkaz. Při policejní kontrole se s ním prokazují, neboť ví, že policisté ve většině případů takovéto řidiče, pokud zrovna nespáchali přestupek, neprověřují v evidenci řidičů. V praxi pak dochází k tomu, že tito řidiči zůstanou neodhaleni a jezdí po celý rok.

⁴⁵ Jestliže si adresát uložené písemnosti písemnost ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byla k vyzvednutí připravena, nevyzvedne, písemnost se považuje za doručenou posledním dnem této lhůty, § 24 zákona č. 200/2004 (správní řád)

⁴⁶ Co je Czech POINT - Český Podací Ověřovací informační Národní Terminál, kde je možné získat a ověřit data z veřejných i neveřejných informačních systémů. Zdroj: <http://www.czechpoint.cz/web/?q=node/22> (101.04.2010)

⁴⁷ § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 200/1990 Sb.

2.6. Dílčí závěr

Rok 2006 přinesl pro motoristy mnohé změny, především však v polovině roku dopravními experty dlouho očekávaný bodový systém a některé další změny směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na našich komunikacích. (celoroční svícení, zákaz telefonování za jízdy, používání autosedaček na silnicích všech kategorií apod.) V prvních měsících po zavedení bodového systému byly patrné pozitivní změny. Chování řidičů se změnilo, většina začala jezdit předepsanou rychlostí a počet nehod se prokazatelně snížil. Během července a srpna 2006 došlo k obrovskému poklesu nehodovosti a zmírnění následků nehod. V těchto dvou měsících bylo oproti stejným měsícům roku 2005 usmrceno o 71 osob méně.⁴⁸ Řidiči byli připraveni a z velké části dokonce i ochotni akceptovat zpřísnění postihů (rozsáhlý průzkum názorů řidičů, který CDV provedlo v listopadu 2006, ukázal silnou podporu bodového systému).

V roce 2006 Policie ČR šetřila celkem 187 965 nehod, při kterých bylo 956 osob usmrceno, 3990 těžce zraněno a 24 231 osob zraněno lehce. Odhad způsobené škody byl ve výši 9,12 mld. Kč. V porovnání s rokem 2005 došlo ke snížení následků dopravních nehod ve všech těchto ukazatelích. Policie šetřila o 11 297 nehod méně, počet usmrcených klesl o 171 osob, počet těžce zraněných klesl o 402 osob. Lehce zraněných bylo o 3 743 osob méně a odhadovaná hmotná škoda byla menší o 654,9 mil. Kč.⁴⁹

Toto období však bylo pouze přechodné, bylo reakcí účastníků silničního provozu na zavedení bodového systému s následnou možností odebrání řidičského oprávnění. Příznivý trend vývoje nehodovosti se však nepodařilo udržet, a přestože zde hrálo roli více faktorů, mediálně nejvděčnějším zdůvodněním se stalo „selhání bodového systému“.

⁴⁸ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006, Praha: 2007, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

⁴⁹ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006, Praha: 2007, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Vývoj následků nehod na pozemních komunikacích v roce 2007 byl opět velmi nepříznivý zejména v ukazateli počtu usmrcených, který se oproti roku 2006 zvýšil o 167 osob.⁵⁰

Bodový systém sám o sobě funguje, ale určitě nesplnil a neplní takovou funkci, jakou by měl. Proč nefunguje tak, jak má? To znamená, proč nepřispívá k větší plynulosti silničního provozu? Stále si klademe otázku, proč na silnicích neubývá mrtvých, a pokaždé, když vyjedeme autem, potkáme někoho, kdo nás omezí nebo hůře ohrozí.

Bodový systém hodnocení řidičů byl zaveden jako jedno z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tu schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004.⁵¹ Zavedení bodového systému není ojedinělým opatřením; je součástí celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele, dopravního prostředí, tak i vozidel.

Zvýšení respektu všech účastníků provozu vůči právní úpravě ve smyslu jejího dodržování je významným prvkem vedoucím k nápravě současného stavu. Největší význam v současné době má represivní úloha policie, která dohlíží nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Tato činnost působí výchovně na všechny účastníky silničního provozu. Působení policie musí být cílené časově a místně s ohledem na četnost porušování silničního zákona (nejen bezpečnostní akce typu Kryštof). Úkolem policie či městských strážníků nemá být pouze zisk z vybírání pokut za přestupky typu špatného parkování, ale zejména předcházení dopravním nehodám všude tam, kde k tomu vybízejí rizikové dopravní podmínky. Je nutné, aby se změnil postoj řidičů a řidiček, aby neustále vnímali možnost odhalení přestupku. Projednání přestupku musí být rychlé, bez procesních chyb, uložený trest musí být okamžitý, důrazný a vymahatelný. Druh a výše ukládaných trestů jsou pevně limitně stanoveny za daný přestupek a závažnost, včetně odstupňování dle výše překročení rychlostního limitu. Jednotný trest musí být důsledně stanovován na všech úřadech.

⁵⁰ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007, Praha: 2008, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

⁵¹ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu,
http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf

Začít je nutné u samotné policie, kde je zapotřebí stanovit motivační pravidla a důrazně potlačovat korupční jednání (týká se Policie ČR i městské a obecní policie). Policie bude zajišťovat dozor zaměřený na nejproblémovější typy chování účastníků silničního provozu. Cílem je, aby kvalitní represe byla v součinnosti s mediálním působením i účinnou prevencí. Pro oblast prevence je zapotřebí vyčlenit dostatečné prostředky na přípravu kvalitních mediálních kampaní, přípravu nových metodik výuky, tisk materiálů určených pro výchovu a ovlivňování chování účastníků silničního provozu. Vložené finanční prostředky se pak vrátí formou snížení nehodovosti a následně i snížením výše celospolečenských ztrát.

Výsledky analýzy provedené Centrem dopravního výzkumu nezpochybnily bodový systém jako takový, ale odhalily nedostatky doprovázející jeho aplikaci. Pokud se podaří lépe zkoordinovat činnost všech složek (policie, obecní policie, úřadů a soudů), zvýší se nemálo i produktivnost a účinnost bodového systému. I v tomto spatřuji důvod, proč v jiných zemích (např. Francie, Německo, Velká Británie) bodový systém funguje tak, jak má.

3. Bodové hodnocení v praxi

Od roku 2006, kdy bylo zaznamenávání bodů za jednotlivá porušení zákona do našeho právního systému přijato se seznam nejčastějších přestupků či trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí, prakticky nezměnil. Ministerstvo dopravy řidičům opakovaně doporučuje:

- *Nepřekračovat předepsanou rychlost*
- *Respektovat příkazové nebo zákazové značky*
- *Být připoután*
- *Nepřekračovat předepsanou rychlost v obci*
- *Netelefonovat za jízdy*

Do seznamu nejčastějších přestupků, za které jsou řidičům udělovány body, patří:

1. Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	28,2 %
2. Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky	1	18 %
3. Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užít ochrannou helmu	2	15,4 %
4. Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	6,2 %
5. Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení	3	5,5 %
6. Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	5,3 %
7. Překročení předepsané rychlosti mimo obec ani o méně než 30 km/h	2	4,7 %
8. Ohrožení pod vlivem návykové látky ve stavu vylučujícím způsobilost	7	2,4 %
9. Nedání přednosti v jízdě	4	1,8 %
10. Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	7	1,7 %

Je zřejmé, že pokud se řidiči vyvarují těchto deseti nejčastějších jednání, nedopustí se 89,9 % přestupků nebo trestných činů, za které jsou udělovány body. Procentuelní poměr je platný ke dni 31.12.2009.⁵²

Rychlost jízdy, za kterou jsou řidičům nejčastěji body zaznamenávány, je nejdůležitějším faktorem určujícím rozsah následků nehodovosti. Platí to nejen vzhledem k osobám cestujícím ve vozidle, ale zejména k nechráněným účastníkům silničního provozu. Proto byl na základě zahraničních zkušeností zaveden rychlostní limit 50 km/h v obcích, v obytných zónách se doporučuje dokonce 30 km/h. Asi dvě třetiny českých řidičů o sobě tvrdí, že buď nikdy, nebo jenom zřídka překračují nejvyšší dovolenou rychlost. V převážné míře se však domnívají, že mnohem častěji je rychlost jízdy překračována ostatními řidiči než jimi samotnými. S možností kontroly rychlosti dnes řidiči počítají, ale tyto kontroly v řidičích nezbuzují příliš velký respekt, protože ti, kteří s kontrolou počítají, překračují rychlostní limity stejně často jako ti, kteří s kontrolou nepočítají.⁵³ O psychologickém pozadí rychlosti není pochyb. Rychlost může poskytovat dojem moci, nepřekonatelności, síly a sebedůvěry. Někdo se rychlostí opájí a prožívá příjemné pocity umocněné nárůstem hladiny adrenalinu v krvi. Platí však rovnice: čím vyšší rychlost, tím vyšší duševní zátěž a přehnaná rychlost v neznámém prostředí může zaskočit i zkušeného řidiče. Nevyježdění a nezkušení řidiči rychlou jízdou riskují.⁵⁴ V našem bodovém systému je počet bodů za překročení rychlosti odstupňován podle toho, o kolik byla nejvyšší povolená rychlost řidičem překročena.

V našem právním systému je začleněna povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Za porušení této povinnosti se řidiči zaznamenávají 2 body do bodového hodnocení. Tato povinnost a záznam bodů za porušení této povinnosti má své odůvodnění. Jak výzkumy napovídají, při střetech v obci má upoutaný řidič proti neupoutanému nejméně šestkrát vyšší šanci přežít, třikrát nižší pravděpodobnost těžkého zranění a dvakrát nižší pravděpodobnost zranění lehkého. Má také asi 1,2 krát vyšší naději, že se vůbec nezraní. Upnutí bezpečnostních pásů při jízdě snižuje riziko

⁵² Informace o stavu bodového systému v České republice, Přestupky a trestné činy, zdroj: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/29811DEC-8A8E-48DC-8D22-D263A7151048/0/PaT_IV_09.pdf (25.03.2010)

⁵³ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf (01.11.2009)

⁵⁴ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 160

usmrcení nebo těžkého zranění na polovinu až třetinu v závislosti na rychlosti jízdy v okamžiku střetu. Znalci z oboru silniční dopravy tvrdí, že náraz hlavou do čelního skla nebo do volantu při 50 kilometrové rychlosti je u nepřipoutaného člověka stejný, jako kdyby spadl ze čtvrtého poschodí domu. Proto je při dopravních nehodách poranění lebky typické pro nepřipoutané motoristy. V současné době, kdy jsou stále častěji airbasy ve výbavě vozidel, je připoutání se ještě důležitější, neboť hlavu rozbije airbag každému, kdo se zapomene připoutat bezpečnostním pásem. Airbag se dokáže nafouknout za desetinu vteřiny, aby řidiče ochránil před bortící se přední částí vozu. Díky kombinaci airbagu a zapnutému bezpečnostnímu pásu existuje naděje, že člověk vyvázne po nárazu živý a zdravý. Ve struktuře osobnosti řidičů přistižených bez upnutých pásů se objevují lehkomyšlnost, neodpovědnost, nerespektování norem, roztržitost, zapomnětlivost, suverenita a sklon k riskování. Obvykle se snaží vyhybat dodržování předpisů a povinností, které vnímají jako obtěžování. Pokuty je naštvou, ale sankce zpravidla nezlomí jejich přesvědčení jednat podle sebe.⁵⁵

Častým nešvarem současného českého řidiče je telefonování během jízdy. I na tento současný problém bodový systém nezapomněl. V roce 2000 prokázaly výsledky kanadského výzkumu, že telefonování při řízení vozidla zvyšuje až čtyřnásobně riziko nehody i v případě, že řidič nedrží telefon v ruce. Zjistilo se, že každý druhý motorista opomíjí během hovoru sledovat dění na silnici ve zpětném zrcátku. Experti se domnívají, že telefonování za jízdy je podobně nebezpečné jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Řidič je nucen, i v případě, že má telefon ve voze zabudovaný, rozdělit pozornost na ovládání auta, na zrakové vnímání dopravního provozu a na sluchové vnímání sdělovaných informací. Bylo zjištěno, že při telefonování dochází ke změně rychlosti, k prodlouženému reagování a nerovnoměrné jízdě, někdy ke sjíždění ke krajnici nebo ke středu komunikace. Nebezpečí číhá zejména při telefonickém projednávání sporných otázek, kdy problém může člověka natolik emocionálně pohltit, že pozornost usměrní na hovor a nezbude mu kapacita na spolehlivý způsob jízdy.⁵⁶ Telefonování za jízdy bylo u nás zakázáno již před zavedením bodového systému. Zákaz však nebyl příliš respektován. V současné době, kdy je telefonování či držení telefonního přístroje během jízdy bodově ohodnoceno, se situace částečně zlepšila.

⁵⁵ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 172

⁵⁶ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s.171

V některých státech je telefonování za jízdy úplně zakázáno, v některých státech, tak jako u nás, je možné za jízdy telefonovat v případě, že telefon není držen v ruce.

Již od zavedení bodového systému se vedou spory o tom, zda za zapomnětlivost, spočívající v nerozsvícení světel, je nutné zaznamenávat trestný bod. Je však pravdou, že není nutné pouze vidět ve večerních a nočních hodinách, ale je nutné i být viděn. Vozidlo, které svítí, je vidět na větší vzdálenost, a i povinnost svítit v denních hodinách, snížila počet dopravních nehod.

Nejvíce bodů v našem bodovém hodnocení je zaznamenáváno v souvislosti s požitím alkoholu či drog před jízdou. V České republice stále platí při řízení nulová tolerance hladiny alkoholu v krvi. (V roce 2001 vydala Evropská komise doporučení stanovit všeobecný limit hladiny alkoholu v krvi u řidičů na maximálně 0,5 ‰, avšak 0,2 ‰ u profesionálních řidičů, motocyklistů a nezkušených řidičů).⁵⁷ Lékaři přirovnávají alkohol k nervovému jedu. Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce. Již dva půllitry desetistupňového piva zeslabí psychickou výkonnost člověka o třetinu, aniž by si toho byl vědom. Někoho omámí i malá dávka alkoholu tak, že nabývá dojem, jako by nic nevyopil. K nepříznivému ovlivnění vnímání stačí u jednoho motoristy půl litru desítky u jiného třetinka dvanáctky. Asi u 9 % lidí s 0,5 ‰ alkoholu v krvi jsou patrné příznaky opilosti. Zjevnou opilost projevuje 40 % osob s 1 ‰. U 70 % řidičů s hodnotou 1,5 ‰ alkoholu v krvi jsou zřejmé známky opilosti a snížené sebekontroly. Padají zábrany a sílí odvaha. Při jízdě roste sebejistota, dostavují se sklony k soutěživosti, rizikovému předjíždění a sebezprosování. Selhání vlivem alkoholu si nepřipouštějí, i když pravděpodobnost havárie se vyskytuje 130krát častěji než u motoristů střízlivých. Za psychologicky nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi motoristy se považuje hodnota 0,5-1,5 ‰. Řidiči hůře vidí do stran, reagují zpomalně, těžko rozpoznávají v noci chodce a dopravní značení. Hladina alkoholu v krvi výrazně oslabuje koncentraci, zvýší nekritičnost, vyřadí seberegulaci. Řidiči opožděně reagují na vše, zorné pole se zúží z normálních 120 stupňů na 100 a ve zrakovém vnímání nastává prodleva. Když jsou řidiči pod vlivem alkoholu zastaveni policisty při běžné silniční kontrole, vymlouvají se: jedl jsem kompot, pil jsem mošt, vzal jsem si bonbony s alkoholem, užívám sirup proti kašli, stříkám si ústní sprej. Je

⁵⁷ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu,
http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf (01.11.2009)

zajímavé, že ve státech, kde se může beztrestně jezdit s určitým množstvím alkoholu v krvi, jako např. ve Francii, Dánsku či ve Velké Británii, je počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu nižší než u nás.⁵⁸ V letošním roce bylo v České republice 5 725 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, při kterých bylo usmrceno 123 osob a 2658 osob bylo zraněných. Z celkového počtu silničních obětí to znamená, že v průměru téměř každá 6. osoba byla usmrcena při nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu.⁵⁹

Tak jako alkohol, ani drogy za volant nepatří. Narkomanie se u nás nevídaně rozmáhá. Člověk nejprve prožívá blažené obluzující pocity, mohou se objevit i halucinace. Psychické funkce se mění a drogy za volantem jsou nebezpečnější než alkohol. Droga vymaže na chvíli starosti a zažene úzkost, smutek a strach. Droga zkresluje vnímání, tříští pozornost a nedovolí motoristovi rozpoznat při řízení podstatné podněty od nepodstatných.⁶⁰ Zatímco přítomnost alkoholu u motoristy se prokazuje snadno a rychle, zkouška na jiné návykové látky je složitá a drahá. Ve zpracovávaných každoročních statistikách se počet dopravních nehod, způsobených pod vlivem drog, zatím neobjevuje. V bodovém systému je však řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky ohodnoceno nejvyšším počtem bodů.

Sedmi body je rovněž ohodnocen přešůpek spočívající v řízení motorového vozidla osobou, která není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Dříve bylo řízení motorového vozidla řidičem, který nebyl držitelem řidičského oprávnění trestným činem. Nový trestní zákoník tento trestný čin neobsahuje, uvedené jednání je od 01.01.2010 přešůpkem, který je sankcionován pokutou ve výši 25.000 až 50.000,- Kč a zákazem činnosti od 1 roku do 2 let. Nerespektování zákazu činnosti je pak trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí, za který lze uložit až 3 roky odnětí svobody.

Diskutabilní je záznam 4 bodů za porušení bezpečnostních přešůvek, který dosud nejednoho řidiče z povolání poslal „na dlažbu“. V případě kontroly policisté většinou zjistí několikrát přešůvení povolené doby řízení. Vzhledem k tomu, že se body zapisují

⁵⁸ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 92-97

⁵⁹ Přešůvek o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009, Praha: 2010, Policejní prezidium České republiky

⁶⁰ Havlík, Karel. Psychologie dopravy, Praha: Portál, 2005, s. 98

za každý skutek zvlášť, tak již troje nedodržení bezpečnostní přestávky v řízení vozidla rázem posílá postižené řidiče na úřad práce.

3.1. Bodování řidiči

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v únoru 2010 (stav k 28.02.2010) v centrálním registru řidičů evidováno celkem 676 744 řidičů, kteří se dopustili přestupku či trestného činu započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Vzhledem k celkovému počtu evidovaných řidičů má každý desátý řidič na svém kontě „nějaký bod“. Největší skupinu tvoří řidiči, kteří dosáhli dvou bodů. V praxi to znamená, že spáchali jeden, maximálně dva přestupky, které se započítávají do bodového hodnocení. Zatímco řidiči České republiky mají nejvíce na svém kontě dva body, u cizinců je to jeden bod.⁶¹ V současné době je u nás evidováno 73 526 cizích státních příslušníků, kteří se dopustili přestupku či trestného činu započítávaného do bodového hodnocení. Cizinci se u nás dopouštějí spíše drobnějších prohřešků, které jsou ohodnoceny pouze jedním bodem. Nejčastějším tímto prohřeškem je porušení příkazové nebo zákazové značky.⁶²

Za dobu platnosti bodového systému je poměr všech řidičů s registrovanými body poměrně ustálený. Tvoří ho 16 % žen a 84 % mužů. Obecně lze tedy říci, že každý 7. řidič-muž a každá 26. řidička mají zaznamenány body.⁶³

Z hlediska věkového rozložení je největší skupina bodovaných řidičů ve věku 35 let, následují řidiči ve věku 34, 33 a 32 let. (viz. Graf 1)⁶⁴

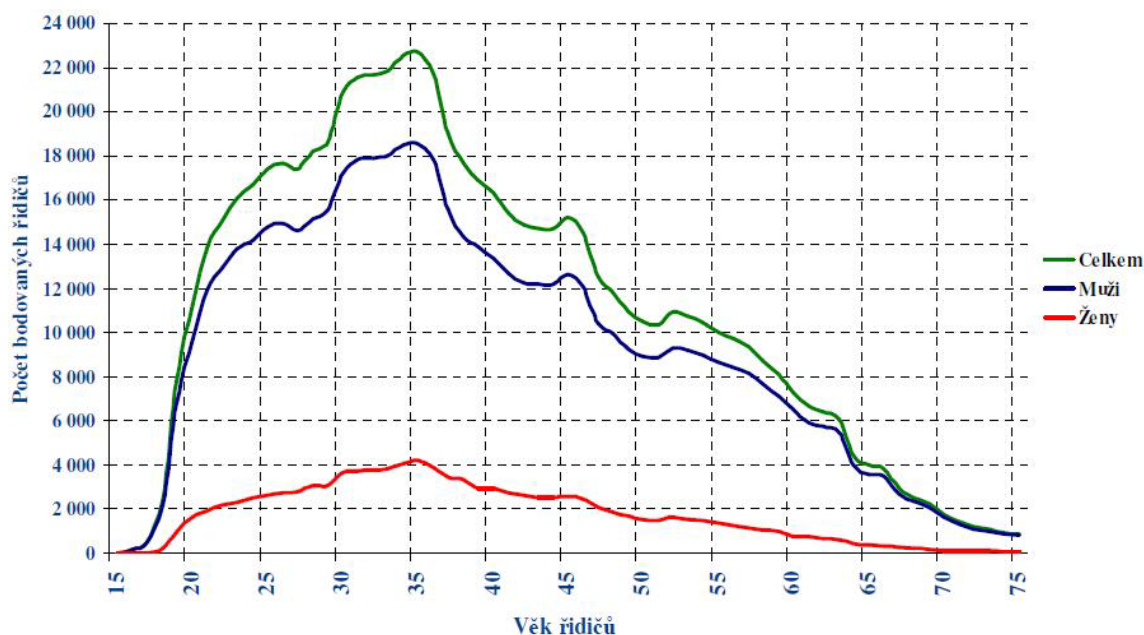
⁶¹ Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

⁶² Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

⁶³ Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

⁶⁴ Novák. Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

Graf 1



Podle § 123e odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů. Na základě údajů z centrálního registru řidičů je zřejmé, že 86,1 % řidičů, kteří měli zaznamenány body, se již dále po dobu minimálně 1 roku nedopouštějí dalších přestupků a trestných činů, které jsou zařazeny do bodového hodnocení řidiče. Za sledované období od 02.07.2007 (datum prvního možného odečtu 4 bodů) do 31.01.2010 se tedy pouze 13,9 % řidičů opakovaně dopustilo v době kratší než 12 měsíců přestupku a body jim odečítány nejsou. (viz. Graf 2)⁶⁵

⁶⁵ Novák, Martin, Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD.2010 (1.3.2010) <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

Graf 2



Od 1.9.2008 kdy je možné absolvovat „školení bezpečné jízdy“ podalo žádost o odečet 3 bodů celkem 1859 řidičů, kterým byly, na základě potvrzení o ukončeném školení, body odečteny. V souvislosti s možností odečtu 3 bodů na základě školení je zajímavé, že i řidiči, kteří mají na svém bodovém kontě méně než 3 body, mají o toto školení zájem a našli se i tři řidiči, kteří školení absolvovali, přestože v registru řidičů měli zaznamenán pouze 1 bod. Největší zájem o školení bezpečné jízdy mají řidiči, kteří dosáhly v celkovém počtu 9 bodů, následují řidiči s 10, 8 a 7 body.⁶⁶

3.2. Vybodování řidiči

Skupinu 12-ti bodovaných řidičů ke dni 28.02.2010 tvoří celkem 3 142 řidičů, z toho 23 939 mužů a 2 203 žen.⁶⁷ V zásadě lze rozdělit řidiče, kteří dosáhli 12 bodů do dvou skupin. První skupinu tvoří řidiči, kteří hrubým způsobem, například pouhými dvěma skutky, dosáhnou 12 bodů. Jedná se o řidiče, kteří řídí po požití alkoholického nápoje, pod vlivem drog, řídí, aniž by vlastnili řidičské oprávnění, řídí i v době zákazu činnosti, odjedou od vážné dopravní nehody. Druhou skupinu tvoří řidiči, kteří drobnými opakujícími se přestupky dosáhli 12 bodů. Například nedodržení povolené rychlosti

⁶⁶ Novák, Martin. Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD 2010 (1.3.2010) <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

⁶⁷ Novák, Martin. Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD 2010 (1.3.2010) <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf>

v obci o 20 km/h a méně, telefonování za jízdy, nezapnutí bezpečnostního pásu, nerozsvícení světel, či porušení příkazové nebo zákazové značky. Rozdíl mezi těmito dvěma skupinami je v tom, že skupina řidičů, kteří páchají drobné přestupky, podcenili situaci, neověřili si stav svého bodového hodnocení a nezajímali se o novelu zákona. Může se zdát, že tito řidiči, byli trestáni nespravedlivě a oni to v mnoha případech tak chápou.

Průměrně mají řidiči, kteří dosáhli hranice 12 bodů na svých bodových kontech 4,49 záznamu. Nejvíce zastoupenou skupinou vybodovaných řidičů jsou řidiči ve věku 22-26 let, s vyšším věkem je sestupná tendence. Nejmladšímu řidiči, který dosáhl 12 bodů je 16 let a nejstarším vybodovaným řidičem je muž ve věku 75 let. Z hlediska roku udělení řidičského oprávnění a získání řidičského průkazu je nejvíce vybodovaných řidičů mezi řidiči, kteří jsou držiteli tohoto oprávnění 3-6 let. Ze všech řidičů, kterým je evidováno 12 bodů tvoří 5 565 osob množinu těch, kteří nikdy nebyli držiteli řidičského oprávnění. Toto alarmující číslo představuje cca 24 % všech vybodovaných řidičů.

Přestože ke zpětnému získání řidičského oprávnění musí vybodovaný řidič absolvovat zkoušky odborné způsobilosti, najdou se i tací, kteří za dobu existence bodového systému opakovaně dosáhli 12 bodů. Ministerstvo dopravy eviduje 873 těchto řidičů, z nichž se 830 řidičů vybodovalo 2x a 43 řidičů se stačilo vybodovat 3x. Ženy řidičky opakovaně dosáhly hranice 12 bodů v 36 případech, jedna řidička se vybodovala 3x.⁶⁸

⁶⁸Informace o stavu bodového systému v České republice, analýza dvanáctibodových řidičů, zdroj: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm (15.02.2010)

3.3. Kazuistika

Pracuji jako metodička správního řízení na odboru dopravně správních agend Magistrátu hl. města Prahy. Při své práci přicházím do kontaktu většinou s řidiči, kteří se tzv. „vybodují“ a podají si námitku proti dosažení 12 bodů. S těmi ostatními, kteří přijmou svůj ortel - rok neřízení „bez boje“, se sejdou až poté co jim tato roční lhůta uplynula. Pro celou Prahu jsme pouze tři, které se touto problematikou zabýváme a u každé z nás se počet spisů pohybuje okolo 180 až 200 a to celoročně. Proto bych se chtěla zaměřit převážně na tyto naše klienty.

Naši klienti jsou převážně muži a to přibližně z 80 %, co se týče věku, rozdělila bych je do tří kategorií a to: řidiči od 18 do 35 let, řidiči od 35 do 50 let a řidiči od 50 let a výše. Mezi naše klienty patří z cca 70% řidiči z prostřední kategorie což je od 35 do 50 let. Jsou to muži v dobrých pracovních pozicích, muži, kteří zabezpečují rodiny a kteří mají i určité společenské postavení.

Pokud bych tyto řidiče měla rozdělit z hlediska dosaženého vzdělání tak se nedá jednoznačně říci, zda převažují lidé se základním vzděláním, středním či vysokoškolským, procentuelně jsou na tom přibližně stejně.

Z hlediska pracovního zařazení je rozdělení daleko jednodušší, mezi nejvíce „vybodované“ řidiče samozřejmě patří řidiči z povolání, hned za nimi na druhém místě jsou obchodní zástupci, které stíhají na třetím místě soukromí podnikatelé a živnostníci.

Z mého hlediska je velice zajímavé sledovat kolik mužů ve věkové kategorii 18 až 35 let přijde v doprovodu maminky, stalo se mi v praxi, že po celou dobu jednání takový mladý 25letý muž nepromluvil a nechal za sebe celé jednání vést svoji matku. Najdou se i muži, kteří přijdou se svojí přítelkyní, manželkou či kamarádem, ale to jsou většinou takové psychické „berličky“, čekající na chodbě a nevstupující do jednání. Přibližně 35% klientů si zvolí zastoupení právním zástupcem nebo zmocněncem, většina klientů se však raději zastupuje sama nebo spoléhá na nějakého kamaráda, který jim radí tak říkajíc skrytě.

Ochotu spolupracovat se správním orgánem poznám již po odeslání výzvy k seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí a po vrácení doručenky. Pokud bych to mohla vyčíslit, řekla bych, že na naše výzvy reaguje přibližně 70 % klientů z těch, kteří si vůbec tuto výzvu převezmou. Ještě je stále spousta lidí, kteří žijí v mylné domněnce, že pokud nebudou přebírat zásilky od úřadů, tak jim nic nehrozí. Pokud se tedy klient dostaví, snažíme se mu vysvětlit, že je pouze na něm dokázat, že daný přestupek nespáchal, ale ne před námi, nýbrž před orgánem policie, který s ním daný přestupek řešil. V těchto případech je snaha ze strany klientů o spolupráci s policií a dohledávání důkazů a svědků velká.

Je zajímavé, že ačkoliv bodový systém funguje v České republice již od roku 2006 a alespoň z počátku ho provázela obrovská mediální kampaň, mohu říct, že 99% klientů argumentuje slovy „já jsem nevěděl, že jsou za to body“, „proč mi policisté neřekli, že mi za to připíšou body“ apod.

Hodně s klienty diskutuji o tom, zda by bylo správné, pokud by policisté informovali každého řidiče o tom, za kolik bodů je s ním právě projednávaný přestupek. Často se nad tím zamýšlím i já, toto je velice těžká otázka. Pokud se na to podíváme z hlediska policistů, kteří ukládají „pouze“ finanční sankci a o přidělení či záznamu bodů nerozhodují (v současné právní úpravě není nikde stanoveno, že jsou povinni o bodech řidiče informovat), ve své podstatě oni ani nemusí vědět kolik je za jaký přestupek bodů zaznamenáváno.

Pokud se na to podíváme z praktického hlediska: Policisté zastaví řidiče za spáchání přestupku, který je bodově ohodnocen. Teď přichází na řadu varianta jedna: „neřeknou řidiči o bodech a řidič, který není informován, pokutu zaplatí, nehádá se a spokojeně odjede.“ Varianta dvě: „o bodech řidiči řeknou a v tu chvíli se většina řidičů tzv. lekne, s vyřízením přestupku nesouhlasí a žádá jeho projednání ve správním řízení.“ Tím narůstá neúměrně agenda obcím s rozšířenou působností a řidič spoléhá na to, že se jeho přestupek do roka neprojedná.

Já osobně se snažím ke každému klientovi přistupovat individuálně, spíše poradit či pomoci, vím, že i projevení pochopení pro jeho tíživou situaci může hodně ulehčit.

Často k nám klienti chodí rozčilení, nervózní, někdy i se sklony k agresivitě. Mým úkolem je jim vše v klidu vysvětlit, uklidnit a donutit je podívat se na celou věc i z jiných hledisek, popsat jim celý bodový systém a jeho funkce, aby se již příště do takovéto situace nedostali.

Ráda bych zde popsala několik případů z mé praxe. V kazuistikách byla použita pouze křestní jména z důvodu zachování anonymity.

3.3.1. Pan Václav

Panu Václavovi byly body postupně zaznamenávány již od prvopočátku zavedení bodového systému v roce 2006. Hned v červenci byl zastaven pražskými policisty při odbočování vlevo v místě, kde bylo dopravní značkou odbočení zakázáno. Pokuta mu byla uložena na místě ve výši 200,- Kč, pan Václav zaplatil a vůbec ho nenapadlo, že bude mít zaznamenán bod v evidenční kartě řidiče. Během jednání mi sdělil, že se policistů dotazoval na body a že mu bylo řečeno, ať nic neřeší, zaplatí 200 korun a tím je to vyřízené. V červnu následujícího roku řídil vozidlo rychlostí 58 km/h v obci v místě, kde je obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích povolena jako maximální rychlost 50 km/h. Byl zastaven policisty, zaplatil 1.000,- blokovou pokutu a opět si myslel, že když zaplatí pokutu v hotovosti na místě, žádné body mít v kartě řidiče nebude. V lednu roku 2008 bylo jeho vozidlo vyfotografováno v obci Mělník při přejíždění nechráněného přejezdu. V tu dobu jel rychlostí 54 km/h. Z městského úřadu Mělník mu byla, jako majiteli vozidla, zaslána fotografie jeho automobilu a osádky s dotazem, kdo automobil řídil. On, podle pravdy, písemně sdělil, že vozidlo řídil a přestupku se dopustil. Za několik týdnů mu byl z Městského úřadu Mělník doručen „Příkaz“ o uložení pokuty. I když se mu pokuta ve výši 2.500,- Kč zdála dost velká za překročení rychlosti na přejezdu pro vlečky, který není již několik let využíván, pokutu zaplatil. V srpnu roku 2008 jel se služebním vozidlem, když mu, dle jeho vyjádření, volala matka, že mu zemřel otec. V tu chvíli, s telefonem u ucha, jej zastavili policisté. Neměl sílu něco vysvětlovat, hádat se či prosit o pochopení a pokutu ve výši 1.000,- Kč na místě zaplatil. Když se psychicky vyrovnal se smrtí otce, přišla další rána. Při lékařském vyšetření bylo zjištěno, že má jednu ledvinu nefunkční a musí mu být operativně odstraněna. Díky dlouhodobé nemoci přišel o zaměstnání v bance a jako jediné možné východisko pro něho bylo, pracovat jako řidič. Po nějaké době si našel

práci u menší firmy, kde vozil hotelové hosty. V dubnu roku 2009, kdy se již pan Václav psychicky i fyzicky adaptoval na práci řidiče, pospíchal s velmi váženým klientem firmy na jednání a projel křižovatkou na již svítící oranžové světlo světelné signalizace. Okamžitě byl zastaven hlídkou Policie ČR a pokutován. Uloženou blokovou pokutu opět na místě zaplatil. Policistům pouze řekl, že jel na světlo oranžové, ale ti jeho argument odmítli. Klient byl nervózní, tak se s nimi pan Václav dále nehádal. V tu chvíli si vůbec neuvědomil, že souhlasem s uložením této pokuty a podpisem na bloku, si takzvaně podepsal svůj ortel. Přibližně za měsíc od této události mu bylo doručeno oznámení o dosažení 12 bodů a výzva k odevzdání řidičského průkazu. Pro pana Václava to byl obrovský šok a protože chtěl celou svoji věc nějak vysvětlit, bránit se, podal do pěti pracovních dnů na hlavní podatelně Magistrátu hl.m. Prahy námítky proti dosažení 12 bodů. K nařízenému jednání na Magistrát hl. města Prahy přišel i se svojí invalidní matkou a dcerkou, kterou po rozvodu dostal do vlastní péče. Já jsem ho seznámila s jednotlivými oznámeními, na jejichž základě mu bylo 12 bodů, v jeho případě dokonce 14 bodů zaznamenáno. Vysvětlila jsem mu, že mojí povinností je v první řadě zkontrolovat, zda body jsou v kartě namítajícího zapsány správně dle zákona. Pokud zjistím nějaké nesrovnalosti, okamžitě to řeším a dávám pokyn k tomu, aby došlo ke změně zaznamenaných bodů, případně činím dotazy na příslušné orgány Policie ČR, městské policie, jiné správní orgány či soudy, zda nedošlo z jejich strany k pochybení, ať už v chybně napsaném oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení nebo v rozhodnutí či rozsudku. V jeho případě však všechny body byly zaznamenány správně. Nedošlo ani k zákonnému odečtu, protože od uložení blokové pokuty ani od právní moci rozhodnutí, neuplynula zákonem stanovená 12 měsíční lhůta bez spáchání bodovaného přestupku. Dále jsem se mu snažila vysvětlit, že pokud nesouhlasí s uložením blokové pokuty, musí se obrátit na ty orgány policie, které blokovou pokutu uložily, neboť není v mé kompetenci jakýmkoli způsobem zasahovat do pravomocně ukončených řízení. Pan Václav mi na to sdělil, že se tedy pokusí rozporovat blokovou pokutu uloženou mu za projetí na červené světlo. Protože podání podnětu k přezkumnému řízení není důvodem pro přerušování řízení ve věci námitek, bylo vydáno rozhodnutí, kterým byly námítky zamítnuty a záznam 12 bodů potvrzen. Pan Václav využil svého práva a odvolal se mým prostřednictvím k Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy jeho odvolání zamítlo, rovněž od policie mu bylo doručeno zamítavé stanovisko a já ho písemně vyzvala k odevzdání řidičského průkazu. Místo pana Václava přišla jeho matka, přinesla řidičský průkaz svého syna a se

slzami v očích mi sdělila, že se syn psychicky zhroutil a momentálně je hospitalizován v psychiatrické léčebně.

3.3.2. Pan Grigorij

Pan Grigorij je cizí státní příslušník, který špatně hovoří a rozumí česky. Český řidičský průkaz získal výměnou za ruský. Cizinci, kteří nejsou ze zemí Evropské unie a mají na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt na dlouhodobé vízum na dobu delší než jeden rok, jsou povinni vyměnit si řidičský průkaz své země za řidičský průkaz český. Pan Grigorij tuto svoji povinnost splnil. Jednoho dne obdržel výzvu k podání vysvětlení od Městské policie hl. města Prahy, kterou uposlechl a na městskou policii se ve stanovený den dostavil. Zde mu strážník řekl, že je na jeho vozidlo evidováno více přestupků a pokud bude chtít, vyřeší s ním všechny přestupky najednou, uložením jedné pokuty v blokovém řízení. Pan Grigorij, neznalý českých zákonů a špatně komunikující v českém jazyce, absolutně netušící, že v České republice funguje bodový systém, s tímto řešením souhlasil, zaplatil blokovou pokutu a spokojeně ze služebny městské policie odešel. Za necelý měsíc si pan Grigorij na poště vyzvedl oznámení o dosažení 12 bodů a výzvu k odevzdání řidičského průkazu. Vzhledem k tomu, že vůbec neporozuměl obsahu této písemnosti, poprosil svého kamaráda, zda by mu nepomohl. Kamarád mu poradil, aby využil svého práva a podal si proti tomuto oznámení písemnou námitku, kterou mu i pomohl sepsat. Pan Grigorij byl mnou písemně vyzván, aby se dostavil k seznámení se s podklady před vydáním rozhodnutí. V jeho případě bylo 12 bodů zaznamenáno na základě oznámení o uložení blokové pokuty od Městské policie hl. města Prahy, kdy s ním v jeden den bylo projednáno 6 přestupků překročení rychlosti v obci o méně jak 20 km/h. Toto s ním bylo projednáno ve společném řízení, byla uložena pouze jedna pokuta, ale body byly zaznamenány za každý přestupek zvlášť. Jednou návštěvou městské policie a několika podpisy bez vědomí toho, co podepisuje, se tzv. vybodoval. Poté co se dostavil k seznámení se s podklady, jsem se mu snažila vysvětlit princip bodového systému. Pan Grigorij vyndal z peněženky řidičský průkaz, podal mi ho a řekl lámanou češtinou „Jsem silně věřící člověk, patřím do pravoslavné církve. Přijímám trest, protože vím, že jsem hřešil a Bůh to viděl. Teď nebudu rok řídit, přijdu sice o práci, ale nemohl bych se vnitřně ztotožnit s tím, kdybych Vás neuposlechl, neboť On by to viděl.“

3.3.3. Pan Zdeněk

Pan Zdeněk je muž, který měl již v minulosti několikrát řidičský průkaz odebrán za řízení pod vlivem alkoholu. K jeho vybodování došlo poměrně lehce, záhy a to za jedno odmítnutí podrobit se policistům dechové zkoušce, za což mu bylo zaznamenáno 7 bodů. Měsíc poté, co mu byl řidičský průkaz vrácen, byl opět zastaven hlídkou policie a na přístroji Dräger nadýchal 0,98 ‰ alkoholu. Byl převezen na protialkoholní záchytnou stanici, kde mu bylo ze vzorku odebrané krve zjištěno 0,75 ‰. Nabytím právní moci rozhodnutí, jímž mu byla uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 18 měsíců a pokuta ve výši 14 000,- Kč dosáhl 12 bodů. Toto mu bylo písemně sděleno oznámením o dosažení 12 bodů. I pan Zdeněk využil svého práva k podání námítky a to i přesto, že měl pozbyté řidičské oprávnění a tudíž podáním námítky nemohlo dojít k pozastavení běhu lhůt k pozbytí řidičského oprávnění. Pan Zdeněk se dostavil na moji výzvu k seznámení se s podklady před vydáním rozhodnutí. Rozčiloval se, jak je možné, že je za jednu věc sankcionován třikrát. Jednou pokutou, po druhé zákazem činnosti a po třetí zaznamenáním bodů. Vysvětlila jsem mu, že záznam bodů není sankcí, ale pouze administrativní opatření, sledující zda řidiči se opakovaně nedopouštějí opakovaně přestupků nebo trestných činů. Upozornila jsem ho, že nesmí řídit motorová vozidla a řidičský průkaz musí odevzdat. Na to mi pan Zdeněk řekl, že mi řidičský průkaz nedá a že řídit bude stejně dál. Rozhodnutím byly námítky pana Zdeněka zamítnuty jako neodůvodněné, odvolání si nepodal a řidičský průkaz neodevzdal. Zhruba za 4 měsíce jsem se dozvěděla, že měl pan Zdeněk těžkou autonehodu, opět pod vlivem alkoholu a došlo „naštěstí“ pouze k jeho zranění.

3.3.4. Pan Pavel

Pan Pavel, známá postava a notorický stěžovatel na všechny a na vše. Soudy počínaje, přes různé úřady a policii konče. Bohužel pro mě i on se vybodoval a řízením o jeho námitkách jsem byla pověřena já. Pan Pavel, jako bývalý emigrant, se často zdržuje mimo Českou republiku. Oznámení o dosažení 12 bodů a výzvu k odevzdání řidičského průkazu si nepřevzal a v jeho případě bylo užito tzv. fikce doručení, čímž pozbyl řidičské oprávnění, aniž by o tom skutečně věděl. Fakticky se o této skutečnosti dozvěděl až ve chvíli, kdy ho zastavila hlídka policie a sdělila mu, že má zákaz řízení a že dosáhl 12 bodů. Pan Pavel se proto dostavil na registr řidičů Magistrátu hl. města Prahy, kde se velmi nevybíravým způsobem dožadoval vysvětlení. Pracovnice registru řidičů se mu snažila předat výše uvedené oznámení, které si odmítl převzít a na hlavní podatelnu Magistrátu hl. města Prahy předal písemnost, která obsahovala spoustu vulgárních výrazů na policisty, úředníky, vládu i prezidenta. Jen stěží se z obsahu této písemnosti dalo rozpoznat, že se jedná o námitku proti dosažení 12 bodů. Já jsem pana Pavla vyzvala, aby se dostavil k seznámení se s podklady před vydáním rozhodnutí. On však ve stanovené lhůtě nepřišel a proto jsem vydala rozhodnutí o zamítnutí jeho námitek a potvrdila jsem záznam 12 bodů. Přišel v době, kdy jsem byla na dovolené a zastupovala mě moje kolegyně, která panu Pavlovi podrobně vysvětlila, za jaké přestupky mu byly zaznamenány body, dále že má zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, vyzvala ho k odevzdání řidičského průkazu a informovala ho o tom, že rozhodnutí o zamítnutí námitek již bylo odesláno do místa jeho trvalého bydliště. Na to pan Pavel řekl, že řidičský průkaz neodevzdá, na sepsání protokolu o seznámení se s podklady nevyčká a odešel. Druhý den přišla opět osmistránková písemnost plná vulgarit, urážek, směřujících opětovně do řad policie, vládních a magistrátních úředníků. Poté, co převzal rozhodnutí o zamítnutí námitek, podal v zákonné lhůtě „odvolání“. Pan Pavel, přestože věděl, že nesmí řídit, vesele řídil dál. Jednoho dne byl za překročení nejvyšší povolené rychlosti zastaven policisty a prokázal se mimo jiné i řidičským průkazem. Policisté zjistili, že pan Pavel nesmí řídit, řidičský průkaz mu již nevrátili a zaslali ho do registru řidičů. Po 3 dnech přišel pan Pavel a žádal zpět „ukradený“ řidičský průkaz. Snažila jsem se mu vysvětlit, že mu řidičský průkaz nelze vrátit, že pro vrácení nejsou zákonné podmínky. Pan Pavel odešel a druhý den opětovně přišla písemnost, stejně jako předchozí obsahující pouze hanlivé výrazy, vulgarity a urážky. Poté ho policisté zastavili ještě asi 6x a podali podnět k trestnímu

stíhání. Bylo nařízeno hlavní líčení u Městského soudu, kde byl pan Pavel ve společném řízení projednáván nejen za maření výkonu úředního rozhodnutí, řízení bez řidičského oprávnění, ale i za podvod. K tomuto hlavnímu líčení u Městského soudu jsme byly předvolány já i moje kolegyně. Podaly jsme svědeckou výpověď a ze slov soudce bylo zřejmé, že pana Pavla a jeho vulgaritu i on velmi dobře zná. Pan Pavel se k soudnímu přelíčení nedostavil. Zato se o pár dní později dostavil opět do mé kanceláře, v ruce měl potvrzení z autoškoly, že absolvoval přezkoušení odborné způsobilosti. Jenže bohužel já mu ve vrácení řidičského oprávnění vyhovět nemohla, neboť k tomu nebyly zákonné podmínky. Poté co jsem mu sdělila, že nemá nárok na vrácení řidičského oprávnění, pan Pavel svoji žádost vzal zpět a na hlavní podatelnu Magistrátu hl. města Prahy jako již tradičně podal písemnost, kde nás opět častoval svými urážkami. V současné době vede pan Pavel válku proti všem, řidičské oprávnění vráceno nemá, řidičský průkaz je „bezpečně“ ukryt v registru řidičů Magistrátu, kam si pro něho pan Pavel každý týden minimálně jedenkrát přijde. Na chování pana Pavla mě zaujalo to, že při přímém kontaktu ať již s úředníky či policisty se chová relativně slušně, nepoužívá žádné vulgární výrazy. Ve chvíli, kdy opustí budovu a doma zasedne k počítači, projeví se jeho pravá psychicky narušená osobnost, a jeho způsob vyjadřování klesne pod úroveň socializovaného inteligentního člověka.

3.4. Dílčí závěr

Bodový systém existuje již více než 3 roky. Osoby, které díky dosažení 12 bodů přišly o možnost řídit po dobu jednoho roku motorová vozidla, si většinou stěžují na tvrdost zákona. Zda je zákon tvrdý či ne, nelze jednoznačně posoudit. Pro ty, kteří přišli o řidičské oprávnění v důsledku několika malicherných přestupků určitě tvrdý je. Pro ty, kteří přišli o řidičské oprávnění například dvěma záznamy za řízení pod vlivem alkoholu, určitě tvrdý není. V těchto případech bychom si měli vzít příklad ze zahraničí, kde se řidiči musí před vydáním řidičského průkazu podrobit dopravně psychodiagnostickému vyšetření. Dopravní psycholog může odhalit osobnost s psychopatologickou strukturou, se sociopatickými rysy, se sklony k závislosti na drogách a alkoholu, s neurotickými a depresivními příznaky, s organickým postižením mozku či s intelektovým defektem a na základě těchto vyšetření může zamítnout žádost takto narušeného člověka o vrácení řidičského průkazu.

Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení má na každého člověka jiný dopad. Pro někoho je rok neřízení téměř likvidační, jiný člověk to bere takříkajíc sportovně. Díky vybodování manželů dostaly šanci řídit rodinný vůz manželky, které by jinak manželé za volant svého plechového mazlíčka ani nepustili. Z rozhovorů s řidiči, kteří si přišli pro vrácení řidičského oprávnění po roce je patrné, že nejvíce postiženi byli z hlediska pracovního. Většinou byli přeřazeni na jinou pracovní pozici s menším platem anebo přímo o práci přišli. S tím úzce souvisí i narušení rodinných vztahů, protože ztráta zaměstnání, či menší příjem, má samozřejmě dopad na celou rodinu. Nelze v tomto případě dělat statistiku, sociální dopad není možné procentuelně vyjádřit a z etických důvodů se nezkoumá.

Závěr

Po třech letech, kdy bodový systém funguje si lze položit několik základních otázek

Snížil se počet dopravních nehod zejména s tragickými následky?

V roce 2004 se připojila Česká republika k ambicióznímu cíli, který v roce 2001 vyhlásila Evropská komise. Záměrem bylo zredukovat počet usmrcených na silnicích z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky) Česká republika vyhlásila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, jejímž záměrem bylo snížit počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích na 50 % úrovně roku 2002, tj. na 650 osob. K dosažení tohoto cíle bylo nezbytné učinit opatření jak v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel, dopravní infrastruktury, tak zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Pokud porovnáme statistiky, musíme dojít k závěru, že k naplnění tohoto cíle nedošlo, neboť se podařilo snížit počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích místo plánovaných 650 osob na 832.

Zvýšila se bezpečnost na pozemních komunikacích?

Jak vyplývá již z výše uvedeného, bezpečnost na pozemních komunikacích se zvýšila. Zajisté má na tom svůj podíl i zavedení bodového systému, díky kterému se podařilo alespoň částečně eliminovat řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků a trestných činů. Největším problémem však stále zůstává bezohlednost až agresivita mnohých řidičů, kterým chybí jakýkoliv pocit zodpovědnosti za zdraví a život vlastní, ale i ostatních účastníků silničního provozu, jakož i respekt vůči platným zákonům. Stále zde postrádáme prosazování práva proti nedbalosti, nekázni a bezohlednosti takovýchto řidičů.

Potřebuje náš bodový systém reformu?

Dle mého názoru by mělo být přikročeno ke změnám v bodovém systému a to zejména ve směru zrušení všech jednobodových postihů včetně postihů za nerespektování zákazové či příkazové dopravní značky. Dále by veřejnost jistě uvítala to, že překročení rychlosti by mělo být bodováno jen tehdy, pokud by překročení dosáhlo více než 5 km/h

v obci či více než 10 km/h mimo obec, přičemž za nižší překročení rychlosti by byla uložena pouze bloková pokuta bez záznamu bodů do evidenční karty řidiče. Řidiče z povolání by jistě potěšilo, že bodový postih za porušení bezpečnostních přestávek by se omezil pouze na případy, kdy doba řízení byla překročena o 20 či více procent, takže už by se nehrálo na minuty.

Naopak více bodů by mělo být zaznamenáno za jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, za ujetí z místa dopravní nehody a další hrubé porušení dopravních předpisů.

V případech, kdy se řidiči vybudují opravdu malichernými přestupky, bez toho, že by nějakým závažným způsobem porušili dopravní předpisy, měla by být úředníkům, kteří rozhodují o pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání řidičského průkazu dána možnost vlastního správního uvážení a to ve smyslu „podmínečného umazání“ jednoho či dvou bodů. Toto „umazání“ by však bylo závislé na splnění konkrétních kritérií. Takovýmto kritériem by mohlo být například: ztráta zaměstnání, nemoc v rodině a s tím související nutnost mobility apod. V současné době tuto možnost zákon nepřipouští a úředník je tedy nucen držet se striktně litery zákona a to ve všech případech, bez výjimky.

Na závěr své práce bych chtěla uvést, že bodový systém jako takový má svá pozitiva ale samozřejmě i negativa. Dle mého názoru splnil do jisté míry svůj účel, mělo by však dojít k jeho novelizaci, ve které by měly být zohledněny i sociální aspekty a dopady na řidiče a tím na celou širokou veřejnost. Jak výše uvedeno, pozbytí řidičského oprávnění dosažením 12 bodů má vliv nejen na samotného řidiče, ale i na celou jeho rodinu, jeho nejbližší okolí a svým způsobem i na ekonomiku státu. Vždyť i pro stát je výhodnější pracující řidič než člověk evidovaný na úřadu práce.

Resumé

Automobilismus, jako neodmyslitelná součást života každého z nás, má kromě pozitivních i celou řadu negativních stránek. Mezi tato negativa patří i nárůst nehodovosti a s tím související problematika člověka-řidiče v soudobém dopravním prostředí. Jako jedno z opatření ke snížení nehodovosti byl zaveden bodový systém, který je dopravními psychology považován za jeden z optimálních prostředků slučujících represí s prevencí.

První část práce je zaměřena na vývoj automobilismu s jeho pozitivními i negativními dopady na lidskou společnost. Je popisován řidič, který hraje hlavní roli v provozu, neboť nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky v dopravě.

Zvyšující se počet nehod vedl ke změnám právní úpravy a druhá část práce hovoří v teoretické rovině o bodovém systému jako jednom z mnoha preventivních opatření ke snížení nehodovosti. Jsou zde popsány bodové systémy jednotlivých evropských států, které byly pro ten náš určitým vzorem. Všeobecně se má za to, že trest za nerespektování dopravních předpisů bude mít odstrašující vliv i na ostatní řidiče a příznivě ovlivní dopravní chování. Psychologická účinnost bodového systému pak vzrůstá s jeho znalostí motoristickou veřejností, kdy řidič přesně ví kolik bodů a za co mu bude připsáno.

Třetí část práce je věnována řidičům, kteří nějaké body „na svém kontě“ mají zaznamenány a zejména řidičům, kteří v důsledku pozbytí řidičského oprávnění o možnost řídit motorové vozidlo na dobu jednoho roku přišli. Na několika případech je shrnuto, jakým způsobem se někteří se svým „handicapem – z řidiče být neřidičem“ vyrovnali.

Cílem mé bakalářské práce nazvané „sociální aspekty bodového systému“ bylo zjistit, jak bodový systém přijala veřejnost, jakým způsobem zasáhl do života široké řidičské veřejnosti a zda bodový systém funguje. Je možno říci, že bodový systém funguje, počet dopravních nehod zejména v posledních dvou letech se snížil. Bylo by však dobré vzít si příklad ze zahraničí a vrácení řidičského oprávnění podmiňovat lékařským a psychodiagnostickým vyšetřením. Zejména k tomuto by měla směřovat novela zákona.

Anotace

Zvyšující se počet vozidel na našich silnicích sebou přináší celou řadu negativních stránek. Mezi nejzávažnější negativa patří vysoká nehodovost, agresivita řidičů a časté porušování dopravních předpisů. Jako jedno z opatření ke snížení nehodovosti, byl zaveden systém bodování, který má především vychovávat řidiče k dodržování pravidel, morálky a etiky. Dopravními psychology je bodový systém považován za jeden z optimálních prostředků slučujících represí s prevencí. Psychologická účinnost bodového systému pak vzrůstá s jeho znalostí motoristickou veřejností, kdy řidič přesně ví kolik bodů a za co mu bude připsáno. Práce je zaměřena na sociální aspekty bodového systému, kdy je na několika případech uvedeno, jakým způsobem se řidič se situací, že nevládní řidičské oprávnění vyrovná.

Klíčová slova

Automobil, bodový systém, centrální registr, dopravní nehoda, námitka, přestupek, řidič, řidičské oprávnění, řidičský průkaz, záznam bodů.

Annotation

The increasing number of vehicles on our roads brings a lot of negative aspects. High accident frequency, aggressive drivers and repeated violation of the traffic rules could be named among the most severe problems. As one of the measures against these nuisances, the point system has been introduced. It is designed to teach drivers to respect the rules, morality and ethics. According to traffic psychologists this point system is one of the best tools to combine prevention with punishment. The psychological effectiveness of the point system grows with the public's spreading familiarity with it, since every driver knows by exactly how many points will be penalized for every driving offence. This thesis deals with the social aspects of the point system, illustrating its main ideas on several examples. These examples mainly focus on the behavior of drivers who have lost their driving licence due to the point system.

Keywords

Car, point system, central register, traffic accident, objection, traffic violation, driver, driving license, driver's license, record of points.

Právní předpisy

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu za pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Literatura

Beran, Tomáš. *Dopravní nehody*, Brno: Computer Press 2007, ISBN 978-80-251-1791-0

Havlík, Karel. *Psychologie pro řidiče*, Praha: Portál, 2005, ISBN 80-7178-542-3

Kučerová, Helena, *Dopravní přestupky v praxi*, Praha: Linde, 2006, ISBN 80-7201-613-X

Kyncl, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006, ISBN 80-903184-9-5

Leitner, Milan, Lukášek, Vladimír, *Bezpečnost silničního provozu*, Praha: Eurounion 2006, ISBN 80-7317-045-0

Štemberk, Jan. *Automobilista v zajetí reality*, Univerzita Karlova v Praze, Karolinum 2008, ISBN 978-80-246-1461-8

Internet a jiné zdroje

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006, Praha: 2007, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007, Praha: 2008, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009, Praha: 2010, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

AUTODROM MOST a.s., Tvrzova 5, 434 01 Most, dostupné na <http://www.polygon-most.cz/> (25.03.2010)

Autodrom Promotion s.r.o., Sosnová 200, 470 02 Česká Lípa dostupné na <http://www.kurzybezpecnejizdy.cz/index.php?ID=informace> (23.03.2010)

Bodový systém pro řidiče je pokrok, nikoliv všelék, dostupné na http://www.tipcars.com/applications/magazin/clanek.php?id_clanek=176&from=tipcars&email (15.2.2010)

Informace o stavu bodového systému v České republice, analýza dvanáctibodových řidičů, dostupné na http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukozy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm (15.02.2010)

Informace o stavu bodového systému v České republice, Přestupky a trestné činy, dostupné na http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/29811DEC-8A8E-48DC-8D22-D263A7151048/0/PaT_IV_09.pdf (25.03.2010)

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, dostupné na http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf (01.11.2009)

Novák, Martin. Informace o stavu bodového systému v České republice, Praha: MD, 2010, dostupné na <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/915327CC-DF97-4AA8-B717-46C11FF10DF6/0/1002UN.pdf> (1.3.2010)

Přílohy

Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet za toto jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰ nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterém byl zadržen řídičský průkaz	6
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50km/h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
při řízení vozidla neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí	4

vozovky	
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4

při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3

nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2

nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanovené dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1