

Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta právnická

Katedra veřejné správy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Deliktní chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a jeho postihy

Předkládá: Jana Kloboučnicková

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
Fakulta právnická  
Akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana KLOBOUČNÍKOVÁ**  
Osobní číslo: **R13B0096P**  
Studijní program: **B6804 Právní specializace**  
Studijní obor: **Veřejná správa**  
Název tématu: **Deliktní chování účastníků provozu na pozemních komunikačních a jeho postihy**  
Zadávající katedra: **Katedra veřejné správy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Úvod
2. Vymezení základních pojmů
3. Účel bodového systému
4. Způsob fungování bodového systému
5. Přehled bodovaného jednání
6. Námitkové řízení
7. Pozbytí řidičského oprávnění
8. Vrácení řidičského oprávnění
9. Statistika
10. Bodový systému v zemích EU
11. Závěr

Rozsah grafických prací:  
Rozsah pracovní zprávy: **cca 40 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:  
**viz zvláštní seznam**

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**  
Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: **31. března 2014**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2015**

  
Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.  
děkan



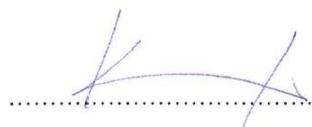
  
JUDr. Tomáš Louda, CSc.  
vedoucí katedry

V Plzni dne 4. září 2014

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Deliktní chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a jeho postihy“ zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem pro vědeckou práci obvyklým.

V Plzni, 26. března 2015



## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce JUDr. Tomáši Loudovi, CSc., za odborné vedení a podnětné připomínky v průběhu zpracování bakalářské práce. Dále děkuji své rodině za poskytnutou podporu během celého tvůrčího procesu.

## Obsah

1	Úvod.....	1
2	Vymezení základních pojmů .....	3
3	Účel bodového systému.....	5
3.1	Začátky provozu na veřejných komunikacích .....	5
3.2	Z člověka se stává řidič .. .....	6
3.3	Právní regulace podmínek provozu na pozemních komunikacích.....	7
3.4	Kontrola a dohled nad silničním provozem.....	9
3.5	Dopravně bezpečnostní systém při řešení dopravních deliktů .....	9
3.6	Bodový systém jako nedílná součást dopravně bezpečnostního systému .....	10
4	Způsob fungování bodového systému .....	13
4.1	Bodový systém v praxi .....	13
4.2	Inovace bodového systému v r. 2011 .....	14
4.3	Odečítání bodů.....	15
4.4	Slogan „neplaťte pokuty a nedostávejte body“ .....	16
4.5	Problematika uplatnění bodového systém v praxi .....	17
5	Přehled bodovaného jednání a dalších, zvláště závažných přestupků .....	20
5.1	Bodované jednání ohodnocené 2 body.....	20
5.2	Bodované jednání ohodnocené 3 body.....	20
5.3	Bodované jednání ohodnocené 4 body.....	21
5.4	Bodované jednání ohodnocené 5 body.....	21
5.5	Bodované jednání ohodnocené 7 body.....	22
5.6	Přestupky spojené se zákazem činnosti .....	23
5.7	Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky .....	26
5.8	Zjišťování množství alkoholu v těle řidiče.....	26
5.9	Přestupky bez bodového postihu, avšak se zákazem činnosti .....	27
6	Námitkové řízení.....	29
7	Pozbytí řidičského oprávnění.....	32
7.1	Pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti se zákazem činnosti.....	32
7.2	Pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů.....	33
8	Vrácení řidičského oprávnění .....	33
8.1	Vrácení řidičského oprávnění po zákazu činnosti .....	33

8.2	Vrácení řidičského oprávnění po 12 bodech .....	34
9	Statistika .....	35
10	Bodový systém v zemích EU.....	37
10.1	Přehled bodových systémů v EU.....	37
10.2	Historie a současnost bodových systémů ve vybraných zemích EU.....	39
10.3	Souhrn a trendy vývoje bodových systémů v EU .....	42
10.4	Postihování neukázněných řidičů mezi zeměmi EU .....	43
11	Závěr.....	44
12	Resume .....	45
13	Zdroje .....	46
13.1	Literatura.....	46
13.2	Právní předpisy .....	46
13.3	Internetové stránky .....	46
14	Přílohy .....	48
14.1	Příloha 1: Řád fiakrský a drožkářský pro Prahu a okolí .....	49
14.2	Příloha 2: Tabulka přestupků, pokut a bodového jednání .....	55
14.3	Příloha 3: Mapa – členské státy EU se zavedeným bodovým systémem ....	59
14.4	Příloha 4: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích v Československu a Česku v období 1980 až 2014 .....	60
14.5	Příloha 5: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích, v přepočtu na 100 tisíc vozidel. V Česku, v období 1980 až 2014 .....	60

# 1 Úvod

Rozvoj automobilismu v 19. stol. přinesl, podobně jako každý nový jev ve společnosti, problém, se kterým se společnost musela následně vypořádat. Na základě nutnosti regulovat provoz na veřejných komunikacích ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku se postupně vyvinuly dopravně bezpečnostní systémy (viz kapitola 3). Ani to však nestačí. Žijeme ve třetím tisíciletí, hromadné užívání automobilů a hustý silniční provoz doprovázejí vysoké materiální škody a bohužel i vysoké ztráty na lidských životech a zdraví.

V roce 2000 si Evropská unie (dále jen EU) stanovila cíl, během následujícího desetiletí snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu a později stejný cíl i na další desetiletí.<sup>1</sup> K tomu by měl pomoci komplex technických, legislativních i organizačních opatření, které se postupně ve státech EU zavádí.<sup>2</sup> Přestože se vytčené cíle nedaří EU zcela naplňovat, počet obětí v silničním provozu, zásluhou nových opatření ve všech státech EU včetně České republiky, trvale klesá.<sup>3</sup>

U většiny tragických nehod na silnicích je příčinou selhání lidského faktoru, často v důsledku nedodržování dopravní kázně. Preventivním opatřením k udržování dopravní kázně v silničním provozu je dozor prováděný Policií ČR, která zjištěné dopravní přestupky trestá nejčastěji peněžitými pokutami udělovanými na místě. Existuje však skupina neukázněných řidičů, u kterých peněžité tresty nejsou účinné a kteří páchají dopravní přestupky opakovaně. Postihem takových řidičů by měl být bodový systém, který by je dočasně zbavil řidičského oprávnění.

Stěžejním tématem této práce je právě systém bodového hodnocení řidičů, jeho popis a provádění v praxi. Abych bodový systém a jeho užívání představila též v souvislostech, věnovala jsem ve třetí kapitole trochu prostoru i historickému vývoji dalších složek dopravně bezpečnostního systému. Závěr čtvrté kapitoly obsahuje krátké zamýšlení nad klady a zápory užívání bodového systému v České republice.

---

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/cgi-bin/etal.pl>

<sup>2</sup> <http://www.czrso.cz/o-projektu/>

<sup>3</sup> [http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych\\_nasledku\\_dopravnich\\_nehod\\_ubyva\\_v\\_CR\\_i\\_v\\_EU](http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_CR_i_v_EU)



Deliktní chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a jeho postihy, nebo-li bodový systém řidičů je téma, které je mně blízké ze dvou důvodů:

- jako držitel řidičského oprávnění a přímý účastník silničního provozu, jsem vázána dopravními předpisy a jejich dodržováním a často jsem přímým svědkem deliktního chování v silničním provozu,
- již čtvrtým rokem pracuji na pozici referenta bodového systému a součástí mé práce jsou právě záznamy v registru řidičů o počtech bodů dosažených řidiči v bodovém hodnocení, projednávání námitek a s tím spojené rozhodování ve správním řízení ve věci námitek proti záznamu bodů.

Své poznatky a zkušenosti získané v obou uvedených rolích jsem zúročila při psaní této bakalářské práce.

## 2 Vymezení základních pojmů

Deliktní chování je jakékoliv jednání, které je v rozporu se zákonem. V této práci budeme za takové chování považovat zejména škodlivé jednání účastníka silničního provozu vůči okolním subjektům, případně i vůči sobě samému.

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.<sup>4</sup>

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové vozidlo nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Řidičem je i jezdec na zvířeti.<sup>5</sup>

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.<sup>6</sup>

Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel.<sup>7</sup>

Posouzení zdravotní způsobilosti provádí lékař se způsobilostí v oboru praktický lékař pro děti a dorost nebo v oboru všeobecné praktické lékařství, též závodní lékař (poskytoval pracovně-lékařských služeb). Po provedení lékařské prohlídky vyhotoví posuzující lékař posudek o zdravotní způsobilosti, který musí mít písemnou formu. Prováděcí právní předpis (vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel) stanoví obsah a vzor lékařského posudku. Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

- řidič vozidla s právem přednostní jízdy (užití zvláštního výstražného světla),
- řidič z povolání,
- řidič, pro něhož je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti např. řidič taxislužby,
- držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1E+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, pokud takové vozidlo skutečně řídí,
- držitel osvědčení pro učitele výcviku v řízení motorových vozidel,
- držitel jakéhokoli řidičského oprávnění ve věku 65, 68 a 70 let, poté pak každé dva roky.

<sup>4</sup> Horzinková, E., Kučerová, H. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*, Praha: Leges, 2011, 2. vydání, s. 22-23

<sup>5</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha: 2011, 7 s.

<sup>6</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha: 2011, 107 s.

<sup>7</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha: 2011, 123 s.

Dopravně psychologické vyšetření provádí akreditovaný psycholog, kterému akreditaci udělilo Ministerstvo dopravy. Zpráva o dopravně psychologickém vyšetření musí být vyhotovena písemně. Zpráva je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti řidiče.<sup>8</sup>

Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.<sup>9</sup>

Řidičský průkaz obsahuje tyto údaje: jméno a příjmení držitele, datum a místo narození držitele, rodné číslo držitele (pokud mu bylo přiděleno), fotografii nebo jinou formou pořízenou podobenku držitele, obec obvyklého bydliště držitele na území České republiky, podpis držitele, datum vydání řidičského průkazu, datum platnosti řidičského průkazu, název a sídlo úřadu, který řidičský průkaz vydal, sérii a číslo řidičského průkazu, záznamy o podmínění, omezení nebo rozšíření rozsahu řidičského oprávnění nebo o profesní způsobilosti řidiče.<sup>10</sup> Řidičské průkazy vydávají příslušné obecní úřady obce s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu bydliště řidiče. Řidičské průkazy se vydávají s dobou platnosti 5 a 10 let a platí po celé EU.

Bodový systém je nástroj jehož účelem je postih neukázněných řidičů, kteří opakovaně porušují dopravní předpisy. Řidič, který pácháním dopravních přestupků v České republice nashromáždí 12 bodů, přichází bezpodmínečně o řidičské oprávnění a o jeho vrácení může požádat až po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy řidičské oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů pozbyl. Udělení bodů není sankce (jako např. pokuta) - je to administrativní opatření, jak neukázněné řidiče na čas vyloučit ze silničního provozu. Na neukázněné řidiče by toto opatření mělo působit jako hrozba.

Dopravně bezpečnostním systémem se v této práci souhrnně rozumí celek, do kterého patří:

- subjekty v silničním provozu (vozidla, řidiči a další účastníci silničního provozu),
- pravidla silničního provozu,
- dohled Policie ČR,

<sup>8</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: 2011, s 124-128

<sup>9</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: 2011, s 147

<sup>10</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: 2011, s 154-155

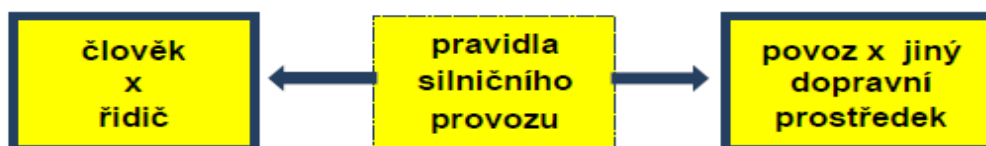
- podpůrné prostředky dohledu policie jako evidence řidičů, evidence vozidel, bodový systém,
- technické prostředky pro dohled nad silničním provozem, je-li jejich užívání povoleno zákonem (měření rychlosti, zjišťování pohybu vozidel na dálnici v protisměru apod.).

### 3 Účel bodového systému

Bodový systém je, jak bude ukázáno dále, jedním článkem dopravně bezpečnostního systému, který se v historii postupně formoval, a to na základě zkušeností s provozem vozidel na veřejných komunikacích. Dopravně bezpečnostní systém se vyvinul do současné podoby (viz obr. 2).

#### 3.1 Začátky provozu na veřejných komunikacích

Začátek provozu na veřejných komunikacích musíme hledat až několik tisíciletí př. n. l, kdy člověk, po vynálezu kola, začal zapřahat do povozu tažná zvířata. Základními subjekty dopravního systému v dávných dobách byl pouze „člověk“ a „povoz tažený zvířetem“. Existují kreslená či psaná svědectví o využívání koní jako tahounů v Orientu, a to již ve 2. tisíciletí před naším letopočtem.<sup>11</sup> Vozkou, kočím či vozatajem se zřejmě mohl stát každý, kdo vlastnil nebo komu byl propůjčen povoz a zvíře. Dovedeme si představit, že škody, které takovým provozem vznikaly, nepřesahovaly běžná rizika – proto se takový provoz bez podstatných změn udržel až do novověku.



Obr. 1: Základní subjekty provozu na veřejných komunikacích

<sup>11</sup> <http://www.konicci.cz/clanky/vozatajstvi-73/historie-zaprahani-koni-4398/>

Až mnohem později a pouze na lokální úrovni se pro povozy zaváděly dopravní předpisy. Jedním z dochovaných předpisů je „Řád fiakrský a drožkářský pro Prahu a okolí“, vydaný roku 1881 v Praze.<sup>12</sup>

Změna začíná ve 2. pol. 18. stol., kdy se provádějí pokusy s automobily poháněnými parním strojem a skutečný zvrat nastává ve druhé polovině 19. století po zprovoznění prvních spalovacích motorů.<sup>13</sup> Pomalu se rozvíjí automobilismus. Dochází k prvním dopravním nehodám, o kterých se dochovaly záznamy. Hovoří se o první lidské oběti při zkušební jízdě parního automobilu dne 31. srpna 1869.<sup>14</sup> Vznikají první pravidla silničního provozu. Mezi ně patří i tzv. „praporkový zákon“.<sup>15</sup> (The Locomotives Act 28 & 29 Vic., c. 83 - druhý Zákon o samohybech). Užíval se v Anglii od r. 1865 až do r. 1878. Podle něho: „... obsluhu vozidla musí tvořit tři lidé, z nichž jeden musel jít před vozidlem ve vzdálenosti do 60 yardů (cca 55 metrů) a nést červený praporek. Rychlost omezena na 4 míle (6,4 km) za hodinu, v obcích 2 míle (3,2 km) za hodinu ...“ Praxe s praporky přetrvala až do roku 1896.

Ve stejném pramenu se píše o prvním dopravním předpisu v Českých zemích, kterým byla vyhláška o jízdě „*silničními parostrojí*“ z r. 1875. Na tuto vyhlášku navazuje od 29. 1. 1900 místodržitelské nařízení – „*Požadavky na vozidla a jejich označení, jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy*“. Zajímavá je, zde uvedená, formulace pro omezení rychlosti: „...*rychlost jízdy v uzavřené obci nesmí být větší než rychlost koně v čerstvém klusu ...*“.

Zpočátku provoz na veřejných komunikacích nepřekračoval obvyklá rizika a nepodléhal regulaci. Výjimečně mohl být provoz na veřejných komunikacích místní správou upraven. Až na konci tohoto tisíce let trvajících období se v obavě před novými *parostrojí, silostrojí* apod., zformoval základní dopravní systém uvedený na obr. 1.

### **3.2 Z člověka se stává řidič ..**

Formulace obou předchozích zákonů dokládá, že obavy vzbuzoval především stroj – automobil. V 19. stol. tak mohl automobil řídit každý, kdo „to nějak uměl a kdo si troufl“ – žádné oprávnění nepotřeboval (zřejmě pozůstatek z praxe povozů tažených

<sup>12</sup> <http://kramerius.mlp.cz/kramerius/handle/ABG001/261938>

<sup>13</sup> <http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil>

<sup>14</sup> [http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/\\_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689)

<sup>15</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla\\_silni%C4%8Dn%C3%ADho\\_provozu](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu)

zvířaty).<sup>16</sup> První řidičský průkaz byl vydán v roce 1888 vynálezci automobilu Karlu Benzovi. Bylo to však jen písemné svolení orgánů města Mannheimu, vydané na vlastní žádost Karla Benze. Tento doklad sloužil k jedinému účelu – obrana proti stížnostem na hluk a zápach od jeho vozu. Skutečné řidičské průkazy byly zavedeny v roce 1903 v Prusku. V Českých zemích v roce 1905 nahradilo všechna dosavadní zemská nařízení „celorakouské nařízení č. 156/1905 ř. z. ministeria vnitra (bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol)“. To v § 21 až 25 stanovilo pro samostatné řízení všech jízdných „silostrojů“ minimální věk 18 let, pro samostatné řízení vícestopých jízdných „silostrojů“ („o více než jedné koleji“) stanovilo jako podmínku úřední povolení zvané „jízdná licence“. Podmínkou jejího získání bylo vykonání zkoušky způsobilosti k řízení.<sup>17</sup>

### 3.3 Právní regulace podmínek provozu na pozemních komunikacích

Na počátku 20. stol. se provoz automobilů stává běžnou součástí života společnosti. V zájmu ochrany majetku, zdraví a života občanů vzniká a zpřísňuje se státní legislativa, která se postupně ve větší či menší míře koordinuje s dalšími státy.

Na základě Mezinárodní Pařížské úmluvy o jízdě automobily z 11. 10. 1909, tak na našem území platilo od 1. 5. 1910 nařízení rakousko-uherské vlády 81/1910 ř.z. - „Bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol)“. Netýká se vozidel pohybujících se po kolejích. Tímto nařízením se mj.:

- zaváděly technické podmínky pro schvalování vozidel pro provoz na veřejných komunikacích,
- zaváděla evidence vozidel a jejich označení poznávacími značkami,
- pro návštěvu cizího státu zaváděl mezinárodní řidičský průkaz,
- omezovala rychlost jízdy (6 km/h<sup>-1</sup> v mlze, zatáčkách, mostech, křižovatkách a dalších nebezpečných místech, 15 km/h<sup>-1</sup> na uzavřených místech a 45 km/h<sup>-1</sup> jinde).<sup>18</sup>

Podle další Pařížské úmluvy z 26. 4. 1926 byly dopravní předpisy v Československu upraveny zákonem 9/1931 Sb., do užívání byly v dalším roce uvedeny prováděcí vyhláškou 107/1932 (Nařízení, kterým se mění a doplňují některé předpisy o jízdě motorovými vozidly). Zákonem se upravují dosavadní technické

<sup>16</sup> [http://www.rozhlas.cz/sever/expres/\\_zprava/historie-ridicky-prukazu--1116152](http://www.rozhlas.cz/sever/expres/_zprava/historie-ridicky-prukazu--1116152)

<sup>17</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD\\_pr%C5%AFkaz](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz)

<sup>18</sup> <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=689&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

podmínky schvalování vozidel a dopravní předpisy včetně dovolené rychlosti jízdy (v uzavřených osadách byla rychlost omezena na 35 km/h). Dále platilo, že řidič smí za všech okolností jet pouze takovou rychlostí, aby měl vozidlo ve své moci a aby nebyla ohrožena bezpečnost osob a majetku. Zavádí se povinnost mít v autě lékárničku, zakazuje se řidiči řízení v opilosti i kouření za jízdy. Zpřísnují se dosavadní tresty za přestupky, které nebyly trestným činem na pokuty do 200 Kč (obdobu dnešních blokových pokut) nebo vězení do 14 dnů. Byly zpřísněny tresty udělované podle zákona 198/1857 ř.z., který platil od 30. 9. 1857.<sup>19</sup>

Dalšími významnými změnami v dopravní legislativě byl zákon č. 82/1938 Sb. a k němu vydaná prováděcí vyhláška č. 100/1938 Sb., kterou se v Československu zavedlo dopravní značení ve smyslu mezinárodních dohod.

Velmi významným právním předpisem byl zákon č. 275/1938 Sb., opatření stálého výboru a nařízení o změně směru dopravy na veřejných silnicích, na základě kterého byla od 1. května 1939 ustanovena jízda vpravo.<sup>20</sup>

Dnes řeší většinu škod, které vzniknou v souvislosti se silničním provozem, zákonné pojištění vozidel. Škodu zpravidla způsobí některý z řidičů, když nesplní některou z povinností, danou předpisy o provozu vozidel. Pokud bylo vozidlo řádně pojištěno náhradu škody přebírá pojišťovna.

V minulosti tomu tak nebylo. Až do roku 1908 byla na území tehdejšího Rakousko-Uherska zodpovědnost řidiče posuzována, podle Všeobecného občanského zákoníku z r. 1811, jako obecná odpovědnost podle principu odpovědnosti za zavinění. Změnu přinesl v r. 1908 zákon 162/1908 ř.z. tzv. „Automobilový zákon“ – o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů), podle kterého byl odpovědnou osobou provozovatel vozidla – ten se mohl pojistit. Pojištění bylo dobrovolné.

Povinnost uzavřít pojištění škod způsobených provozem vozidla platila v tehdejší Československu od r. 1932 na základě zákona 198/1932 Sb., zákon o dopravě motorovými vozidly, ale pouze pro živnostníky, kteří v rámci své živnosti provozovali přepravu osob nebo nákladu. Všeobecná povinnost pojištění (v dnešním slova smyslu – povinného ručení) byla všem držitelům evidovaného vozidla v Československu uložena o tři roky později – zákonem 81/1935 Sb., zákon o jízdě

<sup>19</sup> <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=5485&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

<sup>20</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla\\_silni%C4%8Dn%C3%ADho\\_provozu](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu)

motorovými vozidly. Tak již v předválečném období vznikla základní legislativa, upravující provoz vozidel na veřejných komunikacích. Tato legislativa se dále vyvíjela a vyvíjí, a to jak na národní tak i na mezinárodní úrovni.<sup>21</sup>

### **3.4 Kontrola a dohled nad silničním provozem**

V zájmu bezpečnosti a ochrany majetku, života a zdraví občanů dohlížela na silniční provoz (v Rakousko-Uherské monarchii) uniformovaná policie a četnictvo. Až mnohem později, v době československého státu, byly od 1. května 1935 postupně zřizovány četnické silniční kontrolní stanice.<sup>22</sup>

Po r. 1945 zajišťovaly dohled nad silničním provozem, vyšetřování dopravních nehod, evidenci vozidel, evidenci řidičů a další agendu, spojenou s provozem na veřejných komunikacích, orgány Veřejné bezpečnosti (VB), jakožto jedna ze složek Sboru národní bezpečnosti (SNB). Po r. 1989 většinu těchto činností převzala Policie ČR a v některých místech částečně též obecní policie.

### **3.5 Dopravně bezpečnostní systém při řešení dopravních deliktů**

Uspořádání dopravně bezpečnostního systému znázorňuje obr. 2. Základní subjekty silničního provozu jsou stejně jako v historii:

- vozidla,
- řidiči případně i další účastníci silničního provozu,
- pravidla silničního provozu.

Na silniční provoz v terénu dohlíží Policie ČR, která se při své práci opírá o:

- evidenci řidičů,
- evidenci vozidel.

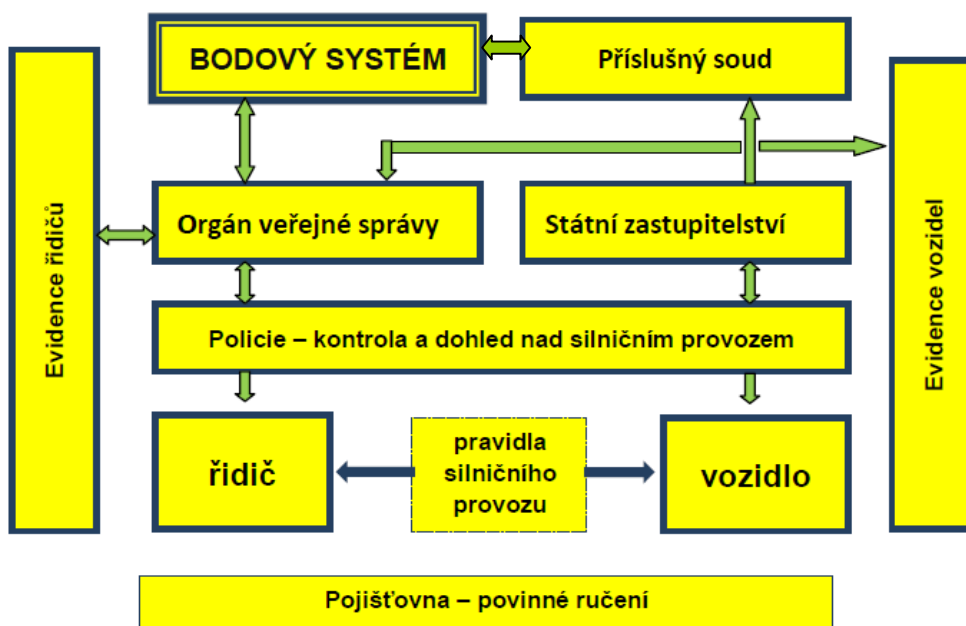
Porušováním pravidel silničního provozu se řidiči dopouštějí:

- drobných přestupků bez následků, které policie zpravidla řeší na místě,
  - závažných přestupků či nehod s menšími či většími následky, které policie na místě dokumentuje a věc předává buď dalším policejním složkám či správním orgánům k dořešení,
  - trestných činů, které policie na místě dokumentuje a věc předává buď dalším vyšetřovacím orgánům anebo státnímu zastupitelství k dalšímu postupu,
- Správní delikty a trestné činy dále projednává příslušný správní orgán či soud.

<sup>21</sup> <http://www.klikpojisteni.cz/historie-povinného-rucení/>

<sup>22</sup> Spurný, M.: Ve dne v noci podle zákoníku ... Policisté a četníci v českých zemích do r. 1945, Olomouc: Univerzita Palackého, 2013





Obr. 2: Novodobý model dopravně bezpečnostního systému včetně subjektů pro řešení dopravních deliktů

Škody způsobené vozidlem dalším účastníkům silničního provozu pak hradí pojišťovna na základě zákonného pojištění vozidla, které škodu zavinilo.

Obr. 2 neznázorňuje některé další složky systému, např. stanice technické kontroly vozidel, lékařské prohlídky řidičů, autoškoly či podobné složky výchovy řidičů apod. Nicméně správní orgány posuzují dokumenty poskytnuté těmito institucemi a podle nich aktualizují jak evidenci řidičů, tak i evidenci vozidel.

### 3.6 Bodový systém jako nedílná součást dopravně bezpečnostního systému

Dodržování pravidel silničního provozu je základním předpokladem vytvoření bezpečného prostředí na veřejných komunikacích. Ne všichni řidiči však předpisy dodržují. Proto na silniční provoz dohlíží Policie ČR, která svojí přítomností většinu účastníků silničního provozu od nedodržování pravidel odrazuje. Zjištěné přestupky, páchané neukázněnými řidiči, pak policie trestá blokovou pokutou.

K ukáznění většiny řidičů výše uvedený postup stačí. Existuje však nemalá skupina řidičů, která opakovaně páchá dopravní přestupky a placení pokut pro ni neznamena významný postih. A právě na tuto skupinu řidičů se zaměřuje bodový systém, znázorněný na obr. 2. Jde o současnou verzi bodového systému zavedenou

v České republice od 1. 7. 2006. Systém využívá možnosti současné počítačové techniky k evidenci vybraných přestupků řidičů.

Nicméně i uvedený bodový systém má svého předchůdce, který namísto počítačové techniky využíval papírových kupónů/vložek k řidičskému průkazu. Konkrétně bych chtěla v této souvislosti zmínit rok 1951, kdy s účinností od 1. 1. 1951 začala platit vyhláška ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.I.I, kterou byly mimo jiné zavedeny tzv. vložky řidičského průkazu s 10 útržky.

Řidičský průkaz se vydával s vložkou řidičského průkazu a bez této vložky byl řidičský průkaz neplatný. Vložka obsahovala jednotlivé útržky a v případě, že se řidič dopustil vážného přestupku spočívajícím v hrubé bezohlednosti k ostatním účastníkům silničního provozu, byly jednotlivé útržky vložky odejmuty Okresním národním výborem. K odejmutí též docházelo v případě opakovaného páchání přestupků v dopravě. V kmenové části útržku byl poznamenán jak přestupek, tak i datum jeho spáchání.

S posledním útržkem byl řidiči odebrán i řidičský průkaz, bylo mu o tomto vydáno potvrzení a na toto potvrzení směl řidič dojet do domovského stanoviště vozidla. Řidičský průkaz byl zaslán Okresnímu národnímu výboru, který jej vydal. Řidičské povolení Okresní národní výbor odňal trvale v případě, že byl řidičský průkaz odebrán třikrát dočasně. V případě, že byl řidičský průkaz odebrán na dobu delší než jeden rok, mohl Okresní národní výbor stanovit podmínky pro jeho vrácení spočívající v přezkoušení tělesné a duševní schopnosti nebo v novém výcviku či zkoušce.

S účinností od 1. 7. 1953, v souvislosti se zavedením vyhlášky ministerstva národní bezpečnosti č. 196/1953 Ú.I., byla výše zmíněná vložka nahrazena tzv. kuponem č. I, který mohl být nahrazen kuponem č. II a III. K nahrazení kupónu docházelo v případě, že se řidič dopustil přestupku, spočívajícím v hrubé bezohlednosti k bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu nebo v případě, že byl vícekrát písemně pokárán. Tehdy mu stávající kupon mohl být vyměněn za nový kupon s vyšším číslem.

V případě, že se řidič nedopustil od doby výměny kuponu přestupku v období 6 měsíců, vrátil mu dopravní inspektorát původní tzn. odňatý kupon. Pokud se řidič, který má již kupon č. III dopustil přestupku za který by mu měl být odebrán kupon, oznámí se přestupek komisi. Komise mohla dle příslušných ustanovení rozhodnout

o odejmutí řidičského průkazu dočasně. V případě, že byl již řidiči řidičský průkaz třikrát odebrán, komise řidičský průkaz odejmula trvale.<sup>23</sup>

Od 1. 7. 1964 nabyla účinnosti vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 o řidičských průkazech. Tímto právním předpisem byly opět zavedeny tzv. vložky, které se vydávaly k řidičskému průkazu. Do této vložky zaznamenávaly orgány bezpečnosti závažnější dopravní přestupky a řidič měl nárok na vydání nové vložky po uplynutí šesti měsíců od posledního vyznačeného přestupku.<sup>24</sup> Vložky k řidičskému průkazu se užívaly až do r. 1987, kdy byl zaveden nový typ řidičských průkazů ve formě kartičky, který již vložku neobsahoval.

Výše uvedené právní předpisy lze považovat za předchůdce bodového systému, neboť již zde byla uskutečněna opatření, vedoucí k postihování nedisciplinovaných účastníků silničního provozu, kdy v případě opakovaného či závažného nedodržování pravidel silničního provozu mohlo dojít k dočasné nebo dokonce trvalé ztrátě řidičského oprávnění.

Ve své době bylo používání papírových vložek či kupónů efektivní – řidič byl povinen je spolu s dalšími doklady vozit s sebou a při silničních kontrolách se jimi prokazovat. Z dnešního pohledu však takové prostředky nebyly dostatečně zabezpečeny.

Proto se novodobé bodové systémy opírají o centrální evidenci řidičů vedenou orgány veřejné správy. Tato centrální evidence je zpřístupněna policii při silničních kontrolách. Systémy tohoto typu, jak bude uvedeno v dalších kapitolách, se užívají ve většině evropských států. V České republice byl novodobý bodový systém zaveden v r. 2006.

---

<sup>23</sup> <http://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

<sup>24</sup> vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 o řidičských průkazech

## 4 Způsob fungování bodového systému

Obecně lze říci, že přijetí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu), bylo zlomovým okamžikem, neboť po padesáti letech (tj. od zavedení zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích) představovalo novou komplexní zákonnou úpravu provozu na pozemních komunikacích.<sup>25</sup>

Další zlomový okamžik nastává dnem 1. 7. 2006, kdy nabývá účinnosti novela č. 411/2005 Sb., zákona o silničním provozu, kterým byla zakotvena právní úprava bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. Od tohoto data už uplynula poměrně dlouhá doba, kdy došlo k dalším novelizacím a zákon tak prošel řadou výrazných či méně výrazných změn až k podobě, která platí dnes a ze které vycházím při psaní této bakalářské práce.

Bodové hodnocení řidičů představuje nástroj, který v sobě obsahuje jak preventivní tak i represivní složku. Preventivní složka zahrnuje možnost každého řidiče aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění, represivní složka pak dopadá na ty řidiče, u nichž se projednání a následný postih za jednotlivá jednání spočívající v páchání přestupků v silničním provozu mívá účinkem a vedou tak až k samotné ztrátě řidičského oprávnění po dosažení 12 bodů.<sup>26</sup>

### 4.1 Bodový systém v praxi

Každý řidič má na počátku stav bodového konta nula. Za spáchané přestupky se řidiči načítají body (ve smyslu „trestných“ bodů). Body se načítají až do maximální hodnoty 12 bodů. Dost často však panuje mylný názor, hojně zaznívající bohužel i z médií, že při spáchání bodovaného jednání se body „berou“, odečítají.

Bodový systém se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, kteří se dopustí vyjmenovaného protiprávního jednání na území České republiky. Počet bodů za jednotlivá protiprávní jednání je pevně stanoven v příloze zákona o silničním provozu. O připsání bodů není řidič nikým informován, neboť v zákoně není úřadu stanovena povinnost informovat řidiče o každém záznamu bodů. Body do registru řidičů zapisuje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností dle místa trvalého bydliště řidiče zpětně ke dni právní moci rozhodnutí, jímž byla za předmětné protiprávní jednání uložena sankce případně trest.

<sup>25</sup> důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

<sup>26</sup> rozsudek NSS č.j. 8 As 23/2010

Pokud na území České republiky spáchá dopravní přešupek cizinec, který není přihlášen k trvalému pobytu na území České republiky, body se mu rovněž evidují. Příslušný k této evidenci se stává úřad obce s rozšířenou působností v místě, kde byl spáchán první přešupek.

Relevantní podklady pro záznam bodů:

- oznámení o uložení pokuty za přešupek v blokovém řízení,
- rozhodnutí o uložení sankce za přešupek,
- rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené jako přešupek ve zvláštním právním předpise (zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání),
- rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin (trestní příkaz nebo rozsudek),
- rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přešupku.<sup>27</sup>

Oznámení o uložení pokuty za přešupek v blokovém řízení je Policie ČR a obecní policie povinna doručit příslušnému orgánu zaznamenávajícímu body do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty v blokovém řízení. Rozhodnutí o uložení sankce za přešupek/trestný čin jsou povinny doručit ostatní správní orgány/soudy příslušnému orgánu zaznamenávajícímu body do 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci příslušného rozhodnutí.

Počet bodů lze zjistit na obecním úřadu obce s rozšířenou působností dle místa svého trvalého bydliště, kde řidič požádá o výpis z bodového hodnocení anebo je možné o tuto službu zažádat prostřednictvím tzv. Czech Pointů, tedy kontaktních míst veřejné správy, jejichž seznam je stanoven vyhláškou č. 364/2009 Sb., (vyhláška o kontaktních místech veřejné správy). K tomuto je nutné poznamenat, že na kontaktním místě veřejné správy lze získat pouze výpis z bodového hodnocení.

V případě, že chce řidič získat podrobnější informace k přešupkům, které jsou součástí výpisu z bodového hodnocení, je nutné se obrátit na obecní úřad obce s rozšířenou působností s požadavkem na výpis z evidenční karty řidiče. Výpis z evidenční karty řidiče je podrobnější a dozvíme se z něj například jaká nám byla naměřena rychlost nebo v jaké výši nám byla udělena pokuta apod.

#### **4.2 Inovace bodového systému v r. 2011**

Velkým průlomem v systému bodového hodnocení lze vnímat rok 2011, kdy vstoupil v účinnost od 1. 8. 2011 zákon č. 133/2011, kterým bylo novelizován zákon

---

<sup>27</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123b odst. 2

o silničním provozu a začalo platit, že dopustil-li se řidič více přestupků či trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, nebudou se body nikdy sčítat, ale příslušný orgán zaznamenávající body v registru řidičů zaznamená počet bodů stanovený pro nejzávažnější z nich.<sup>28</sup> Dříve docházelo i k takovým situacím, že se řidič mohl vybodovat i po zapsání jednoho rozhodnutí ve správním řízení. Například když řidič během jednoho týdne pravidelně, nedovolenou rychlostí, projížděl kolem stejného místa a byl fotografován „radarem“ - body se zaznamenaly za každý den zvlášť, načítaly se a takový řidič se klidně mohl vybodovat během jediného týdne.

Touto inovací, oproti dříve platnému stavu, jsou nyní chráněni i řidiči z povolání, u kterých je průběh jízdy zaznamenáván tachografem. Kromě dopravních předpisů se totiž na tyto řidiče vztahuje ještě Nařízení Rady (EHS) o dodržování povinného odpočinku řidiče během jízdy. Tímto nařízením je stanovena maximální doba řízení vozidla, minimální doba odpočinku a v neposlední řadě i doba bezpečnostní přestávky. V případě, kdy řidič překročí maximální dobu řízení vozidla nebo nedodrží minimální dobu odpočinku o 20 % a více, nebo nedodrží bezpečnostní přestávku o 33 % a více, dopouští se přestupku, který je ohodnocen 4 body.

Stávalo se, že při jediné silniční kontrole záznam tachografu prokazoval několik přestupků proti dodržování Nařízení Rady (EHS) a řidič se při jediné silniční kontrole vyboďoval. Nyní, po inovací bodového systému, se u přestupků projednaných ve společném řízení zaznamenávají body pouze za nejzávažnější z nich.

Zároveň s touto právní úpravou došlo k následujícím změnám hodnocení některých přestupků:

- zpřísnění u přestupku „porušení povinnosti užít za jízdy bezpečnostní pás nebo užít ochrannou přilbu“, kdy byl tento ohodnocen původně 2 body, nyní 3 body,
- mírnější postih u přestupku „telefonování za jízdy“, původně byl tento přestupek ohodnocen 3 body, nyní pouze 2 body,
- byly zrušeny všechny přestupky ohodnocené 1 bodem a 6 body.

### **4.3 Odečítání bodů**

Při dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče a následném pozbytí řidičského oprávnění dochází k odečtu všech 12 bodů ke dni vrácení řidičského oprávnění dle ustanovení § 123d zákona o silničním provozu. Tomuto způsobu odečtu

---

<sup>28</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123c odst. 2

se budu podrobněji věnovat v kapitole vrácení řidičského oprávnění. Teď se budu věnovat dalším způsobům, které jsou v podstatě dva.

Pokud řidič jezdí rok bez spáchání bodovaného přestupku (od naposledy pravomocně uloženého, zaznamenaného) odečtou se 4 body z celkového počtu dosažených bodů automaticky. Jestliže i po tomto odečtu má řidič zaznamenány nějaké body, probíhá předchozí podmínka a body se tak odečtou znovu po roce resp. po 24 měsících a v případě, že i po tomto odečtu má řidič body zaznamenány a v případě dodržení opětovné podmínky se body opět automaticky po roce odečtou resp. po 36 měsících. Nutno ještě poznamenat, že body se odečítají pouze do nuly, neodečítají se do mínusu a tento způsob je možný pouze u řidiče, který má zaznamenán maximální počet 11 bodů. U řidiče, který vykonává příslušný trest nebo sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel lhůty pro odečítání bodů neběží.<sup>29</sup>

Dalším způsobem je absolvování školení bezpečné jízdy v pověřeném středisku bezpečné jízdy. Řidič se poté dostaví na příslušný úřad obce s rozšířenou působností a na základě podání žádosti a doložení potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy (nesmí být starší než 1 měsíc) se mu ke dni ukončení školení bezpečné jízdy odečtou 3 body. Tuto možnost však může využít pouze řidič, který nemá v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů a nemá žádný přestupek, který je ohodnocen 6 a více body. Uvedené školení lze absolvovat pouze jednou za kalendářní rok.<sup>30</sup> Této možnosti tak řidiči ve větší míře využívají s přelomem roku, neboť jim zákon umožňuje absolvovat školení a body odečíst v prosinci a následně i v lednu následujícího roku. Tímto počinem si tak řidič může pomoci k odečtu až 6 bodů, což není zanedbatelné. A v případě, že by řidič skutečně dosáhl 12 bodů a v této souvislosti pozbyl řidičské oprávnění na jeden rok a s tím možné dopady na jeho soukromý a pracovní život, lze konstatovat, že tato „investice“ se zcela jistě vyplatí. Zákon též připouští možnost odečtu bodů v případě, že je zrušeno pravomocné rozhodnutí správního orgánu či soudu.<sup>31</sup>

#### **4.4 Slogan „neplaťte pokuty a nedostávejte body“**

Bohužel v dnešní době existuje spousta lidí, kteří si svojí živnost postaví na dobře znějícím hesle „neplaťte pokuty a nedostávejte body“. Firma nabízí, že když je u nich zaplacen roční paušál (jakési pojištění proti pokutám a s nimi spojeným bodům),

<sup>29</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123e odst. 1 a 3

<sup>30</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123e odst. 4 a 5

<sup>31</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123e odst. 2

nemusí se řidič o nic starat a firma vše vyřídí za něj. Bude tak ochráněn před pokutami, body a tedy i případným pozbytím řidičského oprávnění.

V případě spáchání přestupku pak má dotyčný řidič policii pouze sdělit, že nesouhlasí s vyřízením přestupku v blokovém řízení a věc tak bude postoupena ke správnímu řízení. Ve správním řízení pak řidiče zastupují zmocněnci výše zmíněných firem. Zastupují je leckdy silné slovo, neboť tito lidé nemají mnohdy ani potuchy co znamená správní řízení v praxi. Řidič tak ani nemá zaručenu zpětnou vazbu o tom, jak správní řízení skončilo, neboť pro zmocněnce zřejmě není moc dobrá vizitka, že ve správním řízení neuspěli.

Body na kontě řidiče tak mohou přibývat i v případě zaplacení výše uvedeného paušálu. Těmto firmám tak jde především o zisk. Výše uvedené služby tak nahrávají nezodpovědným a bezohledným řidičům, kterých na našich silnicích není bohužel málo a kteří si myslí, že nad nedodržováním dopravních předpisů vyžráli.

V této souvislosti bych chtěla zmínit i poměrně nedávný případ dokládající kam až může zajít silniční pirátství a jak může být prezentováno při soudním řízení.

Mladý opilý řidič vozidla BMW srazil v Praze na autobusové zastávce mladou dívku, která bohužel svým zraněním na místě podlehla a řidič z místa nehody ujel. Policie viníka dopadla a nedávno proběhlo soudní přelíčení. Velkou část veřejnosti a také mě naprosto šokovalo a značně popudilo vyjádření advokátky. Ta na obhajobu svého klienta použila názor soudního znalce, který se vyjádřil v tom smyslu, že dívka měla čas uskočit. Toto vyjádření je naprosto neuvěřitelné, když si představíme, že tento řidič jel opilý, velkou rychlostí a z místa nehody ujel a dívka, která se nedopustila naprosto ničeho, zaplatila za toto naprosto neomluvitelné jednání daní nejvyšší, a to svým životem.

#### **4.5 Problematika uplatnění bodového systém v praxi**

Na začátku jsme bodový systém charakterizovali jako administrativní opatření, jak neukázněné řidiče alespoň na čas vyloučit ze silničního provozu. Na neukázněné řidiče má toto opatření působit jako hrozba. Zavedení účinného bodového systému představuje dilema:

- v celospolečenském měřítku převládá přesvědčení, že ztráty na životech, zdraví a hmotné škody, které vznikají v silniční dopravě, jsou neúnosné a že: „se s tím zkrátka musí něco udělat,“



- na straně druhé existuje nemalá skupina řidičů, která je přesvědčena že: „já jsem lepší řidič než ostatní, mně se nic přihodit nemůže a já si svoji jízdu chci zkrátka užít.“

To je dle mého názoru hlavní příčina, proč se bodový systém v evropských zemích jen pomalu prosazuje a následkem pomalého postupu je současně předmětem oprávněné i neoprávněné kritiky.

Podívejme se, jak tomu bylo a je na našem území. I zde evidentně docházelo a dochází ke střetu dvou zájmových skupin. První, která by se dala nazvat „stoupenci pořádku“ – zdokonaluje na základě domácích i zahraničních zkušeností předpisy, zákony a postihy nekázně v silničním provozu. Jinými slovy: usiluje o soustavné zvyšování bezpečnosti v silniční dopravě.

Druhá, která by se dala nazvat „příznivci adrenalinu“, se v roli řidičů cítí být na silnici v některých ohledech omezována a snaží se využít každé příležitosti k uvolnění předpisů.<sup>32</sup>

Bohužel i mezi zákonodárci a v jejich okolí existuje dost „příznivců adrenalinu“. Jedině tak si lze vysvětlit, proč pod záminkou zavedení nových vzorů řidičských průkazů byl v r. 1987, po 36 letech bezproblémového fungování, bez náhrady zrušen starý bodový systém (bylo to sice v době dlouhodobě klesajícího počtu obětí silničních nehod, nicméně i tak v tehdejší Československu na silnicích umíralo ročně okolo 800 lidí). Ve stejném roce se trend obrátil a od r. 1988 počal roční počet mrtvých na silnici dlouhodobě růst – viz. kapitola 9. V souvislosti s parlamentní debatou o kompetencích městské policie, bylo zákonem omezeno měření rychlosti městskou policií ve městech. Síť stabilně instalovaných měřičů rychlosti, která si některá města postavila na místech, kde řidiči často překračují rychlost, byly vypnuty a rychlost na těchto úsecích opět vzrostla.

Podívejme se na účinek bodového systému ve smyslu hrozby pro neukázněné řidiče. Hrozba je vidina či možnost budoucího trestu. Z výchovy dětí víme a psychologové to potvrdí, že nejúčinnější trest je takový, který přichází hned po činu. Řekli jsme, že udělení trestných bodů není trest – pouze hrozba. Otázkou je, jak neukázněný řidič takovou hrozbu vnímá a jak je tato hrozba viditelná.

Každý řidič si může zjistit „jak si v bodovém systému stojí“, ale jen málo řidičů se o to zajímá. Tak se v praxi body přičítají - z pohledu neukázněného řidiče jaksi „na pozadí“ a ten se o nashromážděných bodech dozvídá až v okamžiku, kdy je vyzván

---

<sup>32</sup> www.dfens-cz.com

k odevzdání řidičského průkazu. Často takový řidič pak hledá legální či nelegální pomoc na trhu poskytovatelů právních služeb, kteří se v mediálních prostředcích předhánějí často nesplnitelnými nabídkami.

Alespoň částečně by tento nedostatek mohla odstranit informační kampaň, organizovaná třeba Ministerstvem dopravy či společností BESIP, propagující tezi „Řidiči víš, kolik máš bodů?“ Jinou cestou by byla důraznější kontrola silničního provozu na našich silnicích, možná pomíjející drobné přestupky, avšak tvrdě trestající nebezpečné chování některých řidičů v silničním provozu.

A bodový systém ještě z jiného pohledu. Fakt, že bodový systém jako hrozba pro neukázněné řidiče může účinně fungovat se projevil v r. 2006 - okamžitě po jeho znovuzavedení v České republice. Zavedení bodového systému tehdy předcházela informační kampaň. Bylo až s podivem, jak se dne 1. 7. 2006 se spuštěním bodového systému provoz na silnicích v České republice ze dne na den uklidnil. Kolony aut se mimo obce pohybovaly ustálenou rychlostí, jelo se plynule a „divoké předjíždění“ nebylo vidět. Tak tomu bylo zhruba v prvních dvou měsících po zavedení bodového systému. Bohužel, když policie v tomto období nebyla na silnicích příliš aktivní – kázeň na našich silnicích se pomalu vrátila k předchozímu „normálu“ a příležitost k rychlému nastolení kázně na našich silnicích zůstala nevyužita. Tuto osobní zkušenost potvrzuje i jeden ze statistických výzkumů viz kapitola 9.

Tím se současně potvrdila další skutečnost – že bodový systém nemůže být účinný, pokud policie důsledně a rázně nenaplňuje svoji roli dozoru nad silničním provozem.

## 5 Přehled bodovaného jednání a dalších, zvláště závažných přestupků

Úplná tabulka přestupků, pokut a bodového jednání je v příloze této práce. Zvláštní skupinu pak představují přestupky spojené navíc se zákazem činnosti. Přehled přestupků s komentářem je uveden v následujících odstavcích.

### 5.1 Bodované jednání ohodnocené 2 body

Z pohledu bodovaného jednání jde o skupinu nejméně závažných přestupků:

- *držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla,*  
Toto je asi u nás nejčastěji páchaný a málo trestaný dopravní přestupek. Ve statistikách nehodovosti bývá zahrnut v kolonce „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“. Při jeho formulaci zákonodárce zřejmě sledoval postih řidičů, kteří ohrožují bezpečnost svou a svého okolí užíváním mobilů za jízdy bez „hands free“. Poněkud nešťastnou se zdá být víceznačná formulace „držení telefonního přístroje...“, kterou advokáti postižených řidičů rádi zpochybňují.
- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h<sup>-1</sup> a méně než 20 km.h<sup>-1</sup> v obci nebo o více než 10 km.h<sup>-1</sup> a méně než 30 km.h<sup>-1</sup> mimo obec,*
- *neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil.*

### 5.2 Bodované jednání ohodnocené 3 body

- *porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu,*  
Jde o přestupek na jehož trestání klade Evropská komise důraz.
- *řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče,*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.
- *překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu,*
- *nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit,*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec.*

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

Jde o přestupek na jehož trestání klade Evropská komise důraz.

### **5.3 Bodované jednání ohodnocené 4 body**

Skupina závažnějších přestupků, mezi které patří:

- *porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6,*
- *řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,*

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

- *překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů,*
- *nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě,*

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

- *při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky.*

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

### **5.4 Bodované jednání ohodnocené 5 body**

Do této skupiny náleží zejména přestupky, které hrubým způsobem ohrožují další účastníky silničního provozu a jsou častou příčinou nehod:

- *ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,*

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

- *ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého,*

- *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,*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.
- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec,*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.  
Jde o přestupek na jehož trestání klade Evropská komise důraz.
- *řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

### **5.5 Bodované jednání ohodnocené 7 body**

Skupina velmi hrubých a nejzávažnějších přestupků, které jsou podle statistik nejčastějšími příčinami nehod zejména těch, s následkem zranění či usmrcení člověka:

- *řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz,*
- *předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno,*
- *vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno,*
- *neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života,*
- *při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno,*
- *neprodlené nezastavení vozidla účastníka nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci,*
- *způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo, k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby,*  
Výše uvedené viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.
- *odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,*  
Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.7.

- 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 u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem.<sup>33</sup>

Viz. podrobnější komentář v odstavci 5.6.

## 5.6 Přestupky spojené se zákazem činnosti<sup>34</sup>

Jedná se o přestupky, za které se ukládá zákaz činnosti a které nelze projednat v blokovém řízení.<sup>35</sup> K takovým přestupkům dochází:

- V případě, že řidič řídí motorového vozidlo a není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
- V případě, že řidič překročí rychlost o 20 km.h<sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h<sup>-1</sup> a více mimo obec a spáchá-li tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.
- V případě řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, uloží se pokuta od 25.000,-- do 50.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho roku do dvou let.
- V případě, že řidič nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost a spáchá-li tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.
- V případě, že řidič:
  - neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky,
  - nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je tak povinen učinit,

<sup>33</sup> Příloha č. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>34</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a 5

<sup>35</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 7

- ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje,
  - ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
- a spáchá-li takový přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.
- V případě, že řidič nezastaví vozidlo 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“ a spáchá-li tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.
  - V případě, že řidič překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více a mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
  - V případě, že řidič řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
  - V případě řízení vozidla při zadrženém řidičském průkazu, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
  - V případě předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
  - V případě, že řidič:
    - neprodleně nezastaví vozidlo účastníka dopravní nehody,
    - nedovoleně opustí místo dopravní nehody,
    - se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody pro poskytnutí nebo přivolání pomoci,

a spáchá-li takový přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.

- V případě, že se řidič dopustí přestupku spočívajícím ve vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno a spáchá-li tento přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, uloží se pokuta od 2.500,-- do 5.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho měsíce do šesti měsíců.
- V případě, že se řidič dopustí přestupku spočívajícím v otáčení se nebo jízdě v protisměru na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla nebo couvání v místě, kde to není dovoleno, uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.
- V případě, že se řidič odmítne podrobit vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, uloží se pokuta od 25.000,-- do 50.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho roku do dvou let.
- V případě nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby, je takové jednání posuzováno jako trestný čin a dle trestního zákoníku hrozí za něj hrozí odnětí svobody až na 10 let a zákaz činnosti od 1 roku až na 10 let.<sup>36</sup> V této souvislosti je nutné zmínit, co je chápáno dle trestního zákoníku jako ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví. „Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“ „Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví: zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, nebo delší dobu trvající porucha zdraví.“<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 73, § 143, § 147 a § 148

<sup>37</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 122



- V případě, že řidič způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví, uloží se pokuta od 25.000,-- do 50.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho roku do dvou let. Zde se jedná o případy, u kterých nebyly naplněny znaky trestného činu, to znamená, že poškozený nebyl po delší dobu omezen v obvyklém způsobu života. Tyto případy tak lze projednat jako přestupek ve správním řízení.

### **5.7 Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky**

Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je velice závažným porušením dopravních předpisů. Dochází k němu v případě, kdy řidič řídí vozidlo bezprostředně po požití jiné návykové látky nebo v době, kdy je ještě pod jejím vlivem. Takové jednání lze postihnout pokutou ve správním řízení od 2.500,-- Kč do 20.000,-- Kč, spojenou se zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.

V případě řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době, kdy je řidič ještě pod jeho vlivem mohou z hlediska bodového systému nastat dvě situace:

- hodnota zjištěného obsahu alkoholu je do 0,3 promile,
- hodnota zjištěného obsahu alkoholu je vyšší než 0,3 promile.

V případě zjištěné hodnoty alkoholu nad 0,3 promile je takové jednání ohodnoceno 7 body, v případě hodnoty alkoholu do 0,3 promile se řidič bodovému postihu vyhne.

### **5.8 Zjišťování množství alkoholu v těle řidiče**

Pro zjištění množství alkoholu v těle řidiče se používá dechová zkouška dechovým analyzátozem, který splňuje podmínky podle zvláštního právního předpisu. V případě provedení dechové zkoušky se odborné lékařské vyšetření neprovede. Dechová zkouška dechovým analyzátozem by se měla provádět podle návodu výrobce dechového analyzátoru. V případě nejčastěji používaných přístrojů Dräger by se měla dechová zkouška sestávat ze dvou dílčích dechových zkoušek po 5 minutách, přičemž rozdíl naměřených hodnot by neměl být více než 10 %.

Pokud by se stalo, že rozdíl hodnot bude více než 10 %, Policie České republiky by měla provést 3. dílčí dechovou zkoušku. Pokud by mezi druhou a třetí dílčí dechovou zkouškou byl rozdíl naměřených hodnot více než 10 %, měla by Policie České republiky vyzvat řidiče k odbornému lékařskému vyšetření, neboť v takovém

případě by byly pochybnosti o správné funkčnosti dechového analyzátoru, a tedy i provedená dechová zkouška by nebyla přesvědčivým důkazem pro správní řízení.

Policie České republiky by neměla provádět více než 3 dílčí dechové zkoušky. Pokud však tyto neposkytnou spolehlivý důkaz, měl by být řidič vyzván k lékařskému vyšetření. V případě, kdy proběhly dvě dílčí dechové zkoušky, přičemž rozdíl hodnot nebyl vyšší než 10 %, bude se pro potřeby správního řízení o přestupku vycházet z první naměřené hodnoty. První naměřená hodnota je totiž bližší době řízení. Tato hodnota, aby se jednalo o pozitivní dechovou zkoušku, musí být rovna nebo vyšší než 0,25 promile alkoholu v dechu. Druhá naměřená hodnota je pak pouze potvrzením správné funkčnosti dechového analyzátoru. V rozhodnutí by se pak měla objevit hodnota alkoholu v dechu snižená o toleranční odchylku přístroje Dräger, tedy snižená o 0,04 promile.

Obecně používaná hodnota 0,2 promile, která odpovídá možné přirozené hladině alkoholu v těle, se zohlední při posouzení, zda byl řidič pod vlivem alkoholu. V případě, že by došlo k tomu, že řidič přizná požití alkoholu např. před dvěma hodinami před jízdou, ale dechová zkouška se ukáže jako negativní (pod hodnotu 0,25 promile), je nutné konstatovat, že přestupek se řidiči nepodařilo prokázat. V daném případě totiž není možné vyloučit, že řidič v době řízení již nebyl pod vlivem alkoholu.

V případě, kdy se jedná o stav vylučující způsobilost k řízení motorového vozidla, je nutno posoudit zda se jedná o přestupek nebo zda se již jedná o trestný čin podle § 274 trestního zákoníku. Podle dosavadní judikatury se stavem vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel považují případy, kdy množství alkoholu v krvi řidiče dosáhne 1 g/kg (promile), avšak v jednotlivých případech může být tato hodnota i nižší. V případě přestupku lze uložit pokutu od 25.000,-- Kč do 50.000,-- Kč spojenou se zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel od jednoho roku do dvou let.<sup>38</sup> V případě trestného činu zde hrozí odnětí svobody až na 3 léta, peněžitý trest a zákaz činnosti na 1 rok až 10 let.<sup>39</sup>

## **5.9 Přestupky bez bodového postihu, avšak se zákazem činnosti**

Existuje několik přestupků, kterých se bodové hodnocení netýká, ale v případě jejich spáchání je uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

<sup>38</sup> Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A. Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: 2011, 236 s

<sup>39</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 73, § 274

Jedná se např. o řízení vozidla, na němž není v rozporu s jiným s právním předpisem (zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je na něm umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena, případně je tabulka registrační značky nečitelná, zakryta, upravena nebo je umístěna tak, že je podstatně ztížená nebo znemožněna její čitelnost.<sup>40</sup>

Zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel je též uložen osobě, která řídí a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ve výše zmíněných případech se uloží se pokuta od 5.000,-- do 10.000,-- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel od šesti měsíců do jednoho roku.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 1 písm. a) bod 1 a 2

<sup>41</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 1 písm. e) bod 4

## 6 Námitkové řízení

Předně je třeba uvést, že řízení o námitkách proti provedení záznamu bodů je standardním správním řízením. Výjimkou je v tomto případě oprávněnost námitek, kdy správní orgán pouze provede opravu záznamu a vyrozumí řidiče. V případě, že jsou námitky neoprávněné, musí správní orgán vést řádné správní řízení, které je zahájeno podáním námitek. Poté musí správní orgán vyhovět požadavku podle ustanovení § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen správní řád) a vyzvat účastníka řízení k seznámení s podklady.

K zahájení řízení o námitkách (prakticky se jedná o řízení o žádosti) požaduje zákon o silničním provozu v § 117 určité náležitosti. Námitky tak mohou být podány písemně s úředně ověřeným podpisem nebo elektronicky se zaručeným elektronickým podpisem. Z dikce tohoto ustanovení pak rovněž vyplývá, že zákon nevylučuje podání osobně u registru řidičů, přičemž v takovém případě by měl správní orgán ověřit totožnost podatele podle dokladu totožnosti a tento mu poté vrátit.

Pokud nebudou námitky podány přímo u správního orgánu a budou podány poštou, pak v případě absence úředně ověřeného podpisu by se jednalo o vadu podání a podatel musí být vyzván k odstranění vady. K tomuto by mu měl správní orgán určit přiměřenou lhůtu. Pokud po uplynutí této lhůty podatel vady neodstraní, bude namíste zastavit řízení o námitkách podle ustanovení § 66 odst. 1 písm. c) správního řádu.

V této souvislosti je třeba uvést, že pokud si řidič podá námitky v souvislosti s ustanovením § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu, tzn., že námitky jsou směřovány proti poslednímu záznamu a jsou podány včas, tedy předtím než dojde k pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů, je běh lhůt pro pozbytí řidičského oprávnění přerušen do doby, než je správním orgánem rozhodnuto o námitkách, resp. rozhodnutí vydané ve správním řízení nabude právní moci. K dopočtení výše uvedené lhůty se tedy vezme v úvahu, kolikátý den byly námitky podány a dopočte se počet dní zbývajících k pozbytí řidičského oprávnění.

To znamená, že když byly námitky podány třetí pracovní den, zbývaly k pozbytí řidičského oprávnění dva pracovní dny a uplynutím této lhůty, tedy dnem následujícím po těchto dvou pracovních dnech, řidič pozbývá řidičské oprávnění.

V případě, že námitky nejsou podány proti poslednímu záznamu nebo včas, pozbývá řidič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo doručeno oznámení o dosažení 12 bodů.

Nejčastější námitky jsou typu: „Žádný přestupek jsem nespáchal, policie mě nepoučila o tom kolik je za daný přestupek bodů“. V případě, že se řidič „vyboduje na pásech“, což bohužel není tak neobvyklé, snaží se řidič dokládat správnímu orgánu lékařské potvrzení, že nemůže používat bezpečnostní pásy ze zdravotních důvodů.

Jak je již zmíněno výše s namítajícím řidičem je vedeno správní řízení, kdy si správní orgán dožádá od příslušných správních orgánů kopie pokutových bloků namítaných přestupků. Pokutové bloky jsou brány jako důkaz, neboť tím, že byly podány námitky se vyskytly pochybnosti o údajích zaznamenaných na základě oznámeních o uložení pokuty v blokovém řízení. Z pokutového bloku vyplynou jednoznačné skutečnosti:

- na základě dokladu totožnosti je ztotožněn řidič (číslo dokladu je zde uvedeno taktéž),
- je zde uvedeno jeho jméno, příjmení, datum narození, bydliště,
- je zde uvedeno paragrafové znění přestupku, kterému odpovídá i slovní popis přestupku, místo, datum a čas spáchání přestupku,
- je zde označen a identifikován orgán, který pokutu udělil,
- pokutový blok je podepsán i samotným přestupem.

Správní orgán nejprve posoudí, zda jsou všechny pokutové bloky dle výše uvedených skutečností způsobilé k záznamu bodů. V kladném případě pak ještě zkoumá shodnost údajů pokutových bloků s oznámeními o uložení pokuty v blokovém řízení a se záznamy v registru řidičů a v neposlední řadě, zda je zaznamenán správný počet bodů. V případě, že správní orgán dospěje ke shodnosti všech údajů, vydává rozhodnutí, kde provedené záznamy v registru řidičů potvrdí a námitky jako nedůvodné zamítne. V odůvodnění je pak nutné se ještě vypořádat i s další částí námitek. V případě, že si namítající stěžuje, že ho policie nepoučila o počtu bodů za daný přestupek je nutné reagovat tím, že policie nemá žádnou zákonnou povinnost řidiče informovat o počtu bodů. Stav bodového hodnocení je tedy plně v kompetenci řidiče. V případě dodatečně dodaného lékařského potvrzení, které má dokládat, že se řidič nemůže poutat ze zdravotních důvodů, je nutné poukázat na příslušná ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zákon tuto možnost skutečně připouští, ale řidič musí mít výše uvedené potvrzení s sebou a je třeba se jím prokázat policii již při silničním kontrole.

Nejvyšší správní soud nahlíží na námitkové řízení takto: „*Správní orgán rozhodující v řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů je*

*oprávněn zkoumat pouze to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam (tj. pravomocné rozhodnutí příslušného orgánu veřejné správy či soudu), zda záznam v registru řidičů byl proveden zcela v souladu s tímto způsobilým podkladem a zda počet připsaných bodů odpovídá v příloze k citovanému zákonu obsaženému bodovému hodnocení jednání. Správní orgán však v tomto řízení 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).“<sup>42</sup> Nejvyšší správní soud tímto rozsudkem vymezil předmět řízení o námitkách proti záznamu bodů v registru řidičů. Na jedné straně sice připomněl presumpci správnosti aktů orgánů veřejné moci, na druhé straně však zdůraznil, že v námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů bude typicky možno uplatňovat námitky v tom smyslu, že řidič žádný přestupek nespáchal, přesto mu byly v registru řidičů zaznamenány body, příp. že ke spáchání přestupku z jeho strany sice došlo, nicméně byl mu zaznamenán nesprávný (vyšší počet) bodů.*

---

<sup>42</sup> rozsudek NSS č.j. 9 As 96/2008

## 7 Pozbytí řidičského oprávnění

Pozbytí řidičského oprávnění znamená, že řidič pozbývá právo řídit motorová vozidla. Pozbytí řidičské oprávnění lze v souvislosti s uloženým trestem/sankcí spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel nebo v souvislosti s dosažením 12 bodů.

Řidičské oprávnění lze také odejmout a zároveň má i držitel zákonnou možnost, kdykoliv se svého řidičského oprávnění vzdát. Tento úkon musí být učiněn písemně na příslušném úřadu obce s rozšířenou působností, správní orgán tuto skutečnost vezme na vědomí a již nerozhoduje o odnětí řidičského oprávnění. Tento krok je nevratný. O odnětí řidičského oprávnění je rozhodnuto v klasickém správním řízení:

- v případě, že držitel zcela pozbyl zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (zjišťuje se přezkoumáním zdravotní způsobilosti lékařem),
- v případě, že držitel zcela pozbyl odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel (zjišťuje se přezkoušením z odborné způsobilosti zkušebním komisařem),
- v případě, že nesplňoval podmínky nutné pro jeho udělení (vyjde-li taková skutečnost dodatečně).<sup>43</sup>

Dle ustanovení § 129 zákona o silničním provozu nemá odvolání proti rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění odkladný účinek. To znamená, že tomuto držiteli příslušný úřad obce s rozšířenou působností řidičské oprávnění odejme ke dni převzetí písemnosti, jejíž součástí je rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění.

### 7.1 Pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti se zákazem činnosti

Pozbytí řidičského oprávnění se váže na uložení sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Slovy zákona: „*Držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel*“.<sup>44</sup> V souvislosti s pozbytím řidičského oprávnění je řidič povinen odevzdat svůj řidičský průkaz, a to do 5 pracovních dnů příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností od data nabytí právní moci příslušného rozhodnutí, kterým mu byl uložen trest/sankce zákazu činnosti.

<sup>43</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 94

<sup>44</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 94a odst. 1

## 7.2 Pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů

Ve druhém případě řidič pozbývá řidičské oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů v bodovém hodnocení. *„Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.“*<sup>45</sup> V této souvislosti bych ráda uvedla, že výše uvedené se vztahuje pouze na osoby, které jsou držiteli řidičského průkazu vydaného Českou republikou. Pro držitele cizozemských řidičských průkazů platí, že úřad má povinnost jednak vyrozumět písemně dotčeného řidiče, jednak je povinnost informovat Ministerstvo dopravy, které pak vyrozumí orgán státu, který cizozemský řidičský průkaz vydal. A takový řidič pouze pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky, a to na dobu jednoho roku, kdy tato lhůta počíná běžet od dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.<sup>46</sup>

## 8 Vrácení řidičského oprávnění

### 8.1 Vrácení řidičského oprávnění po zákazu činnosti<sup>47</sup>

Po výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně po upuštění nebo podmíněném upuštění od výkonu zbytku sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel musí řidič požádat na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností o vrácení řidičského oprávnění. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností poté rozhodne ve správním řízení o vrácení řidičského oprávnění. Aby úřad mohl řidiči vyhovět a vrátit mu řidičské oprávnění, je třeba splnit tyto zákonné podmínky:

- v případě, že byla řidiči uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na 6 měsíců a déle, nebo v případě uloženého trestu zákazu činnosti od soudu je řidič povinen se podrobit dopravě psychologickému vyšetření u akreditovaného psychologa (akreditaci uděluje Ministerstvo

<sup>45</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123c odst. 3

<sup>46</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123c odst. 7 a 8

<sup>47</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 102



dopravy), dopravně psychologické vyšetření musí mít písemnou formu a je podkladem k lékařskému posudku o zdravotní způsobilosti<sup>48</sup>

- jestliže od data nabytí právní moci rozhodnutí, jímž došlo k uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti, uplynula doba delší než rok musí řidič prokázat přezkoušení z i odborné způsobilosti, které nesmí být ke dni podání žádosti starší 60 dní.<sup>49</sup>

## **8.2 Vrácení řidičského oprávnění po 12 bodech<sup>50</sup>**

O vrácení řidičského oprávnění může řidič požádat nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. V případě pozbytí řidičského oprávnění v souvislosti s dosažením 12 bodů zákon neumožňuje požádat o vrácení/upuštění po uplynutí poloviny lhůty. V případě, že má řidič uložen trest nebo sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, na základě kterého dosáhl hranice 12 bodů je oprávněn požádat až po „odpadnutí“ obou důvodů, tzn., že pokud je zákaz delší než 1 rok, lze požádat až po jeho skončení či upuštění. Řidič musí prokázat zdravotní způsobilost včetně absolvování dopravně psychologického vyšetření a taktéž odbornou způsobilost. Doklad o přezkoušení z odborné způsobilosti nesmí být ke dni podání žádosti starší 30 dní. Řidiči je k datu nabytí právní moci rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění odečteno všech 12 bodů a řidič tak začíná s čistým štítem.

---

<sup>48</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 87a odst. 3 písm. a) a b)

<sup>49</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 102 odst. 5

<sup>50</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123d

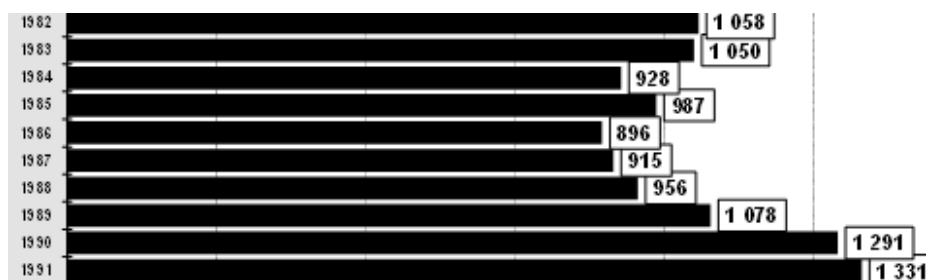
## 9 Statistika

Pro sledování hromadných jevů v silniční dopravě používáme statistický výzkum. Snad nejsledovanější veličinou v dopravních statistikách je počet úmrtí na silnicích, která jsou zaviněna dopravními nehodami. Za dobrou zprávu lze považovat skutečnost, že podle dlouhodobého trendu úmrtnost na našich silnicích klesá – viz. statistika v příloze 4.

Tento příznivý vývoj má řadu příčin, mezi které patří zejména postupné zvyšování bezpečnosti vozového parku, zvyšování úrovně bezpečnosti komunikací (cílevědomé vyhledávání nebezpečných míst na komunikacích a jejich úpravy či rekonstrukce, zdokonalování dopravního značení apod.) a v neposlední řadě důraz na lidský faktor (výchova nových řidičů, kontroly zdravotní způsobilosti apod.). Nicméně, v tempu snižování úmrtnosti v silniční dopravě Česká republika mezi ostatními státy Evropské unie zaostává.

Následující statistikou chci doložit tvrzení, které jsem předložila v odstavci 4.5, a to že zrušení kupónů/vložek k řidičským průkazům v r. 1987 se projevilo nárůstem počtu obětí na našich silnicích.

Obrácení trendu vývoje právě v roce 1987 nedokážu vysvětlit jinak, než jako následek zrušení kupónů/vložek k řidičským průkazům, tedy předchůdce bodového systému. Další nárůst počtu obětí po r. 1989 bude mít již jiné důvody – počet aut na našich silnicích se dramaticky zvýšil, stejně dramaticky se měnil vozový park a zajisté i chování řidičů.

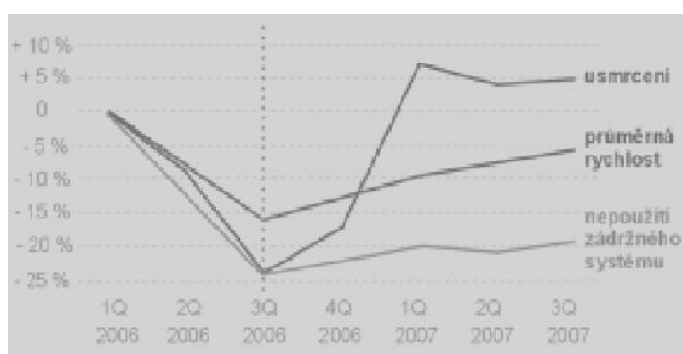


**Obr 3. Statistika ročního počtu obětí na našich silnicích v období 1982 až 1991**

V odstavci 4.5 jsem uvedla též osobní zkušenost, jak se po předchozí mediální kampani provoz na našich komunikacích dne 1.7.2006 se zavedením nového bodového systému „přes noc“ změnil. K doložení tohoto osobního poznatku předkládám další

statistiku, převzatou z článku Národního observatoře bezpečnosti silničního provozu.<sup>51</sup> Jedna z analýz v tomto článku vyhodnocovala, jak se zavedením bodového systému změnilo chování řidičů. V období před- a po- zavedení nového bodového systému se hodnotila změna naměřené rychlosti vozidel na silnicích, stupeň nepoužívání zádržných systémů (bezpečnostních pásů) a vývoj počtu usmrcených při nehodách. Naměřené výsledky se shrnuly po čtvrtletích r. 2006 a 2007, převedly na poměrné ukazatele (základem byl počátek r. 2006 – k němu se vyhodnocovaly odchylky).

Analýza ukazuje, že všechny sledované ukazatele se zavedením bodového systému významně klesly, ale během roku se (až na používání bezpečnostních pásů) vrátily zpět na průměrné hodnoty. Efekt zavedení bodového systému tedy nebyl dlouhodobý.



**Obr. 4 Vývoj průměrné rychlosti, nepoužívání zádržných systémů a počtu usmrcených při nehodách v období 2006 – 2007<sup>52</sup>**

Na závěr této kapitoly chci ještě upozornit na statistiku v Příloze 5 - Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích v období 1990 až 2014.<sup>53</sup> Aby údaje nezakresloval dosti dramatický vývoj počtu registrovaných vozidel v České republice, jsou údaje o počtu usmrcených přepočítány v poměru na 100 000 registrovaných vozidel.

I tato charakteristika jasně dokládá, že trend obětí na našich silnicích, po výkyvu kolem r. 1990, trvale klesá. Obdobně se tento parametr vyvíjí též v dalších zemích Evropské unie, i když počet obětí zde většinou klesá výrazněji.

<sup>51</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/narodni-observator-bezpecnosti-silnicniho-provozu/>

<sup>52</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/narodni-observator-bezpecnosti-silnicniho-provozu/>

<sup>53</sup> <http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

## 10 Bodový systém v zemích EU

Jednou z priorit „Komise pro dopravu EU“ je bezpečnost silničního provozu. V roce 2001 si tato komise vytkla za cíl – snížit během deseti let o polovinu počet úmrtí na silnicích Evropské unie.

Na úrovni lidského faktoru je účinným nástrojem ke zvyšování dopravní kázně a ke snižování nehodovosti bodový systém. U správně nastaveného bodového systému riziko ztráty řidičského oprávnění motivuje řidiče k dodržování dopravních předpisů. Chronicky neukázněné řidiče pak bodový systém postupně eliminuje z provozu na veřejných komunikacích. Výsledkem by měla být:

- vyšší bezpečnost na silnicích,
- klesající počet dopravních nehod,
- pokles následků dopravních nehod,
- klesající počet obětí silničního provozu.

### 10.1 Přehled bodových systémů v EU

Pro společnost je zřejmě obtížné shodnout se na zavedení jednotného systému bodového hodnocení řidičů a na nastavení vlastností tohoto systému. Proto, jsou-li zavedeny, platí v jednotlivých státech USA nebo v zemích Spojeného království různé systémy bodového hodnocení řidičů.

To samé platí i v zemích EU. Pouze ve 20 státech EU je nějaká forma bodového systému zavedena. V Belgii, Estonsku, Finsku, Litvě, Portugalsku, Rumunsku, Slovensku a Švédsku není bodový systém zaveden. České zdroje uvádějí, že k těmto zemím patří i Nizozemsko – v zahraničních pramenech jsem však našla opak.

Bodové systémy v EU se liší jak výběrem dopravních přestupků, které bodový systém sleduje, tak i nastavením systému v centrálním registru:

- limitem bodů pro odnětí oprávnění,
- přičítáním či odčítáním bodů za dopravní přestupky,
- rozsahem sledovaných přestupků,
- rozsahem postihu za sledované přestupky,
- někdy tvrdší přístup k řidičům – začátečníkům,
- někdy bodový systém jen pro řidiče začátečníky.

Pro porovnání bodových systémů v jednotlivých státech EU jsem připravila následující přehled:

Členský stát EU	Zaveden v roce/význam. změna	Počet bodů	Přičítání nebo odečítání	Poznámka
Belgie				
Bulharsko	2000	39	-	
Česká republika	2006/2011	12	+	
Dánsko	2005	3x *)	+	
Estonsko				
Finsko				
Francie	1992	12	-	
Chorvatsko	1996	7	-	
Irsko	2001	12	-/+ **)	
Itálie	2003	20	-	
Kypr	2001	12	-/+ **)	
Litva				
Lotyšsko	2004	16	-	
Lucembursko	2002	12	-/+ **)	jen pro začátečníky
Maďarsko	2004	18	+	
Malta	2004	12	+	jen pro začátečníky
Německo	1974/2014	18/8	+	
Nizozemsko	2002/2014	2	+	jen pro začátečníky
Polsko	1993	21	-	
Portugalsko				
Rakousko	2005	3x *)	+	
Rumunsko				
Řecko	1993	25	+	
Slovensko				
Slovinsko	1998	18	-/+ **)	
Velká Británie	1995	12	+	
Španělsko	2006	12	-/+ **)	
Švédsko				

**Vysvětlivky:**

3x \*)

-/+ \*\*)

systém "tříkrát a dost"

prameny se rozcházejí, některé uvádějí přičítání trestných bodů, jiné odečítání bonusových bodů

## 10.2 Historie a současnost bodových systémů ve vybraných zemích EU

Před souhrnným zhodnocením stavu bodového systému v EU popíšeme systémy hodnocení řidičů v následujících zemích.

### Bodový systém ve Spolkové republice Německo

V Německu funguje nejdéle novodobý bodový systém, tj. systém s centrálním registrem bodového systému. Systém byl uveden do provozu v roce 1974 a stal se inspirací pro bodové systémy v jiných zemích. Později byl systém dvakrát inovován, poprvé v r. 1999 a podruhé v r. 2014.

V Německu body registruje a spravuje Centrální registr a dopravní úřad Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), se sídlem ve Flensburgu. V případě, kdy některý řidič dosáhne stanoveného počtu bodů, KBA informuje místní úřad. Ten pak rozhoduje o dalším postupu a vyřizuje záležitost s řidičem.

Změna systému v roce 1999, znamenala přitvrzení bodového systému. Nejvýznamnější změnou bylo odebrání řidičského průkazu při dosažení 18 bodů. Předtím se při tomto bodovém stavu ještě zkoumalo, zda bude řidičský průkaz odebrán či nikoliv. Současně byla řidičům dána možnost, podílet se na odečítání bodů - absolvováním různých školení a kurzů. Tam, kde záznamy dosvědčovaly neznalost silničních pravidel se body odpočítávaly na základě absolvování školení či kurzů v autoškolách. V případech, kdy záznamy svědčily o problémech s drogami, alkoholem nebo agresivním chováním za volantem bylo doporučeno nebo přikázáno absolvovat medicínsko-psychologické vyšetření. Když řidič takové školení absolvoval dobrovolně, byly mu odečteny 4 body, při nařízeném absolvování pouze 2 body. Při dosažení 9 a 13 bodů bylo řidiči doporučeno vyšetření a po jeho absolvování byly odečteny 2 body. Při 14 bodech bylo školení povinné a bez nároku na odečet. V případě absolvování vyšetření u psychologa však možnost odpočtu bodů byla. Při dosažení 18 bodů bylo řidičské oprávnění odebráno na 6 měsíců a pro jeho navrácení bylo nutné absolvovat medicínsko-psychologické vyšetření.<sup>54</sup>

Od 1. 5. 2014 prošel bodový systém v Německu zásadní změnou, snížil se počet bodů stačících k vybodování z původních 18 na 8 bodů. Za přestupky je nyní možné udělit nejvýše 3 body oproti původním 7 bodům. Body jsou udělovány pouze za přestupky, které ohrožují bezpečnost silničního provozu a za trestné činy spáchané v souvislosti s řízením vozidla. Došlo také k prodloužení doby po které se body

<sup>54</sup> <http://www.auto.cz/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku-rozhovor-s-expertem-tv-sd-12930>

odmazou, z původních 24 měsíců na 30 měsíců. Školení sloužící k odmazání bodů jsou obtížnější. A došlo i ke zvýšení pokut, z nichž nejvýraznější nárůst je u pokuty, kdy řidič vjede do města bez stanovené ekologické plakety (v ČR k dostání na stanicích STK), pokuta se tak vyšplhá na dvojnásobek z původních 40 EUR až na nyníjších 80 EUR.<sup>55</sup>

### **Bodový systém v Rakousku**

V Rakousku nefunguje klasický bodový systém založený na bodovém ohodnocení přestupků, ale funguje zde systém „*tříkrát a dost*“. Princip je jednoduchý, při třetím opakování přestupku v časovém období 24 měsíců nebo při spáchání 1 závažného přestupku je řidičský průkaz odebrán.<sup>56</sup>

Rakousko je postrachem řidičů kvůli vysokým pokutám:

- v případě překročení rychlosti se rozmezí uložení pokuty pohybuje v rozmezí 20 až 2.180 EUR
- za způsobení problémů spočívající v plynulosti nebo bezpečnosti provozu hrozí opět pokuta až do výše 2.180 EUR
- v případě zablokování vozidla integrovaného záchranného systému se pokuta může vyšplhat až na 5.000 EUR
- stejná výše tedy 5.000 EUR hrozí, když řidiči v horských oblastech nepoužijí sněhové řetězy a následkem toho pak zablokují provoz na komunikaci

Velký respekt též budí rakouská policie, která je velmi nekompromisní ve vymáhání pokut. V případě, že výše zmíněné vysoké částky nemůže řidič na místě zaplatit, zabaví policie předmět v přibližné hodnotě pokuty. Tento postup má být zárukou, že je pokuta nakonec uhrazena.<sup>57</sup>

### **Bodový systém v Dánsku**<sup>58</sup>

Rovněž dánský bodový systém je založen na principu *tříkrát a dost*. Systém rozlišuje zkušené řidiče, řidiče začátečníky a řidiče ve zkušební době.

Policie eviduje vybrané dopravní přestupky, za které řidičům uděluje po trestném bodu. V případě kdy zkušený řidič dosáhne tří trestných bodů, policie mu pozastaví platnost řidičského průkazu. Pro obnovení platnosti průkazu, musí řidič projít předepsanou písemnou i praktickou zkouškou. Pak je řidiči obnovena platnost

<sup>55</sup> <http://www.auto.cz/nemecko-zprisuje-bodovy-system-a-zdrazuje-nektere-pokuty-80960>

<sup>56</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m)

<sup>57</sup> [http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/\\_zprava/1444825](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/1444825)

<sup>58</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)

řidičského průkazu, ale na řidiče se podobně jako na řidiče začátečníky vztahuje tříletá zkušební lhůta.

Pokud řidiči začátečníci, nebo řidiči s obnovenou platností řidičského průkazu nedosáhnou ve tříleté zkušební lhůtě dvou trestných bodů, jsou jim body z policejní databáze vymazány.

Dánská policie vymazává řidičům trestné body z evidence po třech letech od jejich zápisu. Policie může též zabavit řidičský průkaz na místě.

### **Bodový systém ve Francii** <sup>59</sup>

Ve Francii je bodový systém tvořen bonusovými body, které se za přestupky odebírají. Na začátku mají řidiči plný počet 12 bodů, avšak začátečníci pouze 6 bodů. Za přestupky se odečítá 1 až 6 bodů podle jejich závažnosti. Po absolvování školení se několik bonusových bodů na konto přidá.

### **Bodový systém v Anglii a Walesu** <sup>60</sup>

V Anglii a Walesu přiděluje trestné body za vybrané dopravní přestupky řidičům soud. Minimální postih u méně závažných přestupků jsou 2 trestné body, za spáchání nejvážnějších trestných činů je řidič penalizován až 11 body. Nejčastěji se uděluje 3 a více trestných bodů. Potrestání řidiče trestnými body je povinné, avšak u některých přestupků rozhoduje o výši trestných bodů soud. Trestné body se vymazávají z evidence po 4 letech od jejich spáchání, u přestupků spáchaných v opilosti či pod vlivem drog až po 11 letech. Při dosažení 12 trestných bodů přichází řidič o oprávnění – ne však automaticky, o odnětí řidičského průkazu rozhoduje soud.

Pokud řidič začátečník během dvou let od získání řidičského průkazu obdrží šest trestných bodů, musí zaplatit prozatímní licenci. Plné řidičské oprávnění takový řidič získá zpět až po opětovném složení teoretických a praktických řidičských zkoušek. V případě závažných trestných činů může soud nařídít řidiči, aby před vrácením řidičského oprávnění složil rozšířenou řidičskou zkoušku před vrácením licence, a to i řidičům, kteří již nejsou ve dvouleté zkušební době.

Od 11. 10. 2004 na základě dvoustranné dohody mezi Anglií, Walesem, Skotskem na jedné straně a Severním Irskem na straně druhé, si obě strany vzájemně uznávají odnětí řidičského oprávnění výše uvedeným způsobem.

---

<sup>59</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)

<sup>60</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)



### **Bodový systém ve Skotsku** <sup>61</sup>

Silniční dopravní předpisy jsou většinou shodné nebo podobné předpisům v Anglii a Walesu, třebaže Skotsko má samostatnou soudní pravomoc. Registrační systém řidičů pokrývá celé území Velké Británie a od r. 1988 je jeho součástí i systém trestných bodů ve Skotsku.

### **Bodový systém v Severním Irsku** <sup>62</sup>

Bodový systém řidičů se podobá bodovému systému ve Velké Británii, vede se však odděleně a liší se též rozsahem postihu za spáchané přestupky.

### **Bodový systém v Nizozemsku – pro řidiče začátečníky** <sup>63</sup>

V Nizozemsku byl od 30. 3. 2002 zaveden pro řidiče začátečníky bodový systém, který byl 1. 10. 2014 ještě upraven. Podle tohoto systému jsou řidiči začátečníci sledováni po dobu 5 let od složení řidičské zkoušky. Za každý z následujících přestupků obdrží sledovaný řidič 1 trestný bod:

- nebezpečné chování v provozu,
- zavinění nehody se zraněním nebo smrtí,
- překročení maximální povolené rychlosti o více než 40 km.h<sup>-1</sup> na dálnici nebo o 30 km.h<sup>-1</sup> na ostatních silnicích,
- poruší zákon a následkem je zranění nebo škoda.

V případě, že řidič začátečník ve sledovaném období obdrží 2 trestné body, musí pro získání řidičského oprávnění znovu složit řidičské zkoušky.

## **10.3 Souhrn a trendy vývoje bodových systémů v EU**

Ve dvaceti zemích EU je zaveden v nějaké podobě bodový systém řidičů. Neexistují mezi nimi dvě země, které by užívaly stejně nastavený systém. Dokonce i na území Velké Británie a Severního Irka se užívají tři systémy. Z uvedené tabulky vidíme, že limity bodů jednotlivých bodových systémů se pohybují v rozsahu 2 až 39, nejsou sjednoceny přestupky sledované jednotlivými systémy ani jim odpovídající penalizace. Někde se shromažďují trestné body a jinde odečítají bonusové body a někde systém platí jen pro řidiče začátečníky.

<sup>61</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)

<sup>62</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)

<sup>63</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)

Nicméně všechny bodové systémy mají jeden společný cíl – zvýšit bezpečnost na silnicích a vyřadit ze silničního provozu nebezpečné řidiče. Z výše uvedených charakteristik bodových systémů řidičů lze vysledovat tři trendy:

- zpřísnění postihu řidičů (tendence k bezpodmínečnému odejmutí řidičského oprávnění po dosažení limitu bodů, snižování bodových limitů),
- motivaci řidičů, ohrožených vybodováním, prostředky pro prevenci a výchovu řidičů (školení, lékařské prohlídky),
- zjednodušování systému, koncentrace na postih těch nejnebezpečnějších přestupků a vypouštění banálních přestupků z postihu bodovým systémem řidičů.

#### **10.4 Postihování neukáznělých řidičů mezi zeměmi EU**

Postihy řidičů s vozidlem registrovaným v některé zemi EU za přestupky kterých se dopustili v jiné zemi EU zůstávaly donedávna, až na řídké výjimky, nepotrestány, pokud nebyly řešeny pokutou na místě. Překážky pozdějšího potrestání přestupku spočívaly v nemožnosti identifikace vozidla a ověření adresy, na níž je vozidlo v cizí zemi registrováno. Zahraniční řidiči tak měli v těchto případech zaručenu beztrestnost. To bylo v rozporu s bezpečností silničního provozu a představovalo to též diskriminaci tuzemských řidičů, kteří dodatečně postihováni byli.

Tento nedostatek napravuje opatření EU, které zavádí výměnu informací prostřednictvím elektronické sítě, mezi členskými státy EU.<sup>64</sup> Toto opatření se rovněž zaměří na čtyři typy dopravních přestupků, a to na nadměrnou rychlost, alkohol za volantem, nepoužití bezpečnostního pásu a nezastavení na červenou před křižovatkou. Následky silničních nehod jejichž příčinou jsou zmíněné přestupky představují přibližně 75 % úmrtí na silnicích. Silniční přestupky zahraničních řidičů lze trestat pokutami, přeshraniční postih v bodovém systému je však nemožný kvůli nekompatibilitě bodových systémů řidičů ve státech EU.

---

<sup>64</sup> <http://ec.europa.eu/cgi-bin/etal.pl>

## 11 Závěr

Práce popisuje bodový systém řidičů a jeho užívání v České republice. Velmi zajímavá je zkušenost z r. 2006, kdy pod vlivem předchozí mediální kampaně stoupla „ze dne na den“ kázeň na českých silnicích. Poučné je i další zjištění, jak tato kázeň, nepodporovaná důrazným dohledem policie na silniční provoz, postupně klesala. Jako naprosto kontraproduktivní se projevila negativní kampaň masmédií, která začala bodový systém zpochybňovat a kázeň na silnicích dále upadala.<sup>65</sup>

Bodový systém řidičů se u nás i nadále vyvíjí. Ve vývoji je však nejdále Německo, které při inovaci bodového systému v r. 1999 také zavedlo možnost odpočtu bodů, ale postupuje diferencovaně. V případě nedodržování silničních pravidel je řidič vyzván k absolvování školení či kurzu v autoškole, při problémech s alkoholem či drogami je povinné medicínsko-psychologické vyšetření a následně jsou body odečteny.

Lze očekávat, že bodový systém se v České republice bude i nadále vyvíjet. Směr vývoje naznačují priority EU pro zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě – důrazný postih těch dopravních přestupků, které jsou nejčastěji příčinou úmrtí na silnicích. S dostatečnou podporou policie a s mediální podporou může bodový systém řidičů v České republice účinně a dlouhodobě fungovat.

---

<sup>65</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/medializace-narodni-strategie-bezpecnosti/>

## 12 Resume

This work describes a point system for drivers and its use in the Czech Republic. In the text is described very interesting experience from year 2006, when under the influence of previous media campaign the discipline on Czech roads increased from day to day. Very illuminating is also other finding that this discipline, unsupported by strong police supervision on road traffic, gradually declined. As a totally counterproductive was following negative mass media campaign which began to challenge the point system and the discipline on the roads even more declined.

The point system for drivers in our republic continues in its progress. But on the top of development of driver's point system is Germany. They upgraded the point system in 1999. On this occasion was also introduced the possibility of lowering of points, but it is made individually. In the case of violation of traffic regulations the driver is invited to pass the training or course in driving school, in case of problems with alcohol or drugs is obligatory medical - psychological examination. Only after are the points deducted.

It is expected that the point system in the Czech Republic will continue to evolve. The priorities of the EU how to increase road safety indicate the direction of next development. It means strong penalties for those driving offenses which are the most frequents causes of deaths on roads. The point system for drivers in the Czech Republic can work effective and for long time with sufficient police and media support without any problem.

## 13 Zdroje

### 13.1 Literatura

*Horzinková, E., Kučerová, H.* Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou, Praha: Leges, 2011

*Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl A.* Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: 2011

*Spurný, M.,* Ve dne v noci podle zákoníku ... Policisté a četníci v českých zemích do r. 1945, Olomouc: Univerzita Palackého, 2013

### 13.2 Právní předpisy

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

rozsudek NSS č.j. 9 As 96/2008

rozsudek NSS č.j. 8 As 23/2010

vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 o řidičských průkazech

důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon o silniční provozu

### 13.3 Internetové stránky

<http://ec.europa.eu/cgi-bin/etal.pl>

<http://www.czrso.cz/o-projektu/>

[http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych\\_nasledku\\_dopravnich\\_nehod\\_ubyva\\_v\\_CR\\_i\\_v\\_EU](http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/vaznych_nasledku_dopravnich_nehod_ubyva_v_CR_i_v_EU)

<http://www.konicii.cz/clanky/vozatajstvi-73/historie-zaprahani-koni-4398/>

<http://kramerius.mlp.cz/kramerius/handle/ABG001/261938>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD\\_automobil](http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD_automobil)

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil>

[http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/\\_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689)

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla\\_silni%C4%8Dn%C3%ADho\\_provozu](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu)

[http://www.rozhlas.cz/sever/expres/\\_zprava/historie-ridicckych-prukazu--1116152](http://www.rozhlas.cz/sever/expres/_zprava/historie-ridicckych-prukazu--1116152)

[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD\\_pr%C5%AFkaz](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz)

<http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=689&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

<http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=5485&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla\\_silni%C4%8Dn%C3%ADho\\_provozu](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu)

<http://www.klikpojisteni.cz/historie-povinneho-ruceni/>  
<http://www.cpsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>  
<http://www.dfens-cz.com>  
<http://www.czrso.cz/clanky/narodni-observator-bezpecnosti-silnicniho-provozu/>  
<http://www.czrso.cz/clanky/narodni-observator-bezpecnosti-silnicniho-provozu/>  
<http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>  
<http://www.auto.cz/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku-rozhovor-s-expertem-tv-sd-12930>  
<http://www.auto.cz/nemecko-zprisnuje-bodovy-system-a-zdrazuje-nektere-pokuty-80960>  
[http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD\\_syst%C3%A9m](http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m)  
[http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/\\_zprava/1444825](http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/1444825)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Point\\_system\\_%28driving%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Point_system_%28driving%29)  
<http://ec.europa.eu/cgi-bin/etal.pl>  
<http://www.czrso.cz/clanky/medializace-narodni-strategie-bezpecnosti/>

## 14 Přílohy

- 14.1 Příloha 1: Řád fiakrský a drožkářský pro Prahu a okolí <sup>66</sup>
- 14.2 Příloha 2: Aktuální tabulka přestupků, pokut a bodového jednání podle zákona <sup>67</sup>
- 14.3 Příloha 3: Mapa – členské státy EU se zavedeným bodovým systémem <sup>68</sup>
- 14.4 Příloha 4: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích v Československu a Česku v období 1980 až 2014 <sup>69</sup>
- 14.5 Příloha 5: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích, v přepočtu na 100 tisíc vozidel. V Česku, v období 1980 až 2014 <sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> <http://kramerius.mlp.cz/kramerius/handle/ABG001/261938>

<sup>67</sup> <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

<sup>68</sup> [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/52231430-6A50-43F2-BB49-272AA48F4FF8/0/1502\\_BR.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/52231430-6A50-43F2-BB49-272AA48F4FF8/0/1502_BR.pdf)

<sup>69</sup> <http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

<sup>70</sup> <http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

## 14.1 Příloha 1: Řád fiakrský a drožkářský pro Prahu a okolí

Historický dokument, který vznikl ještě před érou automobilů, je zajímavý i z dnešního pohledu, jak jednoduše řeší:

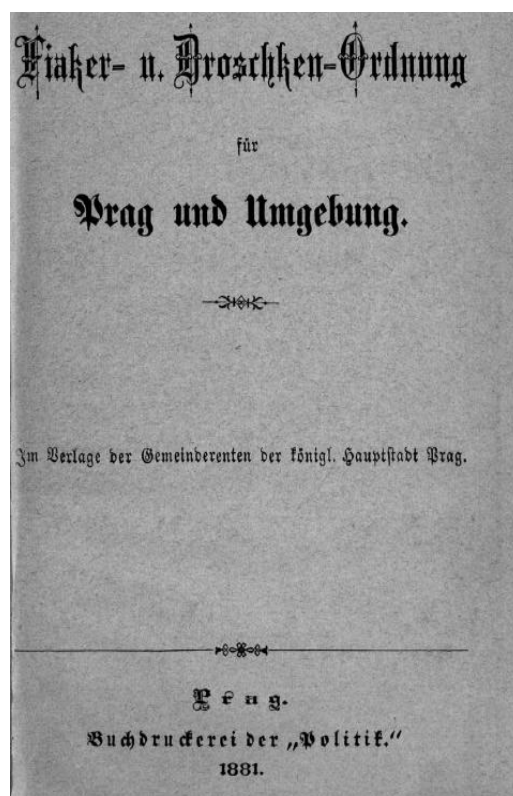
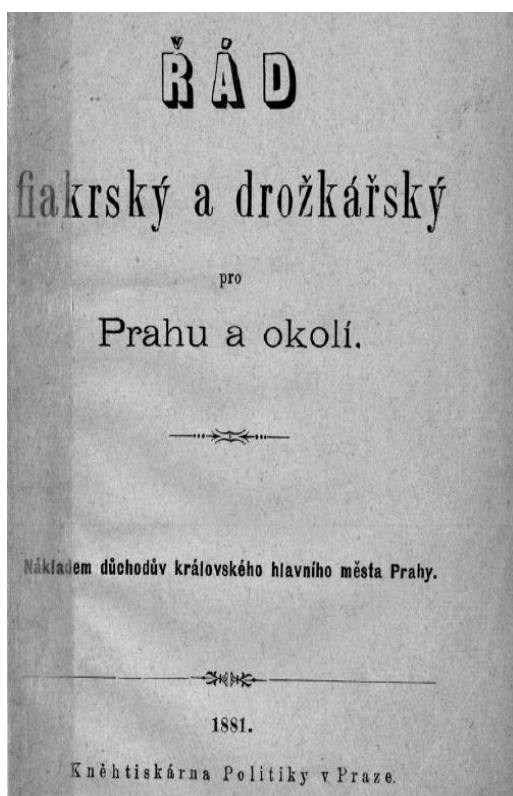
- technickou způsobilost povozů
- evidenci povozů – číslem živnostenské koncese
- způsobilost kočího a jeho oprávnění „řídít“ povoz

Jízdní předpisy zaměřuje se i z dnešního pohledu na to nejdůležitější:

- kočí musí být střízlivý a za jízdy nesmí kouřit
- směr jízdy (tehdy vlevo)
- omezení rychlosti – podle tehdejších zvyklostí
- pravidla předjíždění
- zpomalení rychlosti před křižovatkou

Další pravidla pro provozování živnosti





**Oddíl I.**

**Ustanovení obecná.**

§. 1.

Živnost fiakrská a drožkářská náleží do třídy živností povolených a proto nesmí nikdo začítí provozovati živnost tuto dříve, než mu k tomu dáno bylo povolení (koncesse).

Každé povolení může se vykonávati jen jedním vozem, tomu však, kdo za to žádá, může uděleno býti několik povolení.

§. 2.

C. k. policejnímu ředitelství přísluší výhradně pořádati provozování živnosti fiakrské a drožkářské a k němu dohlížeti i o to pečovati, aby se zachovával náležitě tento řád fiakrský a drožkářský, jakož i také sazby jízdy; c. k. policejnímu ředitelství také přísluší úplná moc disciplinární nad držiteli té živnosti a jich pomocníky, o nichž má podrobné seznamy a zápiscky vésti.

Určení a rozdělení míst, kde který má státi, stane se, když byl dříve představený společenstva fiakristů a drožkářů v příčině té slyšen, od c. k. policejního ředitelství, které se v každém jednotlivém případě o tom má s příslušným obecním představeným dorozuměti.

**Oddíl II.**

**Práva a povinnosti majitelů fiakrů a drožek.**

§. 3.

Majitelé fiakrů a drožek mají právo a jsou povinni obsluhovati jízdu obecnost v Praze, v sousedních obcích a do těch míst, na něž se povozní sazba vztahuje, za ustanovenou sazbu povozní a při jízdách, pro něž není sazby, za slušné ceny. Také mají právo, že mohou na požádání propůjčiti své koně k zapřáhnutí do cizích vozů; ale v případě tom musejí za každý cizí vůz nechat státi u domu jeden vůz číslem označený a po každé o tom bez odkladu c. k. policejnímu ředitelství oznámení učiniti.

§. 4.

Vozy fiakrské a drožky musejí důkladně a slušně udělány a při tom také na pohled pěkný býti, mají se dáti z vnitřku snadno otevřítí a tudy vyhovovati netoliko bezpečnosti nýbrž i pohodlí obecnstva.

Každý vůz má míti příslušnou výšku, šířku a býti prostorný a čistý a v čistotě vždy se držeti.

Uvnitř vozu má býti na místě dobře viditelném upevněna trhačka čili špalíček jízdních listků, s něhož si každý, kdo se vězí dává, může jeden list utrhnouti. Tyto jízdní listky mají obsahovati číslo vozu a výtah z ustanovení o sazbě povozní.

Trhačky jízdních listků obstará c. k. policejní ředitelství pražské na útraty majitelů fiakrů a drožek.

Vozy, které nejsou opatřeny takovými trhačkami jízdních listků anebo které jsou tak pošpiněny, že se to za bezohlednost k obecnstvu, jež jich užívají

chce, pokládati může, mohou se dáti ze stanoviště bez odkladu odstraniti, a může se nad to zavésti trestní jednání s majitelem povozu nebo vozkou, jenž jest tím vinen.

Každý vůz budiž opatřen dvěma svítilnami, které se mají, když se vozu užívá, rozsvítiti, jakmile se v ulicích svítilny rozsvěćují, a mohou se shasnouti, když se tyto zhasínají.

Každý vůz budiž opatřen na třech místech, totiž po obou stranách a v zadu číslem koncesse, které má býti napsáno čitelně bílou barvou a míti 10 c. m. velikosti. Uživati znaků a zlatých proužků jako ozdoby fiakrů a drožek zapovídá se.

Uvnitř vozu má býti zvláštní přístroj, u př. návěštní píšťala, aby pomocí jeho ten, kdo se veze, mohl býti ve styku s vozkou.

Koně do vozu zapřažení musejí býti k tomu docela schopní a míti řemení docela zachovalé, a při drožkách nemá kůň jinak choditi, leč ve vidlici.

Zvláště však povinni jsou majitelové živnosti drožkářských a fiakrských o to pečovati, aby slušné kočí byli oděni. Vozkové neslušně oděni mají se ze stanoviště odkliditi, a kdyby se u nich zase taková závada shledala, mají mimo to i trestání býti.

#### §. 5.

Před užíváním vozů k jízdě musí každý majitel fiakru neb drožky předvésti svůj vůz c. k. policejnímu ředitelství k ohledání, hodí-li se k účelu svému. Když by se shledaly vady, může se k takovému ohledání k žádosti majitele koncesse na jeho útraty přivolati znalec.

Výsledek takového ohledání má se od c. k. policejního ředitelství potvrditi fiakru neb drožkáři v kon-

trolní knížce, již každý z nich opatřen býti má, a do níž se též zanese výsledek každé revise později předsevzaté.

#### §. 6.

Aby se kontrolovati mohlo, je-li vůz i dále k užívání vhodný, vykoná c. k. policejní ředitelstvo každý měsíc přehlídku vozů, ku kterémuž konci se jí mají vozy předvésti; při tom se též vydají listky s udáním, kde každý má stáovati.

Kdyby se shledaly nějaké vady, jest se v případě tom řídit dle ustanovení §. 5.

#### §. 7.

Majetník fiakru nebo drožky má právo užívati k jízdě i saní, které však též musejí býti označeny číslem, jak v §. 4. jest vytknuto; avšak může současně jen s tolika saněmi jezdit, kolik čísel vozových má.

#### §. 8.

V nádraží a když by toho bylo potřebí též u divadel musí každého dne státi ve službě jistý počet fiakrů a drožek, jež c. k. policejní ředitelství určí, kterážto službě povinni jsou majitelé jejich bez zdráhání se podrobiti, kdykoliv na ně přijde řada.

### Oddíl III.

#### O kočích.

#### §. 9.

Kdo povolení k živnosti fiakrské neb drožkářské má, může voziti buď sám anebo zjednati si k tomu kočího čili vozku.

Za vozku fiakrského nebo drožkářského může přijat býti jen ten:

- a. kdo jest nejméně 16 let stár a co do těla přiměřeně vyvinut,
- b. kdo jest chování bezúhonného, střizlivý a nemá žádné nemoci hnusné,
- c. kdo jest zběhlý v ježdění a
- d. zná dokonale polohu místní.

#### §. 10.

Kdo živnostenského povolení má, povinen jest každého nově přijatého vozku s jeho průkazy představit c. k. policejnímu ředitelství k ohledání, k čemuž se dle okolností může povolati znalec.

Vozka za schopného uznaný dostane povozní lístek na jeho jméno svědčící, který neustále s sebou nositi musí a jež majitel povozu ve 24 hodinách c. k. policejnímu ředitelství vrátiti má, když vozka ze služby vystoupil.

Každý vozka jest povinen ukázati zřízencům stráže bezpečnosti k vyzvání jich sazbu povozní, lístek povozní a výkaz o stanovišti, na němž býti má.

Kdo by opomenul povozní lístek v čas si opatřiti anebo jej v čas odevzdati anebo kdo byl přijal vozku, jemuž bylo zakázáno voziti, když majitel vozu o tom známost měl, bude trestán pokutou 5 zl. a jest zodpovědným za každé zneužití, jehož se dopustil s povozním lístkem. Kdyby však majetník vozu proti předpisu tohoto paragrafu nechal jezdit kočího, jehož ani c. k. policejnímu úřadu nepředvedl a jehož ono za schopna k jízdě neuznalo, propadá pro přešupek tento dle §. 429 tr. zák. pokuté od 25—50 zl. a zůstává mimo to zodpovědným za každou škodu, která by se od takového kočího byla stala.

#### §. 11.

Každý majitel fiakru nebo drožky jest spolu zodpovědným za to, aby byli vozkové jeho úplně střizliví a aby se k obecnstvu slušně a zdvořile chovali.

#### §. 12.

Když vozka svěří řízení svého vozu někomu jinému, nebyv k tomu okamžitou a nevyhnutelnou potřebou donucen, bude pokutován uvězněním na 24 hodin, ač-li nebude potřebí dle trestního zákona přísnější na něho dokročiti; trest pak se zdvojnásobí, když jeho náhradník neumi jezdit.

Když se však náhle nějaká nezbytná potřeba naskytne, může se dáti vůz i od někoho jiného do- mu dopravit.

#### §. 13.

Fiakři a drožkáři musejí na stanovištích jim od c. k. policejního ředitelství vykázaných zůstávati od měsíce října až do konce března od 8. hodin ráno do 8. hodin večer a od měsíce dubna až do konce září od 7. hodin ráno až do 9. hodin večer.

Každé postavení se fiakra nebo drožkáře na jiné místo, než mu jest vykázano, zapovídá se. Také jest zakázáno zúmyslně volně sem a tam poježdění v ulicích s prázdným vozem, jež se k tomu konci děje, aby se někdo sehnal, kdo by se vězti dal. Také jest zakázáno vzíti na kozlík při jízdě osobu, která k tomu nenáleží, jenž se vězti dáva.

#### §. 14.

Na stanovišti samém není žádné přednosti místa pro fiakry a drožky, nýbrž má se každý se svým

vozem postaviti v obyčklé řadě dle toho, jak jeden za druhým na stanoviště přijede, a to tak, aby se cesta k jezdní určená příliš nezúžovala, tím méně smějí se chodníky zajmouti, krátce má se to státi tak, aby průchod a doprava žádné újmy netrpěly. Zvláště musí příjezd k vratům domů, kostelů a skladišť vždy volný zůstat.

#### §. 15.

Na stanovištích může fiaker nebo drožkář jen tenkrát odepřiti jízdu, kdyby byl již objednan.

Vozkové, kteří k jeti jsou již objednáni, mají nejdéle čtvrt hodiny před jízdou vyvěsiti vedle svítilny na kozlíku červenou tabulku 20 cm. velkou, na níž udána jest hodina, na kterou k jízdě zjednáni jsou.

Když některý z nich k jízdě byl objednan, má jí beze všeho odporu vykonati. Fiakři a drožkáři jsou povinni, když dříve byli objednáni, i v noci službu konati. Z té příčiny mají si dáti na dům, kde bydlí, štít, který se snadno dá zpozorovati, a na štítu tom mají naznačiti své zaměstnání a číslo, kterým jim k živnosti dáno bylo povolení. Také jsou tyto živnostníci povinni kromě obyčejného ohlášení se, jež předpisy každému ukládají, oznámiti po každé svůj nový byt též u c. k. policejního ředitelství v kanceláři pro záležitosti fiakerské a drožkářské.

Kdyby se však naskyly překážky a nemohlo se jeti, má se v čas dáti o tom věděti tomu, kdo si povoz objednal. To však se může státi jen výjimkou v těchto případech:

- a) když kůň onemocněl anebo když se řemeni tak porouchalo, že by z toho při jízdě nebezpečí vzniknouti mohlo; nebo

ním jest prostora prázdná nejméně na tři vozy zděli a když není na blízkou žádného přicházejícího vozu.

Předjížděti na mostech dovoluje se též jen pod výminkami výše uvedenými; ale na řetězovém mostě a na mostě císaře Františka Josefa jest na pravo zakázáno předjížděti někoho.

Žádný fiaker ani drožkář nesmí v prostředku ulice ani na křižovatkách státi zůstat, aby nechal toho, kdo chce jeti, do vozu vsednouti anebo vezoucího se z vozu vystoupiti, nýbrž musí pokaždé učiniti to jen podle chodníku způsobem takovým, aby lidem tudy jdoucím nepřekážel. Taktéž se co nejprísneji zapovídá jezdit po chodnicích a blízko podle domu.

Lidem, kteří by vozu do cesty přijíti mohli, má se dáti v čas hlasitým zavoláním výstraha.

#### §. 18.

Jakož pak se od obecnstva očekává, že se vlídně a rozumně k majitelům povozů a jich kočím zachová, podobně mají si i oni uctivě a zdvořile k obecnstvu a k zřízcům majícím dohlídku na ně počínati; nezdvořilost a neslušné chování se prísne potrestají.

Když fiakové neb drožkáři někoho vezou, zapovídá se jim kouřiti.

Také jest kočím zakázáno, aby se od svých vozů se stanovišť nevzdalovali, do hostinců nevcházeli, na chodnicích se v hromadu nestavěli a tak lidem v chůzi nepřekáželi; také jest jim zapovězeno uvnitř svých vozů sedati.

Koňům nemá se na stanovištích píce jinak dávat, lež toliko v zavěšených pímcích pytlích.

- b) kdyby ten, jež jeti chce, oblekem svým vůz znečistiti mohl, aneb když patrně jest silně opilý anebo když má neštovice anebo když patrně známky nějaké nakažlivé nemoci na něm pozorovati možno.

Odepřiti jízdu bez těchto důvodů jest zakázáno. Tak též se zakazuje vyvěsovati tabulku k tomu konci, aby se vozka nějaké jízdě vyhnul.

Majitel fiakru a drožky k jízdě objednaný jest ostatně, když si toho objednatel přeje, povinen jízdu tu vykonati s tímž vozem, s nímž pro ni byl najat, a kdyby tomu ten, kdo si objednáni učinil, výslovně nesvolil, nesmí jízdu takovou jinému fiakru a drožkáři přenechati.

#### §. 16.

Každý fiaker a drožkář má míti kapesní hodinky, které dobře jdou, a ukázati je, když se jede dle času před jízdou a po jízdě tomu, kdo se vézti dává, poněvadž by se jinak nevezal žádný ohled na jeho udání o trvání jízdy, kdyby v příčině té nějaký spor vzniknouti měl. Také jest vozka povinen, byv o to požádán, ukázati řád fiakerský a drožkářský tomu, kdo se vézti dává.

#### §. 17.

Fiakové a drožkáři mají přesně zachovávatí nařízený řád jízdni, mají jeti mírným klusem a kde se ulice křížují krokem. Po ulici a po silnicích musí se vždy jezdit v levo a chodníku nemá se povoz nikdy dotknouti. Předjížděti má se v právo, a dovoluje se to jen tehdy, když cesta jest dost široká, když předcházející vůz jede krokem, když před

#### §. 19.

Po každé jízdě má kočí svůj vůz bedlivě prohlédati a najde-li věc nějakou, má ji nejdéle ve 24. hodinách odevzdati nejbližšímu c. k. policejnímu komisařství.

Když se nalezené věci zadrží, zatají anebo převlastní, bude to pokládáno za podvod a kromě soudního potrestání vinníka bude to míti za následek neodvolatelné odejmutí koncesse, případně povozního lístku.

#### §. 20.

Mrtvoly ve vozích fiakerských nebo drožkách vyvážeti se zapovídá.

### Oddíl IV.

#### O sazbě povozní.

#### §. 21.

Za jízdy v městě Praze a v sousedních obcích t. j. v Karlíně, na Smíchově, v král. Vinohradech, na Vyšehradě, v Žižkově, v Bubnech a Holešovicích, anebo z Prahy do obcí těchto a zase z nich do Prahy anebo z některé této obce do druhé jest ustanovena následující sazba:

#### a) za fiakry

do první čtvrt hodiny . . . . .	60 kr.
" " půl hodiny . . . . .	1 zl. — "

b) za drožky

do první čtvrt hodiny . . . . . — zl. 40 kr.  
" " půlhodiny . . . . . — " 60 "  
a za každou následující čtvrt hodinu . — " 20 "

Při jízdě na hořejší Malou stranu (od Ostruhové ulice a od počátku Choťkovy silnice), na Hradčany, do Buben a Holešovic, do Žižkova a do pevnosti Vyšehradské jest nad to ještě nezměnitelný příplatek pro fiakra 30 kr. a pro drožku 20 kr.

Každá započatá půl hodina při fiakrech a čtvrt hodina při drožkách, byť by i docela při jízdě neuplynula, počítá se za celou.

§. 22.

Za jízdy do míst, které v příložené tabulce A jsou obsaženy, platí se taksa, která tam jest udána. Tytéž položky platí i při jízdách v opácném směru. Kdo jede s tímž povozem na zpátek, zaplatí dle času, který uplynul při čekání a při zpáteční jízdě

- a. fiakrům za každou půlhodinu . . . — 50 kr.
- b. drožkářům za každou čtvrt hodinu . — 20 "

Při jízdách od 10. hodin v noci až do 6 hodin ráno platí se o polovici sazby v §§. 21. nebo 22. určené více.

§. 23.

Při jízdách k nádražím a od nádraží platí se

- a. fiakrům přírážka . . . . . — 50 kr.
- b. drožkám přírážka . . . . . — 30 "

Při zpátečních jízdách platí však i tuto ustanovení v §. 22 v příčině té vydána.

§. 24.

Při jízdách k veřejným plesům a redutám zaplatí se bez ohledu na čas a na dobu noční taksa v tabulce B vytknutá a taktéž i při pohřbech bez rozdílu čtvrti města sazba v tétož tabulce určená, a kočí jest povinen dovézt ty, kdo na hřbitov jeli, zase na zpátek až k domu smutku.

§. 25.

Mýta, která se při jízdě někam nahodí, jakož i mýta zpáteční má zaplatiti ten, kdo se dává voziti.

Za lehčí zavazadla, jež si cestující s sebou do vozu vezme, u př. tašky, škatule s klobouky, menší kufříky ruční a balíky, neplatí se nic, za větší zavazadla má se zapraviti 20 kr. za každý kus.

§. 26.

Při jízdě dle času mají ti, kdo se vézti nechají, právo směr cesty sami vytknouti.

Když někdo chce jeti dle času a objedná si vůz, aby pro něj na určité místo dojel, řídí se počátek jízdy dle toho, jestli vozka ze svého obydlí anebo ze svého stanoviště pro svého objednatele dojde; v prvním případě počítá se, kdy vozka ze svého obydlí, v druhém pak kdy ze svého stanoviště odjeti musel, aby objednání za dosti učiniti mohl.

Při jízdě dle vzdálenosti podle tabulky A a podle tabulky B I, nemá vozka, kdyby snad musel čekatí přes dobu objednání neb přijetí svého, nic za to žádati, když čekání to netrvalo déle než 10 minut. Při delším čekání má se však nahraditi fiakroví za každou půlhodinu 50 kr. a drožkáři za

Když si někdo povoz objedná do některého místa v tabulce A obsaženého, má se zaplatiti za jízdu do toho místa tolik, jako jest v tabulce A vytknuto.

Vozkové jsou povinni vzítí zdarma až na místo, odkud se jeti má, osobu, která je k jetí objednala.

§. 27.

Když kdo vozku k jízdě objedná a potom vinou objednatele k jízdě by nepřišlo a teprv na místě, odkud se jeti mělo, vozkovi se to oznámí, může za to vozka žádati náhradu, a to drožkář 40 kr. a fiakr 60 kr.

Překazí-li se jízda vinou vozky, nesmí nic žádati za jízdu již vykonanou, případně má povozné, bylo-li mu již zapraveno, vrátiti.

Překazí-li se jízda nějakou náhodou, která buď vozku buď povoz jeho stihla, smí žádati jen tolik povozného, co připadá za jízdu již vykonanou.

§. 28.

Vozka není povinen vzítí do drožky více než 3 a do fiakru více než 5 osob, počítaje v to i místo na kozlíku.

Jedno dítě nemající ještě 12 let ve společnosti osob vzrostlých nepočítá se v to; a vždy dvě děti nemající ještě 12 let čítají se za osobu jednu.

§. 29.

Tyto ceny povozní platí bez rozdílu na všechny dny, v každé roční době a při každé povětrnosti.

Oddíl V.

Závěrečná ustanovení.

§. 30.

Přestoupení tohoto řádu fiakrského a drožkářského a sazeb taksovních, ač není-li věc taková, že by se na vinníka dle zákona trestního soudem nastoupiti muselo, bude se kromě ustanovení již v §. 10 a 12 vytknutých trestati, jak následuje:

1. Na každé zaviněné zanedbání objednané jízdy, jakož i na každé odepření jízdy bez řádných důvodů, k čemuž přičísti sluší i vyvěšení tabulky k tomu konci, aby se vozka jízdě vyhnul, na každé přestoupení ustanovených sazeb taksovních a jiných povinných platů, na žádání zproptného a konečně na to, když se užívá k jízdě vozů takových, které od dalšího upotřebení při jízdě byly vyloučeny, jest vyměřen při prvním postižení trest 10 zl. anebo uvěznění na 48 hodin, při druhém postižení trest peněžní 20 zl. nebo čtyřdenní uvěznění, při třetím postižení, když vinen jest ten, kdo má povolení k provozování živnosti, ztratí toto povolení nejméně na tři měsíce, a když to jen vozka (kočí), odejme se mu povozní lístek na vždy, a při čtvrtém postižení odejme se mu povolení k provozování živnosti fiakrské a drožkářské na vždy.

2. Při přestoupeních ostatních tohoto řádu fiakrského a drožkářského trestání budou ti, kdo jimi jsou vinni, pokutou peněžitou od 2 až do 20 zlatých anebo vězením od 12 hodin až do 4 dnů.

Když byl trest někomu častěji již uložen a když to nic nespomohlo, může se majiteli odejmouti na čas

nebo na vždy povolení k živnosti a vozkovi na čas nebo na vždy lístek povozní.

Kdyby se někdo dopustil jednoho nebo i více přestoupení v odstavci 2) tohoto §. vytknutých a zároveň i jedním neb více přestoupeními v odstavci 1) tohoto § naznačenými byl vinen, může se uložit místo trestu za každé jednotlivé přestoupení hned trest nejbliže vyšší v odstavci 1) tohoto § vytknutý.

#### §. 31.

Když se překročí sazba taksovní, má se vždy učiniti nález, aby se tomu, jenž jel, vrátilo, oč více bylo vybráno, jestli-že se to již mezi tím nestalo aneb jestli on výslovně se toho neodřekl.

#### §. 32.

Pokuty peněžité, které se sejdou, připadají pokladně spolkové, není-li však takové, místnímu ústavu chudých.

#### §. 33.

Aby se pro dobré obecnstva dodalo zachování tohoto řádu náležitě váhy, ukládá se c. k. policejní stráž, aby fiakry a drožkáře, jež při překročení těchto ustanovení postihne, ihned příslušnému úřadu k potrestání předvedla.

Od takového předvedení může se jen tenkrát upustiti, kdy se odejmutím lístku povozního anebo listu stanoviště vykazujícího zjistila totožnost vinníka, ač netřeba-li vykonati zatknutí dle jiných zákonitých předpisů ihned.

#### §. 34.

Z rozkazův a nálezův úřadů, kterýmž bdíti jest nad zachováním těchto předpisů, možno se odvolati k c. k. místodržitelství.

Takové odvolání musí se ve 24 hodinách opověděti a během dalších tří dnů v úřadu první instance podati.

Odvolání, ježto směřují proti opatřením v příčině zachování pořádku, nemají žádného odkladného účinku.

#### §. 35.

Tento řád fiakrský a drožkářský, kterým se dosavadní řády fiakrské a drožkářské se sazbami povozními a ustanoveními obecními, vydané dekrety c. k. místodržitelství ze dne 8. června 1872 č. 16930 a 27. května 1877 čís. 23.772 vyzdvihují, začne míti platnost dne 1. července 1881.

V Praze, dne 20. dubna 1881.

### C. k. místodržitelství pro království České.

## 14. 2 Příloha 2: Aktuální tabulka přestupků, pokut a bodového jednání

Přestupek (zkráceně)	Přestupek	Body	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení	Zákaz činnosti (*)	Paragraf (zákona o silničním provozu)
<b>Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)</b>	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)
<b>Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)</b>	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1c)
<b>Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)</b>	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobily nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let	§274 TZ**
<b>Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky</b>	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1d)
<b>Řízení po zadržení řídičského průkazu na místě</b>	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 2.
<b>Nedovolené předjíždění</b>	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 7.
<b>Nedovolená jízda přes železniční přejezd</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 9.
<b>Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici</b>	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 10.
<b>Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví</b>	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let	§ 143, 147, 148 TZ**
<b>Nezastavení po nehodě</b>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 1.
<b>Ujetí od dopravní nehody</b>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 4.

<b>Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky</b>	Text přílohy zákona č. 361/2000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7	---	Odnětí svobody až 2	---	§ 150 TZ**
<b>Technicky nezpůsobilé vozidlo</b>	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 3.
<b>Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více</b>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 2.
<b>Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 5.
<b>Ohrožení při přeježdění z pruhu do pruhu</b>	ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<b>Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání</b>	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.d)
<b>Řízení bez řidičského oprávnění</b>	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 1.
<b>Ohrožení chodce na přechodu</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.a)
<b>Nedání přednosti v jízdě</b>	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 8.
<b>Nepoužití autosedačky pro dítě</b>	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<b>Nedodržení bezpečnostních přestávek</b>	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů (body o 33% a více)	4	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23/1f)***

<b>Maření výkonu úředního rozhodnutí</b>	Maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let	§ 337 TZ**
<b>Řízení bez profesního průkazu</b>	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 3.
<b>Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více</b>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 3.
<b>Nezastavení před přechodem</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.b)
<b>Jízda bez bezpečnostních pásů</b>	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<b>Přetížený kamion nebo autobus</b>	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 15000,- Kč	do 500.000,- Kč	---	§ 42 a/4 c) 13/1997 Sb.
<b>Řízení s telefonem v ruce</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 1.
<b>Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km</b>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.
<b>Neoznačení překážky způsobené řidičem</b>	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<b>Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ</b>	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 1.
<b>Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ</b>	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena nebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 2.
<b>Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti</b>	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 4.
<b>Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR</b>	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 5.
<b>Stání na místě vyhrazeném pro invalidy</b>	při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 1f) 11.



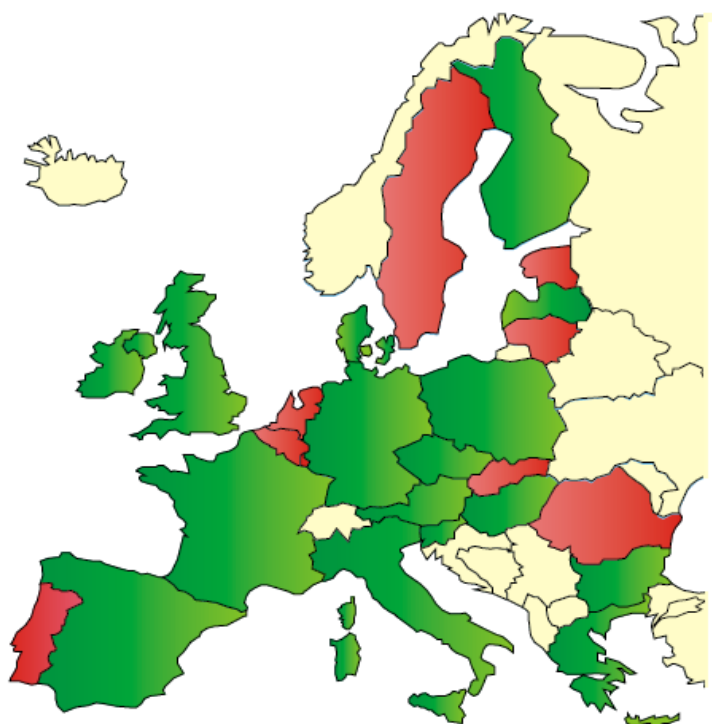
<b>Nedovolená jízda nákladního automobilu</b>	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1g)
<b>Zavinění nehody s ublížením na zdraví</b>	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1h)
<b>Neohlášení dopravní nehody</b>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 2.
<b>Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody</b>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 3.
<b>Použití antiradaru</b>	v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 1j)
<b>Jiné porušení povinností</b>	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona	0	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<b>Svěření řízení neznámé osobě</b>	Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.	0	1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 2
<b>Řízení bez dokladů nebo záznamů o provozu vozidla</b>	jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladu, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23/1f)***
<b>Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách</b>	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23/1f)***
<b>Malé překročení rychlosti - v obci do 5 km nebo mimo obec do 10 km</b>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h	0	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.
<b>Ohrožení chodce při odbočování</b>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.c)
<b>Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)</b>	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)

\*) Poznámky k zákazu činnosti (**Zákaz řízení motorových vozidel - ZŘMV**):

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

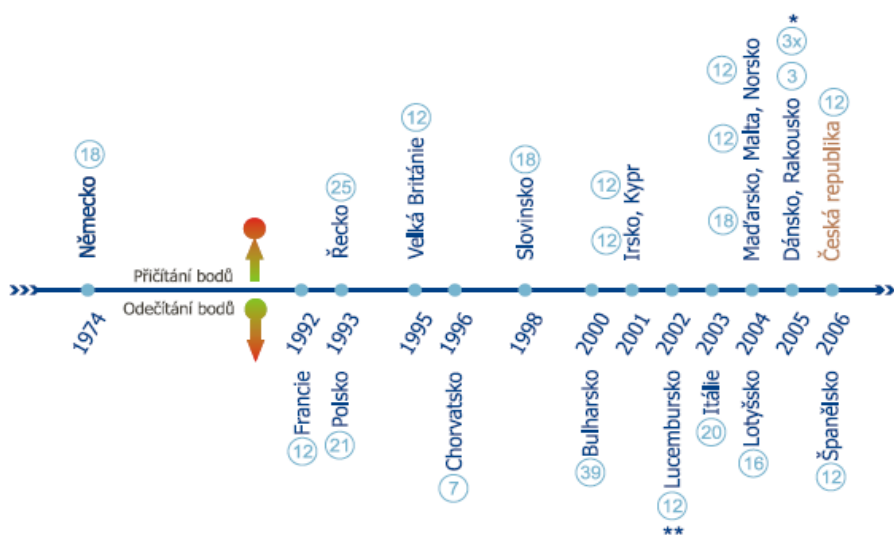
\*\*) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, \*\*\*) zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

### 14.3 Příloha 3 Mapa – členské státy EU se zavedeným bodovým systémem



Obrázek 1 – situace v Evropské unii

■ Členské státy EU bez bodového systému  
■ Členské státy EU se zavedeným bodovým systémem  
■ Ostatní státy

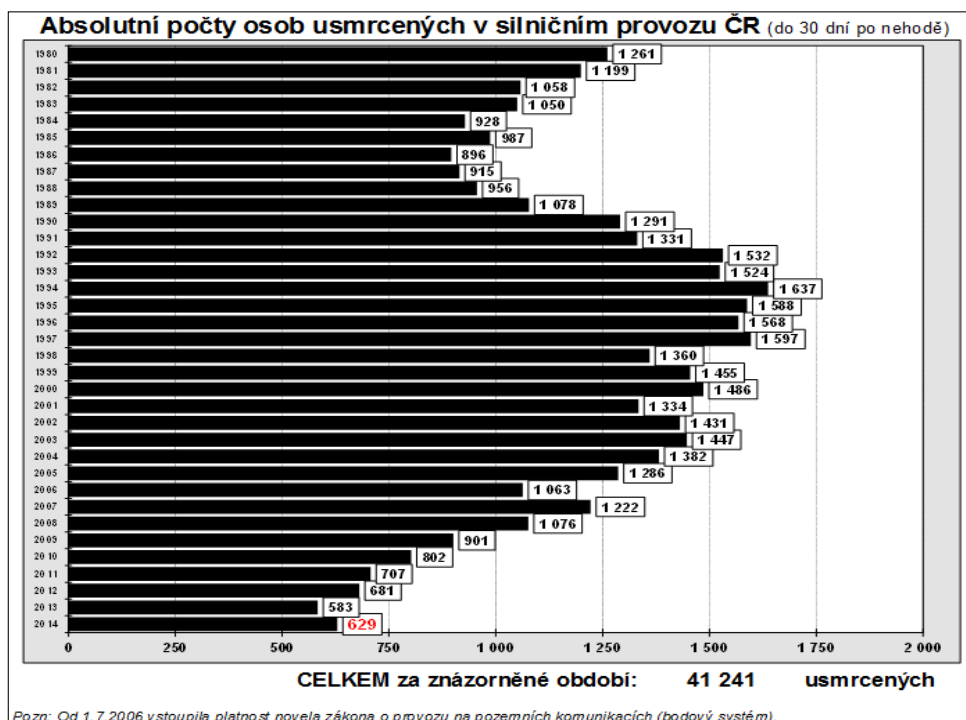


Graf 1 – zavádění bodových systémů v Evropě  
 údaj v kroužku udává max. počet bodů v daném systému

\* – specifický systém bodového hodnocení známý jako 3x a dost

\*\* – bodový systém pouze pro začátečníky

#### 14.4 Příloha 4: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích v Československu a Česku v období 1980 až 2014



#### 14.5 Příloha 5: Statistika ročního počtu úmrtí na silnicích v přepočtu na 100 tisíc vozidel - v Česku, v období 1990 až 2014

