



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

BODOVÝ SYSTÉM JAKO NÁSTROJ SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI

THE POINT SYSTEM AS A ROAD SAFETY TOOL

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

ING. JAKUB HABÁSKO

AUTHOR

VEDOUCÍ PRÁCE

ING. BC. MAREK SEMELA, PH.D.

SUPERVISOR

BRNO 2011

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2010/11

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Ing. Jakub Habásko

který/která studuje v magisterském studijním programu

obor: Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti

v anglickém jazyce:

The Point System as a Road Safety Tool

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem práce je podrobně představit "bodový systém" z pohledů struktury, účelnosti, jednoty prevence a represe u nás a ve státech, kde je zaveden, vyhodnotit jeho pozitiva a negativa, dopady na silniční bezpečnost a jeho akceschopnost zejména z pohledu prevence, motivace a recidivy řidičů.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je zejména:

- vyhodnotit dopady systému z pohledu statistik nejčastějších přestupků a jejich prokazování,
- zhodnotit dopady systému na bezpečnost silničního provozu,
- vyhodnotit nejčastější přestupky a trestné činy v souvislosti s provozem na silnici,
- porovnat bodové systémy států, kde je zaveden (např. SRN, Polsko, Velká Británie, Rakousko) z pohledu podobnosti a rozdílů v prevenci, represí, recidivě a motivaci řidičů,
- zhodnotit akceschopnost bodového systému v boji proti závažným přestupkům popřípadě trestným činům a posoudit nastavení bodového ohodnocení a sankcí, případně navrhnout a zdůvodnit možné změny systému.

Seznam odborné literatury:

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

Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích.

Zákon č. 40/2009 Sb. - trestní zákoník.

Zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním.

Zákon č. 273/2008 Sb. o policii.

Zákon č. 500/2004 Sb. - správní řád.

<http://www.novapravidla.cz/>

<http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/>

a další elektronické zdroje

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2010/11.

V Brně, dne 30.11.2010




prof. Ing. Albert Bradáč, DrSc.
Ředitel vysokoškolského ústavu

Abstrakt

HABÁSKO Jakub: Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti. Diplomová práce navazujícího magisterského studia, 2. roč. šk. r. 2010/2011, VUT v Brně, Ústav soudního inženýrství, květen 2011, str. 198, obr. 12, tabulek 6, příloh 21.

Práce zpracovaná v rámci magisterského studia oboru Expertní inženýrství v dopravě se zabývá problematikou bodového systému v naší republice a jeho porovnáním s některými jinými evropskými státy. V práci byl podrobně představen bodový systém u nás a ve vybraných evropských státech. Práce dále přináší porovnání bezpečnosti silničního provozu z pohledu statistik nehodovosti, byly vyhodnoceny nejčastější přestupky a trestné činy v souvislosti s provozem, a to od doby zavedení bodového systému. V závěrečné části byly na základě analýzy okolních systémů navrženy změny bodového hodnocení a představena novela zákona.

Abstract

HABÁSKO Jakub: The Point System as a Road Safety Tool. The Master's thesis of Master degree, second grade, school year 2010/2011, Brno University of Technology, Institute of Forensic Engineering, May 2011, pages 198, pictures 12, tables 6, supplements 21.

The thesis is elaborated in frame of the Master degree, study branch Expert Engineering in Transport. In this diploma thesis is in detail introduced Penalty Point System in our country and in other selected european countries. The thesis further contains the part about comparing Road Safety in our country and in other selected countries from the point of view of statistics. Most frequented offences and criminal offences in our country were analyzed. In the final part of this thesis is the suggestion of changes in point system. In the last chapter is introduced actual amendment of the Road Safety Act.

Klíčová slova

Bod, bodový systém, bezpečnost silničního provozu, 12 bodový řidič.

Keywords

Point, penalty point system, road traffic safety, 12 point driver.

Bibliografická citace

HABÁSKO, J. *Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2011. 198 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D..

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především panu Ing. Bc. Marku Semelovi, Ph.D. za věcné připomínky a odborné rady, bez nichž by práce nemohla vzniknout.

OBSAH

0	Úvod.....	14
1	Bodový systém v České republice	17
1.1	Právní úprava bodového systému v České republice.....	17
1.2	Podrobný rozbor bodového systému v České republice – stav k 1. 5. 2011... 18	
1.2.1	Zaznamenávání bodů	18
1.2.2	Bodové hodnocení přestupků a trestných činů	18
1.2.3	Bodové hodnocení v případě spáchaní více deliktů jedním skutkem	18
1.2.4	Maximální počet získaných bodů	19
1.2.5	Následek získání maximálního počtu bodů	19
1.2.6	Vrácení řidičského oprávnění	19
1.2.7	Odstranění bodů z registru řidičů při vrácení řidičského oprávnění	19
1.2.8	Odečítání bodů	20
1.2.9	Námítky proti provedenému záznamu bodu do registru řidičů.....	21
1.2.10	Požadavky na školení bezpečné jízdy	21
2	Záznamový systém (Vormerksystem) v Rakousku.....	23
2.1	Právní úprava záznamového systému (Vormerksystem) v Rakousku (2)	23
2.2	Podrobný rozbor záznamového systému v Rakousku	24
2.2.1	Zaznamenávání deliktů	24
2.2.2	Delikty zařazené do záznamového systému (Vormerksystem) (2).....	24
2.2.3	Následek získání tří záznamů v záznamovém systému (3).....	26
2.2.4	Odstraňování záznamů ze záznamového systému (3).....	26
2.2.5	Druhy kurzu pro delikty týkající se výhradně alkoholu (3).....	26
2.2.6	Druhy kurzů – ostatní delikty (3).....	27
2.2.7	Výše postihů v případě překročení nejvyšší povolené rychlosti (3)	28

3	Bodový systém v Německu (Spolková republika Německo).....	30
3.1	Právní úprava bodového systému v Německu	30
3.2	Podrobný rozbor bodového systému v Německu.....	30
3.2.1	Zaznamenávání bodů (4)	30
3.2.2	Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (4)	31
3.2.3	Maximální počet získaných bodů a následek jeho dosažení (4).....	31
3.2.4	Vrácení řidičského oprávnění (4)	31
3.2.5	Odstranění bodů z registru při vrácení řidičského oprávnění (4)	31
3.2.6	Odečítání bodů (4).....	32
3.2.7	Povinnosti účastníků a účel kurzů (5)	32
3.2.8	Povinnosti úřadu spravujícího řidičské průkazy (4).....	33
3.2.9	Řidičské oprávnění na zkoušku (die Fahrerlaubnis auf Probe) (4)	33
3.2.10	Alkohol (6)	34
4	Bodový systém v Polsku.....	36
4.1	Právní úprava bodového systému v Polsku.....	36
4.2	Podrobný rozbor bodového systému v Polsku	36
4.2.1	Zaznamenávání bodů (7)	36
4.2.2	Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (7)	36
4.2.3	Bodové hodnocení v případě spáchaní více deliktů jedním skutkem (7) .	36
4.2.4	Maximální počet získaných bodů (7)	37
4.2.5	Následek získání maximálního počtu bodů (7)	37
4.2.6	Vracení řidičského oprávnění (7)	37
4.2.7	Odstranění bodu z evidence řidičů (7).....	37
4.2.8	Odečítání bodů (7).....	37
5	Bodový systém ve Velké Británii	38
5.1	Právní úprava bodového systému ve Velké Británii	38

5.2	Podrobný rozbor bodového systému ve Velké Británii	38
5.2.1	Zaznamenávání bodů (8).....	38
5.2.2	Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (8).....	39
5.2.3	Maximální počet získaných bodů (8).....	39
5.2.4	Následek získání maximálního počtu bodů (8).....	39
5.2.5	Vrácení řidičského oprávnění (8).....	39
5.2.6	Odstraňování bodů a záznamů z registru a řidičského oprávnění (8)	40
5.2.7	Kurzy (8).....	41
5.2.8	Zkrácení doby odebrání řidičského oprávnění (8)	41
5.2.9	Řidiči začátečníci (8)	42
6	Porovnání jednotlivých systémů	43
6.1	Porovnání pravidel	43
6.1.1	Zaznamenávání bodů a deliktů	43
6.1.2	Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů.....	43
6.1.3	Následek získání maximálního počtu bodů	44
6.1.4	Podmínky pro vrácení řidičského oprávnění	44
6.1.5	Odstraňování bodů a záznamů	45
6.1.6	Odečítání bodů	45
6.2	Objektivní porovnání jednotlivých bodových systémů	46
6.2.1	Parametrické porovnání	46
6.2.2	Porovnání pomocí zvolených deliktů.....	49
6.3	Negativa a pozitiva jednotlivých systémů	50
7	Bodový systém a bezpečnost silničního provozu.....	52
7.1	Hodnocení dopadu bodového systému na silniční bezpečnost v ČR.....	52
7.1.1	Hodnocení na základě počtu dopravních nehod	52
7.1.2	Hodnocení na základě počtu usmrcených osob	53

7.1.3	Hodnocení na základě vývoje počtu lehce a těžce zraněných osob	54
7.1.4	Shrnutí provedené analýzy dat	55
7.2	Porovnání silniční bezpečnosti	55
7.2.1	Porovnání na základě počtu usmrcených osob	56
7.2.2	Porovnání na základě počtu lehce zraněných	57
7.2.3	Porovnání na základě vývoje počtu těžce zraněných	57
7.2.4	Souhrnné vyhodnocení	58
7.3	Analýza dvanáctibodových řidičů	59
7.3.1	Stav evidence bodovaných řidičů	59
7.3.2	Specifika dvanáctibodových řidičů (1)(12)	59
7.4	Vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů	63
7.4.1	Vyhodnocení trestných činů	65
7.4.2	Porovnání deliktů s delikty vybodovaných řidičů	65
8	Návrh změn úpravy bodového systému	67
8.1	Změny v zákonné úpravě	67
8.1.1	Zaznamenávání bodů a deliktů	67
8.1.2	Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů	67
8.1.3	Následek získání maximálního počtu bodů	68
8.1.4	Podmínky pro vrácení řidičského oprávnění	69
8.1.5	Odstraňování bodů a záznamů	69
8.1.6	Odečítání bodů	69
8.2	Změny v bodovém hodnocení deliktů	70
8.2.1	Porovnání jednotlivých deliktů	70
8.2.2	Návrh změn v bodovém hodnocení deliktů	70
8.2.3	Návrh nových bodově hodnocených přestupků	93
8.3	Schválená novelizace zákoné úpravy	99

8.3.1 Rozbor změny bodového hodnocení.....	100
9 Závěr.....	104
Bibliografie.....	106
Seznam příloh.....	110
Přílohy.....	112

0 ÚVOD

Cílem této diplomové práce je především podrobně představit bodový systém, a to z pohledu struktury, účelnosti prevence a represe u nás a ve státech, kde je zaveden. Následovat bude posouzení jeho dopadu na bezpečnost silničního provozu. Práce by mimo jiné měla také přinést ucelený návrh na změnu bodového systému, a to včetně odůvodnění návrhu.

Závažným problémem celé Evropy jsou dopravní nehody a především jejich často tragické následky v podobě fatálně zraněných osob. Všechny státy se snaží bojovat o zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Některé zvolily cestu dlouhodobého sledování chování řidičů (bodový systém) a některé se vydaly cestou vysokých pokut v boji za zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Nejčastější příčinou dopravních nehod je selhání lidského faktoru, ke kterému se často připojí i nepříznivé okolnosti. Selhání lidského faktoru lze také označit jako nesprávné (nevědomé nebo vědomé) chování řidiče dopravního prostředku. Někteří řidiči mají problém s posouzením svého chování a s jeho dopady na nebezpečnost vůči ostatním účastníkům provozu. Vysoký počet nehod a jejich tragické následky donutily zákonodárce v naší republice k zamyšlení nad tím, jak zvýšit bezpečnost silničního provozu. Výsledkem zaměření se na tuto problematiku bylo zavedení bodového systému po vzoru států, kde tento systém již desetiletí funguje. Na základě zkušeností států, kde je již delší dobu zaveden, je ověřen účinek tohoto systému z pohledu poklesu počtu dopravních nehod a zejména jejich následků.

Hlavní podstatou bodového systému je dlouhodobé sledování nebezpečného chování řidičů. Řidič je za každý závažný přestupek bodově ohodnocen a toto hodnocení se mu zaznamenává na jeho konto. Při dosažení maximální stanovené hranice bodů je nebezpečný řidič odstraněn ze silničního provozu, a to ztrátou odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel na určenou dobu. Řidič se může informovat nebo je informován o počtu již přidělených bodů. Řidič, který již na svém kontě nějaké body má, se může svojí iniciativou postarat o snížení jejich počtu. První možností je dobrovolná účast na kurzu, za kterou je možné si odečíst z konta určitý počet bodů. Kurzy lze rozdělit na dopravně-psychologické a dopravně-vzdělávací. Druhou možností je řádné chování (bez přestupku) na určitou dobu, za které je řidič odměněn odečtením určitého počtu bodů. Z uvedených informací tedy jednoznačně plyne, že včasnou korekcí svého chování a osobní aktivitou lze zabránit ztrátě odborné způsobilosti (odebrání řidičského oprávnění). Řidiči, kteří svoje chování nezkorigují,

a je jim odebráno řidičské oprávnění, se ukázali jako nebezpeční pro ostatní účastníky provozu na silnicích. Ukázalo se tedy, že vlastními silami nejsou schopni své chování regulovat a potřebují odbornou pomoc. Pro navrácení řidičského oprávnění je nutné splnit stanovené podmínky. Většinou se jedná o přezkoušení z odborné způsobilosti a dopravně psychologické vyšetření. Jak přezkoušení, tak vyšetření by mělo vést k nápravě a redukci nebezpečného chování.

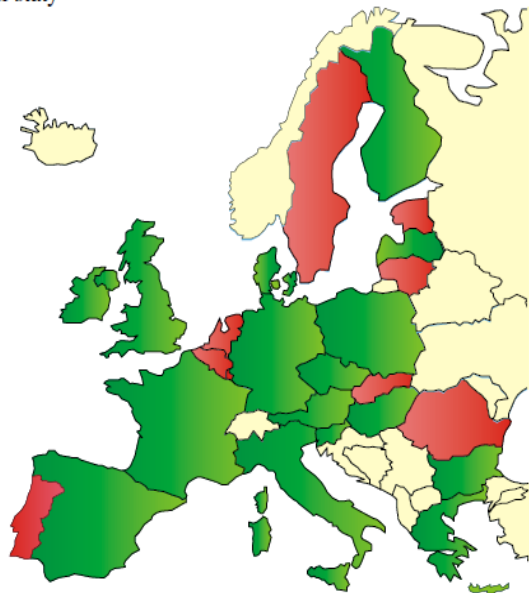
V bodovém systému lze nalézt následující opatření. Za represivní opatření lze považovat bodové hodnocení přestupku, které provádí policie a obecní úřady s rozšířenou působností. Rehabilitace, tedy náprava chování řidičů, je prováděna dobrovolně formou účasti na kurzech nebo povinně, a to v případě žádosti řidiče o navrácení řidičského oprávnění. Motivací k dobrovolné nápravě může být snížení počtu bodů na kontě a motivací k povinné nápravě může být potřeba získat řidičské oprávnění. Prvek proti recidivě v páčání přestupků je dán maximálním počtem bodů nebo okamžitým odebráním řidičského oprávnění. Například po dvou stejných přestupcích řidič dosáhne maximálního počtu bodů a dalšímu opakování je zabráněno odebráním oprávnění. Motivací pro každého řidiče by mělo být chovat se tak, aby za jeho chování nenásledoval postih (represe) ve formě pokuty, bodů nebo odnětí řidičského oprávnění. V tomto případě řidič bude jezdit bezpečně a nebude ohrožovat bezpečnost sebe ani ostatních účastníků provozu na silnicích.

Obrázek 1 zobrazuje mapu Evropské Unie, kde jsou barevně odlišeny státy, ve kterých je zaveden bodový systém. Na dalším obrázku (**Obrázek 2**) je zobrazena časová osa, na níž jsou uvedeny jednotlivé státy dle roku zavedení bodového systému. Nad touto osou jsou vypsány státy, ve kterých se body přičítají a pod touto osou jsou vypsány státy, kde se body naopak odečítají. Číslice ve světle modrém kroužku udává maximální počet bodů v daném systému. Jednou hvězdičkou jsou označeny státy se specifickým bodovým systémem zvaným třikrát a dost. Dvěma hvězdičkami je označen stát s bodovým systémem pouze pro začátečníky.

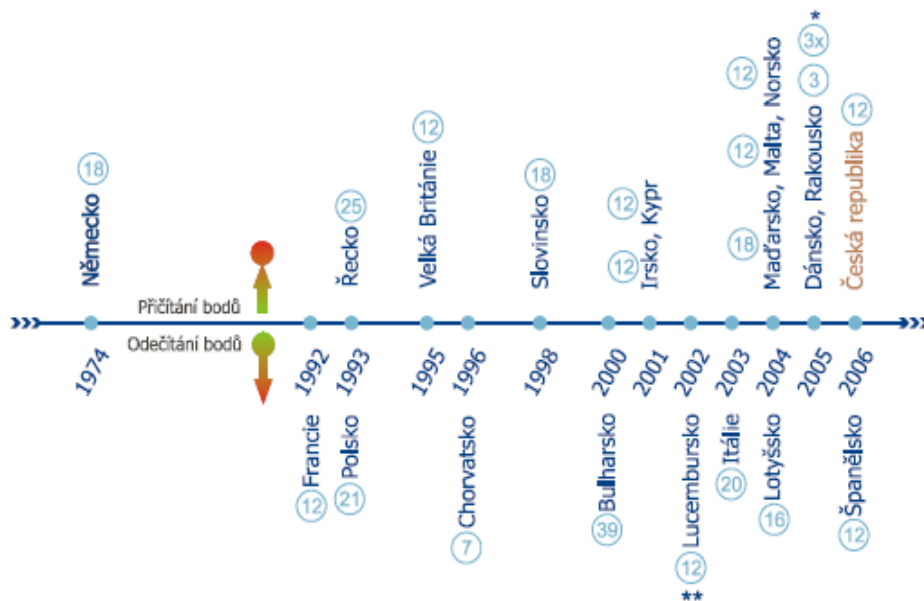
Z časové osy je názorně patrné, že Německo zavedlo bodový systém již v roce 1974 jako první stát v současné Evropské Unii. Je zde vidět patrný náskok osmnácti let před druhou Francií. Největší rozmach zavádění bodových systémů nastal po roce 2000.

Mimo Evropu fungují podobné systémy např. v Kanadě, Austrálii, USA, na Novém Zélandě a také v Japonsku. Z tohoto výčtu je patrné, že bodový systém v mnoha státech není doposud zaveden.

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



Obrázek 1: Evropská unie - rozložení států bez a se zavedeným bodovým systémem (1)



Obrázek 2: Časová osa znázorňující zavedení bodového systému, počet bodů, odečítání nebo přičítání atd. (1)

1 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE

V naší republice byl bodový systém zaveden dne 1. července 2006 na základě novely zákona č. 411/2005 Sb. o změně zákona o provozu na pozemních komunikacích a dalších zákonů. Hlavním účelem bodového systému jak u nás, tak v ostatních zemích, kde je zaveden, je postihovat recidivu páchání přestupků a trestných činů proti pravidlům silničního provozu. Řidičům jsou za určité přestupky a trestné činy udělovány vedle finanční sankce také „trestné“ body. Tyto body nelze chápat jako sankci za přestupek nebo trest za trestný čin, ale je nutné je považovat za administrativní opatření, které ohodnocuje závažnost spáchaného přestupku nebo trestného činu. Jednotlivé bodové ohodnocení přestupku nebo trestných činů řidičů je registrováno. V případě, že řidič nasbírá nejvyšší stanovený počet bodů, pozbývá odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a v souvislosti s tím i řidičské oprávnění. Další administrativní požadavky bodového systému řeší zákon č. 365/2000 Sb. o informačních systémech veřejné správy.

1.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICE

Primárním zdrojem, který upravuje bodový systém, je zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně je upraven v Hlavě V – Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. V této hlavě se nachází § 123a - § 123f. Těchto šest paragrafů se zabývá účelem bodového hodnocení, započítáváním bodů, pozbýtím řidičského oprávnění, vrácením řidičského oprávnění, odečítáním bodů a možnostmi podání námítky. Součástí tohoto zákona je také příloha – Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání. V této příloze jsou uvedeny jednotlivé přestupky, trestné činy a jejich bodové ohodnocení.

Vlastní přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou uvedeny v §22 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích. Jsou zde uvedeny sankce za přestupky jak ve formě finanční, tak ve formě zákazu činnosti na určité období. Dalším paragrafem, který se zabývá přestupky zahrnutými do bodového hodnocení, je §23 tohoto zákona. Tento paragraf se zabývá ostatními přestupky na úseku dopravy a přestupky úseku silničního hospodářství.

Zákonem, který upravuje pouze jeden přestupek, který je bodově hodnocen, je zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích. V § 42 a/4c upravuje přestupek překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při nízko-rychlostním vážení.

Trestné činy zahrnuté do bodového hodnocení vycházejí ze zákona č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. Jedná se o § 143 Usmrcení z nedbalosti, § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti, § 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky a § 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

1.2 PODROBNÝ ROZBOR BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICĚ – STAV K 1. 5. 2011

V této kapitole bude podrobně popsán bodový systém v naší republice.

1.2.1 Zaznamenávání bodů

Dle § 123b zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích spadá-li přestupek nebo trestný čin řidiče do bodového hodnocení, je do registru řidičů zaznamenán stanovený počet bodů. Záznam do registru řidičů provede příslušný obecní úřad s rozšířenou působností, a to nejpozději do 5 dnů od doručení.

1.2.2 Bodové hodnocení přestupků a trestných činů

Přestupky a trestné činy mohou být ohodnoceny minimálně jedním bodem a maximálně sedmi body. Přehled bodově hodnocených přestupků a trestných činů je uveden v příloze s názvem „Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání“ zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento přehled je připojen jako *Příloha 1* této diplomové práce.

1.2.3 Bodové hodnocení v případě spáchaní více deliktů jedním skutkem

Dle § 123c odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se v případě spáchaní více přestupků nebo trestných činů, zařazených do bodového hodnocení, jedním skutkem, zaznamenává příslušný obecní úřad s rozšířenou působností počet bodů stanovený pro nejzávažnější z nich.

1.2.4 Maximální počet získaných bodů

Dle § 123c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je maximální počet stanoven na 12 bodů. Řidič tedy začíná v registru s nulou bodů. Získané body mu jsou přičítány až do maximálního počtu bodu tedy do 12.

1.2.5 Následek získání maximálního počtu bodů

Dle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je následkem dosažení maximálního počtu bodů v registru ztráta odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a v souvislosti s tím i řidičského oprávnění. Obecní úřad s rozšířenou působností oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. Řidičské oprávnění pozbývá platnosti uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.

1.2.6 Vracení řidičského oprávnění

Dle § 123d odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je řidič oprávněn požádat o vracení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3. V případě, že v souvislosti se spáchaným přestupkem nebo trestným činem zařazeným do bodového hodnocení byl uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel je řidič oprávněn požádat o vracení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti (§ 123d odst. 2). Žádost o vracení řidičského oprávnění se podává v písemné formě u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností. Podmínkou vracení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti (§ 123d odst. 3).

1.2.7 Odstranění bodů z registru řidičů při vracení řidičského oprávnění

Tuto záležitost upravuje § 123d odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Ode dne vracení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vracení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

1.2.8 Odečítání bodů

Tuto problematiku upravuje § 123e zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

- A) Po uplynutí doby 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců bez spáchání přestupku nebo trestného činu zařazeného do bodového hodnocení se řidiči odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů.
- B) Po uplynutí doby 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců bez spáchání přestupku nebo trestného činu zařazeného do bodového hodnocení se řidiči odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení podle písmene A).
- C) Po uplynutí doby 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců bez spáchání přestupku nebo trestného činu zařazeného do bodového hodnocení se řidiči odečtou všechny zbývající body.

Doba pro odečítání bodů však neběží po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.

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

Dalším způsobem jak je možné snížit počet bodů v registru řidičů je účast na školení bezpečné jízdy. Tímto školením je možné odečíst 3 body. Odečtení těchto 3 bodů z registru řidičů je však možné provést pouze jednou za kalendářní rok. Jsou zde však dvě podmínky, které musí být splněny:

- A) Řidič musí doložit žádost s potvrzením o ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního předpisu, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti.
- B) Řidič nesmí mít v registru řidičů v den ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy více než 10 bodů. Dále nesmí mít v registru řidičů zapsán přestupek nebo trestný čin ohodnocený 6 a více body.

1.2.9 Námitky proti provedenému záznamu bodu do registru řidičů

Tuto problematiku upravuje § 123f zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

V případě, že řidič nesouhlasí s provedeným záznamem do registru řidičů, může podat písemné námitky obecnímu úřadu s rozšířenou působností. Pokud obecní úřad s rozšířenou působností shledá námitky oprávněné, nejpozději do 10. dne ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně informuje o provedené opravě řidiče. V případě, že příslušný úřad s rozšířenou působností shledá námitky řidiče nezdůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.

V případě podání námitek proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, během stanovených lhůt § 123c odst. 3 (viz kap. 1.2.5) se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.

1.2.10 Požadavky na školení bezpečné jízdy

Touto problematikou se zabývá vyhláška ministerstva dopravy č. 156/2008 Sb. o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů koncertně HLAVA II - Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení.

Technické požadavky na zázemí nutné pro poskytování školení bezpečné jízdy jsou upraveny v §16 a §17 již zmíněné vyhlášky. V §18 je odkaz na přílohu, v níž je uveden vzor potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy. Obsah, rozsah a nejvyšší počet účastníků školení bezpečné jízdy je podrobně popsán v §19, §20, §21.

V tomto odstavci budou vyzdviženy stěžejní části školení bezpečné jízdy a jejich hodinová dotace. Školení bezpečné jízdy se dle uvedené vyhlášky dělí na tři základní části:

- A) Výuka (3 hodiny)
- B) Výcvik (3,5 hodiny)
- C) Závěrečné hodnocení školení (30 minut)

Celkově tedy školení bezpečné jízdy trvá 7 hodin.

Výuka se dále člení na čtyři části:

- 1) výuka teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy v rozsahu 30 minut,
- 2) výuka nejčastějších příčin dopravních nehod a jejich předcházení v rozsahu 60 minut,
- 3) výuka důsledků protiprávního jednání řidičů motorových vozidel v rozsahu 30 minut,
- 4) výuka prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích v rozsahu 60 minut.

Nejvyšší počet účastníku kurzu školení bezpečné jízdy při výuce je 24 osob.

Výcvik se dále člení na čtyři části:

- 1) chování v provozu,
- 2) zvláštní jízdní úkony,
- 3) zvláštní jízdní úkony nouzového brzdění na rovině,
- 4) zvláštní jízdní úkony nouzového brzdění v zatáčce.

Nejvyšším počet účastníků kurzu školení bezpečné jízdy při výcviku je maximálně 12 účastníků na jednoho lektora.

Podrobnější popis jednotlivých částí, a to jak výuky, tak výcviku, je uveden v již zmíněné vyhlášce.

Cena školení bezpečné jízdy se pohybuje okolo 3900 Kč včetně DPH.

2 ZÁZNAMOVÝ SYSTÉM (VORMERKSYSTEM) V RAKOUSKU

V Rakousku začal tento systém fungovat od 1. června 2005. Záznamový systém slouží k evidenci řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků. Toto opatření je zaměřeno především proti rizikovým řidičům. V systému nejsou evidovány body, ale přímo přestupky. Tedy nejedná se bodový systém v pravém slova smyslu.

Tento systém vymezuje 13 deliktů, které jsou zaznamenávány v registru. První záznam v registru nemá žádný dopad na řidiče. Za druhý záznam v průběhu následujících dvou let od prvního záznamu je řidič povinen zúčastnit se např. školení, trénink bezpečné jízdy, kurz pro dětskou bezpečnost. Kurzy jsou úřadem spravujícím řidičské průkazy nařízeny v případě více deliktů spáchaných současně. V případě třetího záznamu dojde k odebrání řidičského oprávnění. Jedná se tedy o specifický systém, který lze označit také jako systém třikrát a dost.

2.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA ZÁZNAMOVÉHO SYSTÉMU (VORMERKSYSTEM) V RAKOUSKU (2)

Primárním zdrojem, který upravuje záznamový systém je Zákon o řidičských průkazech (FSG – Führerscheingesetz idF BGBl I 2009/93). V tomto zákoně se záznamovému systému věnují §30a a 30b. V §30a jsou uvedeny všeobecné informace o záznamovém systému a také 13 deliktů zařazených do tohoto systému. V §30b jsou mimo jiné upřesněny školení, kterých se řidič musí zúčastnit v případě dvou záznamů. Je zde také upraveno, že v případě neuposlechnutí nařízené návštěvy školení ve stanovené lhůtě je pozastavena platnost řidičského oprávnění až do okamžiku absolvování školení.

Dalším zákonem, ze kterého se vychází při stanovování deliktů, je zákon upravující pravidla silničního provozu (StVO – Straßenverkehrsordnung idF BGBl I 2009/93). Delikty jsou stanoveny jako konání proti ustanovením tohoto zákona.

V neposlední řadě se při definování deliktu vychází také ze zákona o technických požadavcích na vozidla (KFG – Kraftfahrzeuggesetz idF BGBl I 2009/149).

Požadavky na obsah školení, která jsou nařízena, jsou přesně stanoveny ve vyhláškách k zákonu o řidičských průkazech (FSG-Vos – Verordnungen zum Führerscheingesetz idF BGBl II 2009/274).

2.2 PODROBNÝ ROZBOR ZÁZNAMOVÉHO SYSTÉMU V RAKOUSKU

Popisován je stav k 1.1.2011.

2.2.1 Zaznamenávání deliktů

V případě spáchání nějakého z deliktů spadajících do záznamového systému je delikt zaznamenán do příslušného registru řidičských oprávnění nezávisle na přidělené správní pokutě nebo odebrání řidičského oprávnění. Řidič je o záznamu do záznamového systému informován. Také je informován o možných následcích. Tato část je upravena v §30a odst. 1 zákona o řidičských průkazech (FSG – Führerscheingesetz idF BGBl I 2009/93).

2.2.2 Delikty zařazené do záznamového systému (Vormerksystem) (2)

V této podkapitole budou představeny delikty zařazené do záznamového systému.

1. Překročení hranice 0,1 promile alkoholu v krvi u řidičů nákladních vozidel (přes 7,5t) a autobusů.

Pokuta až 2180 EUR.

V případě zjištění více jak 0,8 promile alkoholu v krvi u těchto řidičů dochází k okamžitému odebrání řidičského oprávnění v délce trvání tří měsíců. Tato doba se prodlužuje o 14 dní za každý předchozí záznam v záznamovém systému.

2. Překročení 0,5 promile alkoholu v krvi u všech ostatních řidičů.

Za obsah alkoholu v krvi mezi 0,5-0,79 promile = záznam + pokuta od 300 do 3700 EUR.

Za obsah alkoholu v krvi mezi 0,8-1,19 promile = odebrání řidičského oprávnění na 1 měsíc (nejméně 3 měsíce v případě způsobení nehody)+ pokuta od 800 do 3700 EUR + nařízení školení (Verkehrskoaching).

Za obsah alkoholu v krvi více než 1,2 promile = odebrání řidičského oprávnění na nejméně 4 měsíce + pokuta od 1200 až 4400 EUR + školení.

Při překročení hranice 1,6 promile odebrání na nejméně 6 měsíců+ pokuta od 1600 EUR do 5900 EUR + nařízení školení + dopravně psychologické vyšetření.

I zde platí, že za každý předchozí záznam v záznamovém systému se doba odnětí řidičského oprávnění prodlužuje o 14 dní.

Při opakovaných přestupcích týkajících se alkoholu je dle jejich závažnosti možné odebrání řidičského oprávnění až na jeden rok.

3. Ohrožení chodce na přechodu pro chodce.

Pokuta od 72 až 2180 EUR.

4. Nedodržení bezpečného odstupu mezi vozidly.

Nejmenší bezpečný odstup mezi jedoucimi vozidly je stanoven na 0,4 sekundy.

Při odstupu od 0,2 až 0,39 sekundy = pokuta od 726 do 2180 EUR.

Při odstupu menším než 0,2 sekundy = odebrání řidičského průkazu na nejméně 3 měsíce + pokuta. Za každý záznam v záznamovém systému se tato doba prodlužuje o 14 dní.

5. Neuposlechnutí příkazové značky „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Neuposlechnutí této dopravní značky s omezením ostatních účastníků silničního provozu. Pokuta od 36 až 2180 EUR.

6. Neuposlechnutí rozsvíceného červeného světla na semaforu.

Neuposlechnutí rozsvíceného červeného světla na semaforu s omezením nebo ohrožením ostatních účastníků silničního provozu.

Pokuta od 36 až 2180 EUR.

7. Omezení jízdy zásahových vozidel záchranných a bezpečnostních složek neoprávněnou jízdou v odstavném pruhu.

Pokuta od 72 do 2180 EUR.

8. Provinění proti zákazu vjezdu nákladních vozidel přepravujících nebezpečný náklad do silničního tunelu.

Pokuta do 726 EUR.

9. Neuposlechnutí (pohrdání) nařízení o omezení pro vozidla přepravující nebezpečný náklad při průjezdu skrz dálniční tunel.

Pokuta do 726 EUR.

10. Přejíždění železničního přejezdu i přes blikající červené světla, sklopené závory nebo blokování přejezdu vozidlem.

Pokuta od 72 do 726 EUR.

11. Provozování vozidla s nevyhovujícím technickým stavem.

Pokuta až 5000 EUR.

12. Nedostatečně zabezpečení přepravovaného nákladu.

Pokuta až 5000 EUR.

13. Nedodržení předpisů o bezpečné přepravě dětí.

Nedodržení předpisů o bezpečné přepravě dětí (např. přeprava bez autosedačky, bez připoutání bezpečnostním pásem, atd.)

Pokuta až 5000 EUR.

2.2.3 Následek získání tří záznamů v záznamovém systému (3)

Následkem získání třetího záznamu v záznamovém systému je odebrání řidičského oprávnění, a to minimálně na dobu 3 měsíců.

2.2.4 Odstraňování záznamů ze záznamového systému (3)

Záznam, který byl do záznamového systému zaznamenán, je odstraněn po uplynutí dvou let od jeho spáchání. Ke smazání všech záznamů dojde v případě, že řidiči bylo následkem tří záznamů odebráno řidičské oprávnění.

2.2.5 Druhy kurzu pro delikty týkající se výhradně alkoholu (3)

Jak již bylo řečeno v případě druhého záznamu v záznamovém systému, nařizuje místní úřad spravující řidičské průkazy účast na kurzu. Kurz je také nařízen v okamžiku překročení hranice 0,8 promile alkoholu v krvi. To znamená, že tento delikt nemusí být druhý v pořadí.

Pro delikty týkající se alkoholu jsou to tyto kurzy:

1. Školení (Verkehrskoaching)

Jedná se o 4 hodinový kurz (půl dne). Řidič je zde seznámen s nebezpečností alkoholu za volantem. Toto školení se nařizuje v případě prvního překročení hranice 0,8 a 1,6 promile alkoholu v krvi.

Cena: cca 100 EUR

2. Doškolení (Nachschulung)

Kurz se skládá z 15 až 18 hodin (dle závažnosti provinění). Je rozdělen do 4 až 5 termínů v několika týdnech. Intenzivně se zabývá nebezpečností alkoholu za volantem. Je veden formou skupinových sezení. Toto doškolení se nařizuje při překročení hranice 1,2 (do 1,8) promile alkoholu v krvi.

Cena: od 495 do 555 EUR

3. Doškolení v případě řidiče začátečník

Překročení hranice 0,1 promile alkoholu v krvi u řidiče začátečníka.

2.2.6 Druhy kurzů – ostatní delikty (3)

V následující kapitole bude představeno 5 druhů kurzu, které mohou být řidiči nařízeny v případě druhého záznamu v záznamovém systému.

1. Dopravně-psychologické vyšetření

Kurz se skládá dohromady z 6 hodin (minimálně rozdělené do dvou dnů). Kurz je veden formou skupinových sezení. Jde především o změnu chování při řízení motorového vozidla. Toto školení se nařizuje v případě překročení hranice 0,5 promile alkoholu v krvi a dále např. v případě omezení jízdy zásahových vozidel záchranných a bezpečnostních složek neoprávněnou jízdou v odstavném pruhu.

Cena: od 198 do 222 EUR

2. Trénink bezpečné jízdy

Kurz se skládá z dvou spojených jízdních hodin v běžném provozu. Tento kurz se nařizuje především v případě neuposlechnutí příkazové značky „Stůj, dej přednost v jízdě“, neuposlechnutí rozsvíceného červeného světla na semaforu, ohrožení chodce na přechodu pro chodce, provozování vozidla se zřejmým technickým nedostatkem.

Cena: cca. 100 EUR

3. Školení o bezpečné přepravě dětí

Kurz se skládá ze 4 hodin výuky. Kurz upozorňuje na bezpečnost dětí při přepravě. Dále obsahuje praktická cvičení. Tento kurz se nařizuje v případě provinění se proti bezpečné přepravě dětí.

Cena: cca. 200 EUR

4. Dopravně-bezpečnostní školení

Jednodenní školení se zaměřením na nebezpečí v kritických situacích. Tento kurz se nařizuje v případě provozování vozidla se zřejmým technickým nedostatkem nebo v případě, že následkem tohoto nedostatku se dopustil jiného přestupku.

Cena: cca. 120 EUR

5. Školení o bezpečné přepravě nákladu

Tento kurz je jednodenní. V průběhu tohoto kurzu jsou účastníkům předány znalosti o připevňování nákladu a o zacházení s nebezpečnými látkami. Tento kurz se nařizuje v případě jízdy s vozidlem přepravujícím nebezpečný náklad přes zákaz (především tunelem), provozování vozidla s nezabezpečeným nákladem.

Cena: cca. 250 EUR

2.2.7 Výše postihů v případě překročení nejvyšší povolené rychlosti (3)

I přes to, že překročení nejvyšší povolené rychlosti není považováno za delikt záznamového systému, jsou informace o překročení rychlosti (v obci více jak o 40 km.h⁻¹ a mimo obec o více jak 50 km.h⁻¹) zaznamenávány. Následkem těchto deliktů je finanční postih a odebrání řidičského oprávnění. **Příloha 2** přináší přehled výše finančních postihů v případě uvedených přestupku (překročení nejvyšší povolené rychlosti) a také za jaké přestupky je udělen zákaz řízení motorových vozidel (odebrání řidičského oprávnění).

První překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci více jak o 40 km.h⁻¹ a mimo obec o více jak 50 km.h⁻¹ následuje odebrání řidičského oprávnění na 14 dní + finanční pokuta. Opakované překročení nejvyšší povolené rychlosti (v průběhu dvou let od prvního deliktu) v obci více jak o 40 km.h⁻¹ a mimo obec o více jak 50 km.h⁻¹ = odebrání řidičského oprávnění na 6 týdnů + finanční pokuta + příkaz k účasti na školení. Každé další překročení nejvyšší

povolené rychlosti (v průběhu dvou let od prvního deliktu) v obci více jak o 40 km.h^{-1} a mimo obec o více jak 50 km.h^{-1} = odebrání řidičského oprávnění na 3 měsíce + finanční pokuta.

3 BODOVÝ SYSTÉM V NĚMECKU (SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO)

Německo lze považovat za průkopníka v oblasti bodového systému. Zavedlo jej totiž vůbec jako první v Evropě to již v roce 1974. Dlouhým vývojem se tento bodový systém dostal až do současné podoby, která bude v této kapitole podrobně představena. V této kapitole je popsán stav k datu 4. 12. 2010.

3.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA BODOVÉHO SYSTÉMU V NĚMECKU

Primárním zdrojem upravujícím bodový systém v Německu je zákon o silničním provozu (StVG – Straßenverkehrsgesetz). Touto problematikou se zabývá především §4 s názvem Punktsystem. Tento paragraf mimo jiné ustanovuje především, že účelem bodového systému je chránit před nebezpečím ze strany řidičů a majitelů vozidel, kteří se opakovaně dopouštějí porušování dopravních předpisů. Dalším paragrafem, který významně souvisí s bodovým systémem, je §29. Tento paragraf se zabývá lhůtami pro odstranění záznamů z registru.

Dalším zdrojem, který upravuje fungování bodového systému je vyhláška upravující oblast řídičských oprávnění (FeV- Fahrerlaubnis-Verordnung). Tato vyhláška upravuje problematiku registrace bodů, nařizování účasti na seminářích atd.

3.2 PODROBNÝ ROZBOR BODOVÉHO SYSTÉMU V NĚMECKU

3.2.1 Zaznamenávání bodů (4)

Zaznamenáváním bodů se zabývá Úřad spravující řídičské průkazy (die Fahrerlaubnisbehörde). Získané body se přičítají řidiči na jeho konto v Centrálním dopravním registru (das Verkehrszentralregist). Obsah a rozsah informací v tomto registru je dán zákonem o silničním provozu (StVG – Straßenverkehrsgesetz §28) a vyhláškou upravující oblast řídičských oprávnění (FeV- Fahrerlaubnis-Verordnung §59). V tomto registru se zaznamenávají, kromě jiného pravomocné přestupky, trestné činy a také informace o odebrání řídičského oprávnění. Do registru jsou zaznamenávány pokuty vyšší než 40 EUR. Dále je v registru zaznamenávána účast na seminářích (das Aufbauseminar) a dopravně psychologickém pohovoru (die verkehrpsychologische Beratung).

3.2.2 Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (4)

Body jsou udělovány za přestupky a trestné činy zařazené do bodového hodnocení. Je možné získat 1 až 7 bodů. Za přestupek je možné získat od 1 až 4 body a za trestné činy 5 až 7 bodů. Jak již bylo řečeno, body se přičítají na konto v Centrálním dopravním registru. V příloze **Příloha 3**, je uveden Bodový katalog včetně výše pokut (der Bußgeldkatalog).

3.2.3 Maximální počet získaných bodů a následek jeho dosažení (4)

Řidič může na svém kontě získat maximálně 18 bodů. V případě dosažení maximálního počtu bodů je řidiči na 6 měsíců odebráno řidičské oprávnění (ztráta odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel).

3.2.4 Vrácení řidičského oprávnění (4)

Vrácení řidičského oprávnění je možné až po uplynutí stanovené lhůty. Lhůta se začíná počítat dnem odevzdání řidičského oprávnění. Zpravidla je třeba před vrácením řidičského oprávnění předložit úředně uznaný posudek o způsobilosti k řízení motorových vozidel a podstoupit dopravně psychologický pohovor.

3.2.5 Odstranění bodů z registru při vrácení řidičského oprávnění (4)

Po uplynutí stanovené lhůty je řidiči navraceno řidičské oprávnění a jsou mu odstraněny všechny body v registru.

Lhůty odstranění záznamů z Centrálního dopravního registru jsou stanoveny v zákoně o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz - StVG), konkrétně se touto problematikou zabývá § 29. V případě vymazání záznamu jsou smazány i body, kterými byl tento záznam oceněn. Záznamy nejsou odstraňovány v případě, že je řidič veden jako řidič ve zkušební době. Lhůty pro vymazání záznamů se začínají počítat v okamžiku pravomocného rozhodnutí, které se vztahuje k danému přestupku nebo trestnému činu.

Lhůty dle § 29:

- 2 roky - u záznamů o rozhodnutí o přestupku,
- 5 let - u záznamů o rozhodnutí o trestných činech (kromě některých výjimek), záznamy o účasti na semináři, dopravně psychologickém pohovoru a záznamy o zákazu nebo omezení řidičského oprávnění,
- 10 let – v případě všech výjimek z pětileté lhůty a ve všech ostatních případech.

Plynutí lhůty se pozastaví v případě, že se stane druhý přestupek nebo trestný čin. Po uplynutí lhůty u druhého přestupku nebo trestného činu pokračuje lhůta předchozího přestupku nebo trestného činu. K vymazání přestupků z registru dojde maximálně po 5 letech. Toto neplatí pro výjimky dle paragrafu 24a. Přestupky takto ovlivňují pouze přestupky a trestné činy pouze trestné činy.

Záznamy jsou i po odstranění rok uchovány. Nejsou však uchovávány pro potřeby státních orgánů, ale pro potřeby osob, ke kterým se tyto informace vztahují. Tyto záznamy mohou být také vydány zmocněnému právnímu zástupci.

3.2.6 Odečítání bodů (4)

Účastí na semináři (das Aufbauseminar) nebo dopravně psychologickém pohovoru (die verkehrspsychologische Beratung) je možné dosáhnout odpočtu bodů. Počet bodů, které je možné odečíst, se odvíjí od počtu bodů na řidičově kontě. Při počtu bodů na kontě do 8 bodů se za účast na semináři (das Aufbauseminar) odečtou 4 body. Při stavu mezi 9 až 13 body se za účast na semináři odečtou dva body. Při nařízené účasti na semináři se neodečtou žádné body. Při stavu mezi 14 až 17 body se za dobrovolnou účast na dopravně psychologickém pohovoru (die verkehrspsychologische Beratung) odečtou 2 body. Účast na semináři (das Aufbauseminar) a na dopravně psychologickém pohovoru je možná pouze jednou za 5 let.

3.2.7 Povinnosti účastníků a účel kurzů (5)

Účastník na semináři (das Aufbauseminar) je povinen zúčastnit se skupinového pohovoru a jízdní zkoušky. Účelem tohoto semináře je rozpoznat a odstranit nedostatky v postojích a chování při řízení dopravního prostředku. Tento seminář může provádět jen učitel autoškoly. Účastník obdrží potvrzení o absolvování semináře.

Účelem dopravně psychologického pohovoru (die verkehrspsychologische Beratung) je zjistit nedostatky v postojích k provozu na pozemních komunikacích a dopravně bezpečnostním smýšlení. Vyšetření probíhá formou pohovoru, který je doplněn zkušební jízdou. Psycholog objasní důvody nedostatků v chování při řízení vozidla a ukáže dotyčným cestu k jejich odstranění. Výsledky může sdělit pouze osobě podrobující se vyšetření. Vyšetřený řidič obdrží potvrzení o absolvování dopravně psychologického pohovoru.

3.2.8 Povinnosti úřadu spravujícího řidičské průkazy (4)

Kromě jiných má Úřad spravující řidičské průkazy (die Fahrerlaubnisbehörde) povinnosti:

- Pokud řidič dosáhne 8 až 13 bodů, je tento úřad povinen řidiče informovat a sdělit mu, že je možné se zúčastnit se semináře (das Aufbauseminar), který umožní snížit počet bodu na řidičově kontě.
- V případě dosažení 14 až 17 bodů, nařídí úřad spravující řidičské průkazy řidiči účast na semináři (das Aufbauseminar) a stanoví lhůtu, do kdy musí tuto povinnost splnit. Pokud tuto povinnost nesplní ve lhůtě dané úřadem, úřad řidiči odebere řidičské oprávnění (Následně v případě splnění nařízeného semináře se řidiči řidičské oprávně navrátí.). Nezávisle na řidiči tento úřad nabídne dobrovolné dopravně psychologický pohovor (die verkehrpsychologische Beratung) a sdělí řidiči, že při dosažení osmnácti bodů mu bude odebrán řidičský průkaz.
- Pokud Úřad spravující řidičské průkazy nesplní své povinnosti při dosažení 14 anebo 18 bodů je počet bodu snížen o jeden tzn. ze 14 na 13 a z 18 na 17. Jedná se o to, že při počtu 14 musí sdělit počet bodů a nařídít seminář a doporučit dopravně psychologický pohovor. A v případě 18 bodů by měl tento úřad odebrat řidiči řidičský průkaz. Pokud tyto povinnosti úřad nesplní, automaticky se počet bodů snižuje o jeden.

3.2.9 Řidičské oprávnění na zkoušku (die Fahrerlaubnis auf Probe) (4)

Dle §2a zákona o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz - StVG) je povinností každého „prvodržitela“ řidičského oprávnění projít zkušební dobou. Zkušební doba trvá dva roky a začíná se počítat od okamžiku prvního udělení řidičského oprávnění. Pokud je řidič držitelem řidičského oprávnění v zahraničí již delší dobu tato doba se mu započítává do zkušební doby. Zkušební doba končí jejím uplynutím. Další možností ukončení zkušební doby je odebráním nebo pozastavením řidičského oprávnění. Pokud se držitel řidičského oprávnění během zkušební doby dopustí přestupku nebo trestného činu, který se zapisuje do Centrálního dopravního registru, může Úřad spravující řidičské průkazy nařídít tyto po sobě jdoucí postihy:

1. Nařídít účast na semináři v případě jednoho vážného provinění proti předpisům nebo dvou méně závažných provinění proti předpisům (pokud tak neučiní v dané lhůtě, dojde k odebrání řidičského oprávnění).
2. Písemně upozornit držitele řidičského oprávnění a sdělit mu, že se musí do dvou měsíců zúčastnit dopravně psychologického pohovoru. Tato druhá varianta nastává v okamžiku, kdy již proběhl postih č. 1. a řidič se po absolvování semináře dopustil jednoho závažného nebo dvou méně závažných provinění proti předpisům.
3. Pokud se do stanovené doby dvou měsíců nezúčastní dopravně psychologického pohovoru, dojde k odebrání řidičského oprávnění. K odebrání dojde také v případě, že splní povinnosti uložené v 2. bodě a následně se dopustí jednoho závažného nebo dvou méně závažných provinění proti předpisům.

Závažnost přestupků (A - méně závažný, B - závažný) je uvedena v příloze 3 - Bodový katalog včetně výše pokut (der Bußgeldkatalog).

Pokud byla nařízena účast na semináři, prodlužuje se zkušební doba o dva roky. Pokud dojde k odebrání řidičského průkazu podle 3. bodu, navrátí se řidiči řidičské oprávnění nejdříve 3 měsíce od pravomocného odebrání.

3.2.10 Alkohol (6)

Problematikou alkoholu u řidičů se také zabývá zákon o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz - StVG). Kromě postihů uvedených v Bodovém katalogu jsou delikty týkající se alkoholu postihovány takto:

- Obsah alkoholu v krvi od 0,3 až 0,5 promile při řízení motorového vozidla
 - žádná známka ohrožení bezpečnosti silničního provozu **bez postihu**
 - v případě ohrožení (nebo známek ohrožení) bezpečnosti silničního provozu následuje postih (hrozí až 7 bodů, finanční pokuta, odnětí svobody až na 5 let, odebrání řidičského oprávnění na 6 měsíců až 5 let)
- Obsah alkoholu v krvi do 0,5 promile při řízení motorového vozidla řidičem začátečníkem (do 21 let) – v případě neohrožení bezpečnosti silničního provozu pokuta (dva body, pokuta 250 EUR)
- Obsah alkoholu v krvi od 0,5 promile do 1,1 promile při řízení motorového vozidla (platí i pro začátečníky do 21 let)
 - žádná známka ohrožení bezpečnosti silničního provozu

1. provinění (4 body, pokuta 500 EUR, 1 měsíc zákaz řízení motorových vozidel)
 2. provinění (4 body, pokuta 1000 EUR, 3 měsíc zákaz řízení motorových vozidel)
 3. provinění (4 body, pokuta 1500 EUR, 3 měsíc zákaz řízení motorových vozidel)
 - v případě ohrožení (nebo známek ohrožení) bezpečnosti silničního provozu postih (hrozí až 7 bodů, finanční pokuta, odnětí svobody až na 5 let, odebrání řidičského průkazu na 6 měsíců až 5 let, odškodné poškozenému, bolestné, eventuálně renta poškozenému)
- Obsah alkoholu v krvi nad 1,1 promile při řízení motorového vozidla
 - v případě ohrožení (nebo známek ohrožení) bezpečnosti silničního provozu hrozí postih (až 7 bodů, finanční pokuta, odnětí svobody až na 5 let, odebrání řidičského průkazu na 6 měsíců až 5 let, odškodné poškozenému, bolestné, eventuelně renta poškozenému).

4 BODOVÝ SYSTÉM V POLSKU

Bodový systém v Polsku byl zaveden v roce 1993. Systém je obdobný jako v ostatních již zmíněných státech, ale lze říct, že má některá odlišná a velice nápaditá ustanovení.

4.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA BODOVÉHO SYSTÉMU V POLSKU

Polský bodový systém je upraven v zákoně nazvaném **Prawo o ruchu drogowym** (Zákon o silničním provozu). Konkrétně se bodovému systému věnují odstavce 130, 135 a 140 tohoto zákona. Popisovaný stav je k datu 20 .12. 2010.

4.2 PODROBNÝ ROZBOR BODOVÉHO SYSTÉMU V POLSKU

Tato kapitola bude věnována podrobnému rozboru Polského bodového systému.

4.2.1 Zaznamenávání bodů (7)

V případě, že řidič spáchá přestupek nebo trestný čin zařazený do bodového hodnocení, jsou mu za tento jeho přečin přiděleny body a pokuta. Záznam provádí policie a body se zapisují do evidence řidičů.

4.2.2 Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (7)

Každý přestupek zařazený do bodového systému má přiřazený počet bodů, které jsou řidiči zapsány do evidence řidičů. Za přestupek zařazený do bodového systému lze obdržet od 1 do 10 bodů. V přílohách je uvedena tabulka, kde jsou uvedeny všechny přestupky zařazené do bodového hodnocení včetně výše možné pokuty, možnosti odnětí řidičského oprávnění a jestli se jedná o trestný čin viz **Příloha 4**.

Policie může na místě uložit pokutu od 50 do 1000 zlotých. Dále může požadovat od zahraničních motoristů platbu hotově. Další pravomocí policie je zadržet řidičské oprávnění v případě překročení maximálního počtu bodů.

4.2.3 Bodové hodnocení v případě spáchaní více deliktů jedním skutkem (7)

Jestliže řidič jedním činem poruší více než jeden silniční předpis, vpisují se do evidence veškeré přestupky a body se sčítají. To znamená, že jedním činem je možné překročit maximální limit trestných bodů. O počtu udělených bodů se může řidič informovat na každé okresní/městské stanici na území vojvodství.

4.2.4 Maximální počet získaných bodů (7)

Maximální počet získaných bodů je 24 v jednom roce. Pro řidiče začátečníky (první rok od získání řidičského oprávnění) je hranice snížena na 20 a více bodů za rok.

4.2.5 Následek získání maximálního počtu bodů (7)

Následkem dosažení 24 (20 u řidičů začátečníků) a více bodů je odebrání řidičského oprávnění (ztráta způsobilosti k řízení motorových vozidel).

4.2.6 Vracení řidičského oprávnění (7)

Řidiči je řidičské oprávnění navráceno, v případě že absolvuje psychologické vyšetření a řidičskou zkoušku (teoretická a praktická část). V případě, že se jedná o řidiče začátečníka, kterému bylo odebráno řidičské oprávnění, ten je povinen složit kontrolní zkoušku (teoretická a praktický test). Po splnění testu je řidiči navráceno řidičské oprávnění.

4.2.7 Odstranění bodu z evidence řidičů (7)

Body jsou z registru vymazány po roce od spáchání přestupku. To platí v případě, že řidič nedosáhl hranice 24 popř. 20 bodů. V tom případě jsou mu body vymazány při navrácení řidičského oprávnění.

4.2.8 Odečítání bodů (7)

Každých 6 měsíců se řidiči mohou zúčastnit školení (Regional Center Road), po kterém je řidiči odečteno z registru 6 bodů.

5 BODOVÝ SYSTÉM VE VELKÉ BRITÁNII

Ve Velké Británii byl bodový systém zaveden v roce 1995. Jako v ostatních zemích kde je zaveden, je jeho účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Nijak výrazně se tento systém neliší od českého nebo německého, ale také má svá specifika. Proto bude proveden jeho podrobný rozbor jako v předchozích případech.

Popisován je stav bodového systému platný k 24. 1. 2011.

5.1 PRÁVNÍ ÚPRAVA BODOVÉHO SYSTÉMU VE VELKÉ BRITÁNII

Bodový systém ve Velké Británii je upraven v zákoně **Road Traffic Offenders Act 1988** v aktuálním znění. Konkrétně je upraven v druhé části v odstavci 28 a příloha tří tohoto zákona uvádí přestupky zařazené do bodového hodnocení.

5.2 PODROBNÝ ROZBOR BODOVÉHO SYSTÉMU VE VELKÉ BRITÁNII

V této kapitole bude proveden podrobný rozbor bodového systému ve Velké Británii.

5.2.1 Zaznamenávání bodů (8)

Záznamy a jejich bodové hodnocení jsou znamenány do registru řidičů a zapsány na řidičské oprávnění. Do řidičského oprávnění jsou zapsány, ať se jedná o papírový doklad nebo dnešní o velikosti klasické platební karty.

Obrázek 3. zobrazuje záznam přestupku na řidičském oprávnění. Na obrázku je vyznačen červený obdélníček, v němž je vidět jeden ze záznamů. Policista v případě kontroly nebo nějakého přestupků snadno pozná, jakých přestupků se řidič v minulosti dopouštěl.



Obrázek 3. Ukázka záznamu přestupků na řidičské oprávnění (9)

5.2.2 Bodové hodnocení přestupků a trestných činů (8)

Každý přestupek zařazený do bodového hodnocení má jedinečný kód a přiřazený počet bodů. Počet bodu přidělených za přestupek je závislý na závažnosti. Za přestupek může být uděleno od 1 až do 11 bodů. Přestupky zařazené do bodového hodnocení viz **Příloha 5**.

5.2.3 Maximální počet získaných bodů (8)

Maximální počet nasbíraných bodu je 12 za 3 roky. Řidič začíná s čistým kontem (s nula body) a získané body jsou mu přičítány. V případě, že dosáhne maximálního počtu bodů (12) nebo více následuje trest.

5.2.4 Následek získání maximálního počtu bodů (8)

V případě dosažení 12 a více bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění:

- na 6 měsíců pokud nasbíral 12 bodů v průběhu tří let,
- na 12 měsíců v případě, že se jedná o druhé odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let,
- na 24 měsíců v případě, že se jedná o třetí odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let.

5.2.5 Vrácení řidičského oprávnění (8)

Krátkodobé odebrání řidičského oprávnění

Pokud bylo řidiči odebráno řidičské oprávnění na méně než 56 dní, je o tom proveden záznam do registru řidičů a řidičského průkazu. Oprávnění řidiči zůstává, ale způsobilým pro řízení motorového vozidla se stává už po uplynutí stanovené lhůty. Není třeba žádat o navrácení nebo se podrobovat nějakému přezkoušení.

Vrácení řidičského oprávnění při delším odebrání více jak na 56 dní

Jestliže řidiči bylo odebráno řidičské oprávnění na dobu delší než 56 dní, je řidič povinen před navrácením řidičského oprávnění složit jak teoretickou, tak praktickou řidičskou zkoušku. Řidiči motocyklu musí prodělat povinný základní výcvik. Pokud byla lhůta nezpůsobilosti k řízení prodloužena, je řidič povinen absolvovat prodlouženou řidičskou zkoušku. Pro navrácení oprávnění k řízení všech kategorií (např. automobil, motocykl), které řidič měl před odebráním, musí řidič sloužit zkoušky pro všechny kategorie. Pokud se jedná o navrácení oprávnění k řízení nákladních vozidel a autobusu je třeba souhlas komisaře.

Navrácení řidičského oprávnění v případě jejich odebrání za alkohol v krvi při řízení motorového vozidla

V případě odebrání řidičského oprávnění z důvodu přestupku proti dovolené hranici alkoholu v krvi je řidič povinen podrobit se vyšetření před navrácením řidičského oprávnění. Tato povinnost je platná v případě, že:

- obsah alkoholu byl větší než 200 miligramů ve 100 mililitrech krve, 87,5 miligramů ve 100 mililitrech vzduchu (dechu) nebo 267,5 miligramů ve 100 mililitrech moči,
- druhého odebrání řidičského oprávnění v souvislosti s alkoholem za 10 let,
- v případě odmítnutí podrobit se testu na obsah alkoholu v krvi.

Řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, a týkají se jich výše uvedené podmínky, jsou povinni zaplatit vyšší poplatek jak za navrácení řidičského oprávnění, tak za nutné vyšetření, než v případě jiných přestupků.

Jak řidič zjistí, že nařízená lhůta pro odebrání řidičského oprávnění uplynula?

- Úřad spravující řidičské oprávnění a oprávnění vozidel je možné písemně dotázat na to, kdy lhůta končí,
- on-line, jestliže bylo i o řidičský průkaz on-line požádáno,
- telefonicky.

5.2.6 Odstraňování bodů a záznamů z registru a řidičského oprávnění (8)

Ode dne vracení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení. Všechny body jsou mu tedy vymazány a začíná s nula body.

Záznam na řídičském oprávnění musí zůstat zapsán dle závažnosti 4 nebo 11 let. Lhůty, po jejichž uplynutí je možné záznamy z řídičského oprávnění vymazat jsou v **Příloha 5**.

5.2.7 Kurzy (8)

V případě, že řidič spáchal přestupek, může mu policie nabídnout účast na kurzu. K tomu je určen rekvalifikační program zaměřený na zlepšení chování řidičů. Výhodou navštěvování nabídnutého kurzu je možnost vyhnout se:

- stanovené pokutě,
- možnému soudu,
- bodům na řídičském průkazu.

Kurz by měl řidiči napomoci stát se více zodpovědným a všeobecně zvýšit bezpečnost v silniční dopravě. Nejedná se o žádný test nebo zkoušku. Pro úspěšné ukončení kurzu je nutná přítomnost a ochota kurzu se účastnit.

Většina policejních sil ve Velké Británii nabízí kompletní sortiment kurzů dle národního uspořádání. Kurzu je možné zúčastnit se pouze jednou za tři roky. V případě dalšího přestupku v této tříleté lhůtě, obdrží řidič pevný trest nebo půjde před soud. Kurz je možné absolvovat v jakémkoliv středisku, ale musí odpovídat schválenému národnímu modelu. Kurzy jsou zpoplatněné.

Druhy kurzů (10):

- Národní kurz zlepšení řídičských schopností
- Kurz řídičské ostražitosti
- Kurz pro řidiče motocyklů
- Kurz uvědomění si rychlosti

5.2.8 Zkrácení doby odebrání řídičského oprávnění (8)

Je možné požádat soud o zkrácení doby odebrání řídičského průkazu v případě, že:

- Uplynuli-li již dva roky od začátku lhůty (trvání trestu), který je dlouhý od 2 do 4 let.
- Uplynula-li polovina stanovené lhůty (trvání trestu), který je dlouhý od 4 do 10 let.
- Uplynulo-li pět let ze stanovené lhůty (trvání trestu), který je dlouhý více jak 10 let.

Žádost o zkrácení lhůty (trvání trestu) musí být podána písemně k soudu, který tento trest nařídil. Musí být uvedeno datum přestupku, datum rozsudku a dále musí být uveden důvod, proč, by mělo být toto zkrácení provedeno. Je-li žádost úspěšná - soud vydá rozhodnutí. Poté je možné obnovení řidičského oprávnění. Pokud soud žádost zamítne je možné další žádost o zkrácení lhůty podat až za 3 měsíce.

5.2.9 Řidiči začátečníci (8)

Pro řidiče začátečníky platí zvláštní nařízení. V případě, že řidič začátečník nasbírá v průběhu dvou let od složení první řidičské zkoušky šest bodů, je mu řidičské oprávnění odebráno. V tom to případě je nutné složit znovu řidičskou zkoušku a řidič je dále veden po dobu dvou let jako řidič začátečník. Obvyklá lhůta, po kterou je řidič veden jako řidič začátečník, je dva roky. Pokud v průběhu těchto dvou let dojde k odebrání řidičského oprávnění, začíná se počítat lhůta dvou let znovu od začátku.

6 POROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH SYSTÉMŮ

6.1 POROVNÁNÍ PRAVIDEL

Tato kapitola bude věnována porovnání bodových systémů v jednotlivých státech, které byly uvedeny v předchozích kapitolách. Především bude porovnána podobnost jednotlivých systémů.

6.1.1 Zaznamenávání bodů a deliktů

Co se týče zaznamenávání deliktů a bodového hodnocení není mezi uvedenými státy významná odlišnost. Získané body se zaznamenávají do registrů, které vedou zákonem určené orgány státní správy. Ve Velké Británii je kromě záznamu bodů do registru proveden zápis o spáchaném deliktu do řidičského oprávnění. Jedinou výjimkou je rakouský systém, kde jsou zaznamenávány přímo delikty bez bodového hodnocení, jelikož systém delikty bodově nehodnotí a hodnotí pouze počet sledovaných deliktů na řidičově kontě (např. systém 3x a dost).

6.1.2 Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů

Počet bodů možný získat jedním deliktem se v uvedených státech liší. Tabulka 1 zobrazuje rozsah možných přidělených bodů v jednotlivých státech (za jeden delikt) a maximální počet získaných bodů. Z této tabulky je zřejmé, že rozsah v Německu a v naší republice je shodný. V ostatních státech (kromě Rakouska) je rozsah o 3 až 4 body větší.

Maximální počet získaných bodů se výrazně rozchází. Nejmenší počet bodů, a to 12, je v naší republice a ve Velké Británii. V Německu je možné získat 18 a v Polsku 24 bodů.

Tabulka 1: Rozsah možných přidělených bodů za jeden delikt a maximální počet získaných bodů

Stát	Minimální počet přidělených bodů	Maximální počet přidělených bodů	Maximální počet získaných bodů
Česká republika	1	7	12
Německo	1	7	18
Polsko	1	10	24 (20 začátečníci)
Velká Británie	1	11	12
Rakousku	Delikty nejsou bodově hodnoceny.		

6.1.3 Následek získání maximálního počtu bodů

Ve všech uvedených státech je následkem získání maximálního počtu bodů (v Rakousku záznamů) ztráta odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (odebrání řidičského oprávnění). V jednotlivých státech se však liší doba, na kterou je řidič prohlášen za odborně nezpůsobilého. **Tabulka 2** přináší přehled dob trvání odebrání řidičského oprávnění v případě dosažení maximálního počtu bodů. Z této tabulky je patrné, že nejdelší doba odebrání řidičského oprávnění, v případě prvního dosažení maximálního počtu bodů, je v naší republice.

Tabulka 2: Doba odebrání řidičského oprávnění v jednotlivých státech

Stát	Doba odebrání řidičského oprávnění
Česká republika	12 měsíců
Německo	6 měsíců
Polsko	do okamžiku než absolvuje psych. vyšetření a řidičskou zkoušku
Velká Británie	6 měsíců
	12 měsíců (druhé odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let)
	24 měsíců (třetí odebrání řidičského oprávnění v průběhu 3 let)
Rakousku	3 měsíce

6.1.4 Podmínky pro vrácení řidičského oprávnění

Tyto podmínky jsou v jednotlivých státech odlišné. Samozřejmostí je uplynutí lhůty, na kterou bylo řidiči řidičské oprávnění odebráno.

Tabulka 3 zobrazuje podmínky pro vrácení řidičského oprávnění v jednotlivých státech. Lze říci, že přezkoušení odborné způsobilosti je nutné ve všech státech kromě Rakouska. Psychologické vyšetření (pohovor) je nutné pouze v Německu a Polsku.

Tabulka 3: Podmínky pro vrácení řidičského oprávnění

Stát	Podmínky
Česká republika	Přezkoušení z odborné způsobilosti
Německo	Přezkoušení z odborné způsobilosti + dopravně psychologický pohovor
Polsko	Přezkoušení z odborné způsobilosti + psychologické vyšetření
Velká Británie	Krátkodobé odebrání (do 56 dní) – žádné povinnosti
	Dlouhodobé odebrání (nad 56 dní) – přezkoušení odborné způsobilosti
Rakousku	Žádné

6.1.5 Odstraňování bodů a záznamů

Ve všech uvedených státech, kde je zaveden bodový systém, dojde v případě navrácení řidičského oprávnění k odstranění všech bodů z registru a řidič podléhá novému bodovému hodnocení.

Záznamy jsou v jednotlivých státech uchovávány odlišnou dobu. V ČR jsou zaznamenávány záznamy o počtu bodů a záznamy o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V ostatních státech jsou také zaznamenávány záznamy o bodech a deliktech. V Německu se záznamy o deliktech odstraňují po 2, 5, 10 letech (dle závažnosti). V Polsku po uplynutí jednoho roku od spáchání deliktu. Ve Velké Británii jsou záznamy odstraněny po uplynutí 4 nebo 11 let (dle závažnosti). V případě, že uběhne lhůta pro odstranění záznamu a body má řidič stále na kontě, dojde k odstranění i těchto bodů. V Rakousku jsou ze záznamového systému záznamy odstraňovány po dvou letech.

6.1.6 Odečítání bodů

Odečítání bodů je jednou z možností jak snížit počet bodů na svém kontě a způsoby možného odečítání se v jednotlivých státech liší. Způsoby odečítání bodů v porovnávaných státech zobrazuje *Tabulka 4*.

Tabulka 4: Způsoby odečítání bodů v jednotlivých státech

Stát	Odečtení bodů
Česká republika	Za každých 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců bez spáchání deliktu se řidiči odečtou 4 body. Dále je možné jednou ročně zúčastnit se školení bezpečné jízdy, za které se řidiči odečtou 3 body. Na kontě nesmí mít však více jak 10 bodů nebo delikt hodnocený 6 a více body.
Německo	Účastí na semináři nebo dopravně psychologickém pohovoru je možné dosáhnout odpočtu bodů. Při počtu bodů na kontě do 8 bodů se za účast na semináři odečtou 4 body. Při stavu mezi 9 až 13 body se za účast na semináři odečtou dva body. Při nařízené účasti na semináři se neodečtou žádné body. Při stavu mezi 14 až 17 body se za dobrovolnou účast na dopravně psychologickém pohovoru odečtou 2 body. Účast na semináři a na dopravně psychologickém pohovoru je možná pouze jednou za 5 let.
Polsko	Každých 6 měsíců se řidiči mohou účastnit školení, po jehož absolvování je jim odečteno 6 bodů.
Velká Británie	Policie může řidiči nabídnout účast na kurzu, a pokud se řidič zúčastní, může se vyhnout bodovému hodnocení deliktu.
Rakousku	V Rakousku není zaveden bodový systém, proto není upraveno odečítání bodů.

6.2 OBJEKTIVNÍ POROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH BODOVÝCH SYSTÉMŮ

V této kapitole bude provedeno porovnání jednotlivých bodových systémů.

6.2.1 Parametrické porovnání

Tato podkapitola se bude zabývat porovnáním pomocí vhodných parametrů, které budou hodnoceny počtem hvězdiček. Čím méně hvězdiček jednotlivý bodový systém obdrží, tím bude mít lepší vlastnosti. Rakouský záznamový systém není do tohoto hodnocení zahrnut. Uvedené zhodnocení je vedeno snahou nějakým, co možná nejvíce objektivním způsobem, porovnat jednotlivé systémy. Nelze z něho vyvozovat jednoznačné závěry například, že bodový systém Polska je zcela špatný. Každý systém má své pozitivní i negativní stránky.

Porovnávané parametry:

- **Poměr** – tento parametr vyjadřuje jaká část z maximálního počtu bodů, je využita v případě získání nejvíce bodovaného deliktu. Například v ČR je maximální získaný počet bodů 12 a 7 bodů je možné obdržet za nejzávažnější delikt. Tzn. $7/12 = 0,5833$. Čím bude tedy toto číslo větší, tím méně zbude řidiči bodů a bude si muset dávat větší pozor, jelikož odebrání řidičského oprávnění se výrazně přiblížilo. Tento poměr lze také označit jako motivaci k vyvarování se konání dalších přestupků. Tento parametr je hodnocen od jedné do čtyř hvězdiček.

- **Doba odebrání** – tento parametr bude sledovat dobu, za kterou je řidiči odebráno řidičské oprávnění v případě dosažení maximálního počtu bodů daného bodového systému. Tento parametr je hodnocen od jedné do tří hvězdiček.
- **Počet podmínek** – tímto parametrem je myšlen počet nutných podmínek pro vrácení řidičského oprávnění např. přezkoušení z odborné způsobilosti, psychologické vyšetření atd. Je zřejmé, že čím více těchto podmínek bude, tím lépe se řidič připraví na navrácení řidičského průkazu. Tento prvek podporuje prevenci proti páchání deliktů v silničním provozu a také má velice pozitivní dopad na minimalizaci negativních vlastností řidičů. Více podmínek = méně hvězdiček. Tento parametr je hodnocen od jedné do dvou hvězdiček.
- **Počet bodů (odečtených)** – tento parametr představuje, kolik bodů si řidič může z vlastní invence (návštěva kurzu atd.) odečíst za dobu jednoho roku. Tento parametr popisuje, jak snadno se řidič může zbavovat bodů, bez toho aniž by přišel o řidičské oprávnění. Čím více tedy bude možné si za rok odečíst bodů, tím je bodový systém benevolentnější. Čím méně si řidič bodů může odečíst tím je systém lepší (méně hvězdiček), protože tento prvek velice ovlivňuje akceschopnost bodového systému. Tento parametr je hodnocen od jedné do čtyř hvězdiček.
- **Počet deliktů** – jak už sám název tohoto parametru napovídá, jedná se o počet deliktů zařazených do bodového hodnocení. Zde lze říci, že čím více závažných deliktů je zařazeno do bodového hodnocení, tím lépe. Řidiči jsou motivováni k tomu, aby se nedopouštěly deliktů a jezdili podle pravidel silničního provozu. Pokud není nějaký delikt zařazen do bodového systému, je finanční pokuta pro mnoho řidičů pouze směšná. Tím, že je delikt do bodového systému zařazen, je také dosaženo toho, že si řidič příště dá pozor (zabránění recidivě). Čím více deliktů zařazeno do bodového hodnocení, tím méně hvězdiček. Tento parametr je hodnocen od jedné do čtyř hvězdiček.

Tabulka 5: Tabulka jednotlivých parametrů oceněných hvězdičkami

Stát	Poměr	Doba odebrání (měsíce)	Počet podmínek	Počet bodů (odečtených)	Počet deliktů	Celkový počet hvězdiček
ČR	7/12=0,58 (**)	12 (*)	1 (**)	3 (***)	43 (***)	11
Německo	7/18=0,39 (****)	6 (**)	2 (*)	1,2 (**)	230 (*)	10
Polsko	10/24=0,42 (***)	0 (***)	2 (*)	6 (****)	34 (****)	15
VB	11/12=0,92 (*)	6 (**)	1 (**)	0 (*)	63 (**)	8

Tabulka 5 zobrazuje ocenění jednotlivých bodových systémů podle zvolených parametrů. Jak již bylo řečeno bodový systém, který získá nejméně hvězdiček, bude hodnocen (s ohledem na těchto pět parametrů) jako nejlepší. Z toho hodnocení vyšel jako nejlepší bodový systém ve Velké Británii, který získal pouhých 8 hvězdiček. Bodový systém ve Velké Británii získal po jedné hvězdičce za parametry poměr a počet bodů (odečtených). Co se týče parametru poměr, je vidět, že v tomto bodovém systému je tento poměr velký cca 0,92 tzn. jedním (nejzávažnějším) deliktem si řidič může vyčerpat 92 procent všech svých bodů. Dle mého názoru funguje tento parametr velice dobře z pohledu prevence konání takovýchto deliktů. Druhým parametrem, který obdržel jednu hvězdičku, je parametr počet bodů (odečtených). Ve Velké Británii není možné podrobit se dobrovolně nějakému kurzu za účelem odečtení bodů. Tento kurz může být pouze nabídnut ze strany policie. Tento parametr sleduji velice pozitivním. Čím více bodů si může řidič v průběhu roku odečíst, tím bodový systém ztrácí na schopnosti zabránit recidivě páchání deliktů.

Na druhé příčce v počtu získaných hvězdiček se umístil bodový systém v Německu s celkovým počtem 10 hvězdiček. Co se týče bodového systému v Německu a jeho parametrů ohodnocených jednou hvězdičkou jsou to parametry počet podmínek a počet deliktů. Německý bodový systém vyžaduje stejně tak jako polský bodový systém splnění dvou podmínek před navrácením řidičského oprávnění. Tuto skutečnost považuji za velice pozitivní z pohledu prevence nebezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích. Počet deliktů zařazených do německého bodového hodnocení řidičů je skutečně vysoký (230). Tento parametr hodnotím pozitivně, protože čím více deliktů je zařazeno v bodovém hodnocení, tím více si řidiči musí dávat pozor, aby nějaké body neobdrželi.

Na třetím místě se umístil náš bodový systém s celkovým počtem 11 hvězdiček. Náš bodový systém obdržel jednu hvězdičku za dobu odebrání řidičského oprávnění v případě

překročení 12 bodové hranice. U nás přijde řidič o řidičské oprávnění na 12 měsíců, což je nejvíc z porovnávaných států. Tento prvek lze dle mého názoru hodnotit velice pozitivně, ale stojí za úvahu, jestli tato doba není až příliš dlouhá.

Na posledním místě s 12 hvězdičkami skončilo Polsko. Kromě parametru počet podmínek nezískal tento bodový systém v žádném poli hodnocení jednou hvězdičkou.

6.2.2 Porovnání pomocí zvolených deliktů

Tato kapitola bude věnována porovnání „tvrdości“ jednotlivých bodových systémů. Základem tohoto hodnocení je určení tří deliktů, které se vyskytují (s malými odlišnostmi) ve všech představených systémech. V tomto případě půjde o vzájemné hodnocení všech 5 zemí. Výsledkem tohoto porovnání by mělo být jednoznačné určení, kolik bodů (kromě Rakouska) ve které zemi bude řidiči za tyto delikty přiděleno a zda dosáhne hranice pro odebrání řidičského oprávnění. Výsledek lze vzít jako další článek do celkového porovnání.

Zvolené přestupky pro srovnání:

1. vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno,
2. při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky,
3. nedodržení předpisu ohledně přepravy dětí (např. použití dětské autosedačky).

Tabulka 6: Bodové (kromě Rakouska) hodnocení vybraných deliktů a jejich následek

Stát	Bodové hodnocení deliktů			Body celkem	Maximální počet bodů	Využití bod. konta	Odebrání řidičského oprávnění	Délka odebrání (měsíců)
	1.	2.	3.					
ČR	6	4	2	12	12	100%	Ano	12
Německo	4	4	1	9	18	50%	Ne	0
Polsko	6	8	3	17	24	71%	Ne	0
Velké Británie	3	3	3	9	12	75%	Ne	0
Rakousko	záz. 1	záz. 2	záz. 3	-	-	-	Ano	3

Tabulka 6 zobrazuje bodové hodnocení vybraných deliktů a jejich následek. Jak je vidět, bodové hodnocení v jednotlivých státech se výrazně liší. K odebrání řidičského oprávnění v důsledku získání maximálního počtu bodů (záznamů v případě Rakouska), došlo pouze v České republice a v Rakousku. Tento rozdíl podtrhuje rozdílnost jednotlivých systémů. Lze tedy říci, že bodový systém v ČR a záznamový systém v Rakousku jsou

co do následků za spáchání těchto tří deliktů „srovnatelné“. Řidiči je odebráno řidičské oprávnění v ČR na 12 měsíců a v Rakousku na 3 měsíce. Z tohoto zjištění lze usoudit, že bodový systém v ČR je při porovnání postihů těchto 3 deliktů „nejtvrdší“. Co se týče využití bodového konta těmito třemi delikty, lze říci, že polovinu konta využije řidič v Německu a cca 3/4 konta využijí řidiči v Polsku a ve Velké Británii.

6.3 NEGATIVA A POZITIVA JEDNOTLIVÝCH SYSTÉMŮ

Každý představený systém má svá specifika a jen obtížně se dají tyto systémy rozdělit například na špatné, dobré a vynikající. Tato kapitola bude proto věnována vyzdvižení pozitivních i negativních částí jednotlivých systémů. Určité jednotlivosti i spojitosti by se daly zakomponovat do našeho bodového systému, čímž by mohlo dojít k jeho zlepšení. K dokonalosti je dlouhá cesta a proto, proč se nepoučit ze systémů již fungujících?

Česká republika

Jako pozitivum bodového systému České republiky je možné označit délku odebrání řidičského oprávnění (12 měsíců) po získání maximálního počtu bodů, ale jak již bylo řečeno, vyvstává zde otázka, jestli tato doba není až příliš dlouhá. Za negativum bodového systému lze označit příliš snadné odečítání bodů. Každý rok si řidič může po účasti na Školení bezpečné jízdy odečíst 3 body. Co se týče odečítání bodů, lze o bodovém systému u nás konstatovat, že je velice benevolentní.

Německo

Jako největší pozitivum Německého bodového systému je možné označit široké spektrum bodově hodnocených přestupků a trestných činů. Zařazením deliktu do bodového systému je zdůrazněna jejich závažnost a řidiči je tímto naznačeno, že tento delikt by se již neměl opakovat (zabránění recidivy). Dalším pozitivem Německého bodového systému je způsob odečítání bodů. Počet odečítaných bodů se odvíjí od počtu bodů na řidičově kontě a účast na semináři nebo dopravně psychologickém semináři je možná pouze jednou za 5 let. Řidičské oprávnění na zkoušku je také velkým pozitivem. Negativem je možné označit, že nejzávažnějším přestupkem za 7 bodů se vyčerpá pouze 40 procent z celkového počtu možných bodů.

Polsko

Jednoznačným pozitivem polského bodového systému je počítání všech přestupků spáchaných jedním skutkem tzn. řidič může po spáchání jednoho skutku spáchat více přestupků a do bodového hodnocení se mu počítají všechny. Zatím co v ČR se počítá pouze ten nejzávažnější delikt. Negativem lze označit každoroční odečtení všech bodů a navrácení řidičského oprávnění pouze po absolvování psychologického vyšetření a řidičské zkoušky. Není zde nastavena žádná lhůta, po kterou by řidič nesměl řídit motorové vozidlo.

Velká Británie

Na britském bodovém systému lze za pozitivní označit, že kurz určený k odečítání bodů nemůže řidič navštívit dobrovolně, ale musí mu to být nabídnuto policií. Pozitivní je dále, že nejzávažnějším přestupkem může řidič vyčerpat až 92 % z celkového počtu bodů. Za negativum lze označit to, že pro navrácení řidičského oprávnění je nutné splnit pouze jednu podmínku.

Rakousko

Největším pozitivem rakouského záznamového systému je jeho jednoduchost a přehlednost. Za negativum lze označit, že v případě získání tří deliktů zařazených do záznamového systému je řidiči odebráno řidičské oprávnění pouze na 3 měsíce.

7 BODOVÝ SYSTÉM A BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Jak již bylo uvedeno dříve, účelem bodového systému je zvýšit bezpečnost silničního provozu odstraněním negativních vlastností řidičů formou prevence a represe. Hodnocení bezpečnosti provozu lze provést na základě dat Policie ČR o počtech lehce zraněných, těžce zraněných a usmrcených osob. Stav na pozemních komunikacích je také možné zhodnotit z pohledu četnosti přestupků a trestných činů v souvislosti s provozem na silnicích. Tyto data lze získat na stránkách Ministerstva dopravy.

7.1 HODNOCENÍ DOPADU BODOVÉHO SYSTÉMU NA SILNIČNÍ BEZPEČNOST V ČR

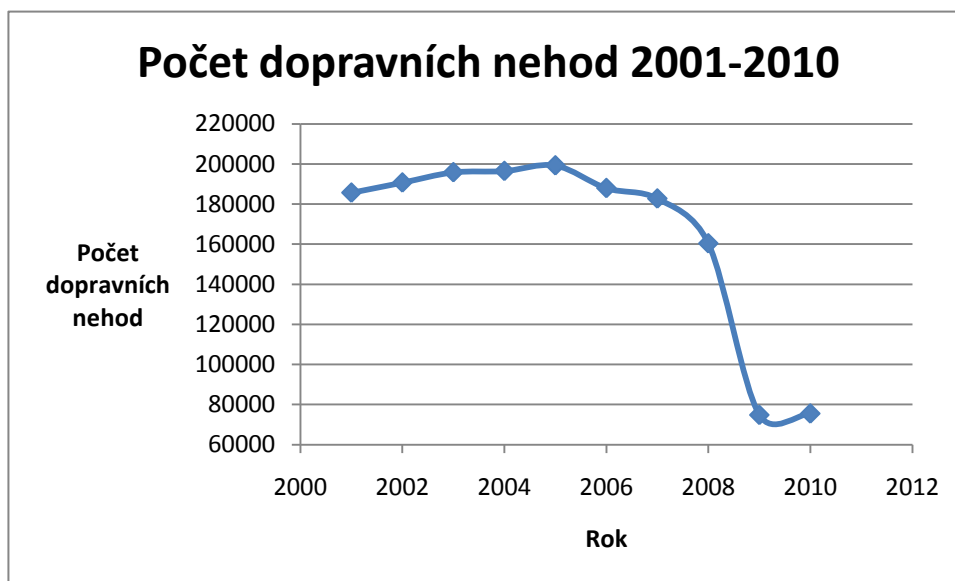
Toto hodnocení je možné provést na základě dat o počtu dopravních nehod, usmrcených osob, těžce zraněných osob a lehce zraněných osob dle dat Policie ČR

7.1.1 Hodnocení na základě počtu dopravních nehod

Obrázek 4 zobrazuje graf vývoje počtu dopravních nehod v naší republice od roku 2001 do roku 2010. Je zde patrný razantní pokles počtu dopravních nehod mezi roky 2008 a 2009. Tento pokles však nelze dát přímo do souvislosti se zvýšením bezpečnosti silničního provozu v důsledku zavedení bodového systému, protože od 1. 1. 2009 začala platit novela zákona o Policii České republiky, která zvýšila hranici, kdy je nutné volat Policii k dopravní nehodě. Do 1. 1. 2009 byla tato hranice 50.000 Kč a od 1. 1. 2009 se tato hranice zvýšila na 100.000 Kč. Tento výrazný pokles nehodovosti nelze proto spojovat se zavedením bodového systému. Co lze však z grafu vyčíst je, že od roku 2006 do roku 2008 nehodovost postupně klesala. Tento pokles je možné považovat za důsledek zavedení bodového systému.

Dále je také možné se podívat na počet dopravních nehod z pohledu pojišťovacích ústavů. Informace o počtu dopravních nehod dle České kanceláře pojistitelů jsou dostupné pouze za rok 2008 a 2009. V roce 2008 evidovaly všechny pojišťovny 259 223 dopravních nehod. V roce 2009 to bylo již 267 000 dopravních nehod, což znamená, meziroční nárůst o 3%. Pohnutkou, která podnítila Českou kancelář pojistitelů ke zpracování této statistiky, byl fakt, že dle statistik Policie ČR poklesl počet dopravních nehod mezi roky 2008 a 2009 o více jak polovinu. Jak již bylo uvedeno výše, tento pokles není způsoben opravdovým poklesem

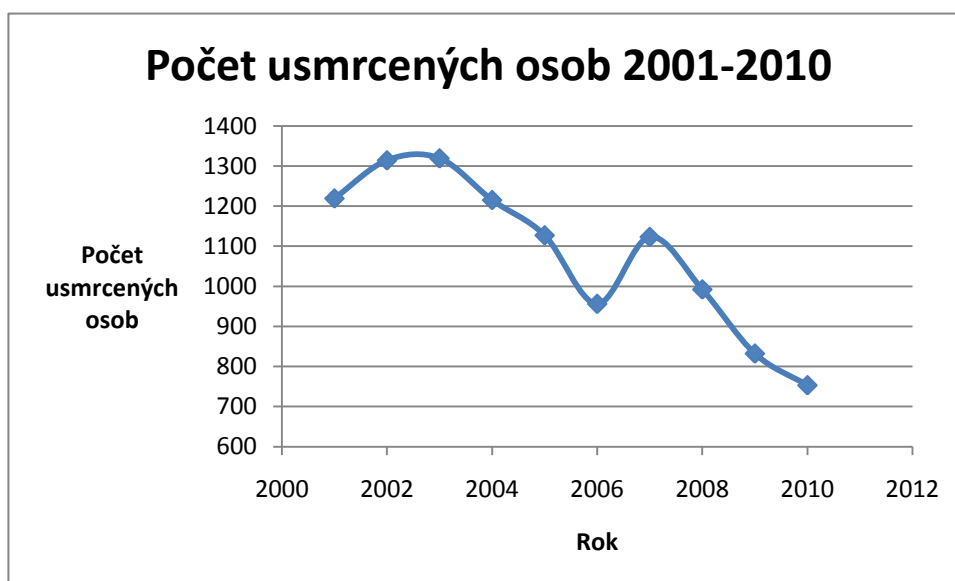
dopravních nehod, ale zvýšením finanční hranice, kdy je nutné při nehodě přivolat Policii ČR.
(11)



Obrázek 4: Nehodovost 2001-2010

7.1.2 Hodnocení na základě počtu usmrcených osob

Obrázek 5 zobrazuje graf vývoje počtu usmrcených osob v letech 2001-2010. Z tohoto grafu je patrné, že počet usmrcených meziročně převážně klesá (2002-2010). Jedinou výjimkou byl rok 2007, kdy počet usmrcených osob vzrostl oproti předchozímu roku o více jak 160 osob. V grafu převažuje sestupná tendence počtu usmrcených osob, tudíž lze říci, že bezpečnost se zlepšuje. Nelze však jednoznačně říci, že by počet usmrcených osob začal výrazně klesat na základě zavedení bodového systému v polovině roku 2006.

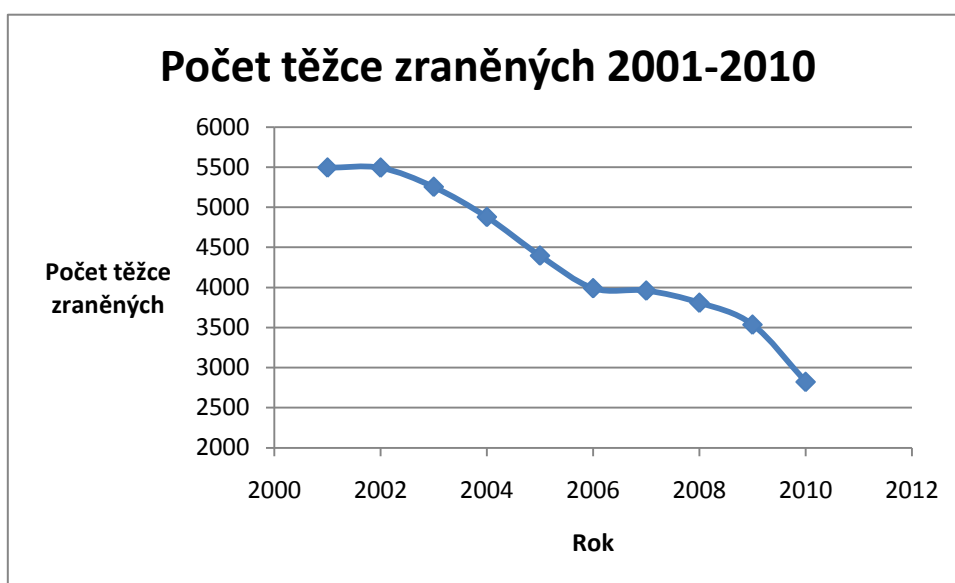


Obrázek 5: Počet usmrcených osob 2001-2010

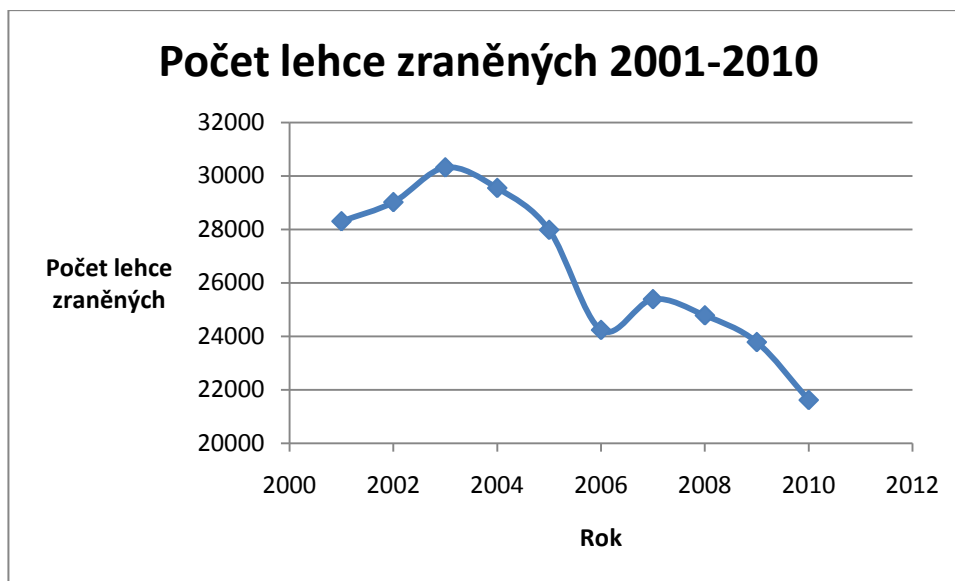
7.1.3 Hodnocení na základě vývoje počtu lehce a těžce zraněných osob

Obrázek 6 znázorňuje graf vývoje počtu těžce zraněných při dopravních nehodách v jednotlivých letech. Z grafu je patrné, že počet těžce zraněných osob dlouhodobě klesá. V období let 2007 – 2010 velice výrazně. Nejpatrnější pokles je mezi roky 2009 a 2010, kdy došlo k poklesu o 713 osob.

Obrázek 7 zobrazuje vývoj počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách. Tento graf je velice podobný grafu usmrcených osob. Převažuje sestupná tendence (kromě roku 2007).



Obrázek 6: Počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách 2001-2010



Obrázek 7: Počet lehce zraněných osob při dopravních nehodách 2001-2010

7.1.4 Shrnutí provedené analýzy dat

Ze všech uvedených grafů je patrné, že bezpečnost silničního provozu se zvyšuje. Nelze však jednoznačně říci, že v důsledku zavedení bodového systému v polovině roku 2006 došlo k nějaké výrazné změně např. v rychlosti poklesu uvedených parametrů. Na tento sestupný trend má vliv zvyšování bezpečnosti vozidel pasivní i aktivní, obnova a stáří vozového parku, bodový systém, atd.

7.2 POROVNÁNÍ SILNIČNÍ BEZBEČNOSTI

Porovnání dat o počtu zraněných a usmrcených osob je jednou z mnoha metod, jak lze zhodnotit bezpečnost silničního provozu ve vztahu k vybraným evropským státům. Tyto data byla přepočítána dle dvou parametrů: na počet obyvatel příslušného státu a počet registrovaných osobních automobilů v příslušném státě. Vzhledem k tomu, že je práce věnovaná bodovému systému, byly k tomuto porovnání zvoleny státy, jejichž bodové systémy byly představeny v úvodních kapitolách, tedy: Německo, Rakousko, Velká Británie a Polsko. Informace o počtech zraněných byly získány z internetových zdrojů. Jediný problém se vyskytl v případě polských údajů, a to především z důvodu, že se nepodařilo dohledat informace ohledně lehkých a těžkých zranění. Na internetu se podařilo dohledat pouze počet zraněných, ale není odlišeno, jestli se jedná o lehké nebo těžké zranění. Proto bylo Polsko zařazeno do hodnocení pouze dle parametru usmrcení. Menší nesnáze vznikly i při zjišťování počtu registrovaných osobních vozidel v Rakousku, ale tento problém byl vyřešen e-mailovou komunikací s příslušným úřadem. Ochota pomoci byla vskutku obdivuhodná.

Vlastní vyhodnocení dat nebylo nijak složité. **Příloha 6** obsahuje tabulku, která zobrazuje počet zraněných osob (lehce a těžce) a počet usmrcených osob. V této příloze jsou tyto počty také přepočítány na 100 tisíc obyvatel daného státu. Je zde tedy uveden i vývoj počtu obyvatel v jednotlivých státech ve sledovaných letech 2001-2009. V posledním sloupci je uvedena položka „Součet s použitím váhy“. Tato položka vznikala přidělením váhy jednotlivým sledovaným parametrům přepočítaným na 100 tisíc obyvatel. Po vydělení příslušnou váhou byly tyto parametry sečteny a vznikl poslední sloupec „Součet s použitím váhy“. Tento parametr objektivně a souhrnně hodnotí stav bezpečnosti silničního provozu u nás ve vztahu k ostatním sledovaným státům. **Příloha 7** přináší stejná data jako **Příloha 6** s tím rozdílem, že počet lehce zraněných osob, těžce zraněných osob a usmrcených osob je zde přepočítán na 10 tisíc registrovaných vozidel v příslušném státě. **Příloha 7** již neobsahuje parametr „Součet s použitím váhy“. V uvedených přílohách jsou u jednotlivých států uvedeny citace zdrojů použitých dat. Graficky jsou výsledky provedené analýzy zobrazeny v přílohách (Příloha 8-Příloha 14). Tyto grafické výstupy budou komentovány v následujících podkapitolách.

7.2.1 Porovnání na základě počtu usmrcených osob

Příloha 8 zobrazuje vývoj počtu usmrcených osob přepočítaný na 100 tisíc obyvatel. Z tohoto grafu je patrné, že na posledním místě se umístilo Polsko. Počet usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel se zde pohybuje okolo 13. Na pravém konci této křivky je však vidět sestupná tendence. Na předposledním místě se umístila Česká republika. Křivka popisující vývoj u nás má však větší sestupnou tendenci oproti polské. V roce 2009 připadalo na 100 tisíc obyvatel přibližně 8 usmrcených osob. Na třetím místě se umístilo Rakousko. V roce 2009 je Rakousko na obdobné hodnotě jako Česká republika. Druhé místo obsadilo Německo. Zde se pohybuje počet usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel mezi 5 a 8. Je zde vidět pozitivní sestupná tendence. Jedničkou mezi uvedenými státy je Velká Británie. Počet usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel se zde dostal pod 4 (v roce 2009). Lze tedy jednoznačně říci, že v počtu usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel výrazně zaostáváme za Velkou Británií a Německem. Tyto státy mají zaveden bodový systém ze všech evropských států vůbec nejdéle (Německo od 1974, Velká Británie od 1982) proto lze tyto výsledky přisuzovat i dlouholetému užívání bodového systému.

Příloha 9 přináší parametr usmrcené osoby přepočítaný na 10 tisíc registrovaných vozidel. Pořadí států se však nezměnilo. Jedinou výraznou změnou je strmější sestupná

tendence v Polsku. To se však nedá přisuzovat výraznému zlepšování bezpečnosti na pozemích komunikacích, protože počet registrovaných osobních vozidel ve sledovaných letech narostl o více jak 5 milionů, což je nejvíce ze všech sledovaných států. Celkově bylo v Polsku v roce 2009 registrováno cca 16,5 milionu osobních vozidel. V grafu chybí dvě hodnoty u polské křivky (roky 2001, 2002) z toho důvodu, že se nepodařilo dohledat data ohledně počtu registrovaných vozidel.

7.2.2 Porovnání na základě počtu lehce zraněných

Příloha 10 přináší graf vývoje počtu lehce zraněných přepočtený na 100 tisíc obyvatel. Na posledním místě s největším počtem lehce zraněných se umístilo Rakousko. Hodnoty se zde pohybují mezi 500-600 lehce zraněnými na 100 tisíc obyvatel. Na předposledním místě se umístilo Německo, jehož křivka má podobný tvar jako rakouská, ale počet lehce zraněných je zde cca o 100 nižší. Na druhém místě se umístila Velká Británie, na jejíž křivce je vidět výrazný pokles mezi lety 2005 a 2006. Tento pokles může být v důsledku dopravně-bezpečnostního programu **Think!**, který byl zahájen na přelomu roků 2003-2004 a byl zaměřen především na snížení počtu usmrcených a zraněných osob na britských silnicích. Cílem této akce mělo být především přimět všechny účastníky silničního provozu k tomu, aby více přemýšleli o dopravní bezpečnosti. Na prvním místě s nejmenším počtem lehce zraněných se nachází Česká republika. Naše křivka se pohybuje mezi 200 – 300 lehce zraněnými osobami na 100 tisíc obyvatel a je zde viditelná mírná sestupná tendence.

Příloha 11 zobrazuje počet lehce zraněných osob na 10 tisíc registrovaných osobních vozidel. V pořadí států došlo ke změně pouze mezi Německem a Velkou Británií v letech 2001 – 2005.

7.2.3 Porovnání na základě vývoje počtu těžce zraněných

Příloha 12 zobrazuje vývoj počtu těžce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel. Tento graf je možné na první pohled rozdělit na dvě části. V horní části grafu jsou křivky popisující vývoj v Německu a Rakousku a v dolní části grafu u nás a ve Velké Británii. Německo se umístilo na posledním místě, které si udržovalo po celé sledované období. Rakousko je na tom jen o něco lépe než Německo a patří mu předposlední příčka. V Rakousku je počet v průměru o cca 5 těžce zraněných na 100 tisíc obyvatel menší. Výrazně se od těchto dvou předchozích zemí liší Velká Británie, která ve sledovaném období pohybuje mezi cca 40 – 65

těžce zraněnými na 100 tisíc obyvatel. Na prvním místě tedy s nejmenším počtem těžce zraněných na 100 tisíc obyvatel se umístila Česká republika. Počet těžce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel je cca o 5 nižší než ve Velké Británii.

Příloha 13 přináší graf zobrazující vývoj počtu těžce zraněných přepočtených na 10 tisíc registrovaných vozidel. V tomto grafu došlo pouze ke změně pozic v roce 2005 mezi Českou republikou a Velkou Británií. V tomto roce Česká republika vystřídala Velkou Británii na prvním místě.

7.2.4 Souhrnné vyhodnocení

K souhrnnému vyhodnocení bylo použito ohodnocení jednotlivých zranění váhou a potom byly hodnoty sečteny. Bylo použito takového klíče: 1 usmrcený = 10 těžce zraněných = 100 lehce zraněných. Takže výsledný přepočet by se dal označit jako přepočet na usmrcené dle uvedeného klíče. **Příloha 14** přináší grafické znázornění vývoje tohoto parametru v jednotlivých letech. Pro připomenutí tyto čísla vycházejí z hodnot přepočítaných na 100 tisíc obyvatel. Na posledním místě v tomto hodnocení se umístilo Rakousko, jež tuto pozici získalo kvůli vysokým počtům osob (lehce a těžce zraněný, usmrcení) v předchozích hodnoceních. Na předposlední pozici se umístilo Německo, které si tuto pozici zajistilo především díky vysokým hodnotám jak v počtu lehce, tak těžce zraněných osob přepočtených na 100 tisíc obyvatel. Druhé místo obsadila Česká republika, a to především v důsledku vysokého počtu usmrcených osob. Na první pozici se umístila Velká Británie, což je způsobeno nízkými hodnotami u všech sledovaných parametrů.

Celkově lze tedy říci, že situace v České republice není tak „tragická“. Souhrnně lze tedy říci, že problematické jsou u nás hodnoty o počtu usmrcených osob. Zde jsme skoro na poslední pozici ze všech porovnávaných států, což je přinejmenším znepokojivé. Snížením počtu usmrcených osob na polovinu cca na 400 ročně bychom se dostali na úroveň Velké Británie, která je z pohledu toho parametru nejlepší. Jednou z příčin tohoto stavu by mohlo být například stáří vozového parku.

Pro porovnání stáří vozového parku byl zvolen rok 2009. Data ohledně tohoto parametru byla vyhledána bez problémů v ČR a Německu. Průměrné stáří registrovaných vozidel v Rakousku muselo být vypočítáno dle tabulky počtů registrovaných vozidel v jednotlivých letech. Tyto data byla však dostupná pouze 15 let nazpět. Proto zde mohlo dojít k ovlivnění. Lepší informace se však nepodařilo získat ani přes navázání e-mailové komunikace s příslušným úřadem. V Polsku a ve Velké Británii byla dohledána pouze data

pro rok 2009. Nejvyšší průměrný věk vozidel je v Polsku 14 let. Na druhém místě ze sledovaných zemí se umístila ČR s průměrným stářím 13,65 let. Třetí v pořadí je Německo s průměrným stářím vozidel 8,2 let. Druhé nejnižší hodnoty dosáhlo Rakousko s hodnotou 7,95 let. Absolutně nejmladší vozový park z porovnávaných zemí má Velká Británie s průměrným stářím 7,1 let. S porovnání těchto hodnot s pořadím dle počtu usmrcených osob lze říci, že stáří vozového parku bude jedním z prvků, který výrazně ovlivňuje počet usmrcených osob. Čím starší vozový park a tím i bezpečnost vozidel, tím větší počet usmrcených osob. Pořadí koresponduje jen s výjimkou Rakouska a Německa, které si své pozice prohodily. To může být způsobeno nepřesným výpočtem stáří vozového parku v Rakousku. Optimální by však bylo provést korelační analýzu většího vzorku například za 20 let.

7.3 ANALÝZA DVANÁCTIBODOVÝCH ŘIDIČŮ

K 31. 12. 2010 byla vydaná Ministerstvem dopravy poslední přehledná statistika ohledně bodovaných řidičů. Pod pojmem „dvanáctibodový řidič“ nebo „vybodovaný řidič“ je myšlen řidič, který přišel o řidičské oprávnění v důsledku nasbírání maximálního počtu bodů. Tato statistika přinesla velice zajímavá data, která budou rozvedena v této kapitole.

7.3.1 Stav evidence bodovaných řidičů

Obrázek 8 zobrazuje souhrn evidence bodovaných řidičů k 31. 12. 2010. Jak je vidět na obrázku, celkově je v registru evidováno 6 603 390 řidičů. Řidičů, kteří mají evidované body je 659 726, což je 9,99% ze všech evidovaných řidičů. Od zavedení do 31. 12. 2010 bylo evidováno 30 341 dvanáctibodových řidičů. Z celkového počtu registrovaných řidičů to je 0,46%.

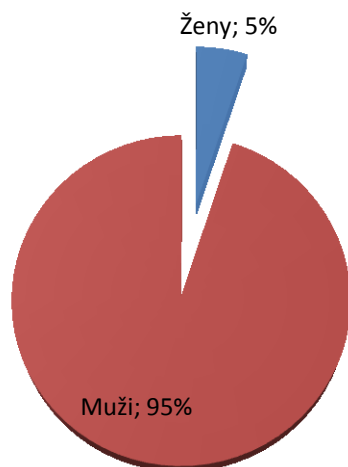
Počet registrovaných řidičů	6 603 390
Počet řidičů s registrovanými body	659 726
Počet 12 bodových řidičů	30 341
Poměr 12 bodových řidičů a všech registrovaných řidičů	0,46%

Obrázek 8: Souhrn evidence bodovaných řidičů k 31. 12. 2010 (1)

7.3.2 Specifika dvanáctibodových řidičů (1)(12)

Dle pohlaví

Z celkového počtu bylo vybodováno pouze 5 % žen. Ženy však tvoří 42,1% z celkového počtu registrovaných řidičů. Názorně jsou tato data znázorněna na výšečových grafech viz **Obrázek 9**.

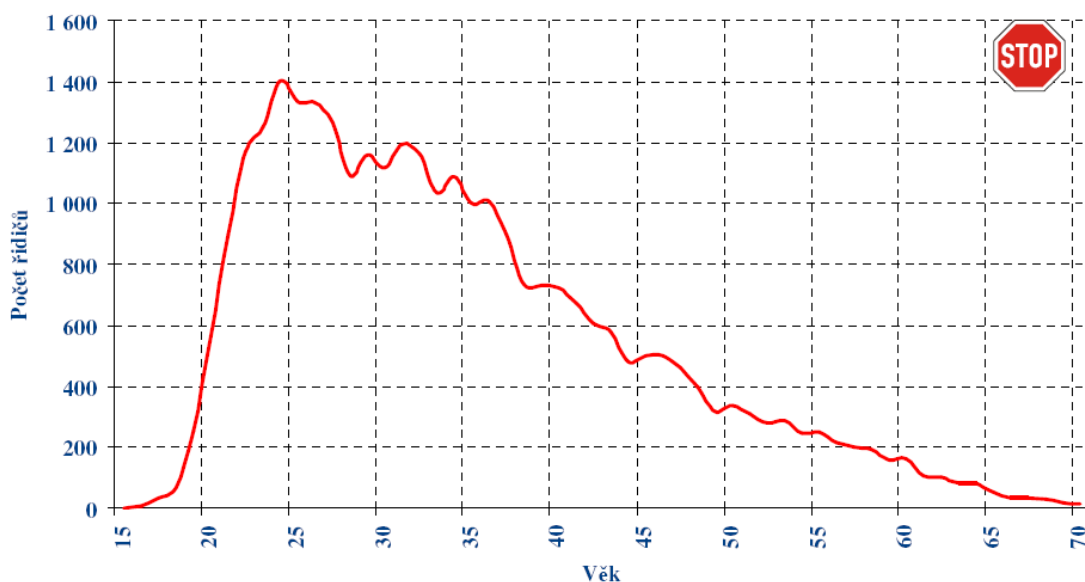


Obrázek 9: Poměr vybudovaných žen a mužů. Stav k 31. 12. 2010

Dle věku

Obrázek 10 zobrazuje rozložení dvanáctibodových řidičů dle věku. Nejvíce řidičů se vybodovalo ve věku 24 let. Nejčetnější věková skupina je 24 – 27 let. Z grafu je názorně patrné, jak se vzrůstajícím věkem počet vybudovaných řidičů klesá. Pro zajímavost je třeba uvést, že nejmladšímu vybudovanému řidiči bylo 16 let a nejstaršímu 75 let.

Počet 12-ti bodových řidičů podle věku



Obrázek 10: Rozložení 12 bodových řidičů podle věku stav k 31. 12. 2010(1)

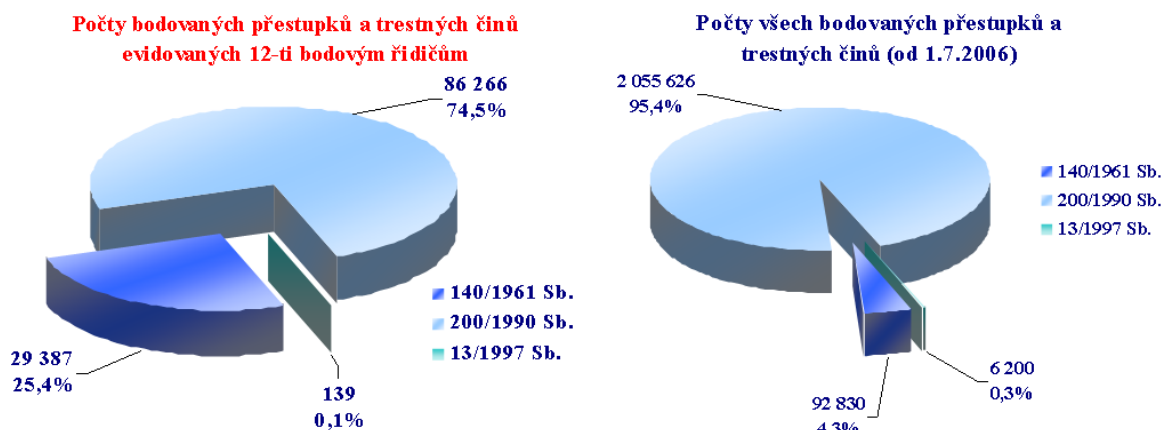
Dle kraje

Toto hodnocení je vytvořeno na základě poměru dvanáctibodových řidičů a registrovaných řidičů v jednotlivých krajích. Největší podíl vybodovaných řidičů byl registrován v Ústeckém a Karlovarském kraji. Nejmenší podíl vybodovaných řidičů byl evidován v kraji Vysočina.

Dle složení přestupků a trestných činů

Vyhodnocované období následujících statistik je 1. 6. 2006 – 31. 7. 2009. K uvedenému datu bylo evidováno celkem 115 792 přestupků a trestných činů, které byly evidovány řidičům, jež ve zmíněném období dosáhli 12 bodů. V průměru tak bylo 12 bodovým řidičům evidováno 5,56 přestupků nebo trestných činů.

Nejčastějšími přestupky, za které jsou vybodovaným řidičům evidovány body, jsou přestupky ze zákona o přestupcích (200/1990 Sb.) ve znění pozdějších předpisů (74,5%), následují trestné činy z trestního zákona (140/1961 Sb.) ve znění pozdějších předpisů (25,4%) a nejméně zastoupenou skupinou jednání jsou přestupky ze zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) ve znění pozdějších předpisů (0,1%). **Obrázek 11** znázorňuje rozdíl mezi složením přestupků a trestných činů 12 bodových řidičů a všech registrovaných řidičů. Z těchto grafů je vidět, kromě jiného, že 12 bodoví řidiči páchají cca 5krát více trestných činů než ostatní registrovaní řidiči.



Obrázek 11: Počty evidovaných přestupků a trestných činů dle jednotlivých zákonů u 12 bodových řidičů a všech registrovaných řidičů. Stav k 31. 7. 2009(12)

Příloha 15 obsahuje souhrn deseti nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů 12 bodových řidičů. Na prvním místě je zde trestný čin – řízení vozidla bez držení příslušného

řidičského oprávnění. Dále jsou v první pětici nejčastějších deliktů 12 bodových řidičů hned dva týkající se nedodržování nejvyšší povolené rychlosti.

Velice zajímavou informací je, že ze všech 23 137 řidičů, kterým je evidováno 12 bodů, tvoří 5 565 osob množinu těch, kteří nikdy nebyli držiteli řidičského oprávnění, což představuje cca 24% všech vybodovaných řidičů.

V evidenci 12 bodových řidičů se nejčastěji vyskytují takové případy, kdy na kontě takového řidiče jsou zaznamenány 2 přestupky nebo trestné činy. Znamená to, že ze všech vybodovaných řidičů je nejvíce takových, kteří dosáhli hranice 12 bodů po dvou přestupcích nebo trestných činech (celkem 35% ze všech vybodovaných). U žen je rozložení počtu evidovaných přestupků a trestných činů rovnoměrnější, nicméně největší část vybodovaných řidiček je opět ta s evidovanými 2 přestupky nebo trestnými činy při dosažení prvních 12 bodů. **Obrázek 12** zobrazuje počty přestupků a trestných činů při vybodování.

počet P a TČ	ženy	muži
2	25 %	35 %
3	15 %	13 %
4	12 %	13 %
5	17 %	14 %
6	16 %	14 %
7	9 %	6 %
8	6 %	6 %

Obrázek 12: Počty přestupků a trestných činů při vybodování. Stav k 31. 7. 2009 (12)

Dle opakovaného dosažení 12 bodové hranice

Ministerstvo dopravy eviduje 873 řidičů, kteří opakovaně dosáhli 12 bodů (odpovídá 4% vybodovaných řidičů). Z těchto 873 řidičů se dvakrát „vybodovalo“ 830 řidičů a třikrát 43 řidičů. Ženy řidičky opakovaně dosáhly hranice 12 bodů v 36 případech. 35 řidiček dosáhlo 12 bodů dvakrát a 1 řidička třikrát.

Hranice 12 bodů dosáhlo 2 360 držitelů průkazů profesní způsobilosti řidiče (profesionální řidiči), z toho bylo evidováno 9 takových žen – řidiček. Ministerstvo dopravy k 31. 7. 2009 evidovalo přibližně 365 000 držitelů profesní způsobilosti řidiče, to znamená, že z tohoto počtu je vybodováno cca 0,65% profesionálních řidičů, tj. každý 155 řidič.

7.4 VYHODNOCENÍ NEJČASTĚJŠÍCH PŘESTUPKŮ A TRESTNÝCH ČINŮ

Tato kapitola bude věnována vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů, které byly spáchány v souvislosti s provozem na silnicích. Data pro toto vyhodnocení byla získána na stránkách Ministerstva dopravy pod záložkou „Statistiky k bodovému hodnocení“. Zde však nastal problém. Na začátku, když ministerstvo započalo se zpracováním dat ohledně počtu spáchaných přestupků a trestných činů neujednotilo, jak by měl výstup z těchto dat vypadat. Došlo tak k tomu, že i když jeden a tentýž člověk zpracovával statistiku pro dvě za sebou jdoucí období, zapomněl například změnit čísla na aktuální nebo nedodržel strukturu, jakou zavedl na začátku. Proto bylo zpracování dat složité a velice pracné. Dalším problémem, který se při zpracovávání dat vyskytl, byla nekompletnost dat. První půlrok po zavedení je zpracovávání velice nesystematické. Proto byla za toto období vzata souhrnně tabulka druhého pololetí roku 2006. Další problém nastal při zpracovávání dat za první pololetí roku 2007. Data z tohoto období jsou neúplná. Autor této práce se pokusil o získání kompletních dat, ale ani po telefonické a poštovní urgenci se data nepodařilo na ministerstvu dopravy dohledat. Proto bylo toto období nezařazeno do celkového hodnocení. Zbylá data byla kompletní. Jejich zpracování proběhlo po kvartálech tedy po tříměsíčních obdobích včetně čtvrtého kvartálu roku 2010. Následující kapitoly budou věnovány vyhodnocení těchto dat.

Příloha 16 obsahuje tabulku, ve které je uvedeno 10 nejčetnějších přestupků zařazených do bodového hodnocení za období 2006 - 2010. Dále tato tabulka obsahuje sloupec s označením Parametr V. Jedná se o sloupec, v němž se uvádí četnost jednotlivých přestupků vynásobená jejich bodovým hodnocením (váha – závažnost přestupku). Dle velikosti parametrů V lze zhodnotit jak četnost přestupků, tak jejich nebezpečnost zároveň. V levé části tabulky jsou dva sloupce. V prvním sloupci je uvedeno pořadí dle četnosti výskytu přestupku a v druhém sloupci je uvedeno pořadí dle parametru V.

Nyní k vlastnímu hodnocení. Pozornost bude věnována pěti přestupkům dle četnosti a dále bude uvedeno, jak se tento přestupek umístil dle parametru V.

Přestupek:

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec – tento přestupek se ukázal jako nejčastější s počtem 886 063 výskytů. Tento přestupek se umístil na prvním místě i dle parametru V. To je především způsobeno jeho vysokou četností, protože je hodnocen dvěma body.

- 1. Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání) – tento přestupek s četností 481 754 výskytů se umístil na druhém místě. Dle parametru V se umístil na čtvrtém místě.*
- 2. Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu – tomuto přestupku patří třetí místo v pořadí četnosti s 361 021 výskyty. Dle parametru V se umístil na druhém místě.*
- 3. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h⁻¹ a více mimo obec - tento přestupek se umístil na čtvrtém místě s 218 918 výskyty. Dle parametru V však získal třetí místo v celkovém pořadí.*
- 4. Porušení ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla - tento v pořadí pátý přestupek s četností 200 572 výskytů. Dle parametru V je tento přestupek až na sedmém místě.*

Závěrem lze tedy uvést, že v první pěti nejčtenějších přestupků jsou dva přestupky týkající se nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti, což se jeví jako velice znepokojující. Přestupkům, které se umístily v první desítce dle četnosti, bude dále věnována pozornost při návrhu změn stávajícího bodového systému v naší republice.

7.4.1 Vyhodnocení trestných činů

Příloha 17 znázorňuje tabulku s pěti nejčtenějšími trestnými činy od vzniku bodového systému. Při vyhodnocování však nastalo úskalí, protože v průběhu sledovaného období 2006 až 2010 došlo k novelizaci trestního zákona. Nový trestní zákon začal platit od 1. 1. 2010 a proto byla předchozí data převedena na paragrafy tohoto aktuálně platného zákona. Trestný čin, který v původním zákoníku byl, ale v novelizaci již není, zůstal označen dle starého trestního zákoníku (140/1961 Sb.).

Nejčtenějším trestným činem vyskytujícím se při provozu na pozemních komunikacích je *ohrožení pod vlivem návykové látky* (TZ § 274) s četností 59 254 výskytů. Na druhém místě dle četnosti se umístil trestný čin dle starého trestního zákoníku *řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění* (§180 zákona 140/1961 Sb.) s počtem 39 379 výskytů. Na třetím místě se umístil trestný čin *těžké ublížení na zdraví z nedbalosti* (TZ §147) s četností výskytů 5330. Posledním trestným činem, jehož četnost je v tisících, je *maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání* (TZ § 337) s počtem výskytů 3 222.

7.4.2 Porovnání deliktů s delikty vyhodnocovaných řidičů

V této podkapitole dojde ke srovnání nejčastěji páchaných přestupků a trestných činů zařazených do bodového hodnocení s nejčastěji evidovanými přestupky a trestnými činy u 12 bodových řidičů.

Přestupky

Příloha 16 zobrazuje tabulku deseti nejčastějších přestupků zařazených do bodového hodnocení. V této tabulce je také umístěn sloupec „Pořadí u 12 bodových řidičů“ a v tomto sloupci je umístěno pořadí jaké má daný přestupek dle četnosti u 12 bodových řidičů. Jak je z tabulky patrné, první desítka je takřka totožná jenom pořadí se nepatrně liší. Nejčastější přestupek jak u 12 bodových řidičů, tak u ostatních řidičů je stejný. Tímto přestupkem je *„Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec“*. Jediným přestupkem, který

se vyskytuje u 12 bodových řidičů a u ostatních ne, je „ *Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou...*“.

Trestné činy

Příloha 17 zobrazuje tabulku pěti nejčastějších trestných činů zařazených do bodového hodnocení. V této tabulce je také umístěn sloupec „Pořadí u 12 bodových řidičů“ a v tomto sloupci je pořadí jaké má daný trestný čin dle četnosti u 12 bodových řidičů. Oba trestné činy z deseti nejčastějších deliktů 12 bodových řidičů jsou taktéž nejčastější u ostatních řidičů, jen došlo k prohození jejich pořadí. Těmito trestnými činy jsou *1. Ohrožení pod vlivem návykové látky – ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky* a *2. Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění*.

8 NÁVRH ZMĚN ÚPRAVY BODOVÉHO SYSTÉMU

Tato kapitola je věnována návrhu změn v úpravě bodového systému v České republice. Změny jsou navrženy na základě předchozích analýz a porovnání v jednotlivých státech. Brán bude ohled na četnost jednotlivých deliktů jak u všech řidičů, tak i u 12 bodových řidičů. Jednotlivé přestupky a trestné činy budou porovnány s obdobnými v zahraničí především z pohledu využití bodového konta, jelikož tento parametr se vyskytuje u všech států. Co se týče pokut, je možné porovnat pouze některé delikty a v některých státech. Například u přestupků zařazených do bodového hodnocení ve Velké Británii nejsou uvedeny výše pokut, tudíž nelze provést konkrétní porovnání finančních postihů.

8.1 ZMĚNY V ZÁKONNÉ ÚPRAVĚ

8.1.1 Zaznamenávání bodů a deliktů

Jak již bylo uvedeno v kapitole 6.1.1 nijak výrazně se náš systém neliší od systémů se kterými bylo provedeno porovnání. Jedinou změnou, která by mohla přinést zlepšení, by mohlo být provádění záznamů bodů nejenom do registru řidičů, ale i do řidičských oprávnění po vzoru Velké Británie. Policista by při silniční kontrole hned věděl, jakých přestupků se řidič dříve dopustil, a tedy o jakého řidiče se jedná. V případě, že by řidič měl záznam například za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, policista by hned věděl, že je třeba řidiče prověřit testem na alkohol a drogy. V případě, že by se jednalo o recidivu u jednoho deliktu, policista by mohl okamžitě udělit pokutu na horní hranici. Zde však vyvstává otázka jak provádět záznam do řidičského oprávnění po každém spáchaném deliktu. Jednou možností by bylo po každém přestupku povinná výměna řidičského průkazu, což by však bylo velice administrativně zatěžující a především nákladné. Druhou možností by mohlo například být vybavení řidičského oprávnění magnetickým páskem nebo čipem, který by policista přiložil ke čtečce a viděl by všechny řidičovy delikty.

8.1.2 Bodové hodnocení deliktů a maximální počet získaných bodů

Maximální počet bodů je v našem bodovém systému 12. Ve srovnání s ostatními evropskými státy, kde je bodový systém zaveden, je to nejčtenější hodnota a vyskytuje se v 8 státech EU (počítáno včetně ČR). Nelze tedy říci, že v našem systému je maximální počet příliš vysoký anebo naopak příliš nízký. Maximální počet bodů by měl korespondovat s bodovým hodnocením jednotlivých deliktů především proto, aby bodový systém plnil svoji

funkci – odstraňoval ze silničního provozu nebezpečné řidiče a eliminoval jejich nebezpečné chování (školení, atd.). Vhodnější je tedy korigovat „tvrdost“ bodového systému pomocí bodového hodnocení jednotlivých deliktů.

K rozsahu bodového hodnocení deliktů 1 až 7 bodů lze říci, že je například oproti Německu (1-7) poněkud tvrdší, ale na druhou stranu je zase měkčí oproti rozsahu ve Velké Británii (1-11). Předchozí tvrzení je postaveno na tom, jakou část konta využije řidič spácháním nejzávažnějšího deliktu zařazeného do bodového hodnocení v tom kterém státě (nejvíce bodově hodnocený delikt). Přesné hodnoty využití bodového konta nejzávažnějším deliktem je uvedeno v tabulce (viz Tabulka 5). Proto nelze jednoznačně na základě těchto podkladů říci, že např. rozsah 1 až 7 bodů je špatný a změnil ho na 1 až 9 bodů.

K bezpečnosti na silnicích je možné přispět zavedením statusu řidiče začátečníka po vzoru Velké Británie. Tento krok eliminuje nebezpečné chování mladých řidičů a napomůže jim, pokud nebudou schopni zvládat pravidla silničního provozu. Pokud řidič začátečník nasbírá v průběhu dvou let od prvního získání řidičského oprávnění šest bodů, je mu oprávnění odebráno. V tomto případě řidič musí znovu složit řidičskou zkoušku a navštívit dopravně-psychologický pohovor a je dále veden po dobu dvou let jako řidič začátečník. Obvyklá lhůta, po kterou je řidič veden jako řidič začátečník, je dva roky. Pokud v průběhu této lhůty dojde k odebrání řidičského oprávnění, počítá se lhůta znovu od začátku. Tento krok by mohl přispět ke zklidnění začínajících řidičů a v případě odebrání řidičského oprávnění napomoci na začátku řidičské kariéry odstranit negativní vlastnosti řidiče.

8.1.3 Následek získání maximálního počtu bodů

Následkem získání maximálního počtu bodů je v našem bodovém systému odebrání řidičského oprávnění (ztráta odborné způsobilosti na dobu 12 měsíců). Tato lhůta je ve srovnání s ostatními porovnávanými státy značně dlouhá. Tabulka 2 zobrazuje lhůty odebrání řidičského oprávnění v jednotlivých státech. Jako ideální a již lety prověřená se jeví lhůta 6 měsíců. Tato lhůta platí jak v Německu, tak ve Velké Británii. Britská lhůta odebrání se liší tím, že v případě opakovaného dosažení maximálního počtu bodu v průběhu 3 let se lhůta zdvojnásobuje (6-12-24 měsíců). Tento prvek britského bodového systému by byl vhodným doplněním snížení lhůty odebrání řidičského oprávnění z dvanácti měsíců na šest měsíců.

8.1.4 Podmínky pro vrácení řidičského oprávnění

Podmínkou stanovenou zákonem pro vrácení řidičského oprávnění je podrobit se přezkoušení z odborné způsobilosti. Toto přezkoušení z odborné způsobilosti je povinné ve všech porovnávaných státech, kromě Rakouska. V Německu a Polsku navíc musí řidič pro navrácení řidičského oprávnění absolvovat psychologický pohovor. Zde je možné vidět prostor pro zlepšení a zdokonalení našeho bodového systému zařazením dopravně-psychologického pohovoru (vedle přezkoušení z odborné způsobilosti). Řidiči, kteří dosáhli dvanácti bodů, prokázali, že nejsou schopni i přes narůstající počet bodů na jejich kontě, svoje chování korigovat. A proto potřebují pomoc ze strany odborníka, který zjistí příčiny jejich chování a pokusí se je eliminovat. V současném znění úpravy bodového systému chybí podstatná část a tím je pomoc těmto „problematickým“ řidičům. Doplněním přezkoušení z odborné způsobilosti psychologickým vyšetřením by vznikla kompaktní dvojice kurzů, která by přinesla vedle zopakování a zdokonalení znalostí předpisů a řízení motorového vozidla také eliminování negativních vlastností řidiče, které zapříčinily ztrátu řidičského oprávnění. Zde však vyvstává otázka, jak by tento pohovor měl probíhat? Touto otázkou by se měli zabývat odborníci – dopravní psychologové. Jako vzor by mohl být brán např. dopravně-psychologický pohovor, který funguje v Německu.

8.1.5 Odstraňování bodů a záznamů

V této oblasti není třeba provádět žádné změny.

8.1.6 Odečítání bodů

Odečítání bodů v našem bodovém systému lze označit jako dosti benevolentní. Za každý rok kdy řidič nespáchá žádný bodově hodnocený přestupek se mu odečtou čtyři body. Lze považovat jako odměnu řidiči za to, že jezdil na pozemních komunikacích dle předpisů a tudíž nedělal žádné přestupky. Dále se řidič jednou ročně může zúčastnit školení bezpečné jízdy, za které se řidiči odečtou tři body, ale na kontě nesmí mít řidič více jak deset bodů nebo delikt hodnocený šesti a více body. Zde je možné spatřovat benevolenci našeho bodového systému. Tímto, jako by bylo řidiči řečeno, 3 body ročně si mohu odečíst. Je to nevyšší hodnota ze všech porovnávaných států, ale také je třeba brát v potaz, že u nás neexistuje lhůta, po jejímž uplynutí by byl záznam o deliktu včetně bodů odstraněn. Proto by zde bylo vhodné počet bodů snížit o jeden tedy na dva body. Přínos této změny by mohl být v tom, že řidiči, kteří dělají několik přestupků za rok, by si museli dávat větší pozor.

Dalším argumentem je, že v první pěti nejčastějších přestupků vůbec jsou dva jednobodové, dva dvoubodové a jeden třibodový. I z tohoto lze konstatovat, že dva body jsou dostačující. Tato změna by mohla řidiče donutit opravdu se nad svým počínáním včas zamyslet.

8.2 ZMĚNY V BODOVÉM HODNOCENÍ DELIKTŮ

Velice častým tématem diskutovaným jak na úrovni zákonodárné, tak odborné je bodové hodnocení jednotlivých deliktů zařazených do bodového hodnocení. Obsahem této kapitoly bude především porovnání bodového hodnocení jednotlivých deliktů s hodnocením v již zmiňovaných státech. Na základě tohoto porovnání a četnosti jednotlivých přestupků bude navržena změna bodového hodnocení jednotlivých přestupků. Některé přestupky, které se ukáží jako zbytečné, budou z bodového hodnocení odstraněny a naopak některé doplněny. Výsledkem by měl být kompaktní návrh změny bodově hodnocených deliktů.

8.2.1 Porovnání jednotlivých deliktů

Příloha 19 přináší porovnání bodového hodnocení deliktů v jednotlivých státech. Jako výchozí delikty pro porovnání byly vzaty přestupky a trestné činy zařazené do bodového hodnocení v České republice. Pokud k deliktu nebyl v ostatních státech nalezen vhodný ekvivalent, tak se delikt v této tabulce vůbec nevyskytuje. Delikty zařazené v této příloze jsou očíslovány číslicemi od jedné do čtyřiceti dvou. Položky 36 až 42 uvádějí zajímavé přestupky z ostatních bodových systémů, které by u nás mohly být zavedeny. V hlavičce těchto tabulek je uveden: stát, ve kterém je tento delikt bodově trestán (CZ = Česká republika, DE = Německo, PL = Polsko, GB = Velká Británie, A = Rakousko), vlastní znění deliktu, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin, počet bodů, procentuelní využití konta spácháním tohoto přestupku, minimální a maximální výše pokuty, minimální a maximální délka odebraní řidičského oprávnění. Pokuty byly přepočítány dle kurzu (1 EUR = 24 Kč a 1 PLN = 6 Kč) na České koruny. V případě, že je kolonka v tabulce proškrtnutá pomlčkou, dané informace nebyly zjištěny. Přestupky týkající se překročení nejvyšší dovolené rychlosti jsou uvedeny viz *Příloha 19* položky 33 až 35. I zde platí, že proškrtnutá kolonka označuje informace, které nebyly zjištěny.

8.2.2 Návrh změn v bodovém hodnocení deliktů

Na základě předchozích informací a dat bude v této kapitole navržena změna bodového hodnocení. Postupně budou probrány jednotlivé bodované delikty a bude

vypracován kompletní návrh dle již uvedených podkladů. Finanční pokuty v ČR jsou uváděny pro případ řešení deliktu ve správním řízení.

1. *řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění*

Tento trestný čin je v současnosti hodnocen sedmi body (využití konta 58,3%), peněžitou pokutou ve výši od 25000 do 50000 Kč a zákazem činnosti na jeden až dva roky. V Německu je tento delikt také trestným činem, ale je hodnocen pouze šesti body (využití konta 33,3%). V Polsku tento delikt není vůbec bodově hodnocen, pouze řidič musí zaplatit pokutu ve výši 1800 Kč. Ve Velké Británii řidič může obdržet od tří do šesti bodů (využití konta 25-50%). Co se týče četnosti výskytu tohoto deliktu, je druhým nejčastějším trestným činem (39 379 výskytů) od zavedení bodového systému v ČR a nejčastějším deliktem vůbec u 12 bodových řidičů (19 707 výskytů). Z uvedených informací je patrné, že tento trestný čin je u nás hodnocen přísně, ale z pohledu četnosti jeho výskytu jak u 12 bodových řidičů, tak u ostatních řidičů je zřejmé, že současné bodové ohodnocení je oprávněné.

Komentář autora: Dle mého názoru se jedná o velice nebezpečný delikt a v důsledku jeho páchaní může dojít k výraznému ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Bodové hodnocení je ekvivalentní jeho závažnosti.

Bez změny bodového hodnocení.

2. *řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky*

Tento trestný čin je v současné době hodnocen sedmi body (využití konta 58,3%), peněžitou pokutou od 25000 do 50000 Kč, odebráním řídičského oprávnění na 12-24 měsíců a také možným odnětím svobody v délce trvání do tří let. V Německu je tento delikt také trestným činem hodnoceným sedmi body (využití konta 38,9%) a v Polsku je trestným činem hodnoceným deseti body (využití konta 41,7%). Ve Velké Británii je hodnocen třemi až jedenácti body (využití konta 25-91,7%), kde jedenáct bodů je vůbec nejvíce ze všech porovnávaných států. V Rakousku za tento přestupek (přes 1,2 promile alkoholu v krvi) obdrží řidič záznam (využití konta 33,3%) a finanční postih včetně zákazu činnosti. Dle četnosti je tento trestný čin na prvním místě za sledované období (2006 - 2010) s 59 254 výskytů a vyskytuje se také mezi deseti nejčastějšími delikty páchanými 12 bodovými řidiči

(6. místo). Bodové hodnocení tohoto trestného činu, dle uvedených informací, je oprávněné a proto není třeba bodové hodnocení nijak měnit.

Komentář autora: Tento delikt je snad ještě závažnější než předchozí. Opilí řidiči zavíní spoustu nehod a usmrtí mnoho nevinných lidí. Zde bych se klonil k postihům na horní hranici limitů stanovených zákonem.

Bez změny bodového hodnocení.

3. odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou

Tento přestupek je v bodovaných přestupcích rozčleněn na tři, které jsou zvlášť popsány. Jedná se, ale přibližně o tu samou věc – odmítnutí podrobení se zkoušce zda řidič není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Všechny tyto přestupky jsou hodnoceny sedmi body (využití konta 58,3 %), pokutou od 25000 do 50000 Kč a zákazem činnosti na 12 – 24 měsíců. Při porovnávání s ostatními státy se tento přestupek vyskytoval pouze ve Velké Británii, kde je hodnocen deseti body (využití konta 83,3%). Dle četnosti mezi přestupky obsadil tento delikt 14. místo s 12 422 výskyty. Mezi delikty 12 bodových řidičů obsadil tento přestupek 10. místo s 3 257 výskyty. Dle porovnání je zřejmé, že postih ve Velké Británii je přísnější. Není proto důvod s bodovým hodnocením tohoto přestupku něco dělat.

Komentář autora: Bodové hodnocení tohoto přestupku bych ponechal v původním stavu.

Bez změny bodového hodnocení.

4. způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví

Tento trestný čin je v současné době hodnocen sedmi body (využití konta 58,3%), odnětím svobody a zákazem činnosti až na deset let. Obdobné delikty jsou zařazeny do bodového hodnocení v Německu a ve Velké Británii. V Německu je tento trestný čin hodnocen sedmi body (využití konta 38,9%) a ve Velké Británii od tří do jedenácti bodů (využití konta 25 – 91,7%). Tento delikt obsadil mezi trestnými činy dle četnosti třetí pozici s 5 330 výskyty a u 12 bodových řidičů se v první desítce nevyskytuje.

Komentář autora: Na základě uvedených informací je patrné, že je tento delikt mírně hodnocen ve srovnání s Velkou Británií. V Německu je tento delikt hodnocen mírněji než u nás a ve Velké Británii může být hodnocen výrazně přísněji. Jeho četnost mezi trestnými činy je však dosti vysoká a proto i u tohoto sedmibodového deliktu není žádný důvod, proč například jeho bodové ohodnocení snižovat nebo zvyšovat.

Bez změny bodového hodnocení.

- 5. při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody*

Tento trestný čin je hodnocen sedmi body (využití konta 58,3%), pokutou od 2500 do 5000 Kč a zákazem činnosti od jednoho do šesti měsíců, pokud se jedná o druhý přestupek v jednom roce. Obdobné delikty jsou i v ostatních porovnávaných státech kromě Rakouska. V Německu je tento trestný čin hodnocen sedmi body (využití konta 38,9%). V Polsku je hodnocen deseti body (využití konta 41,7%), pokutou 30000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na tři až třicet šest měsíců. Ve Velké Británii je tento delikt hodnocen pěti až deseti body (využití konta 41,6 – 83,3%). Co se týče četnosti tohoto trestného činu, je evidováno 179 těchto skutků za dobu existence bodového systému (pátá pozice ze šesti mezi trestnými činy). Mezi deseti nejčastějšími delikty u vyhodovaných řidičů se tento delikt vůbec nevyskytuje. Bodové hodnocení tohoto trestného činu v naší republice se jinak zvláště neliší od hodnocení v ostatních státech. Nacházíme se v rozmezí mezi uvedenými státy a četnost jeho páchaní není vysoká. Finanční pokuta je však velice nízká oproti polské, která je desetkrát vyšší. Proto by zde bylo vhodné finanční postih poněkud navýšit.

Komentář autora: U tohoto trestného činu shledávám jeho bodové hodnocení oprávněné a nijak bych ho neměnil. Neposkytnutí pomoci považuji za největší výraz sobeckosti a lhostejnosti nad zdravím ostatních účastníků silničního provozu. Zde bych zvýšil finanční postih a současně bych automaticky nastavil odebrání řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, a to z důvodu, aby se řidič příště tohoto deliktu vyvaroval.

Bez změny bodového hodnocení.

6. řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen šesti body (využití konta 50%), finanční pokuta deset až dvacet tisíc korun a odebrání řidičského oprávnění na šest až dvanáct měsíců. V Německu je obdobný delikt hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%), finanční pokuta 12000 Kč a odebrání řidičského oprávnění na 6 měsíců. V Polsku je tento přestupek hodnocen deseti body (využití konta 41,7%) a odebráním řidičského oprávnění na dvanáct až sto dvacet měsíců. Ve Velké Británii je obdobný delikt hodnocen třemi až jedenácti body (využití konta 25-91,7%). V Rakousku je za obdobný delikt záznam (využití konta 33,3%) a pokuta od 7200 do 88800 Kč. Co se týče četnosti výskytu tohoto přestupku je na 9. pozici mezi přestupky s počtem 33 193 výskytů. Tento přestupek se umístil na šestém místě mezi deseti nejčastějšími přestupky u 12 bodových řidičů s počtem výskytů 3 616. Z uvedených informací je patrné, že tento přestupek se poměrně často vyskytuje jak u běžných řidičů, tak i u 12 bodových řidičů. Z porovnání bodového hodnocení tohoto přestupku v jednotlivých státech je patrné, že naše hodnocení se nijak zvlášť neliší od ostatních států. Co se týče finančních postihů, výrazně se od všech států odlišuje Rakousko. Žádná z uvedených informací jednoznačně neukazuje, že by bodové hodnocení nebo výše pokuty v naší republice bylo příliš odlišné.

Komentář autora: Alkohol a drogy u řidičů motorových vozidel jsou velkým problémem. Jak jsem sám zjistil z chování jak vrstevníků, tak ostatních lidí, žádný řidič se primárně nebojí toho, že by řízením pod vlivem (jak drog, tak alkoholu) mohl způsobit zranění nebo usmrcení ostatních účastníků silničního provozu, ale především se bojí toho, co kdyby ho Policie zastavila a podrobila ho zkoušce na alkohol nebo drogy. Řidiči se bojí tedy následné represe po spáchání tohoto skutku. Jedinou pro mnohé lidi funkční hrozbou je postih a proto bych se klonil k tvrdým kontrolám řidičů na drogy a alkohol a k postihům na horní hranici možností. Zrušení nulové tolerance na alkohol v naší republice nepovažuji s přihlédnutím na vypozerovanou domněnku jako přípustné. Stejně tak jako mnozí řidiči

nedodržují tuto nulovou toleranci, nedodržovali by ani například jinou přípustnou hodnotu. Po uvedení těchto myšlenek bych v žádném případě nepřemýšlel nad snížením bodového hodnocení u tohoto přestupku.

Bez změny bodového hodnocení.

7. předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen šesti body (využití konta 50%), pokutou od 5000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění od šesti do dvanácti měsíců. Ve všech ostatních systémech, kromě rakouského, se podařilo dohledat obdobné přestupky. V Německu je tento přestupek hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%) a pokutou 1 680 Kč. V Polsku řidič obdrží pět bodů (využití konta 20,8%) a pokutu 1800 Kč. Ve Velké Británii nebyl nalezen přesně tento přestupek, ale je možné ho napasovat na přestupek: „Bezohledná jízda vůči ostatním účastníkům silničního provozu“. Tento delikt je hodnocen od tří do jedenácti bodů (využití konta 25-91,7 %). Dle četnosti u všech řidičů je tento přestupek na dvacátém čtvrtém místě s počtem 3 337 výskytů. U vyhodovaných řidičů se mezi deseti nejčastějšími přestupky nevyskytuje. Z uvedených informací vyplývá, že tento přestupek je hodnocen v porovnávaných státech převážně mírněji. Z tohoto důvodu by mohlo být uvažováno o změně v bodovém hodnocení tohoto přestupku.

Komentář autora: Na základě porovnání hodnocení tohoto přestupku bylo zjištěno, že tento přestupek je u nás hodnocen přísněji než například v Německu nebo v Polsku. Další nepříjemnost u hodnocení tohoto přestupku je, že po získání šesti bodového přestupku již řidič nemůže absolvovat Školení bezpečné jízdy. Četnost tohoto přestupku není vysoká, a proto bych navrhnul změnu bodového hodnocení ze šesti na pět bodů. Tímto se přiblížíme hodnocení v porovnávaných státech a umožníme řidiči absolvovat Školení bezpečné jízdy.

Změna hodnocení ze šesti bodů (využití konta 50%) na pět bodů (využití konta 41,7%).

8. při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno

Za spáchání tohoto přestupku je v našem bodovém systému uděleno šest bodů (využití konta 50%), pokuta od 5000 do 10000 tisíc Kč a odebrání řidičského oprávnění na šest

až dvanáct měsíců. V Německu je tento delikt hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%), pokutou od 1800 do 4800 Kč. Ve Velké Británii je obdobný delikt hodnocen třemi body (využití konta 25%). Dle četnosti výskytu (u všech řidičů) tohoto přestupku je na třicátém devátém místě (111 výskytů) ze čtyřiceti sledovaných přestupků. V desítce nejčastějších přestupků 12 bodových řidičů se tento delikt nevyskytuje.

Komentář autora: Z uvedených informací lze usoudit, že bodové hodnocení tohoto přestupku je vysoké. S počtem výskytů 111 za cca 5 let považují tento přestupek za málo častý a domnívám se, že by prospělo snížit jeho bodové hodnocení z šesti (využití konta 50%) bodů na tři (využití konta 25%). Využití konta v porovnávaných státech je kolem 25%, a proto bylo u nás zvoleno snížení na tři body, jež se taky rovnají využití konta 25%. Další výhodou, kterou tato změna přinese, bude, že řidiči po spáchání tohoto přestupku nebude zapovězena účast na Školení bezpečné jízdy.

Změna hodnocení ze šesti bodů (využití konta 50%) na tři body (využití konta 25%).

9. vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen šesti body (využití konta 50%), pokutou od 2500 do 5000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na jeden až šest měsíců pokud se tento přestupek opakuje dvakrát v průběhu jednoho roku. V Německu je tento přestupek hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%) a pokutou ve výši 5760 Kč a odebráním řidičského oprávnění bohužel však není uvedeno na jak dlouho. V Rakousku je za tento delikt přidělen záznam (využití konta 33,3%) a pokuta od 1728 do 17424 Kč. Dle četnosti u všech řidičů je tento přestupek na 23. místě s počtem 3341 výskytů (cca 607 případů ročně). U 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje mezi deseti nejčastějšími delikty. Přidělené body za tento přestupek vyčerpají polovinu řidičova konta, což je cca o 20% víc než v ostatních státech. Jeho výskyt je však častý.

Komentář autora: Na základě uvedených informací z porovnávaných států, lze dospět k závěru, že by mohlo dojít ke snížení bodového hodnocení za tento delikt. Z pohledu četnosti výskytu tohoto přestupku a hlavně následků nehod, při kterých dojde ke střetu silničního vozidla s vlakem, bych bodové ohodnocení tohoto přestupku neměnil. Střet vlaku a vozidla

zpravidla končí zraněním anebo usmrcením cestujících ve vozidle. Proto považují tento přestupek za velice hrubý a nezodpovědný.

Bez změny bodového hodnocení.

10. řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen šesti body (využití konta 50%), pokutou od 5000 do 10000 Kč a odebrání řidičského oprávnění od šesti do dvanácti měsíců. V Německu je tento delikt hodnocen jako trestný čin s bodovým ohodnocením ve výši šesti bodů (využití konta 33,3 %). Ve Velké Británii je tento delikt hodnocen šesti body (využití konta 50%). Dle četnosti výskytů u všech řidičů je tento přestupek na 28. pozici se 1710 výskytů. U 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje mezi deseti nejčastějšími delikty. Na základě uvedených dat nelze jednoznačně provádět nějakou změnu.

Komentář autora: U nás a ve Velké Británii je tento delikt hodnocen šesti body a využití konta je totožné - 50%. Německo má tento delikt hodnocen mírněji (využití konta 33,3%), ale zato je tento delikt trestným činem. V bodovém hodnocení tohoto deliktu bych neprováděl žádnou změnu. Za úvahu by dle mého názoru stálo zavedení, v případě spáchaní tohoto přestupku, prodloužení doby odebrání řidičského oprávnění např. o 6 měsíců.

Bez změny bodového hodnocení.

11. řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích

V našem bodovém systému je tento přestupek hodnocen pěti body (využití konta 41,7%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na šest až dvanáct měsíců. V Německu je stejný přestupek hodnocen třemi body (využití konta 16,7%) a pokutou 1 920 Kč. V Polsku je tento delikt hodnocen pouze jedním bodem (využití konta 4,2%) a pokutou 1 200 Kč. Ve Velké Británii je tento delikt hodnocen třemi body (využití konta 25%). Rakouský záznamový systém hodnotí tento delikt záznamem (využití konta 33,3%) a pokutou do 120 000 Kč. Tento přestupek se dle četnosti u všech řidičů umístil na 27. místě s počtem výskytů 2 411 a u 12 bodových řidičů se však nevyskytuje mezi deseti

nejčastějšími přestupky. Ve všech uvedených státech je tento přestupek hodnocen mírněji, proto by bylo vhodné i naše hodnocení přizpůsobit.

Komentář autora: Na základě uvedených informací bych provedl snížení počtu bodů u tohoto deliktu z pěti (využití konta 41,7%) na čtyři (využití konta 33,3%). Tímto krokem se dostane tento přestupek zhruba na úroveň porovnávaných států. Technický stav vozidla je velice důležitý pro bezpečnost silničního provozu, proto nepřistupuji k razantnějšímu snížení bodového hodnocení.

Změna hodnocení z pěti bodů (využití konta 41,7%) na čtyři body (využití konta 33,3%).

12. řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti

Tento přestupek je hodnocen v našem bodovém systému pěti body (využití konta 41,7%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebrání řidičského oprávnění na 6-12 měsíců. Ve Velké Británii může za tento delikt řidič obdržet tři až šest bodů (využití konta 25-50 %). Dle četnosti přestupků všech řidičů je tento delikt na 31. pozici s počtem 778 výskytů. Tento přestupek se nevyskytuje mezi 10 nejčastějšími delikty vyhodovaných řidičů. Hodnocení tohoto přestupku se u nás a ve Velké Británii příliš neliší, proto zde není důvod nějak počet bodů u tohoto deliktu korigovat.

Komentář autora: Z uvedených informací nevzniká žádný důvod pro změnu bodového hodnocení tohoto deliktu.

Bez změny bodového hodnocení.

13. 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

Tento delikt je v současnosti hodnocen pěti body (využití konta 41,7%) pokutou od 2 500 do 5 000 Kč a odebrání řidičského oprávnění na 1-6 měsíců v případě spáchání tohoto přestupku dvakrát v průběhu jednoho roku. V Německu je tento přestupek hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%), finanční pokutou 4800 Kč a odebráním řidičského oprávnění. V Polsku za tento delikt hodnocen šesti body (využití konta 25%), pokutou od 1 800 do 3 000 Kč a řidičské oprávnění se za tento přestupek neodebírání. Ve Velké Británii

obdrží řidič tři body (využití konta 25%). V Rakousku je řidiči za tento přestupek evidován záznam (využití konta 33,3%) a pokuta od 864 do 52 320 Kč. Dle četnosti výskytu je tento přestupek na osmé pozici s 38 193 výskytu za sledované období a mezi deseti nejčastějšími přestupky u dvanáctibodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Na základě uvedených informací je patrné, že u tohoto přestupku je prostor ke snížení bodového hodnocení tohoto přestupku. V ostatních státech se pohybuje využití bodového konta okolo 25 %, čemuž by odpovídalo v našem systému hodnocení třemi body. Je nutné brát však v úvahu také četnost výskytu tohoto přestupku od zavedení bodového hodnocení. Jeho osmé místo dle četnosti mezi přestupky a vůbec první místo mezi pětibodovými přestupky je jasnou známkou toho, že tento delikt se vyskytuje často. S přihlédnutím k těmto informacím bych bodové hodnocení snížil z pěti bodů na čtyři.

Změna hodnocení z pěti bodů (využití konta 41,7%) na čtyři body (využití konta 33,3%).

14. *při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky*

Hodnocení tohoto přestupku je nastaveno na čtyři body (využití konta 33,3%), finanční pokutou od 2 500 do 5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. V Německu je obdobný přestupek hodnocen také čtyřmi body (využití kóta 22,2%) a pokutou 1 920 Kč. V Polsku je tento delikt hodnocen osmi body (využití konta 33,3%) a pokutou 2 100 Kč. Ve Velké Británii obdrží řidič tři body (využití konta 25%) a v Rakousku řidič obdrží záznam (využití konta 33,3%) a finanční pokutu od 864 do 52 320 Kč. Dle statistik četnosti je tento přestupek na 25. Pozici s počtem 2 936 výskytů a mezi deseti nejčastějšími přestupky u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z pohledu využití bodového konta u tohoto přestupku není výrazný rozdíl mezi bodovým hodnocením u nás a v porovnávaných státech. V Německu a ve Velké Británii je tento přestupek hodnocen mírněji, ale v ostatních dvou státech je hodnocení (využití konta) totožné. Z pohledu statistik není tento přestupek nijak častý. Z následujících informací vyplývá, že není třeba žádná změna bodového hodnocení.

Bez změny bodového hodnocení.

15. *při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje*

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen čtyřmi body (využití konta 33,3%), finanční pokutou 2 500 až 5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. Obdobný přestupek je v Německu hodnocen dvěma body (využití konta 11,1%) a pokutou ve výši 1 680 Kč. V Polsku je tento delikt hodnocen osmi body (využití konta 33,3%) a pokutou 2 100 Kč a ve Velké Británii řidič obdrží tři body (využití konta 25%). V Rakousku je řidiči přidělen záznam (využití konta 33,3%) a finanční pokuta od 864 do 52 320 Kč. Četnost tohoto přestupku od zavedení je 279 výskytů a umístil se na 36. pozici ze 40. Mezi deseti nejčastějšími přestupky u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Využití bodového konta při spáchání tohoto přestupku je ve srovnávaných státech takřka stejné. Závažnost tohoto přestupku je vysoká a četnost spáchaných a prokázaných přestupků nízká. Bodové hodnocení tohoto přestupku bych nijak neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

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

Tento přestupek je hodnocen čtyřmi body (využití konta 33,3%), finanční pokutou od 2 500 do 5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. V Německu je obdobný přestupek hodnocen dvěma body (využití konta 11,1%) a pokutou 1 920 Kč. V Polsku je tento přestupek hodnocen pěti body (využití konta 20,8%) a pokutou 300 až 3000 Kč. Dle četnosti přestupků se tento nachází na posledním místě s počtem 94 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: S bodovým hodnocením tohoto přestupku není třeba provádět žádné změny. Jediná změna, která by přispěla ke zjednodušení bodového katalogu, by mohlo být sjednocení třech přestupků s ohrožením chodců do jednoho. V našem případě se jedná o přestupky 14, 15, 16, které jsou bodově hodnoceny všechny stejně, tak nevidím důvod, proč jsou odděleny.

Bez změny bodového hodnocení. Jedinou změnou je sjednocení přestupků 14, 15, 16, které se týkají ohrožení chodce.

17. nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě

V ČR je tento přestupek hodnocen čtyřmi body (využití konta 33,3 %), pokutou od 2 500 do 5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. V Německu je tento přestupek hodnocen třemi body (využití konta 16,7%) a pokutou 2 400 Kč. V Polsku řidič obdrží šest bodů (využití konta 25%) a finanční pokutu od 300 do 3 000 Kč. Ve Velké Británii je obdobný přestupek hodnocen třemi až devíti body (využití konta 25-75 %). Dle četnosti se tento přestupek nachází na 7. místě s četností 57 653 výskytů. Patří tedy mezi nejčastější přestupky vůbec. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Využití bodového konta u tohoto přestupku je vyšší než v porovnávaných státech, ale vzhledem k vysoké četnosti výskytu tohoto přestupku a jeho nebezpečnosti bych bodové hodnocení neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

18. řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen čtyřmi body (využití konta 33,3%), finanční pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 6 -12 měsíců. Jediným státem, kde byl nalezen obdobný přestupek je Německo. V Německu je tento přestupek hodnocen jedním bodem (využití konta 5,6%) a finanční pokutou 960 Kč. Tento přestupek se umístil na 36. pozici ze 40 s počtem 482 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Na základě uvedených dat lze konstatovat, že tento přestupek je hodnocen výrazně přísněji než v Německu. Bohužel v ostatních systémech nebyl dohledán obdobný nebo stejný přestupek a proto bych bodové hodnocení nijak neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

19. řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen čtyřmi body (využití konta 33,3%), finanční pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění od 6 do 12 měsíců. Obdobný delikt byl dohledán pouze v Německu, kde je hodnocen šesti body (využití konta 33,3%). V Německu je tento delikt považován za trestný čin, zatímco u nás je to přestupek. Dle statistik četnosti se tento přestupek nachází na 26. místě s počtem 2 411 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u vyhodovaných řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Na základě uvedených dat lze konstatovat, že tento přestupek je bodově hodnocen stejně, jak u nás (využití konta 33,3 %). U tohoto deliktu nevidím důvod, proč jeho bodové hodnocení jakkoliv měnit.

Bez změny bodového hodnocení.

20. při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci

Tento přestupek je v současné době hodnocen třemi body (využití konta 25%), finanční pokutou 2 500-5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. Obdobné delikty se vyhledávaly velice obtížně a jediné, které se podařilo dohledat, se týkají nedovoleného opuštění místa nehody. V Německu je tento delikt trestným činem hodnoceným pěti body (využití konta 27,8%). V Polsku je tento delikt také trestným činem hodnoceným deseti body (využití konta 41,7 %), pokutou až 30 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 3 až 36 měsíců. Ve Velké Británii je obdobný delikt hodnocen od pěti do deseti bodů (využití konta 41,6-83,3%). Dle četnosti

se umístil tento přestupek na 15. místě s počtem 12 335 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Obdobný delikt jako tento byl již uveden pod číslem 5 s tím rozdílem, že se jednalo o nehodu s usmrcením, zraněním nebo škodou nad 100 000 Kč. Delikty, se kterými bylo porovnáváno, nebyly takto rozlišeny. Dle mého názoru se jedná o společensky nebezpečný čin, ale určitě je méně nebezpečný než uváděný v čísle 5. Pokud se takto řidič chová při drobné dopravní nehodě, otázkou je, nezachoval by se stejně, i kdyby nehoda byla například se zraněním účastníků silničního provozu? Četnost tohoto deliktu je však vysoká cca 4 000 ročně, což je dosti vysoké číslo. Na základě porovnání bodového hodnocení v ostatních státech a četnosti výskytu tohoto deliktu bych navýšil bodové hodnocení ze tří bodů na čtyři.

Změna hodnocení ze tří bodů (využití konta 25%) na čtyři body (využití konta 33,3%).

21. držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen třemi body (využití konta 25%) a finanční pokutou od 2 500 do 5 000 Kč. Hodnocení v Německu je mírnější, a to jeden bod (využití konta 5,6%) a finanční pokuta 960 Kč. V Polsku řidič neobdrží žádný bod pouze pokutu ve výši 1 200 Kč. Ve Velké Británii je tento delikt hodnocen stejně jako u nás třemi body (využití konta 25%). Dle četnosti se tento přestupek umístil na 7. místě s počtem 127 523 výskytů, což je cca 42 500 přestupků ročně. Mezi deseti nejčastějšími delikty u vyhodovaných řidičů se tento přestupek umístil na 7. místě s počtem 4892 výskytů. U tohoto přestupku je vidět, že je velice častý.

Komentář autora: Z porovnání hodnocení tohoto přestupku v porovnávaných státech lze říci, že u nás a ve Velké Británii je nejpřísněji trestán (využití konta 25%). V ostatních státech je hodnocen o poznání mírněji. Vzhledem k vysoké četnosti výskytu tohoto přestupku a k prokázanému snížení pozornosti řidiče při telefonování za jízdy, bych hodnocení tohoto přestupku neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

22. nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit

Tento přestupek je hodnocen třemi body (využití konta 25%), pokutou od 2500 do 5000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. V Německu hodnotí obdobný přestupek čtyřmi body (využití konta 22,2%) a pokutou 1920 Kč. V Polsku je takovýto přestupek hodnocen osmi body (využití konta 33,3%) a pokutou 2100 Kč. Ve Velké Británii se tento přestupek hodnotí třemi body (využití konta 25%). Bodové hodnocení tohoto přestupku se tedy výrazně neliší od našeho. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 33. místě s počtem 588 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z porovnání hodnocení tohoto přestupku v porovnávaných státech lze říci, že se nijak naše bodové hodnocení neliší. Tento přestupek se také nevyskytuje často, protože se nachází v poslední desítce přestupků dle četnosti. Bodové hodnocení tohoto přestupku bych nechal bez změny.

Bez změny bodového hodnocení.

23. ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen třemi body (využití konta 25%), pokuta od 2 500 do 5 000 Kč. V Německu je obdobný přestupek hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%) a pokutou 6 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění. V Polsku je tento přestupek hodnocen pěti body (využití konta 20,8%) a pokutou od 300 do 3 000 Kč. Tento přestupek se umístil na 13. místě s počtem 12 553 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Informace o bodovém hodnocení v porovnávaných státech nenasvědčuje potřebě bodové hodnocení měnit, protože ve všech státech je využití bodového konta lehce přes 20 %. Bodové hodnocení tohoto přestupku není třeba měnit.

Bez změny bodového hodnocení.

24. řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰

Bodový systém v ČR hodnotí tento přestupek třemi body (využití konta 25%), pokutou 10 000 až 20 000 Kč a odnětí řidičského oprávnění na 6 až 12 měsíců. V Německu je povolená hranice alkoholu až do hodnoty 0,5‰, nesmí se projevit žádné ohrožení bezpečnosti silničního provozu. V Polsku obdrží řidič deset bodů (využití konta 41,6%) v případě, že překročí hranici 0,2 ‰ alkoholu v krvi. Dle četnosti výskytu se tento přestupek umístil na 16. místě s počtem 11 962 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z uvedených informací nelze jednoznačně stanovit, jestli se tento přestupek u nás hodnotí příliš přísně nebo naopak. Dle mého názoru alkohol za volant zcela jistě nepatří a jsem zastáncem nulové tolerance k alkoholu a drogám. Například hranice maximální povolené rychlosti je nastavena, přesně definována a stejně se vyskytuje mezi nejčastějšími přestupky její překročení. V případě povolení nějaké minimální hranice alkoholu v krvi nevěřím tomu, že by tato hranice byla dodržována po vzoru rychlosti. Proto bych v tomto případě neprováděl žádnou změnu bodového hodnocení tohoto přestupku.

Bez změny bodového hodnocení.

25. překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen třemi body (využití konta 25%) a pokutou od 5 000 do 500 000 Kč. Jediný bodový systém, kde je tento přestupek bodově hodnocen, je německý. Zde je tento delikt hodnocen od jednoho do tří bodů (využití konta 5,5-16,6%) a pokutou od 1 920 do 10 200 Kč. V Německu bodově hodnotí za tento delikt jak řidiče vozidla, tak držitele vozidla, který připustil nebo nařídil jízdu s takovýmto vozidlem viz Příloha 3. Držitel je hodnocen zpravidla více body a vyšší pokutou než řidič. Tento přestupek se dle četnosti mezi přestupky umístil na 18. místě s počtem 6 068 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z informací uvedených v předchozím odstavci se dá konstatovat, že se u nás tento přestupek hodnotí tvrději než v Německu. Bohužel tvrději pouze pro řidiče, pro držitele nikoliv. Ideální by bylo zavést obdobné hodnocení řidiče a držitele jako v Německu. Na změnu v dosavadním bodovém hodnocení shledávám jedno porovnání nedostatečné, a proto bych současné hodnocení třemi body nechal i do budoucnosti.

Bez změny bodového hodnocení.

26. porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu

Tento přestupek je v našem systému hodnocen dvěma body (využití konta 16,7%) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. Obdobný přestupek byl dohledán pouze v Polsku, kde řidič obdrží dva body (využití konta 8,3%) a pokutu 600 Kč. Dle četnosti výskytu se tento přestupek umístil na 3. místě s počtem 361 021 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů je tento přestupek na třetím místě s počtem 16 239 výskytů.

Komentář autora: Statistiky v případě tohoto přestupku hovoří jasně. Jedná se totiž o jeden z nejčastějších přestupků vůbec a vyskytuje se i na třetím místě u dvanácti bodových řidičů. Porovnání bylo bohužel možno provést pouze s polským bodovým systémem, protože v ostatních systémech se tento přestupek nepodařilo dohledat. Na základě uvedených statistik bych v žádném případě nepřemýšlel nad snížením bodového hodnocení tohoto přestupku. Jízda bez zapnutého bezpečnostního pasu nebo na motocyklu bez přilby je jednoduše hazard se svým zdravím, ale i spolucestujících. Z důvodu vysoké četnosti výskytu tohoto přestupku a zároveň i nebezpečnosti bych jeho hodnocení zpřisnil ze dvou bodů (využití konta 16,7 %) na tři body (využití konta 25 %).

Změna hodnocení ze dvou bodů (využití konta 16,7%) na tři body (využití konta 25%).

27. porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6

Tento přestupek hodnotí náš bodový systém dvěma body (využití konta 16,7%) a finanční pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. V Německu je stejný přestupek hodnocen jedním

bodem (využití konta 5,6%) a pokutou 960 Kč. V Polsku obdrží řidič za tento přestupek tři body (využití konta 12,5%) a pokutu 900 Kč. Rakouský systém hodnotí tento přestupek záznamem (využití konta 33,3%) a finanční pokutou do 120 000 Kč. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 11. místě s počtem 14 894 výskytů. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Ze statistik vyplývá, že se jedná o poměrně častý přestupek. Co se týče bodového hodnocení u nás a v ostatních státech, lze říci, že se pohybujeme na průměrné hodnotě. Tedy hodnocení u nás není nijak zvlášť tvrdé nebo měkké. Bodové hodnocení tohoto přestupku bych nijak neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

28. neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil

Řidič za tento přestupek v ČR obdrží dva body (využití konta 16,7%) a finanční pokutu od 1 500 do 2 500 Kč. V Německu je tento přestupek hodnocen dvěma body (využití konta 11,1%) a pokutou 960 Kč. Ve Velké Británii obdrží řidič tři body (využití konta 25%). Dle četnosti se tento přestupek umístil na 21. místě s počtem 4 359 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z uvedených informací lze říci, že bodové hodnocení se nachází přesně mezi hodnocením v Německu a ve Velké Británii. Četnost tohoto přestupku není vysoká a mezi deseti nejčastějšími přestupky 12 bodových řidičů se nevyskytuje. Na základě uvedených fakt bych hodnocení tohoto přestupku neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

29. porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen dvěma body (využití konta 16,7%), pokutou od 2 500 do 5 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1-6 měsíců, pokud spáchá tento přestupek dvakrát za jeden rok. V Německu je tento přestupek hodnocen jedním bodem (využití konta 5,6%) a pokutou od 1 800 do 9 120 Kč. Jak již bylo jednou zmíněno i u tohoto přestupku je pokutován a bodově hodnocen jak řidič, tak držitel vozidla. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 20. místě s počtem 4 405 výskytů za sledované

období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z uvedených informací plyne, že bodové hodnocení tohoto přestupku je u nás přísnější než v Německu. Bohužel však nebyl dohledán podobný delikt v ostatních státech pro lepší srovnání. Bodové hodnocení tohoto přestupku bych nijak neměnil. Jediné co by se dalo změnit stejně tak jako u kontrolního vážení vozidel, je postihovat za tento přestupek jak řidiče, tak držitele vozidla.

Bez změny bodového hodnocení.

30. nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen jedním bodem (využití konta 8,3%) a finanční pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. Ve Velké Británii je obdobný přestupek hodnocen třemi body (využití konta 25%). Dle četnosti se tento přestupek umístil na 32. místě s počtem 708 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Ve Velké Británii je obdobný přestupek hodnocen přísněji než u nás. Porovnání s jedním hodnocením je málo pro vytváření nějakých závěrů. Dle četnosti je tento přestupek málo častý a také proto bych jeho bodové hodnocení neměnil.

Bez změny bodového hodnocení.

31. porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla

V našem bodovém systému je tento přestupek hodnocen jedním bodem (využití konta 8,6%) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. V Německu jsou za obdobný přestupek řidiči připsány tři body (využití konta 16,7 %) a pokuta ve výši 1 680 Kč. V Polsku obdrží řidič za tento přestupek dva až čtyři body (využití konta 8,3-16,7%) a pokutu od 600 do 1 200 Kč. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 5. místě s počtem 200 572 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek umístil na 7. místě s počtem 4 711 výskytů.

Komentář autora: Z uvedených informací vyplývá, tento přestupek je velice častý a bodově mírněji hodnocené (využití konta 8,3%) než v porovnávaných státech. Bodové hodnocení tohoto přestupku bych na základě tohoto zjištění zvýšil z jednoho bodu na dva. Jako řidič vnímám denní svícení vozidel velice pozitivně, protože například protijedoucí vozidla jsou lépe viditelná. Pro upřesnění § 32 se nevěnuje pouze dennímu svícení, ale také svícení za snížené viditelnosti.

Změna hodnocení z jednoho bodu (využití konta 8,3%) na dva body (využití konta 16,8%).

32. porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)

V současné době je tento přestupek hodnocen jedním bodem (využití konta 8,3%) a finanční pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. V Polsku je stejný přestupek hodnocen pěti body (využití konta 20,8%) a pokutou od 300 do 3 000 Kč. Ve Velké Británii řidič obdrží za obdobný přestupek tři body (využití konta 25%). Dle četnosti se tento přestupek umístil na 2. místě s počtem 481 754 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek umístil na 4. místě s počtem 11 006 výskytů.

Komentář autora: Bodové hodnocení tohoto přestupku je u nás mírnější než v porovnávaných státech. Využití bodového konta je u nás 8,3 % a v Polsku a Velké Británii přes 20%. Dle četnosti se jedná o druhý nejčetnější přestupek vůbec a u 12 bodových řidičů je na 4. místě. Na základě vysoké četnosti výskytu a nižšího využití bodového konta bych počet bodů za tento přestupek zvýšil z jednoho na dva body.

Změna hodnocení z jednoho bodu (využití konta 8,3%) na dva body (využití konta 16,8%).

V následující části budou porovnány přestupky týkající se nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti. (Příloha 19 – 33. až 35.)

33. překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec

V současné době je tento přestupek hodnocen pěti body (využití konta 41,7 %), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na 1 až 6 měsíců. V Německu je tento přestupek rozdělen na několik dalších podle rychlosti, ale maximálně řidič obdrží čtyři body (využití konta 22,2 %), pokutu od 4 800 do 16 320 Kč a odebrání řidičského oprávnění. V Polsku za tento delikt řidič obdrží 8 až 10 bodů (využití konta 33,3-41,7%) a pokutu od 1 800 do 3 000 Kč. Ve Velké Británii je překročení nejvyšší dovolené rychlosti hodnoceno od 3 do 6 bodů (využití konta 25-50%). V Rakousku není překročení nejvyšší dovolené rychlosti zařazeno do záznamového systému, ale řidič za tento delikt obdrží pokutu od 3 600 do 52 320 Kč a je mu odebráno řidičské oprávnění. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 17. místě s počtem 7 416 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek nevyskytuje.

Komentář autora: Z uvedených informací vyplývá, že bodové hodnocení u nás je srovnatelné například s Polskem nebo Velkou Británií. V Německu se tento přestupek hodnotí mírněji, a to čtyřmi body. Z četnosti výskytu tohoto přestupku se dá konstatovat, že se vyskytuje méně často. Jeho závažnost je však vysoká a výrazně ohrožuje bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Není zde tedy důvod ke změně bodového hodnocení tohoto přestupku.

Bez změny bodového hodnocení.

34. překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen třemi body (využití konta 25 %) a pokutou od 2 500 do 5 000 Kč. V Německu řidič obdrží od jednoho do tří bodů (využití konta 5,6-16,7 %) a pokutu od 1 920 do 3 840 Kč. V Polsku je hodnocen čtyřmi až šesti body (využití bod konta 16,7-25%) a pokutou od 600 do 1 800 Kč. Ve Velké Británii řidič obdrží od tří do šesti bodů (využití konta 25-50%). V Rakousku není překročení nejvyšší dovolené rychlosti zařazeno do záznamového systému, ale řidič za tento delikt obdrží pokutu od 1 680 do 52 320 Kč a je mu odebráno řidičské oprávnění. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 4. místě s počtem 218 918 výskytů za sledované období. Mezi deseti nejčastějšími delikty

u 12 bodových řidičů se tento přestupek vyskytuje pouze v souvislosti s překročením rychlosti v obci a umístil se na 5. místě s počtem 7 846 výskytů.

Komentář autora: Bodové hodnocení přestupku u nás a v porovnávaných státech se výrazně neliší. V Německu je hodnocení stejně jako v předchozím případě poněkud mírnější než u nás. Četnost výskytu tohoto přestupku je vysoká. Tyto podklady nedávají jasný podnět pro změnu bodového hodnocení, a proto bych hodnocení zanechal bez změny.

Ke změně bodového hodnocení dojde v důsledku změny následujícího přestupku.

35. překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec

Tento přestupek je v našem bodovém systému hodnocen dvěma body (využití konta 16,7%) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. V Německu za stejný přestupek řidič obdrží jeden až tři body (využití konta 5,6-16,7%) a pokutu 1 680 do 1 920 Kč. V Polsku řidič obdrží jeden až dva body (využití konta 4,2-8,3%) a pokutu ve výši od 300 do 600 Kč. Ve Velké Británii je tento delikt hodnocen od 3 do 6 bodů (využití konta 25-50%). V Rakousku není překročení nejvyšší dovolené rychlosti zařazeno do záznamového systému, ale řidič za tento delikt obdrží pokutu od 480 do 1 440 Kč. Dle četnosti se tento přestupek umístil na 1. místě s počtem 481 754 výskytů za sledované období a jedná se tedy o nejčetnější přestupek vůbec. Mezi deseti nejčastějšími delikty u 12 bodových řidičů se tento přestupek vyskytuje pouze v souvislosti s překročením rychlosti v obci a umístil se na 2. místě s počtem 19 189 výskytů.

Komentář autora: Hodnocení tohoto přestupku u nás je obdobné jako v zahraničí. Četnost tohoto přestupku je vysoká, a to jak mezi běžnými řidiči, tak u 12 bodových řidičů. Nabízí se zde možnost zpřísnit bodové hodnocení tohoto přestupku, ale zde vyvstává problém co z ostatními přestupky ohledně rychlosti. Pokud by došlo u tohoto přestupku ke zvýšení bodového ohodnocení ze dvou bodů na tři, rázem by bylo bodové hodnocení jako u předchozího přestupku a tyto přestupky by od sebe byly odlišeny pouze výší pokuty, což nepovažuji za vhodné z pohledu prevence páčání tohoto deliktu. Další možností by bylo tento přestupek rozdělit na dva tedy „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 10 km.h⁻¹ v obci nebo o méně než 20 km.h⁻¹ mimo obec“ hodnotit stále dvěma body a „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 10-20 km.h⁻¹ v obci nebo o 20-30 km.h⁻¹ mimo obec“ hodnotit třemi body. Poslední změnou by pak bylo změna v bodovém hodnocení přestupku

34. ze tří bodů na čtyři. Malé překročení rychlosti do 10 km.h⁻¹ v obci a do 20 km.h⁻¹ bude trestáno dvěma body, což není tak tvrdé, jako kdyby řidič obdržel přímo tři body. Tímto zpřísněním se dostáváme na úroveň Velké Británie, kde je například nejnižší počet usmrcených osob z porovnávaných států. Po této změně by za překročení nejvyšší dovolené rychlosti mohl řidič obdržet od dvou do pěti bodů, zatímco v dosavadním systému to bylo dva, tři a pět bodů.

Vznik přestupku „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 10 km.h⁻¹ v obci nebo o méně než 20 km.h⁻¹ mimo obec“. Tento delikt bude hodnocen dvěma body (využití konta 16,7%).

Vznik přestupku „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 10-20 km.h⁻¹ v obci nebo o 20-30 km.h⁻¹ mimo obec“. Tento delikt bude hodnocen třemi body (využití konta 25%).

Změna bodového hodnocení přestupku „překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h⁻¹ a více mimo obec“ ze tří bodů (využití konta 25%) na čtyři body (33,3%).

8.2.3 Návrh nových bodově hodnocených přestupků

Tyto přestupky jsou navrženy podle již zavedených přestupků v ostatních státech a jsou uvedeny v příloze viz **Příloha 19** položky 36 až 42.

36. *nedodržení bezpečné vzdálenosti nad 80 km.h⁻¹*

37. *nedodržení bezpečné vzdálenosti nad 130 km.h⁻¹*

S tímto problémem se řidiči setkávají především při jízdě na dálnici nebo ve městě. Bohužel v naší legislativě není nijak přesně definováno, co je bezpečná vzdálenost mezi jedoucimi vozidly. Proto by bylo vhodné tento nedostatek odstranit a nedodržování nastolených hodnot postihovat. K porovnání a nastavení tohoto přestupku lze použít již zavedené systémy v Německu a Rakousku. Každý stát k definování bezpečné vzdálenosti přistupuje jinak. V Německu je minimální bezpečná vzdálenost definována jako vzdálenost o velikosti $5/10$ poloviny hodnoty na tachometru. Tedy při 80 km.h^{-1} je polovina 40 a z toho ještě $5/10$ ($1/2$) = 20 m. Dále Německý bodový systém rozlišuje nebezpečnost nedodržení bezpečného odstupu dle rychlosti (nad 80 km.h^{-1} a nad 130 km.h^{-1}). V Rakousku je minimální bezpečná vzdálenost definována pomocí časového odstupu mezi vozidly. Minimální bezpečná vzdálenost je definována jako $0,4$ s bez ohledu na rychlost.

Německý přístup se jeví jako jednodušší a pochopitelnější pro širokou veřejnost.

V Německém bodovém katalogu je nejprve rozčleněna bezpečná vzdálenost dle rychlosti nad 80 km.h^{-1} a nad 130 km.h^{-1} . V obou těchto případech je bezpečná vzdálenost stanovena stejně pouze bodové hodnocení a pokuty jsou při rychlosti nad 130 km.h^{-1} tvrdší. Jak již bylo uvedeno vzdálenost je definována jako $5/10$ poloviny hodnoty na tachometru. Hodnocení je rozděleno na 5 částí tedy od $5/10$ do $1/10$ poloviny hodnoty na tachometru. Čím menší je tato hodnota tím větší je pokuta a bodové hodnocení a v některých případech může řidič přijít i o řidičské oprávnění.

Nyní k vlastnímu porovnání německého a rakouského hodnocení tohoto přestupků. V Rakousku se nedodržení bezpečné vzdálenosti definuje dle času následovně. Od $0,39$ do $0,2$ s je řidič postižen záznamem a pokutou ve výši od $17\,424$ do $52\,320$ Kč a při menší vzdálenosti než $0,2$ s záznamem a stejnou pokutou jako v předchozím případě plus mu je odebráno řidičské oprávnění na 3 měsíce. **Příloha 19** zobrazuje porovnání jednotlivých přestupků a pod čísly 36 a 37 je možné nalézt porovnání rakouského a německého hodnocení

bezpečné vzdálenosti. Srovnání je provedeno pomocí posledního sloupce, kde je vypočítaná minimální vzdálenost při uvedené rychlosti. Jak je patrné z těchto tabulek rakouské hodnocení je tvrdší než německé a věnuje se přímo kritickým hodnotám ve vzdálenosti. V německém systému je hodnocení rozčleněno a hodnoceno dle závažnosti v pěti stupních v Rakousku pouze ve dvou. Rakouské $0,39 - 0,2$ s zhruba odpovídá německému $2/10$ poloviny hodnoty na tachometru a hodnota $0,2$ zhruba odpovídá německému $1/10$ poloviny hodnoty na tachometru. Porovnání je provedeno při rychlosti $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Komentář autora: V našem případě bych tento přestupek nedělil na deset dílčích podle vzdálenosti a rychlosti. Především bych takto učinil z důvodu jednoduchosti a přehlednosti systému. Jak již bylo uvedeno německý popis minimální bezpečné vzdálenosti pomocí poloviny hodnoty na tachometru, je pochopitelný a jednoznačný pro širokou veřejnost. Řidič si hodnotu minimální bezpečné vzdálenosti může lehce spočítat z hlavy. Postihy za minimální bezpečnou vzdálenost bych učinil pouze dva. Znění prvního přestupku: „Nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty na tachometru“. Tento přestupek bych po vzoru Německa ohodnotil jedním bodem (využití konta 8,3%) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč. V Německu je stejný přestupek hodnocen dle rychlosti od jednoho do dvou bodů (využití konta 5,6-11,1%) a pokutou od 1 800 do 2 400 Kč. Tedy hodnocení tohoto nového přestupku je obdobné jako v Německu. Znění druhého přestupku: „Nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty na tachometru“. Tento přestupek bych hodnotil třemi body (využití konta 25%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a nad $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ odebráním řidičského oprávnění na jeden až šest měsíců. V Rakousku je obdobný delikt hodnocen záznamem (využití konta 33,3%), pokutou od 17 424 do 52 320 Kč a odebráním řidičského oprávnění na tři měsíce. Z tohoto plyne, že hodnocení tohoto nového přestupku u nás je obdobné jako v Rakousku a Německu.

Zavedení nového přestupku: „Nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty na tachometru“. Hodnocen bude jedním bodem (využití konta 8,3%) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč.

Zavedení nového přestupku: „Nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty na tachometru“. Hodnocen bude třemi body (využití konta 25%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a nad $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ odebráním řidičského oprávnění na jeden až šest měsíců.

38. Nedostatečně zabezpečený náklad

V Německu je tento přestupek nazván: „*Náklad nebo nakladače nejsou uloženy bezpečně pro silniční provoz, nejsou zajištěny proti spadnutí, dojde k ohrožení*“. Za tento přestupek obdrží řidič tři body (využití konta 16,7%) a finanční pokutu 1 200 až 1 800 Kč. Ve Velké Británii je obdobný přestupek definován takto: „*Ohrožení bezpečnosti cestujících nebo ostatních účastníků silničního provozu (nedostatečně zabezpečený náklad)*“. Řidič za tento delikt obdrží tři body (využití konta 25%). Posledním z porovnávaných států, ve kterém je obdobný přestupek zaveden, je Rakousko. Znění tohoto přestupku je: „*Nedostatečné zabezpečení přepravovaného nákladu*“. Řidič za tento přestupek v Rakousku obdrží záznam a pokutu až do 120 000 Kč.

Komentář autora: Domnívám se, že tento přestupek v našem bodovém systému chybí. Velice často se setkávám se špatně zabezpečeným nákladem, a to jsem jen občasným řidičem motorového vozidla. Nebezpečnost těchto činů je však obrovská. Špatně nebo vůbec nepřipevněný náklad velice ohrožuje bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.

Znění tohoto přestupku bych převzal z rakouského systému: „*Nedostatečné zabezpečení přepravovaného nákladu*“. Tato definice je jednoduchá, vystižná a proto bych ji využil i u nás. Bodově bych tento přestupek hodnotil třemi body (využití konta 25%) a pokutou od 2 500 do 5 000 Kč. Bodové hodnocení tohoto přestupku je průměrné ve srovnání s uvedenými hodnotami v porovnávaných státech.

Zavedení nového přestupku: „Nedostatečné zabezpečení přepravovaného nákladu“ Hodnocen bude třemi body (využití konta 25%) a pokutou od 2 500 do 5 000 Kč.

39. Účast na nedovolených závodech

Tento přestupek se vyskytuje v Německu a ve Velké Británii. V Německu je tento přestupek nazván „*Účast na nepovolených závodech motorových vozidel*“ a je hodnocen čtyřmi body (využití konta 22,2%), pokutou 9 600 Kč (účastník) a 12 000 Kč (pořadatel). Ve Velké Británii je tento přestupek nazván „*Závodění na dálnicích*“ a je hodnocen třemi

až jedenácti body (využití konta 25-91,7%). Z uvedených informací vyplývá, že ve Velké Británii je tento přestupek hodnocen přísněji.

Komentář autora: Tento přestupek je často diskutován ve spojitosti se závody zámožných majitelů sportovních vozidel. Nebezpečnost tohoto přestupku je vysoká a zákonodárci by měli jednoznačně projevit nesouhlas s tímto chováním. Lze ho označit jako chování „Já na to mám a tak si to můžu dovolit porušovat předpisy.“ Postihem pro tyto závodníky není pokuta, protože není tak vysoká, aby si z ní něco dělali. Jediným způsobem, jak se dá s tímto přestupkem bojovat je bodovým hodnocením anebo například zabavením vozidla, jak to dělají v Německu. Proto bych zavedl do bodového hodnocení i tento přestupek, aby se jednoznačně těmto řidičům sdělilo, že toto chování je zákonem netolerované.

Přestupek, bych nazval „*Účast nebo pořádání nedovolených závodů motorových vozidel*“. Bodově bych tento přestupek hodnotil třemi body (využití konta 25%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na jeden až šest měsíců. Bodové hodnocení je obdobné jako ve srovnávaných státech.

Zavedení nového přestupku: „Účast nebo pořádání nedovolených závodů motorových vozidel“. Hodnocen bude třemi body (využití konta 25%), pokutou od 5 000 do 10 000 Kč a odebráním řidičského oprávnění na jeden až šest měsíců.

40. *Používání a držení přístrojů k určení dopravně kontrolních opatření*

Přestupek pod tímto názvem je zaveden v Německu a obdobný v Polsku. V Německu je tento skutek hodnocen čtyřmi body a pokutou 1 800 Kč. V Polsku je obdobný přestupek hodnocen mírněji třemi body (využití konta 12,5%) a pokutou od 300 do 3 000 Kč. V ostatních státech nebyl obdobný přestupek dohledán.

Komentář autora: Toto téma je v České republice také často diskutované. Jedná se o užívání tak zvaných „pasivních antiradarů“. To jsou přístroje, které umožňují detekci radarových vln a dokážou řidiče včas varovat, že v tomto úseku probíhá kontrola měření rychlosti vozidel. Proti takovým to řidičům je policie skoro bezmocná. Jedinou možností jsou měřicí přístroje fungující na jiném principu než na odrazu radarových vln. Proto by bylo vhodné zakázat užívání i těchto pasivních antiradarů jako tomu je v Německu a v Polsku. Policie se pak nebude muset trápit těmito problémy. Jako ideální definování přestupku lze vzít za vzor definici v Německu. Znění tohoto přestupku „*Používání a držení přístrojů k určení*

dopravně kontrolních opatření“. Tato definice postihuje, jak již zmíněné antiradary, tak jiná zařízení učená k zjištění dopravně kontrolních opatření. Bodově bych tento přestupek hodnotil dvěma body (využití konta 16,7 %) a pokutou od 2 500 do 5 000 Kč. Bodové hodnocení je nastaveno obdobně jako ve srovnávaných státech, kde je ten to přestupek v bodovém systému zaveden.

Zavedení nového přestupku: „Používání a držení přístrojů k určení dopravně kontrolních opatření“. Hodnocen bude dvěma body (využití konta 16,7%), pokutou od 2 500 do 5 000 Kč.

41. Porušení zákazu zastavení nebo stání

Tento přestupek je bodově hodnocen v Polsku a ve Velké Británii. V Polsku je hodnocen jedním bodem (využití konta 4,2%) a pokutou 600 Kč. Ve Velké Británii je obdobný delikt hodnocen třemi body (využití konta 25%).

Komentář autora: V České republice není v současné době tento přestupek bodově hodnocen. Ve spoustě případů je zastavení nebo stání na místě, kde je to zakázané, velice nebezpečné a ohrožuje bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Proto bych tento přestupek zařadil do bodového hodnocení po vzoru Polska a Velké Británie. Přestupek bych nazval dle polského systému, tedy „*Porušení zákazu zastavení nebo stání*“. Bodově bych ho ohodnotil jedním bodem (využití konta 8,3 %) a pokutou od 1 500 do 2 500 Kč.

Zavedení nového přestupku: „Porušení zákazu zastavení nebo stání“. Hodnocen bude dvěma body (využití konta 8,3%), pokutou od 1 500 do 2 500 Kč.

42. Nebezpečná jízda

Tento delikt se podařilo dohledat pouze ve Velké Británii, ale zato hned ve dvou podobách. První delikt je nazván „*Nebezpečná jízda*“ a je hodnocen od tří do jedenácti bodů (využití konta 25-91,6%). Druhým deliktem je „*Zuřivá (vzteklá) jízda*“ a je hodnocen třemi až devíti body (využití konta 25-75%).

Komentář autora: V poslední době narůstá případů takzvaných „*silničních pirátů*“. Jsou to řidiči, kteří se vyznačují neohleduplnou ba přímo agresivní jízdou a tím ohrožují bezpečnost silničního provozu. Například nedávno soudně řešený případ řidiče, který vytlačil jiné vozidlo z dálnice jen proto, že mu neuvolnilo levý jízdní pruh tak rychle jak požadoval.

Dalším oblíbeným kouskem těchto „silničních pirátů“ je například najetí před vozidlo a sešlápnutí brzdového pedálu. Tyto řidiči to považují za jakési školení řidičů, kteří jim neuvolnili jízdní pruh, atd. Proto vidím potřebu nějak tyto agresivní a nebezpečné řidiče ohodnotit. Přestupek zařazený do bodového hodnocení by se mohl nazývat „*Nebezpečná jízda*“. Tento přestupek bych ohodnotil čtyřmi body (využití konta 33,3 %). Čtyři body jsou zvoleny proto, aby řidič měl možnost na nápravu svého chování, ale při třetím spáchání tohoto přestupku by prostě přišel o řidičské oprávnění. Výši finanční pokuty bych stanovil od 5 000 do 10 000 Kč. Odebrání řidičského oprávnění bych stanovil v případě spáchání dvou těchto přestupků v průběhu jednoho roku od jednoho do šesti měsíců.

Zavedení nového přestupku: „Nebezpečná jízda“. Hodnocen bude čtyřmi body (využití konta 33,3 %), pokutou od 5000 do 10000 Kč.

Příloha 20 přináší přehled navrhovaných změn v bodovém hodnocení. Tato příloha obsahuje všechny uvedené změny v bodovém hodnocení a také jsou zde již zakomponované nové přestupky vybrané ze zahraničních systémů. Pokud se danému přestupku nedohledalo obdobných přestupků v porovnávaných státech, je bodové hodnocení zvýrazněno kurzívou. Pokud došlo ke změně v bodovém hodnocení je bodové hodnocení vyznačeno tučně a podtrženě. Pokud došlo k zavedení nového přestupku nebo ke sjednocení přestupku je celý řádek s tímto přestupkem vyznačen tučně. Kromě sjednocení přestupků ohledně deliktů při ohrožení chodců nedošlo k žádnému zrušení přestupků.

Čtyři přestupky nebyly uvedeny v předchozí části, protože k nim nebyly v zahraničí dohledány ekvivalentní delikty (bodové hodnocení zvýrazněné kurzívou). Jedná se o: „*neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením*“, „*neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy*“, „*neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu*“, „*nedovolená jízda po tramvajovém pásu*“. Vzhledem k tomu, že nebylo tyto přestupky s čím srovnat, zůstává jejich bodové hodnocení na výchozích hodnotách.

Celkově lze navržené změny shrnout takto:

- Bylo navrženo sedm změn v bodovém hodnocení již zavedených přestupků.
- Bylo navrženo sjednocení tří přestupků týkajících se ohrožení chodce do jednoho přestupku.
- Bylo navrženo osm nových přestupků na základě porovnání jejich bodového hodnocení v zahraničí.

- Byla navržena změna počtu bodovaných přestupků a trestných činů. V dosud platném zákoně je celkem 43 bodově hodnocených deliktů a po změně a doplnění o některé přestupky se celkový počet navýšil o 6 tedy na 49 bodově hodnocených deliktů.

8.3 SCHVÁLENÁ NOVELIZACE ZÁKONÉ ÚPRAVY

Poslední a v současnosti schválenou je novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některých dalších zákonů. Tento návrh vznikl v senátu a byl předložen 9. 7. 2010, zástupcem navrhovatele je Karel Korytář. Návrh prošel již třemi čteními v Poslanecké sněmovně a ve třetím čtení byl schválen (2. 2. 2011). Senát však 17. 3. 2011 tento návrh vrátil k projednání Poslanecké sněmovně. Poslanecká sněmovna novelu zákona schválila dne 3. 5. 2011 a nyní čeká novela na podpis prezidenta republiky, kterému byla doručena 6. 5. 2011. Novela přináší, co se týče bodového systému několik zásadních změn. Pozitivní novinkou této novelizace je rozšíření povinnosti žadatele o navrácení řidičského oprávnění po podrobení se dopravně psychologickému vyšetření. V současně platné zákonné úpravě je pouze podmínkou pro navrácení řidičského oprávnění doložení potvrzení o přezkoušení z odborné způsobilosti žadatele. Za pozornost stojí i nový paragraf 47a, který se týká zákazu účasti na některých akcích v provozu na pozemních komunikacích, zjednodušeně lze tyto akce označit za nedovolené závody. Účast na těchto závodech ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Dále bylo navrženo vypuštění přestupku z bodového hodnocení ohledně alkoholu v krvi řidiče a jezdce na zvířeti v hodnotě menší nebo rovné 0,3 promile. V souladu s právem Evropské Unie (Směrnice EU 2006/22 ze dne 15. března 2006, o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) 3820/85 a (EHS) 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS) byl upraven a bodově ohodnocen přestupek týkající se porušení předpisů upravujících pracovní dobu řidičů. Jedná se o přesné definování hranic, kdy je překročen limit doby řízení a doby odpočinku. Další podstatnou změnou, kterou tato novela navrhuje je celková změna bodového hodnocení. Tato problematika bude podrobně rozebrána v následující kapitole.

8.3.1 Rozbor změny bodového hodnocení

Tato kapitola bude věnována rozboru navrhovaných změn bodového hodnocení dle uvedené novely zákona. **Příloha 21** zobrazuje přehled novelizovaných změn v bodovém hodnocení dle senátního návrhu z 9. 7. 2010. V důvodové zprávě je ke změně bodového hodnocení uvedeno: „Návrh zrušuje ty položky bodového hodnocení, které svým charakterem náleží pouze postihu v podobě pokuty, neboť jejich přímý vliv na bezpečnost silničního provozu nespadá do stejné intenzity závažnosti jako u položek bodového hodnocení, jež byly v příloze zákona ponechány. Jde například o neoprávněné užití zvláštních výstražných světel, neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu, osvětlení vozidla nebo řízení vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti. Aby došlo k řádnému odstupňování bodového ohodnocení jednotlivých skutků, stupnice již neobsahuje skutky ohodnocené 6 a 1 bodem.“(13)

Komentář autora: Ne se všemi odůvodněními lze souhlasit. Autor návrhu se domnívá, že zneužívání výstražných světel, osvětlení vozidla nebo jízda bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti nemá přímý vliv na bezpečnost silničního provozu. Například řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti považují za velice závažný přečin proti bezpečnosti silničního provozu. Řidič, který například kvůli špatnému zraku srazí na přechodu chodce nebo způsobí dopravní nehodu, je dle mého názoru nebezpečný všem účastníkům silničního provozu. Zneužívání výstražných světel může být také velice nebezpečné. Řidiči zneužívající těchto světel většinou nedodrží rychlostní limity a tím ohrožují ostatní účastníky. Pokud se tento přestupek vyřadí z bodového hodnocení, řidič pouze zaplatí pokutu, která z pohledu recidivy nemusí mít žádný účinek (především pro majetné). Provinění proti porušení ustanovení paragrafu 32 zákona o osvětlení vozidla považují také za nebezpečné. V tomto paragrafu se totiž nemluví pouze o denním svícení vozidel, ale i o osvětlení vozidel za snížené viditelnosti. Například jízda bez osvětlení za deště může být velice nebezpečná. V poslední řadě nechápu podstatu myšleného „řádného odstupňování bodového hodnocení“, a to vyřazením šesti a jednobodových přestupků. Dle mého názoru je nutné využít celý možný rozsah bodového hodnocení.

Dále tento návrh přinesl snížení počtu bodově hodnocených přestupků ze 43 na 27. K tomuto snížení došlo v důsledku vypuštění některých přestupků anebo jejich sjednocením. U mnoha přestupků a trestných činů došlo pouze ke změně jejich definice. Věnována bude pozornost především zásadním změnám.

V současnosti je v bodovém katalogu uvedeno sedm sedmibodových přestupků. Návrh uvažuje s výsledným počtem devíti sedmibodových přestupků. Jediný delikt, který byl ze sedmibodových vypuštěn a ohodnocen čtyřmi body byl: *„řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění“*. Dále došlo ke sjednocení deliktu ohledně odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu vyšetření ovlivnění na alkohol nebo návykové látky. Všechny šestibodové přestupky ze současně platného bodového katalogu byly přesunuty do sedmibodových, tudíž již žádné delikty nejsou hodnoceny šesti body. U pětibodových přestupků nedošlo ke změně počtu, pouze se upravil obsah. Došlo k vypuštění přestupku týkajícího se řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti. Přestupek *„řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče“* bylo přesunuto do deliktů hodnocených třemi body. K pětibodovým přestupkům byl přesunut přestupek: *„ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do jiného“* tento přestupek je v současné době hodnocen třemi body. Dále byl přesunut přestupek, který byl sjednocen ze dvou přestupků: *„ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vježdění na pozemní komunikace anebo při otáčení a couvání“*, který je v současné době hodnocen čtyřmi body. U čtyřbodových přestupků došlo ke snížení jejich počtu ze sedmi na pět. Byly vypuštěny přestupky: *„řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá“* a *„řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena“*. K čtyřbodovým přestupkům byl přesunut delikt: *„řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění“*, který je momentálně hodnocen sedmi body. Dále byl mezi čtyřbodové přesunut delikt původně dvoubodový, a to *„porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle paragrafu šest“*. Tříbodové přestupky momentálně obsahují sedm přestupků, návrh jich obsahuje pouze pět. V návrhu ubyly přestupky: *„při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hodnotná škoda nižší než 100 000,- Kč nebo při které došlo k poškození nebo...“* a *„řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 promile“*. Do tříbodových přestupků byl přesunut přestupek současně hodnocen pěti body, a to: *„řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče“* a ze současně dvoubodového: *„porušení povinnosti být za jízdy*

připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu“. Dvoubodové přestupky obsahují šest přestupků, v návrhu je jejich celkový počet snížen na 3. Došlo k vypuštění přestupků: „*nedovolená jízda v tramvajovém pásu*“ a „*porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel*“. V návrhu se navíc objevil přestupek „*držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla*“, který byl přesunut z tříbodových přestupků. Jednobodové přestupky byly všechny vypuštěny.

Komentář autora: V první řadě v důvodové zprávě u některých přestupků chybí, proč je konkrétně ten který přestupek zrušen, hodnocen tvrději nebo mírněji. Odůvodnění je místy nedostatečné a čtenář návrhu zákona vlastně neví, proč tak autor učinil. Obdobné sjednocení jako v mém návrhu bylo provedeno v případě ohrožení chodce. Jednoznačně nesouhlasím se zrušením bodového hodnocení obsahu alkoholu v krvi do 0,3 promile u řidičů a jezdců na zvířeti. V důvodové zprávě je k tomuto uvedeno: „Velmi sledovanou změnou bude zejména vypuštění bodového ohodnocení za řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje, nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v žilní krvi řidiče nebo jezdce na zvířeti menší nebo rovný 0,3 promile. Tato změna však v žádném případě neznamena prolomení nulové tolerance vůči alkoholu při řízení, neboť nadále bude takový skutek postihován jako přestupek. Pouze se vzhledem k obecně uznávané toleranci přesnosti měření alkoholu v krvi pomocí dechových detektorů (až 0,24 promile) vypouští tento skutek z bodového ohodnocení.“. I když je v odůvodnění uvedeno, že tato změna neznamena prolomení nulové tolerance, domnívám se, že tomu tak je. Účelem bodového systému je především eliminovat nebezpečné chování řidičů a také recidivu tohoto chování. Řízení pod vlivem alkoholu považuji za velice nebezpečné i při nízkém obsahu alkoholu v krvi. Četnost výskytu přestupku (obsah alkoholu v krvi do 0,3 promile včetně) od zavedení bodového systému je 11 962 výskytů. Tento počet není tak nízký, aby se mohl bodový přestupek jednoduše odstranit. Další změnou, která ještě nebyla uvedena a v důvodové zprávě se o ní nepíše, je bodové hodnocení překročení nejvyšší dovolené rychlosti, které by mělo být postihováno při překročení o nejméně 5 km.h⁻¹. Tedy pokud pojedou řidič pouze o 4 km.h⁻¹ rychleji, obdrží pouze pokutu. Toto považuji za zbytečnou změnu, která dle mého názoru povede k tomu, že se v obci a mimo ni začne jezdit rychleji.

Souhrnně lze k novele říci, že změny bodového hodnocení a vypuštění některých přestupků není odůvodněno na základě podkladů, ale dle usouzení týmu navrhovatele. Nikde

se v důvodové zprávě nehovoří o analýze četnosti výskytů jednotlivých přestupků a trestných činů. Velice pozitivním shledávám zavedení dopravně psychologického vyšetření jako nutné podmínky pro navrácení řidičského oprávnění. Jen se obávám toho, aby se nejednalo pouze o vyšetření bez nějaké zpětné vazby k účastníkovi (žadatel o navrácení řidičského oprávnění), protože v tom případě by řidičům nijak nepomáhalo v korekci jejich chování při řízení motorového vozidla. Pro připomenutí bodový systém by neměl jen postihovat recidivisty v páchání přestupku, ale měl by řidičům nabídnout pomoc v případě, že své chování nedokážou korigovat.

9 ZÁVĚR

Úvodní kapitoly této práce jsou věnovány popisu bodových systému ve vybraných státech a v naší republice a jsou strukturovány tak, aby usnadnily následné porovnávání. Kapitola 6 přináší porovnání jednotlivých bodových systému navzájem z různých hledisek. Je zde uvedeno i objektivní porovnání na základě tří vybraných přestupků, které se vyskytují ve všech uvedených systémech. Z tohoto vyšel náš bodový systém jako nejpřísnější. Následně byly naznačeny pozitivní a negativní stránky jednotlivých bodových systémů. Dalším tématem, kterému byla věnována pozornost, je vliv bodového systému na bezpečnost silničního provozu. Toto bylo provedeno na základě dat o počtech lehce zraněných, těžce zraněných a usmrcených osob. Uvedené bodové systémy a jejich funkce byla vyhodnocena na základě počtu zraněných a usmrcených osob a pro objektivní porovnání byly tyto počty přepočteny na sto tisíc obyvatel a na deset tisíc registrovaných vozidel. Z této analýzy se ukázalo, že situace u nás není tak závažná jako třeba v Polsku, ale není tak pozitivní jako ve Velké Británii. Následuje pasáž, která je věnována vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů jak pro dvanácti bodové řidiče (řidiči, kteří dosáhli dvanácti bodů), tak z pohledu ostatních řidičů. Zde se ukázalo, že řidiči páchají více přestupků než řidičky a nejčastější věk dvanácti bodových řidičů je 24 až 27 let. Mezi nejčastější přestupky patří překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky, porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochranou přilbu a porušení ustanovení paragrafu 32 zákona č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla. Mezi nejčastější trestné činy patří ohrožení pod vlivem návykové látky a řízení vozidla bez držení příslušného oprávnění. Předposlední kapitola se zabývá návrhem možných změn v zákonné úpravě našeho bodového systému. První navrhovanou změnou je uvádění informací o spáchaných přestupcích na řidičském oprávnění. Druhou navrhovanou změnou je zavedení statusu řidiče začátečníka, který napomáhá korigovat chování řidičů v počátcích řidičské kariéry. Třetí změnou je snížení odebrání řidičského oprávnění z 12 na 6 měsíců. U recidivistů by se pak tato hodnota vždy zdvojnásobovala. Další změnou je zavedení dopravně-psychologického pohovoru jako podmínky pro vrácení řidičského oprávnění. Poslední navrhovanou změnou je snížení počtu odečtených bodů za dobrovolnou účast na školení bezpečné jízdy. Jednotlivé bodové přestupky byly podrobeny porovnání se stejnými nebo obdobnými přestupky v zahraničí a na základě těchto informací a informací o četnosti výskytu jednotlivých přestupků byly navrženy korekce bodového hodnocení některých přestupků. V přílohách je uveden souhrnný návrh včetně vyznačených změn.

Poslední kapitola je věnována porovnání a komentářům současně navrhované senátní novely zákona.

Práce přinesla:

- podrobný rozbor bodových systémů České republiky, Německa, Polska, Velké Británie a Rakouska;
- přehledy bodově hodnocených přestupků a trestných činů v jednotlivých státech;
- porovnání nebezpečnosti na základě statistik;
- vyhodnocení nejčastějších přestupků a trestných činů v České republice;
- porovnání obdobných deliktů;
- návrh změn bodového hodnocení;
- komentář novely zákona.

Závěrem lze podotknout, že práce na zlepšování bodového systému je nekončící. Doprava a chování účastníků se stále vyvíjí, vozidla se zrychlují a zdokonalují, ale řidič je pořád nejdůležitějším prvkem, který ovlivňuje bezpečnost na pozemních komunikacích.

BIBLIOGRAFIE

1. **Novák, Martin.** Statistika k bodovému hodnocení. *Ministerstvo dopravy ČR.* [Online] [Citace: 1. 4 2011.] <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>.
2. Das Vormerksystem gegen Hochrisikolenker: in Kraft seit 1. Juli 2005. *Kuratorium für Verkehrssicherheit.* [Online] [Citace: 20. 12 2010.] <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/sicherheitsmassnahmen/vormerksystem/>.
3. *Informationen zum Führerschein - Vormerksystem und andere Rechtsfolgen schwerer Verkehrsübertretungen.* Wien : Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie , 2009. str. 11.
4. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). *Punktsystem im Überblick.* [Online] [Citace: 26. 12 2010.] http://www.kba.de/cln_015/nn_124594/DE/Punktsystem/ImUeberblick/imueberblick__node.html?__nnn=true.
5. Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV). *Bundesministerium der Justiz.* [Online] 13. 12 2010. [Citace: 26. 12 2010.] http://bundesrecht.juris.de/fev_2010/BJNR198000010.html.
6. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). *Promille - Grenzwerte (Stand: 01.02.2009).* [Online] [Citace: 26. 12 2010.] http://www.kba.de/cln_015/nn_124744/DE/Punktsystem/Promillegrenzwerte/promillegrenzwerte__node.html?__nnn=true.
7. Bodový systém, Výše pokut. *Bezpečně na silnicích.* [Online] [Citace: 27. 1 2011.] <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/bodovy-system-vyse-pokut/>.
8. Endorsements and disqualifications. *Directgov - Public services all in one place.* [Online] [Citace: 28. 1 2011.] <http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/index.htm>.
9. How to remove expired endorsements from your driving licence. *Directgov - Public services all in one place.* [Online] [Citace: 28. 1 2011.] http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/DG_4022490.

10. ANDISP. *Association Of National Driver Improvement Scheme Providers*. [Online] [Citace: 28. 1 2011.] <http://www.driver-improvement.co.uk/>.
11. Dopravních nehod loni nebylo. *Česká kancelář pojistitelů*. [Online] 4. 3 2010. [Citace: 11. 3 2011.] <http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-22.pdf>.
12. **Drvota, Ing. Tomáš**. Statistiky k bodovému hodnocení. *Ministerstvo dopravy*. [Online] [Citace: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/24E2A4A3-920B-4676-9B85-EA38528FBA2A/0/analyza_12b.pdf26. 3 2011.]
13. Dokumenty a legislativa. *Senát parlamentu České republiky*. [Online] [Citace: 27. 4 2011.] http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?ke_dni=28.04.2011&O=8&action=detail&v_alue=2829.
14. Bodový systém. [Online] 2010. [Citace: 20. 12 2010.] <http://www.bodovysystem.cz/admin/files/Prestupky-a-body-2010-01-01.pdf>.
15. **Huňáček, Petr**. www.prestupkyvdoprave.cz. [Online] 2010. [Citace: 20. 12 2010.] <http://www.prestupkyvdoprave.cz/bodypokuty.html>.
16. Punktekatalog - Stand: 04.12.2010. *Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)*. [Online] [Citace: 26. 12 2010.] http://www.kba.de/cln_015/nn_124594/DE/Punktsystem/Punktecatalog/punktecatalog__node.html?__nnn=true.
17. Důležitá upozornění, právní úprava. *Bezpečně na silnicích*. [Online] [Citace: 22. 12 2010.] <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/files/NemeckoBodovySystemVPlnemRozsahu.pdf>.
18. Polsko. *Bezpečně na silnicích*. [Online] [Citace: 26. 1 2011.] <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/bodovy-system-vyse-pokut/polsko/>.
19. When endorsements and penalty points can be removed from a driving licence. *Directgov - Public services all in one place*. [Online] [Citace: 26. 1 2011.] http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/EndorsementsAndDisqualifications/DG_10022425.
20. Policie ČR. *Informační servis - statistiky*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.] <http://www.policie.cz/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky.aspx>.

21. Český statistický úřad. *Pohyb obyvatelstva v České republice v letech 1921 - 2009*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/BC0030BE4C/\\$File/401910rr01.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/BC0030BE4C/$File/401910rr01.pdf).
22. Verkehrsunfälle. *Statistische Bundesamt Deutschland*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Statistiken/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Verkehrsunfaelle.psml>.
23. Bevölkerung . *Statistische Bundesamt Deutschland*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/LangeReihen/Bevoelkerung/Content100/lrbev01ga,templateId=renderPrint.psml>.
24. Population Estimates for UK, England and Wales, Scotland and Northern Ireland. *Office for national Statistics*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<http://www.statistics.gov.uk/StatBase/Product.asp?vlnk=601>.
25. Road casualties in Great Britain: main results. *Department for transport*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesmr/>.
26. Statistikarchiv. *Kuratorium für Verkehrssicherheit*. [Online] [Citace: 15. 03 2011.]
<http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=21>.
27. Bevölkerung im Jahresdurchschnitt, ab 2010 Prognosewerte. *Statistik Austria*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<http://sdb.statistik.at/superwebguest/login.do?guest=guest&db=debevstprog>.
28. Stan Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce. *Inżynieria ruchu drogowego*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.] http://www.inzynieria-ruchu.yoyo.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=426&Itemid=152.
29. Struktura ludności. *Główny Urząd Statystyczny*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
http://www.stat.gov.pl/gus/5840_646_PLK_HTML.htm.
30. Ročenky dopravy. *Ministerstvo dopravy*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]
<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>.
31. Das Statistische Jahrbuch 2010. *Statistisches Bundesamt Deutschland*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]

http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Publikationen/Querschnittsveroeffentlichungen/Jahrbuch,templateId=renderPrint.psml__nnn=true.

32. Vehicles. *Department for transport*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/vehicles/>.

33. Kraftfahrzeuge - Bestand. *Statistik Austria*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html.

34. Archiwum. *Główny Urząd Statystyczny*. [Online] [Citace: 15. 3 2011.]

http://www.stat.gov.pl/gus/5840_938_PLK_HTML.htm.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání + doplněno o sankce dle přestupkového zákona, trestního zákona a dalších stav k 26.12.2010 (14)(15)...	112
Příloha 2 Tabulka pevně stanovených postihů za překročení nejvyšší povolené rychlosti v Rakousku(3).....	118
Příloha 3 Bodový katalog včetně výše pokut v Německu (Bußgeldkatalog): Stav k 4. 12. 2010 (16)(17)	119
Příloha 4 Tabulky přestupků zařazených do polského bodového systému. Tabulky dále obsahují informaci o rozsahu hrozící finanční pokuty, informaci o okamžitém zákazu řízení a jestli se jedná o trestný čin.(18)	143
Příloha 5 Tabulky přestupků zařazených do bodového systému ve Velké Británii. U každé kategorie přestupku je uvedeno za kolik let jsou tyto přestupky vymazány z registru a z řidičského průkazu.(19).....	146
Příloha 6 Porovnání vývoje bezpečnosti silničního provozu dle zraněných a usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009	149
Příloha 7 Porovnání vývoje bezpečnosti silničního provozu dle zraněných a usmrcených osob na 10 tisíc registrovaných osobních vozidel 2001-2009	151
Příloha 8 Vývoj počtu usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009.....	155
Příloha 9 Vývoj počtu usmrcených osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009	155
Příloha 10 Vývoj počtu lehce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009	155
Příloha 11 Vývoj počtu lehce zraněných osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009	156
Příloha 12 Vývoj počtu těžce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009	156
Příloha 13 Vývoj počtu těžce zraněných osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009	157
Příloha 14 Souhrnné vyhodnocení za použití váhy.....	157
Příloha 15 Souhrn 10ti nejčastějších evidovaných přestupků a trestných činů 12 bodových řidičů(12).....	158
Příloha 16 Deset nejčastějších přestupků zařazených do bodového hodnocení 2006 – 2010	159
Příloha 17 Trestné činy seřazené dle četnosti 2006-2010.....	160

Příloha 18 Četnost a pořadí dle četnosti a parametru V pro všechny přestupky zařazené do bodového hodnocení 2006 – 2010.....	161
Příloha 19 Porovnání deliktu a jejich bodového hodnocení v jednotlivých státech.....	165
Příloha 20 Přehled navrhovaných změn v bodovém hodnocení.....	192
Příloha 21 Přehled novelizovaných změn v bodovém hodnocení dle senátního návrhu z 9. 7. 2010 (13)	196

PŘÍLOHY

Příloha 1 Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání + doplněno o sankce dle přestupkového zákona, trestního zákona a dalších stav k 26.12.2010 (14)(15)

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Paragraf přestupkového (PZ) nebo trestního zákona (TZ)	Bloková pokuta	Správní řízení (Kč)	Zákaz činnosti
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	PZ § 22/1 e) 1. TZ § 337	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	PZ § 22/1 c) TZ § 274	nelze uložit	25000 až 50000 + TZ odnětí svobody až do 3 let	1 rok až 2 roky + TZ až 10 let
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7	PZ § 22/1 d) 1.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	PZ § 22/1 d) 2.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	PZ § 22/1 d) 3.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7	TZ § 147 a § 148	nelze uložit	TZ odnětí svobody až 10 let	1-10 let
Při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo	7	PZ § 22/1 k) TZ § 151	do 1000	2500-5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu

zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody.					jednoho roku)
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6	PZ § 22/1 b)	nelze uložit	10000 až 20000	6 měsíců až 1 rok
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	PZ § 22/1 f) 7.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	PZ § 22/1 f) 10.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	PZ § 22/1 f) 9.	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	PZ § 22/1 e) 2.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	PZ § 22/1 a) 1.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	PZ § 22/1 e) 3.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	PZ § 22/1 e) 4.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5	PZ § 22/1 f) 2	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	PZ § 22/1 f) 5	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	PZ § 22/1 f) 8	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4	PZ § 22/1 f)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	PZ § 22/1 a)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	PZ § 22/1 a)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci.	3	PZ § 22/1 j)	do 1000	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	PZ § 22/1 f) 1	1000	2500 až 5000	bez zákazu
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou	3	PZ § 22/1 f) 3	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců

o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec					(spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3	PZ § 22/1 b)	nelze uložit	10000 až 20000	6 měsíců až 1 rok
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	§ 42 a 4c) z.č. 13/1997 Sb.	do 5000	do 500000	bez zákazu
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	PZ § 22/1 g)	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec	2	PZ § 22/1 f) 4	1000	1500 až 2500	bez zákazu
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu

značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)					
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu

Příloha 2 Tabulka pevně stanovených postihů za překročení nejvyšší povolené rychlosti v Rakousku(3)

Přestupek	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
na dálnicích (přes 130 km/h)		
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o maximálně 10 km/h	Na místě 20 EUR Anonymně 30 EUR	Ne
překročení od 11km/h do 20 km/h	Na místě 35 EUR Anonymně 45 EUR	Ne
překročení od 21km/h do 30 km/h	Na místě 50 EUR Anonymně 60 EUR	Ne
Na všech silnicích		
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 30 km/h	Na místě 70 EUR Anonymně od 70 do 2180 EUR	Ne
V obci		
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 40 km/h	Od 150 do 2180 EUR	Ano
Mimo obec		
překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 50 km/h	Od 150 do 2180 EUR	Ano
Překročení konstrukční rychlosti		
překročení nejvyšší dovolené konstrukční rychlosti o 21 až 30 km/h	Na místě 70 EUR	Ne

Příloha 3 Bodový katalog včetně výše pokut v Německu (Bußgeldkatalog): Stav k 4. 12. 2010 (16)(17)

Trestné činy:

Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ (**)
Nedovolené opuštění místa nehody	7	A
Ohrožení silničního provozu způsobené řízením vozidla důsledkem		
... požití alkoholu	7	A
... požitím jiných omamných látek	7	A
... duševních nebo tělesných nedostatků	7	A
Ohrožení silničního provozu způsobené řízením vozidla důsledkem hrubého porušení dopravních předpisů a bezohledným		
... nerespektováním přednosti v jízdě	7	A
... chybnému předjíždění	7	A
... chybnému chování na přechodu pro chodce	7	A
... příliš rychlou jízdu	7	A
... nerespektování jízdy vpravo	7	A
... otáčení, couvání, jízda v protisměru nebo pokus o otáčení, couvání, jízda v protisměru na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla	7	A
... neoznačení stojících nebo odstavených vozidel	7	A
Řízení vozidla při neschopnosti řízení v důsledku		
... požití alkoholu	7	A
... požitím jiných omamných látek	7	A
... úplného omámení	7	A
Řízení nebo nařízení nebo připuštění řízení motorového vozidla		
... bez řidičského oprávnění	6	A
... přes zákaz řízení nebo zadržení, zajištění nebo odebrání řidičského průkazu	6	A
Zneužití SPZ	6	B
Používání, nebo povolení použít nepojištěné motorové vozidlo nebo přívěs	6	A
Nepovolené použití motorového vozidla	5	B
Nucení k užívání vozidla (Nátlak)	5	A

Zabití **)	5	-
Tělesné zranění	5	-
Nebezpečné zásahy do silničního provozu	5	A
Zanedbání poskytnutí péče	5	A
Nedovolené opuštění místa nehody, pokud soud upustil od potrestání a zmírnění trestu v případech § 142 odst. 4 trestního zákoníku	5	A
Všechny ostatní trestné činy	5	B

*) ŘOnZ – řidičské oprávnění za zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné).

**) Pro ohodnocení zabití z nedbalosti, nebo zranění na těle z nedbalosti při řidičském oprávnění za zkoušku v kapitole A nebo B přílohy 12 k § 34 Vyhlášky o řidičském oprávnění (Fahrerlaubnisverordnung (FeV)) je určující zařazení porušení dopravních pravidel. Nedbalostní přestupky podle zákona o silničním provozu (Straßverkehrs- Ordnung):

Používání vozovky vozidly

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
4	Porušení příkázání jezdit vpravo				
4.1	... při protisměrné dopravě, jsem-li předjížděn, na vrcholcích, v zatáčkách nebo nepřehledných situacích, přičemž byl ohrožen někdo jiný	2	A	80	Ne
4.2	... na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla, přičemž byl někdo jiný omezený	1	A	80	Ne
5a	Vybavení motorového vozidla není přizpůsobené povětrnostním podmínkám – s omezením	1	B	40	Ne
5a.1	Vybavení motorového vozidla není přizpůsobené povětrnostním podmínkám – s omezením	1	B	80	Ne
6	Jako řidič motorového vozidla s povinností mít SPZ s nebezpečným nákladem při viditelnosti pod 50m díky mlze, sněžení nebo dešti nebo během náledí se nechoval tak, aby neohrozil další účastníky, obzvláště, pokud to bylo nutné,	3	B	140	Ne

	nevyhledal nejbližší vhodné parkoviště pro zaparkování				
--	--	--	--	--	--

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění.)

Rychlost

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
8.1	Jízda nepřiměřenou rychlostí i přes označené nebezpečné místo, při nepřehledné situaci, na křižovatce silnic, u vjezdů na silnice, přes železniční přejezdy, při špatných viditelnostních nebo povětrnostních podmínkách (např. mlha, náledí)	3	A	100	Ne
9 9.1 9.2 9.3	Překročení pevně určené rychlosti i Maximální rychlost při viditelnosti pod 50 m při mlze, sněžení nebo dešti (pokud není Č.Kat.P.11.1.8 - 11.1.10; 11.2.8 - 11.2.10; 11.3.8 - 11.3.10 *)	3	A	80-760	Viz Č. Kat.P. *)
10	Pokud řidič vozidla ohrozí dítě, osobu vyžadující pomoc nebo staršího člověka, obzvláště nedostatečným snížením rychlosti, nedostatečným brzděním nebo nedostatečnou boční vzdáleností při objíždění nebo předjíždění	3	A	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění.)

Rychlost – nákladní automobily a autobusy

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
11	Překročení maximální povolené rychlosti motorovým vozidlem vyjmenovaným v § 3 ods. 3 č. 2 písmeno a nebo b pravidel silničního provozu (např. nákladní automobily, autobusy) uzavřená obec				
11.1.3	do 15 km/h - v obci po dobu více než 5 minut nebo víckrát než ve 2 případech po zahájení	1	A	80	Ne

	jízdy				
11.1.3	do 15 km/h - mimo obec po dobu více než 5 minut nebo víckrát než ve 2 případech po zahájení jízdy	1	A	70	Ne
11.1.4	16 - 20 km/h - v obci	1	A	80	Ne
11.1.4	16 - 20 km/h - mimo obec	1	A	70	Ne
11.1.5	21 - 25 km/h - v obci	1	A	95	Ne
11.1.5	21 - 25 km/h - mimo obec	1	A	80	Ne
11.1.6	26 - 30 km/h - v obci	3	A	140	Ano
11.1.6	26 - 30 km/h - mimo obec	3	A	95	Ne;Ano ***)
11.1.7	31 - 40 km/h - v obci	3	A	200	Ano
11.1.7	31 - 40 km/h - mimo obec	3	A	160	Ano
11.1.8	41 - 50 km/h - v obci	4	A	280	Ano
11.1.8	41 - 50 km/h - mimo obec	3	A	240	Ano
11.1.9	51 - 60 km/h - v obci	4	A	480	Ano
11.1.9	51 - 60 km/h - mimo obec	4	A	440	Ano
11.1.10	nad 60 km/h - v obci	4	A	680	Ano
11.1.10	nad 60 km/h - mimo obec	4	A	600	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění.)

***)Zákaz řízení se udělí zpravidla tehdy, pokud řidičovi motorového vozidla byla již byla právně udělena pokuta za překročení rychlosti o více jak 26 km/h a stalo se to v obci (§ 4 ods. 2 Bußgeldkatalog-Verordnung)

Rychlosti - vozidla s povinností označení s nebezpečným nákladem nebo autobusy s cestujícími

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
	Při porušení nejvyšší rychlosti s motorovým vozidlem podléhajícímu povinnému označení, že se jedná o nebezpečný náklad nebo autobusem s cestujícími				
11.2.2	11 - 15 km/h - v obci	1	A	40	Ne
11.2.3	do 15 km/h - v obci po dobu více než 5 minut	1	A	160	Ne
11.2.3	nebo víckrát než ve 2 případech po zahájení jízdy do 15 km/h - mimo obec po dobu více než 5 minut	1	A	120	Ne
11.2.4	16 - 20 km/h - v obci	1	A	160	Ne
11.2.4	16 - 20 km/h - mimo obec	1	A	120	Ne
11.2.5	21 - 25 km/h - v obci	2	A	200	Ano
11.2.5	21 - 25 km/h - mimo obec	2	A	160	Ne
11.2.6	26 - 30 km/h - v obci	3	A	280	Ano
11.2.6	26 - 30 km/h - mimo obec	3	A	240	Ano
11.2.7	31 - 40 km/h - v obci	3	A	360	Ano
11.2.7	31 - 40 km/h - mimo obec	3	A	320	Ano

11.2.8	41 - 50 km/h - v obci	4	A	480	Ano
11.2.8	41 - 50 km/h - mimo obec	4	A	400	Ano
11.2.9	51 - 60 km/h - v obci	4	A	600	Ano
11.2.9	51 - 60 km/h - mimo obec	4	A	560	Ano
11.2.10	nad 60 km/h - v obci	4	A	760	Ano
11.2.10	nad 60 km/h - mimo obec	4	A	680	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění.)

Rychlost – osobní automobil, motocykl

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) v uzavřené obci				
11.3.4	21 - 25 km/h - v obci	1	A	80	Ne
11.3.4	21 - 25 km/h - mimo obec	1	A	70	Ne
11.3.5	26 - 30 km/h - v obci	3	A	100	ne;ano ***)
11.3.5	26 - 30 km/h - mimo obec	3	A	80	ne;ano ***)
11.3.6	31 - 40 km/h - v obci	3	A	160	Ano
11.3.6	31 - 40 km/h - mimo obec	3	A	120	ne;ano ***)
11.3.7	41 - 50 km/h - v obci	4	A	200	Ano
11.3.7	41 - 50 km/h - mimo obec	3	A	160	Ano
11.3.8	51 - 60 km/h - v obci	4	A	280	Ano
11.3.8	51 - 60 km/h - mimo obec	4	A	240	Ano
11.3.9	61 - 70 km/h - v obci	4	A	480	Ano
11.3.9	61 - 70 km/h - mimo obec	4	A	440	Ano
11.3.10	nad 70 km/h - v obci	4	A	680	Ano
11.3.10	nad 70 km/h - mimo obec	4	A	600	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění).

***) Zákaz řízení se udělí zpravidla tehdy, pokud řidičovi motorového vozidla byla již byla právně udělena pokuta za překročení rychlosti o více jak 26 km/h a stalo se to v obci (§ 4 ods. 2 Bußgeldkatalog-Verordnung)

Bezpečný odstup

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
12.5	Nebyla dodržena požadovaná				

	vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než				
12.5.1	5/10 poloviny hodnoty na tachometru	1	A	75	Ne
12.5.2	4/10 poloviny hodnoty na tachometru	2	A	100	Ne
12.5.3	3/10 poloviny hodnoty na tachometru	3	A	160	Ano, při rychlosti přes 100 km/h
12.5.4	2/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	A	240	Ano, při rychlosti přes 100 km/h
12.5.5	1/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	A	320	Ano, při rychlosti přes 100 km/h
12.6	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než				
12.6.1	5/10 poloviny hodnoty na tachometru	2	A	100	Ne
12.6.2	4/10 poloviny hodnoty na tachometru	3	A	180	Ne
12.6.3	3/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	A	240	Ano
12.6.4	2/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	A	320	Ano
12.6.5	1/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	A	400	Ano
15	Nákladní vůz (přípustná celková hmotnost nad 3,5 t) nebo autobus při rychlosti nad 50 km/h na dálnici nedodržel minimální vzdálenost 50m od před ním jedoucím vozidlem	3	B	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění).

Předjíždění

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
17	Předjíždění vpravo mimo obec	3	A	100	Ne
18	Předjíždění s nevýrazně vyšší rychlostí než je rychlost předjížděného	1	A	80	Ne
19	Při předjíždění, ačkoliv nemohlo být přehlédnuto, že během celého předjíždění nedojde k jakémukoliv omezení dopravy v protisměru nebo nejasné dopravní situaci (pokud není Č.Kat.P. 21; 21.1)	3	A	100	Ne
19.1	... a přitom nerespektovaná dopravní značka (značka 276, 277)	4	A	150	Ne

19.1	... a přitom došlo k přejetí jízdního pruhu (značka 295, 296), nebo nebyly respektované šípky přikázaného směru jízdy (značka 297)	4	A	150	Ne
19.1.1	... s ohrožením (v případech Č.Kat.P. 9.1)	4	A	250	Ano
19.1.2	... s věcným poškozením (v případech Č.Kat.P. 9.1)	4	A	300	Ano
20	Předjíždění při nerespektování dopravní značky (značka 276, 277)	4	A	70	Ne
21	Předjíždění s nákladním vozidlem s přípustnou celkovou hmotností nad 7,5 t při viditelnosti pod 50m způsobené mlhou, sněžením nebo deštěm	4	A	120	Ne
21.1	... s ohrožením	4	A	200	Ano
21.2	... s věcným poškozením	4	A	240	Ano
22	Vybočení při předjíždění a tím ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.	2	A	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění).

Přednost

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
34	Nebyla respektovaná přednost a tím došlo k ohrožení vozidla, které mělo přednost (pokud není trestný čin)	3	A	100	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění).

Odbočování

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
40	Řidič odbočil, aniž by dal přednost protijedoucímu vozidlu a tím ho ohrozil	2	A	70	Ne
41	Řidič odbočil a nebral ohled na chodce a tím ho ohrozil	2	A	70	Ne
43	Při odbočování vlevo neminul vozidlo a tím ohrozil ostatní účastníky	1	A	70	Ne
44	Při odbočování na pozemek ohrozil ostatní účastníky	2	A	80	Ne
44	Při otáčení nebo couvání ohrozil ostatní účastníky (pokud není Č.Kat.P. 83.1 až 83.3)	2	A	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění).

Parkování

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
51a.3	Řidič zaparkoval na úzkém nebo nepřehledném místě vozovky, nebo zaparkoval v ostré zatáčce, což zabraňuje záchranným vozidlům jejich nasazení	1	B	40	Ne
53.1	Řidič zaparkoval před nebo na požárním vjezdu a tím zabránil nasazení záchraného vozidla	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Zanechání vozidla

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
66	Zanechané vícestopé vozidlo není vůbec nebo podle předpisů zajištěno, osvětleno nebo označeno a tím ohrožuje ostatní účastníky (pokud není trestným činem)	2	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Osvětlení

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
76	Při výrazných zhoršených viditelnostních podmínkách díky mlze, sněžení nebo dešti mimo uzavřenou obec nejel řidič se zapnutými potkávacími světly	3	B	70	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Dálnice a silnice pro motorová vozidla

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
79	Použití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla s vozidlem, jehož výška s nákladem přesahuje 4,20 m	1	B	70	Ne
81	Řidič vjel na dálnici nebo silnici pro motorová	3	A	75	Ne

	vozidla na místo pro to neurčení a ohrozil tím účastníky dopravního provozu				
82	Při vjezdu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla nedal řidič přednost	3	A	75	Ne
83	Otáčel se, couval nebo jel v protisměru na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla (pokud není trestným činem)				
83.1	... na sjezdu a nájezdu	4	A	75	Ne
83.2	... na odstavném pruhu nebo krajnici	4	A	130	Ne
83.3	... v jízdním pruhu	4	A	200	Ano
85	Zaparkování vozidla na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla	2	B	70	Ne
88	Použití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla za účelem rychlejšího postupu	2	A	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Železniční přejezdy

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
89	Nerespektování přednosti kolejového vozidla.	3	A	80	Ne
89a.1	Řidič přejel železniční přejezd a porušil přitom povinnost čekat, ačkoliv se blížilo kolejové vozidlo	3	A	80	Ne
89a.2	Řidič přejel železniční přejezd a porušil povinnost čekat, ačkoliv byl dáván signál „Stát“ blikajícím světlem, oranžovým/červeným světelným znamením, závory se spouštěly	4	A	240	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Prostředky veřejné dopravy a školní autobusy

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
92 92.1 92.2	Na zastávce (značka 224) stojícímu autobusu hromadné dopravy, stojící tramvaji nebo stojícím označeným školním autobusem s vystupujícími a nastupujícími cestujícími nedodržel řidič povinnost jet krokem, nedodržel patřičnou vzdálenost, nebo ačkoliv to bylo nutné, nezastavil a tím ohrozil nebo omezil cestujícího (pokud není Č.Kat.P. 11.1.6 až 11.1.10; 11.2.6 až 11.2.10; 11.3.5 až 11.3.10)	2	A	Omezení- 40 Ohrožení - 50	Ne

93	Při předjíždění autobusu MHD nebo označenému školnímu autobuse se zapnutými varovnými světly při přiblížení k zastávce	1	B	Omezení - 40 Ohrožení - 50	Ne
95 95.1 95.2	Při předjíždění autobusu MHD nebo označeného školního autobusu stojícího na zastávce (značka 224) se zapnutým varovným světlem nejel řidič krokem nebo nedodržel patřičnou vzdálenost, nebo, ačkoliv to bylo nutné, nezastavil a tím ohrozil nebo omezil cestujícího (pokud není Č.Kat.P. 11.1.6 až 11.1.10; 11.2.6 až 11.2.10; 11.3.5 až 11.3.10)	2	A	Omezení – 40 Ohrožení - 50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Bezpečnost dětí

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
99	Pokud řidič motorového vozidla převáží dítě bez jakéhokoliv bezpečnostního zařízení, nebo pokud se o bezpečnost dítěte v motorovém vozidle nestará žádná jiná zodpovědná osoba (s výjimkou autobusů s celkovou hmotností nad 3,5 t) nebo převáží dítě na kole, aniž by mělo ochrannou přilbou				
99.1	... u jednoho dítěte	1	B	40	Ne
99.2	... u víc dětí	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Náklad

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
102 102.1	Náklad nebo nakládače nejsou uloženy bezpečně pro silniční provoz, nejsou zajištěny proti spadnutí (nákladní automobily nebo autobusy)	1	B	50	Ne
102.1.1	... a dojde k ohrožení	3	B	75	Ne
102.2.1	u ostatních motorových vozidel ... dojde k ohrožení	3	B	50	Ne
104	Řízení vozidla, jehož výška i s nákladem přesahuje 4,20 m	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Ostatní povinnosti řidiče vozidla

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
108	Řidič motorového vozidla se nepostaral o to, aby vozidlo, návěs, náklad nebo obsazení vozidla odpovídalo předpisům, pokud tím byla významně omezená dopravní bezpečnost, nebo pokud nákladem nebo obsazením vozidla výrazně utrpěla dopravní bezpečnost vozidla	3	B	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Přechody pro chodce

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
113	Na přechodu pro chodce, který chtěl chodec s právem přednosti znatelně použít, neumožnil překročení vozovky, nebo se nepřiblížoval přiměřenou rychlostí, nebo na přechodu pro chodce předjížděl (pokud není trestný čin)		A	80	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Nadměrné použití silnic

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
115	Jako organizátor akce podléhající povolení, která byla provedena bez povolení.	1	B	40	Ne
116	Bez povolení řídí vozidlo nebo soupravu, jejichž rozměry nebo hmotnost skutečně překračují zákonem připuštěné rozměry a hmotnosti, nebo jejichž konstrukce neumožňuje řidiči dostatečný výhled	1	A	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Nedělní zákaz jízdy

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
---------------	--------	------------	--------------------	-------------------------------	--------------

119	Proti zákazu jel v neděli nebo ve svátek	1	B	75	Ne
120	Jako držitel vozidla nařídil, nebo dovolil jízdu v neděli nebo ve svátek	1	B	380	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Dopravní překážky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
123	Umístění předmětu na vozovku, nebo zanechání ho na vozovce, ačkoliv tím mohla být ohrožena nebo ztížena doprava	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Znamení policisty

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
129	Neřídil se znamením policejního úředníka	3	B	50	Ne
129	Neuposlechl příkazu zastavení policejního úředníka	3	A	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Střídavá a trvalá světelná znamení

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
132	Jako řidič vozidla neuposlechl v jiných případech, než je odbočování doprava se zelenou šipkou, červené střídavé nebo trvalé	3	A	90	Ne
132.1	... s ohrožením	4	A	200	Ano
132.2	... s poškozením věci	4	A	240	Ano
132.3	... při déle než 1 vteřinu trvající fázi červené třídavého světla	4	A	200	Ano
132.3.1	... s ohrožením	4	A	320	Ano
132.3.1	... s poškozením věci	4	A	360	Ano
133.1	Nezastavení v případě odbočování doprava z pokynu zelené šipky	3	A	70	Ne
133.2	Ohrožení ostatních účastníků (kromě cyklistů) při odbočování z pokynu zelené šipky	3	A	100	Ne

133.3	Omezení nebo ohrožení vozidel s předností v jízdě, chodců nebo cyklistů při odbočování doprava se zelenou šipkou				
133.3.1	... s omezením.	3	A	100	Ne
133.3.2	...s ohrožením.	3	A	150	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Předpisové značky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
150	Ohrožení ostatních účastníků z důvodu nedodržení bezpodmínečného nařízení zastavit (značka 206)	3	A	50	Ne
150	Nezastavení na čáře i přestože svítí červená (značka 294) a tím ohrozil ostatní účastníky	3	B	50	Ne
151	Jako řidič nedodržel rychlost krokem na oblasti kolem přechodu pro chodce (značka 239, 242, 243) a tím ohrozil chodce				
151.1	... při povolené jízdě vozidel (značka 239, 242 s dodatkovou tabulkou)	1	B	40	Ne
151.2	... při nepovolené jízdě vozidel	1	B	50	Ne
152	Projíždění uzavřenou silnicí s vozidlem podléhajícímu označení nebezpečný náklad (značka 261) nebo s nebezpečným nákladem pro vodní zdroje (značka 269)	3	B	100	Ne
152.1	... při zanesení rozhodnutí o porušení značky 261 nebo 269	3	B	250	Ano
153	Řízení vozidla i přes zákaz jízdy při smogu nebo během snižování škodlivých emisí ve vzduchu (značka 270)	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Směrové značky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
158	Jako řidič motorového vozidla nejel krokem v oblasti s dopravním zklidněním (značka 325/326), čímž ohrozil chodce	1	A	40	Ne
158	Jako řidič motorového vozidla nejel krokem v oblasti s dopravním zklidněním (značka 325/326), čímž ohrozil chodce	1	B	40	Ne
159b	Otáčení v tunelu (značka 327)	1	B	40	Ne
162	Předjíždění v levém pruhu, který je označen dvěma pruhy a po značce 340, čímž ohrozil	1	B	40	Ne

	ostatní účastníci				
--	-------------------	--	--	--	--

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ
(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Ostatní dopravně-právní nařízení

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
164	Jednání proti nařízení zakazujícím nebo omezujícím dopravu, které bylo veřejně oznámeno	1	B	40	Ne
165	Zahájení prací, aniž by byla před tím dodržena nařízení, práce neprobíhají podle nařízení, nebo nejsou označeny světelnými značkami	1	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ
(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Schvalování výjimek a povolení

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
166	Nedodržení sledovatelného vydání povolení výjimky podle § 46 ods. 3 věta 1 StVO	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ
(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažná provinění)

Nedbalostní přestupky podle vyhlášky upravující oblast řídičských průkazů
(Fahrerlaubnis-Verordnung):

Povolení jízdy pro převoz osob

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
171	Přeprava jedné nebo více osob bez potřebného řídičského oprávnění ve vozidle uvedeném v § 48 ods. 1 FeV ***)	3	A	75	Ne
172	Držitel vozidla připustil nebo nařídil přepravu jedné nebo více osob ve vozidle uvedeném v § 48 ods. 1 FeV ***), ačkoliv řídič vozidla neměl potřebné řídičské oprávnění	3	A	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).
 ***) FeV = Vyhláška upravující řídičské oprávnění

Nedbalostní přestupky podle vyhlášky upravující registraci vozidel (Fahrzeug-Zulassungverordnung):

Připuštění

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
175	Provoz motorového vozidla nebo přívěsu na veřejné silnici bez nutného typového povolení ES, povolení k provozu, připuštění, nebo mimo doby vyznačené na sezónní značce nebo na krátkodobé značce nebo po datu uvedeném na vývozní značce	3	A	50	Ne
176	Předepsaná značka není na vozidle s registrační povinností	1	B	40	Ne
177	Odstavení vozidla na veřejné silnici mimo dobu vyznačenou na sezónní značce	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zákaz provozu a omezení provozu

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
178a	Nedbání zákazu provozu kvůli porušení oznamovací povinnosti, nebo povinností při získání vozidla	1	B	40	Ne
179a	Uvedení vozidla do provozu, ačkoliv chybí předepsaná SPZ	1	B	40	Ne
179b	Uvedení vozidla do provozu, jehož SPZ je zakrytá sklem, fólií nebo podobným krycím materiálem	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zkušební, předváděcí a převozní jízdy

Č.	Delikt	Počet	Kategorie	Pokuta	Zákaz
----	--------	-------	-----------	--------	-------

Kat. P. *)		bodů	ŘOnZ **)	standardní sazba (EUR)	řízení
182	Nepoužití krátkodobé SPZ na vozidle	3	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zahraniční vozidla

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
185b	Na zahraničním vozidle nebo na zahraničním přívěsu není předepsaná domovská značka (kód země původu)	3	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Nedbalostní přestupky podle předpisu o podmínkách provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích (Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung):

Kontrola motorových vozidel a přívěsů

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
186.1.3	Jako majitel vozidla nepředvedl vozidlo k hlavní nebo bezpečnostní kontrole po termínu ... od 4 do 8 měsíců	1	B	40	Ne
186.1.4	... více než 8 měsíců	2	B	75	Ne
186.2.3	ostatní vozidla, než která jsou vyjmenovaná v č. 186.1 ... více než 8 měsíců	2	B	40	Ne
187a	Porušení zákazu nebo omezení provozu z důvodu chybějící platné zkušební nálepky	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Odpovědnost za provoz vozidla

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
189	Jako držitel vozidla nařídil nebo				

	připustil uvedení do provozu vozidla, ačkoliv				
189.1	řidič nebyl vhodný k samostatnému řízení				
189.1.1	... u nákladních automobilů nebo autobusů	3	B	180	Ne
189.1.2	... u jiných vozidel, než která jsou vyjmenovaná v č. 189.1.1	3	B	90	Ne
189.2	vozidlo nebo souprava neodpovídala předpisům a tím byla výrazně omezená bezpečnost dopravy, obzvláště porušení proti předpisům o řízení, brzdách a přívěsných zařízeních				
189.2.1	... u nákladních automobilů nebo autobusů	3	B	270	Ne
189.2.2	... u jiných vozidel, než která jsou vyjmenovaná v čísle 189.2.1	3	B	135	Ne
189.3	dopravní bezpečnost vozidla výrazně trpěla nákladem nebo osádkou				
189.3.1	... u nákladních automobilů nebo autobusů	3	B	270	Ne
189.3.2	... u jiných motorových vozidel, než která jsou vyjmenovaná v čísle 189.3.1	3	B	135	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Vedení knihy jízd

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
190	Knihy jízd není vedena řádně, nebyla odevzdána nebo uložena po předepsanou dobu	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Rozměry vozidel a jízdních souprav

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
192	Uvedení do provozu motorového vozidla, vlečného vozidla nebo jejich kombinací, ačkoliv byla překročena maximální přípustná šířka,	1	B	50	Ne

	výška nebo délka				
193	... jako držitel vozidla nařídil nebo připustil uvedení do provozu	1	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Vlastnosti vozidla při zatáčení

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
195	Uvedení do provozu motorového vozidla, vlečného vozidla nebo jejich kombinaci, ačkoliv nebyly dodrženy předepsané vlastnosti vozidla při zatáčení	1	B	50	Ne
196	... jako držitel vozidla nařídil nebo připustil uvedení do provozu	1	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ

(A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Nápravové tlaky, celková hmotnost, zatížení přívěsu nebo návěsu

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
198	Uvedení do provozu motorového vozidla, vlečného vozidla nebo jejich kombinaci, ačkoliv byla překročena nápravová zatížení, přípustná celková hmotnost, nebo přípustná celková hmotnost přívěsu za motorovým vozidlem u motorových vozidel nad 7,5 t nebo u motorových vozidel s vlečným vozidlem nad 2 to víc než	-	-	-	-
198.1.2	o 5 %.	1	B	80	Ne
198.1.3	o 10 %.	1	B	110	Ne
198.1.4	o 15 %.	1	B	140	Ne
198.1.5	o 20 %.	3	B	190	Ne
198.1.6	o 25 %.	3	B	285	Ne
198.1.7	o 30 %.	3	B	380	Ne
-	Jako držitel vozidla nařídil nebo připustil uvedení do provozu v těchto případech, překročení o více než	-	-	-	-
199.1.2	o 5 %.	1	B	140	Ne
199.1.3	o 10 %.	3	B	235	Ne
199.1.4	o 15 %.	3	B	285	Ne
199.1.5	o 20 %.	3	B	380	Ne

199.1.6	o 25 %.	3	B	425	Ne
-	Uvedení do provozu motorového vozidla, vlečného vozidla nebo jejich kombinaci, ačkoliv byla překročena nápravová zatížení, přípustná celková hmotnost, nebo přípustná celková hmotnost přívěsu za motorovým vozidlem u motorových vozidel do 7,5 t nebo u motorových vozidel s vlečným vozidlem nad 2 to víc než	-	-	-	-
198.2.4	o 20 %.	3	B	95	Ne
198.2.5	o 25 %.	3	B	140	Ne
198.2.6	o 30 %.	3	B	235	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Obsazení vozidla, náklad a označení autobusů

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
201	Uvedení autobusu do provozu a přepravování vícero osob nebo zavazadel, než je uvedeno v technickém průkazu motorového vozidla, a než uvádí počet míst k sezení, stání a míst pro invalidní vozíky, a také údaj o maximální přípustné hmotnosti zavazadel	1	B	50	Ne
202	... jako držitel vozidla nařídil nebo připustil uvedení do provozu	1	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Pneumatiky a běhoun pneumatiky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
212	Uvedení do provozu motorového (kromě mopedů) nebo vlečného vozidla, jehož pneumatiky nemají žádný profil, nebo hloubka profilu je nedostatečná	3	B	50	Ne
213	... jako držitel vozidla nařídil nebo připustil uvedení do provozu takového motorového (kromě mopedu) nebo vlečného vozidla	3	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídicí oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Stav vozidel – ostatní požadavky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
214	Uvedení vozidla do provozu, jehož stav byl takový, že výrazně omezoval dopravní bezpečnost, vozidlo nebo souprava neodpovídala předpisům a tím byla výrazně omezená bezpečnost dopravy, obzvláště porušení proti předpisům o řízení, brzdách a přívěsných zařízeních	-	-	-	-
214.1	... u nákladních automobilů nebo autobusů	3	B	180	Ne
214.2	... u ostatních motorových vozidel	3	B	90	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídicí oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zatížení na čepu spojky přívěsu

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
214	Uvedení do provozu motorového vozidla s jedním přívěsem, jehož zatížení na čepu spojky přívěsu překračuje nebo nedosahuje 50 procent	1	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídicí oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Omezovač rychlosti

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
223	Uvedení motorového vozidla do provozu, které nebylo vybaveno omezovačem rychlosti, nebo jehož omezovač rychlosti byl nastavený na nepřipustnou rychlost, nebo nebyl používán, i když se jedná o zahraniční motorové vozidlo	3	B	100	Ne
224	Jako držitel motorového vozidla nařídil nebo připustil provoz motorového vozidla, které nebylo vybaveno omezovačem rychlosti, nebo jehož	3	B	150	Ne

	omezovač rychlosti byl nastavený na nepřipustnou rychlost, nebo nebyl používán				
225.2	Jako držitel omezovače rychlosti ho nenechal přezkoušet v předepsaných případech, pokud od termínu neprovedené kontroly uplynul víc než 1 měsíc	2	B	40	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Závazky při udělení výjimky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
233	Jako držitel závazků nedodržel povolení udělená výjimkou	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Nedbalostní přestupky podle předpisu o prázdninovém provozu (Ferienreiseverordnung):

Předpis o prázdninových jízdách

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
239	Řízení motorového vozidla po zákazu dopravy podle předpisu o prázdninových cestách nad povolenou dobu o více než 15 minut	1	B	40	Ne
240	Držitel připustil takovou jízdu	1	B	100	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Provinění proti § 24a, 24c zákona o provozu na pozemních komunikacích (Straßenverkehrsgesetz):

Hranice alkoholu – 0,5 promile (§ 24a StVG)

Č. Kat.	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní	Zákaz řízení
---------	--------	------------	--------------------	-------------------	--------------

P. *)				sazba (EUR)	
241	Řízení vozidla s koncentrací alkoholu v dechu nebo krvi, nebo množstvím alkoholu, které vedlo ke koncentraci v dechu nebo krvi ... od 0,25 mg/l nebo větší, příp. 0,5 promile nebo větší	4	A	500	Ano
241.1				1000	Ano
241.2				1500	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Omanné látky

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
242	Řízení vozidla pod vlivem omanné látky, která je uvedena v příloze k § 24a ods. 2 StVG	4	A	500	Ano
242.1				1000	Ano
242.2				1500	Ano

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zákaz alkoholu u řidičů ve zkušební době

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
243	Řízení pod vlivem alkoholu ve zkušební době (§2a StVG) nebo před dosažením věku 21 let	2	A	250	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

**) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Úmyslně spáchané přestupky

proti pravidlům silničního provozu (Straßenverkehrs-Ordnung):

Železniční přejezdy

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
244	Přejetí železničního přejezdu motorovým vozidlem při sklopených závorách	4	A	700	Ano
245	Přecházení /přejíždění chodce, cyklisty	4	A	350	Ne

	nebo jiného nemotorového účastníka silničního provozu přes železniční přejezd při sklopených závorách.				
--	--	--	--	--	--

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Ostatní povinnosti řidičů motorových vozidel

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
246.1	Používání mobilního telefonu nebo radiotelefonu při řízení motorového vozidla	1	B	40	Ne
247	Požívání a držení zakázaných přístrojů k určení dopravně kontrolních opatření.	4	B	75	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Závody motorových vozidel

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
248	Účast (jako řidič) na nepovolených závodech motorových vozidel	4	A	400	Ano
249	Pořádání (pořadatel)nepovoleného závodů motorových vozidel	4	A	500	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řídičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Úmyslně spáchané přestupky

proti předpisu o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung):

Zákaz používání a omezení provozu

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
253	Porušení zákazu provozu vozidla,	1	B	50	Ne

	neuposlechnutí stanovených omezení				
--	------------------------------------	--	--	--	--

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Zatížení náprav, celková hmotnost, zatížení přívěsu nebo návěsu

Č. Kat. P. *)	Delikt	Počet bodů	Kategorie ŘOnZ **)	Pokuta standardní sazba (EUR)	Zákaz řízení
253	Zamezení zjištění nápravových tlaků nebo celkové hmotnosti vozidla. Provinění proti předpisům při překládání nebo vykládání přeloženého vozidla.	1	B	50	Ne

*) Č.Kat.P. = Číslo z katalogu pokut

***) ŘOnZ = ŘOnZ – řidičské oprávnění na zkoušku. A a B označují kategorii ŘOnZ (A je pro závažné nedodržení předpisů a B pro méně závažné provinění).

Příloha 4 Tabulky přestupků zařazených do polského bodového systému. Tabulky dále obsahují informaci o rozsahu hrozící finanční pokuty, informaci o okamžitém zákazu řízení a jestli se jedná o trestný čin.(18)

Rychlost				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o...	-	-	-	-
... 6 - 10 km/h	1	50	Ne	Ne
... 11 - 20 km/h	2	50-100	Ne	Ne
... 21 - 30 km/h	4	100-200	Ne	Ne
... 31 - 40 km/h	6	200-300	Ne	Ne
... 41 - 50 km/h	8	300-400	Ne	Ne
... více než 50 km/h	10	400-500	Ne	Ne
Jízda znesnadňující provoz jiným řidičům	2	50-200	Ne	Ne

Alkohol				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Řízení vozidla po požití alkoholu (více než 0,2 promile v krvi) nebo látky podobně účinkující	10	200-5000	6 měsíců – 3 roky	Ne
Řízení v opilosti (více než 0,5 promile)	10	-	1-10 let	Ano- odnětí svobody až na 2 roky

Způsob jízdy				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Předjetí vozidla, které jelo stejným směrem a zastavilo za účelem pouštění pěších	10	500	Ne	Ne
Předjíždění na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před ním	9	200	Ne	Ne
Nedání přednosti pěším na přechodu pro chodce nebo chodci přecházejícímu přes vozovku řidičem odbočujícím na přilehlou vozovku	8	350	Ne	Ne
Nezastavení vozidla před nevidomými nebo invalidními osobami přecházejícími přes vozovku	8	350	Ne	Ne
Neřízení se světelnou signalizací např. jízda na červenou	6	300-500	Ne	Ne
Nedání přednosti vozidlu na křižovatce	6	50-500	Ne	Ne
Nerespektování dopravní značky zákaz vjezdu	5	50-500	Ne	Ne
Nerespektování značek zákaz vjezdu v obou směrech, zákaz odbočení vlevo, zákaz	5	50-500	Ne	Ne

odbočení vpravo, přikázaný směr jízdy, směrová šipka a přejetí dvojité čáry				
Nedání přednosti chodcům při couvání, vozidlům při změně jízdního pruhu, vozidlům privilegovaným (policie, atd.)	5	50-500	Ne	Ne
Porušení zákazu předjíždění při dojezdu na vrchol kopce, v zatáčkách označených varovnými značkami, na křižovatkách, na železničních přejezdech a bezprostředně před nimi	5	300	Ne	Ne

Bezpečnostní prvky				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem - řidič	2	100	Ne	Ne
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem - spolucestující	1	100	Ne	Ne
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku při přepravě dětí	3	150	Ne	Ne

Řidičské oprávnění				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	0	300	Ne	Ne
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	0	-	Ano	Pokuta do 5000

Technický stav vozidla				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Jízda vozidlem, které není technicky způsobilé k silničnímu provozu	1	do 200	Ne	Ne

Světla				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Porušení povinnosti nočního svícení	4	200	Ne	Ne
Porušení povinnosti denního svícení	2	100	Ne	Ne
Nezapnutí světel během jízdy v mlze a v podmínkách se sníženou viditelností	2	50-500	Ne	Ne
Nezapnutí světel v tunelu	2	100	Ne	Ne
Zneužívání mlhových světel (předních nebo zadních)	2	100	Ne	Ne
Nezapnutí světel motocyklu	2	100	Ne	Ne

Dopravní nehody				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Neposkytnutí pomoci obětem nehody, ujetí z místa nehody	10	-	3 měsíce-3 roky	5000 PLN pokuta nebo

				odnětí svobody
--	--	--	--	----------------

Ostatní				
Přestupek	Počet bodů	Pokuta (PLN)	Zákaz řízení	Trestný čin
Nezastavení vozidla na signál osoby oprávněné ke kontrole silničního provozu	8	500	Od 6 měsíců do 3 let	Ne
Vybavení vozidla antiradarem nebo jeho převážení v režimu připraveném k jeho okamžitému použití	3	50-500	Ne	Ne
Porušení značek upravujících zákaz vjezdu pro jednotlivé typy vozidel např. motocykly, traktory, nákladní automobily	3	200	Ne	Ne
Porušení zákazu zastavení nebo stání	1	100	Ne	Ne
Telefonování za jízdy mobilním telefonem	0	200	Ne	Ne

Příloha 5 Tabulky přestupků zařazených do bodového systému ve Velké Británii. U každé kategorie přestupku je uvedeno za kolik let jsou tyto přestupky vymazány z registru a z řidičského průkazu.(19)

Dopravní nehody (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
AC10	Nedovolené opuštění místa nehody	5-10
AC20	Nenahlášení nehody do 24 hodin	5-10
AC30	Nedefinovaný přestupek - nehoda	4-9

Řidiči s odebraným řidičským oprávněním (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
BA10	Řízení motorového vozidla i přes zákaz soudu (odebrané řidičského oprávnění)	6
BA30	Pokus o řízení motorového vozidla i přes zákaz soudu (odebrané řidičské oprávnění)	6

Bezohledná jízda (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
CD10	Nepozorná jízda nebo jízda bez rozmyslu	3-9
CD20	Bezohledná jízda vůči ostatním účastníkům silničního provozu	3-9
CD30	Kombinace CD10 a CD20	3-9

Bezohledná jízda (vymazávají se po uplynutí 11 let)		
Kód	Přestupek	Body
CD40	Usmrcení osoby v důsledku bezohledné jízdy po požití alkoholu	3-11
CD50	Usmrcení osoby v důsledku bezohledné jízdy po požití omamných a psychotropních látek	3-11
CD60	Usmrcení osoby v důsledku bezohledné jízdy po požití alkoholu nad limitem 0,8 promile	3-11
CD70	Usmrcení osoby v důsledku bezohledné jízdy a následné nepodrobení se zkoušce na alkohol a omamné a psychotropní látky	3-11

Bezohledná jízda (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
CD80	Usmrcení osoby v důsledku neopatrné nebo nerozvážené jízdy	3-11
CD90	Usmrcení osoby v řidičem bez patřičného řidičského oprávnění nebo bez pojištění	3-11

Technický stav vozidla (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
CU10	Užívání vozidla s nefunkčním brzdovým systémem	3
CU20	Možné ohrožení bezpečnosti v důsledku nedostatků na ostatních částech nebo doplňcích	3
CU30	Užívání vozidla s vadnou (nevhodnou) pneumatikou	3
CU40	Užívání vozidla s poškozeným řízením	3
CU50	Ohrožení bezpečnosti cestujících nebo ostatních účastníků silničního provozu (nedostatečně zabezpečený náklad)	3
CU80	Užívání mobilního telefonu při řízení motorového vozidla	3

Nebezpečná jízda (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
DD40	Nebezpečná jízda	3-11
DD60	Zabití při řízení motorového vozidla	3-11
DD80	Usmrcení v důsledku nebezpečné jízdy	3-11

DD90	Zuřivá (vzteklá) jízda	3-9
------	------------------------	-----

Alkohol a drogy (vymazávají se po uplynutí 11 let)		
Kód	Přestupek	Body
DR10	Řízení nebo pokoušení se o řízení motorového vozidla s obsahem alkoholu v krvi nad limitní hodnotou (0,8 promile)	3-11
DR20	Řízení nebo pokoušení se o řízení motorového vozidla pod vlivem omamných nebo psychotropních látek	3-11
DR30	Řízení nebo pokoušení se o řízení motorového vozidla s odmítnutím testu na ovlivnění alkoholem nebo omamnými a psychotropními látkami	3-11

Alkohol a drogy (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
DR40	Peče o vozidlo v případě nadlimitní hladiny alkoholu v krvi (nad 0,8 promile)	10
DR50	Peče o vozidlo v případě nezpůsobilosti způsobené požitím alkoholu	10
DR60	Nepodrobení se zkoušce na alkohol v krvi	10
DR70	Nepodrobení se dechové zkoušce	4

Alkohol a drogy (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
DR80	Řízení nebo pokus o řízení motorového vozidla v případě nezpůsobilosti v důsledků požití omamných nebo psychotropních látek	3-11

Alkohol a drogy (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
DR90	Peče o vozidlo v případě nezpůsobilosti způsobené omamnými nebo psychotropními látkami	10

Pojištění (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
IN10	Užívání vozidla bez pojištění proti poškození třetí osoby	6-8

Řidičské oprávnění (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
LC20	Řízení motorového vozidla v rozporu s řidičským oprávněním (bez patřičné skupiny)	3-6
LC30	Předložení lživého prohlášení o zdravotním stavu při žádosti o řidičský průkaz	3-6
LC40	Řízení motorového vozidla v důsledku nezpůsobilosti	3-6
LC50	Řízení motorového vozidla i přes odebrání řidičského oprávnění ze zdravotních důvodů	3-6

Rozmanité přestupky (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
MS10	Zanechání vozidla v nebezpečné pozici	3
MS20	Nezákonné užití sedadla spolujezdce na motocyklu	3
MS30	Jakékoliv přestupky vztahující se k používání pozemních komunikací (neuposlechnutí příkazů policisty při regulaci dopravy, ... atd.)	2
MS50	Závodění na dálnicích	3-11
MS60	Ostatní přestupky neoznačené kódy	Dle závažnosti

MS70	Řízení motorového vozidla bez předepsaných brýlí	3
MS80	Odmítnutí podstoupení vyšetření zraku	3
MS90	Neposkytnutí informací o řidiči vozidla	6

Přestupky na dálnici (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
MW10	Porušení pravidel na zvláštních silnicích (vyjma rychlostních limitů)	3

Přechody pro chodce (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
PC10	Nedefinovaný přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce	3
PC20	Přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce v případě řidiče jedoucího vozidla	3
PC30	Přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce v případě řidiče stojícího vozidla	3

Rychlostní limity (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
SP10	Překročení nejvyšší povolené rychlosti nákladním vozidlem	3-6
SP20	Překročení nejvyšší povolené rychlosti dle typu vozidla (kromě nákladních a osobních vozidel)	3-6
SP30	Překročení nejvyšší zákonem povolené rychlosti na veřejných komunikacích	3-6
SP40	Překročení nejvyšší povolené rychlosti (osobní automobil)	3-6
SP50	Překročení nejvyšší povolené rychlosti na dálnici	3-6

Dopravní značky a znamení (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
TS10	Neuposlechnutí světelné signalizace (semaforu)	3
TS20	Neuposlechnutí (přejetí) dvojitě bílé čáry	3
TS30	Neuposlechnutí dopravní značky „Stůj“	3
TS40	Neuposlechnutí příkazu strážníka (při řízení provozu)	3
TS50	Neuposlechnutí dopravní značky (kromě značky „Stůj“ a dvojitě bílé čáry)	3
TS60	Neuposlechnutí příkazů školní dopravní hlídce doprovázející děti	3
TS70	Neuposlechnutí ostatních směrových značek	3

Kód	Přestupek
TT99	Tento speciální kód slouží pro případy kdy je řidiči odebráno řidičské oprávnění. Pokud řidič nasbírá v průběhu tří roků 12 a více bodů je mu odebráno řidičské oprávnění (je nezpůsobilý pro řízení motorového vozidla).

Nedovolené užívání (vymazávají se po uplynutí 4 let)		
Kód	Přestupek	Body
UT50	Nedovolené užívání vozidla	3

Priloha 6 Porovnání vývoje bezpečnosti silničního provozu dle zraněných a usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009

Česká republika – CZ (20)(21)								
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 100 tisíc ob.	Těžce zraněno	Těžce zraněno na 100 tisíc ob.	Usmrceno	Usmrceno na 100 tisíc ob.	Počet obyvatel státu	Součet s použitím váhy
2009	23777	226,63	3536	33,70	832	7,93	10 491 492	19,20
2008	24776	237,55	3809	36,52	992	9,51	10 429 692	21,57
2007	25382	245,89	3960	38,36	1123	10,88	10 322 689	23,47
2006	24231	236,02	3990	38,86	956	9,31	10 266 646	21,80
2005	27974	273,34	4396	42,95	1127	11,01	10 234 092	25,07
2004	29543	289,44	4878	47,79	1215	11,90	10 206 923	27,25
2003	30312	297,13	5253	51,49	1319	12,93	10 201 651	29,17
2002	29013	284,42	5492	53,84	1314	12,88	10 200 774	29,34
2001	28297	276,77	5493	53,73	1219	11,92	10 224 192	28,20
Německo - DE(22)(23)								
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 100 tisíc ob.	Těžce zraněno	Těžce zraněno na 100 tisíc ob.	Usmrceno	Usmrceno na 100 tisíc ob.	Počet obyvatel státu	Součet s použitím váhy
2009	329104	402,32	68567	83,82	4152	5,08	81 802 257	29,89
2008	338403	412,67	70644	86,15	4477	5,46	82 002 356	30,94
2007	355976	432,97	75443	91,76	4949	6,02	82 217 837	33,03
2006	347835	422,57	74502	90,51	5091	6,18	82 314 906	32,74
2005	356491	432,44	76952	93,35	5361	6,50	82 437 995	33,82
2004	359329	435,55	80801	97,94	5842	7,08	82 500 849	35,38
2003	376593	456,30	85577	103,69	6613	8,01	82 531 671	37,88
2002	388031	470,13	88382	107,08	6842	8,29	82 536 680	39,11
2001	399735	484,88	95040	115,28	6977	8,46	82 440 309	41,22

Velká Británie - GB(24)(25)								
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 100 tisíc ob.	Těžce zraněno	Těžce zraněno na 100 tisíc ob.	Usmrceno	Usmrceno na 100 tisíc ob.	Počet obyvatel státu	Součet s použitím váhy
2009	195234	315,95	24690	39,96	2222	3,60	61 792 000	17,91
2008	202333	329,54	26034	42,40	2538	4,13	61 398 000	19,20
2007	182115	298,62	27774	45,54	2946	4,83	60 986 000	19,91
2006	189161	312,23	28673	47,33	3192	5,27	60 584 000	20,98
2005	238862	396,55	28954	48,07	3201	5,31	60 235 000	22,86
2004	246489	411,90	31130	52,02	3221	5,38	59 842 000	24,02
2003	253392	425,50	33707	56,60	3508	5,89	59 552 000	25,72
2002	263198	443,70	35976	60,65	3431	5,78	59 319 000	26,79
2001	271094	458,77	37055	62,71	3412	5,77	59 092 000	27,49
Rakousko - A (26)(27)								
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 100 tisíc ob.	Těžce zraněno	Těžce zraněno na 100 tisíc ob.	Usmrceno	Usmrceno na 100 tisíc ob.	Počet obyvatel státu	Součet s použitím váhy
2009	42506	508,26	6652	79,54	633	7,57	8 363 040	33,64
2008	43738	524,65	6783	81,36	679	8,14	8 336 549	34,91
2007	46064	554,92	7147	86,10	691	8,32	8 300 954	36,64
2006	45156	546,16	6774	81,93	730	8,83	8 267 948	36,14
2005	46312	563,04	6922	84,16	768	9,34	8 225 278	37,43
2004	48266	590,81	7591	92,92	878	10,75	8 169 441	41,15
2003	48897	602,31	7984	98,35	931	11,47	8 118 245	43,18
2002	48641	601,83	8043	99,52	956	11,83	8 082 121	43,77
2001	48058	597,57	8207	102,05	958	11,91	8 042 293	44,27

Polsko - Pl(28)(29)								
Rok	Zraněno	Zraněno na 100 tisíc ob.	Usmrceno	Usmrceno na 100 tisíc ob.	Počet obyvatel státu	Součet s použitím váhy	-	-
2009	56047	146,85	4572	11,98	38 167 000	14,65	-	-
2008	62097	162,83	5437	14,26	38 136 000	17,22	-	-
2007	63224	165,87	5583	14,65	38 116 000	17,66	-	-
2006	59123	155,08	5243	13,75	38 125 000	16,57	-	-
2005	61191	160,37	5344	14,01	38 157 000	16,92	-	-
2004	64661	169,38	5712	14,96	38 174 000	18,04	-	-
2003	63900	167,32	5640	14,77	38 191 000	17,81	-	-
2002	67498	176,61	5827	15,25	38 219 000	18,46	-	-
2001	68205	178,35	5536	14,48	38 242 000	17,72	-	-

Příloha 7 Porovnání vývoje bezpečnosti silničního provozu dle zraněných a usmrcených osob na 10 tisíc registrovaných osobních vozidel 2001-2009

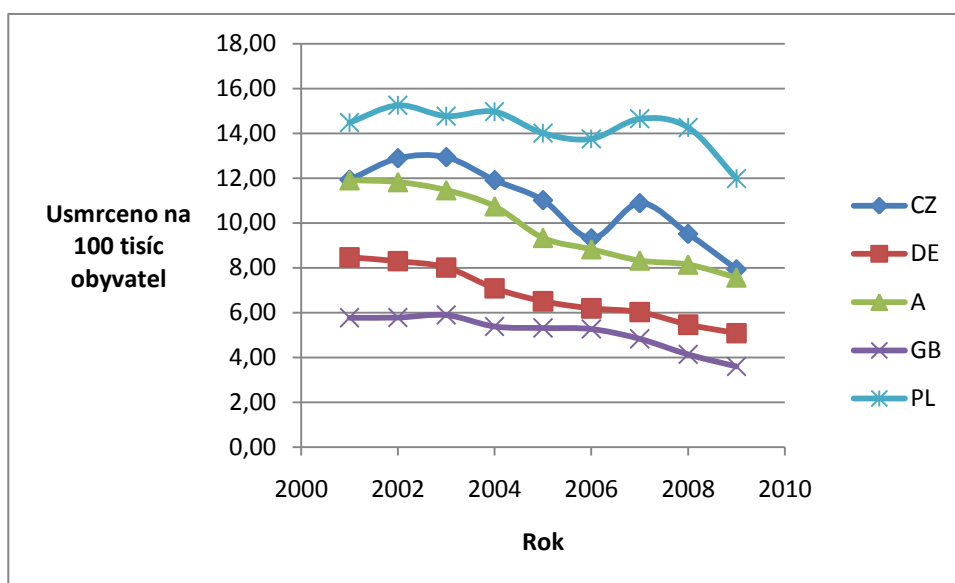
Česka republika - CZ(20)(30)							
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Těžce zraněno	Těžce zraněno 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Usmrceno	Usmrceno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Počet reg. osobních vozidel v tisících
2009	23777	53,61	3536	7,97	832	1,88	4435,052
2008	24776	56,01	3809	8,61	992	2,24	4423,37
2007	25382	59,30	3960	9,25	1123	2,62	4280,081
2006	24231	58,98	3990	9,71	956	2,33	4108,61

2005	27974	70,66	4396	11,10	1127	2,85	3958,708
2004	29543	77,43	4878	12,78	1215	3,18	3815,547
2003	30312	81,79	5253	14,17	1319	3,56	3706,012
2002	29013	79,55	5492	15,06	1314	3,60	3647,067
2001	28297	80,17	5493	15,56	1219	3,45	3529,791
Německo - DE(22) (31)							
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Těžce zraněno	Těžce zraněno 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Usmrceno	Usmrceno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Počet reg. osobních vozidel v tisících
2009	329104	79,65	68567	16,59	4152	1,00	41321,2
2008	338403	82,17	70644	17,15	4477	1,09	41183,6
2007	355976	86,78	75443	18,39	4949	1,21	41019,7
2006	347835	85,55	74502	18,32	5091	1,25	40659,5
2005	356491	88,72	76952	19,15	5361	1,33	40179,5
2004	359329	89,79	80801	20,19	5842	1,46	40017,5
2003	376593	94,81	85577	21,54	6613	1,66	39721
2002	388031	98,64	88382	22,47	6842	1,74	39338,3
2001	399735	102,34	95040	24,33	6977	1,79	39058,9
Velká Británie - GB(25)(32)							
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Těžce zraněno	Těžce zraněno 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Usmrceno	Usmrceno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Počet reg. osobních vozidel v tisících
2009	195234	72,13	24690	9,12	2222	0,82	27067
2008	202333	74,88	26034	9,63	2538	0,94	27021

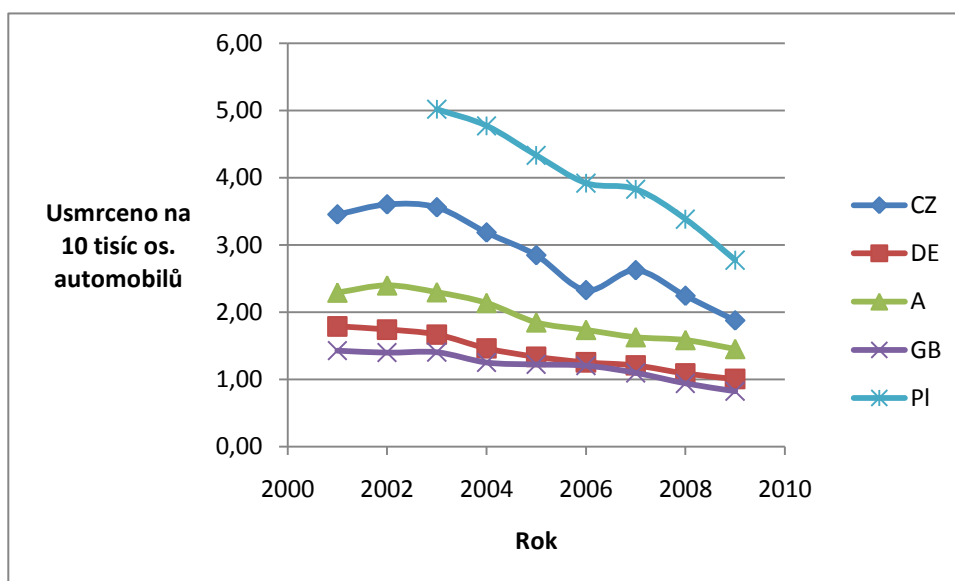
2007	182115	67,76	27774	10,33	2946	1,10	26878
2006	189161	71,36	28673	10,82	3192	1,20	26508
2005	238862	91,14	28954	11,05	3201	1,22	26208
2004	246489	95,71	31130	12,09	3221	1,25	25754
2003	253392	101,42	33707	13,49	3508	1,40	24985
2002	263198	107,24	35976	14,66	3431	1,40	24543
2001	271094	113,43	37055	15,50	3412	1,43	23899
Rakousko - A(26)(33)							
Rok	Lehce zraněno	Lehce zraněno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Těžce zraněno	Těžce zraněno 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Usmrceno	Usmrceno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Počet reg. osobních vozidel v tisících
2009	42506	97,49	6652	15,26	633	1,45	4359,994
2008	43738	102,07	6783	15,83	679	1,58	4284,919
2007	46064	108,50	7147	16,83	691	1,63	4245,583
2006	45156	107,39	6774	16,11	730	1,74	4204,969
2005	46312	111,41	6922	16,65	768	1,85	4156,743
2004	48266	117,46	7591	18,47	878	2,14	4109,129
2003	48897	120,61	7984	19,69	931	2,30	4054,308
2002	48641	122,00	8043	20,17	956	2,40	3987,093
2001	48058	114,92	8207	19,62	958	2,29	4182,027

Polsko - Pl(28)(34)							
Rok	Zraněno	Zraněno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Usmrceno	Usmrceno na 10 tisíc registrovaných os. vozidel	Počet obyvatel státu	Počet reg. osobních vozidel v tisících	-
2009	56047	33,98	4572	2,77	38 167 000	16494,65	-
2008	62097	38,62	5437	3,38	38 136 000	16079,53	-
2007	63224	43,34	5583	3,83	38 116 000	14588,74	-
2006	59123	44,17	5243	3,92	38 125 000	13384,23	-
2005	61191	49,59	5344	4,33	38 157 000	12339,35	-
2004	64661	54,00	5712	4,77	38 174 000	11975,19	-
2003	63900	56,83	5640	5,02	38 191 000	11243,83	-
2002	67498	-	5827	-	38 219 000	-	-
2001	68205	-	5536	-	38 242 000	-	-

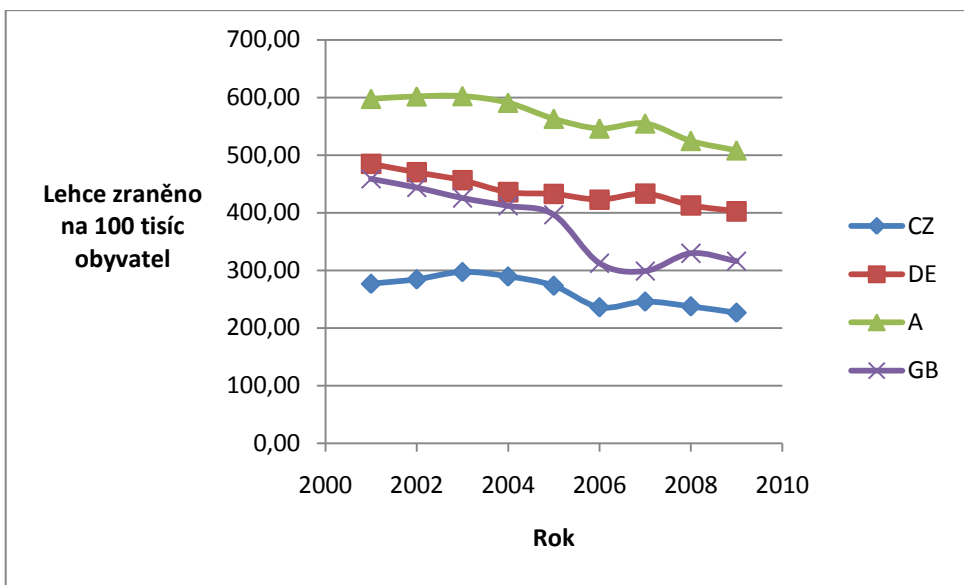
Příloha 8 Vývoj počtu usmrcených osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009



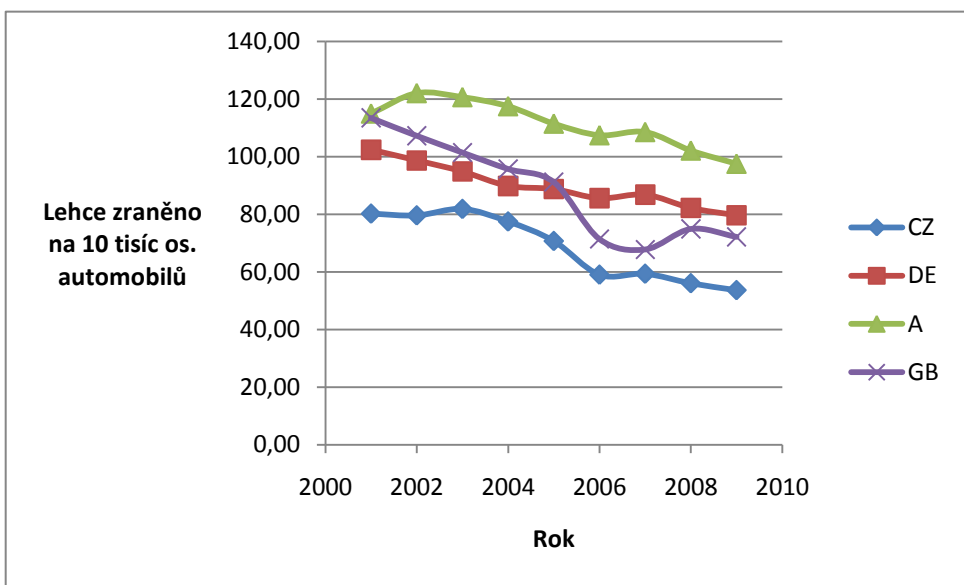
Příloha 9 Vývoj počtu usmrcených osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009



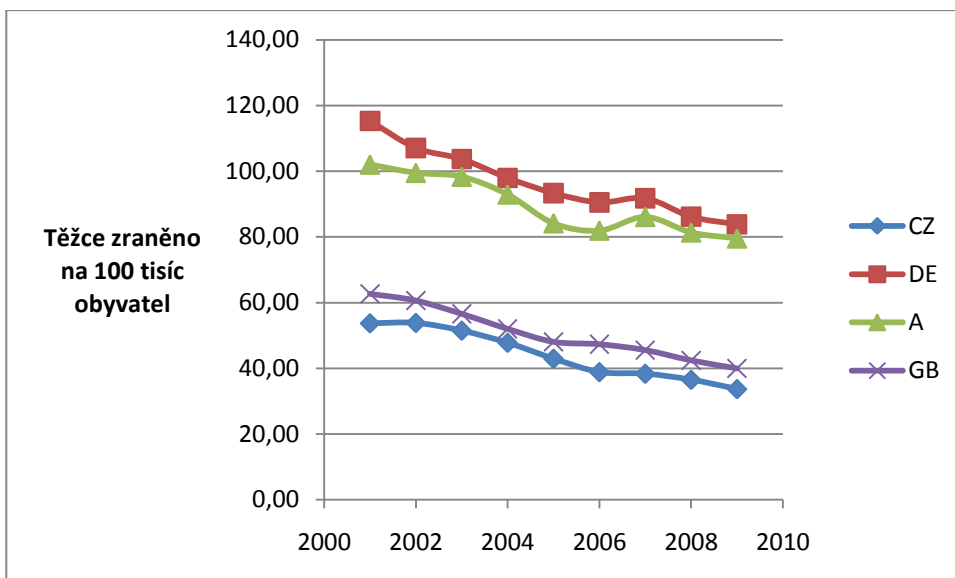
Příloha 10 Vývoj počtu lehce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009



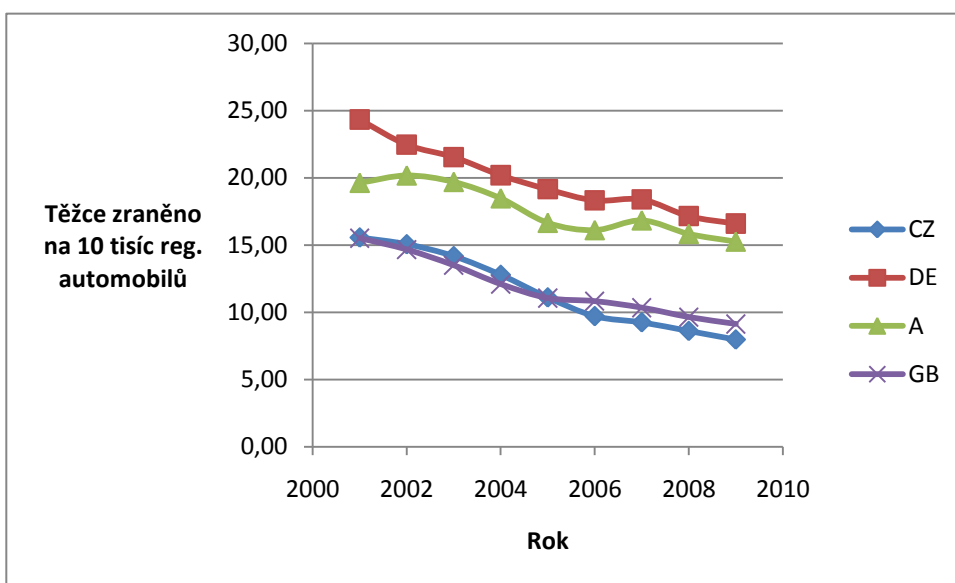
Příloha 11 Vývoj počtu lehce zraněných osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009



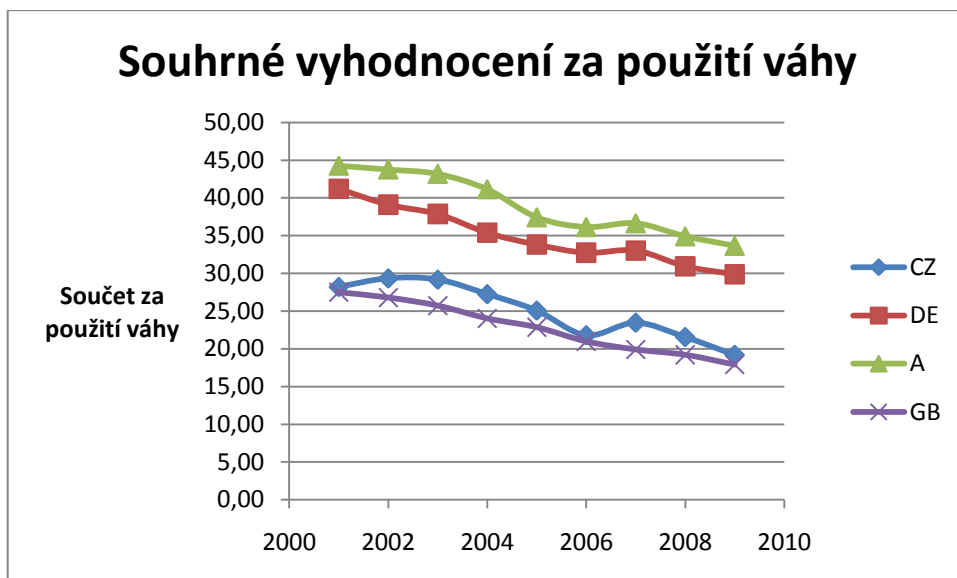
Příloha 12 Vývoj počtu těžce zraněných osob na 100 tisíc obyvatel 2001-2009



Příloha 13 Vývoj počtu těžce zraněných osob na 10 tisíc registrovaných osobních automobilů 2001-2009



Příloha 14 Souhrnné vyhodnocení za použití váhy



Příloha 15 Souhrn 10ti nejčastějších evidovaných přestupků a trestných činů 12 bodových řidičů(12)

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

Příloha 16 Deset nejčastějších přestupků zařazených do bodového hodnocení 2006 – 2010

Pořadí dle četnosti	Pořadí dle Par. V	Pořadí u 12 bodových řidičů	Text	Body	Četnost	Parametr V
1.	1.	1.	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec	2	886063	1772126
2.	4.	3.	Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	1	481754	481754
3.	2.	2.	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	361021	722042
4.	3.	4.	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3	218918	656754
5.	7.	6.	Porušení ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	200572	200572
6.	5.	5.	Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	127523	382569
7.	6.	-	Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	57653	230612
8.	9.	-	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	38890	194450
9.	8.	7.	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po	6	33193	199158

			kteřou je řidič ještě pod jejím vlivem			
10.	21.	-	Neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	16242	16242

Přiloha 17 Trestné činy seřazené dle četnosti 2006-2010

Pořadí	Pořadí u 12 bodových řidičů	Zákon	Paragraf	Text	Četnost
1.	2.	40/2009 Sb.	274	Ohrožení pod vlivem návykové látky - ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky	59254
2.	1.	140/1961 Sb.	180	Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění	39379
3.	-	40/2009 Sb.	147	Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - porušením důležité povinnosti vyplívající se ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona	5330
4.	-	40/2009 Sb.	337	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (odnětí oprávnění, atd.)	3222
5.	-	40/2009 Sb.	151	Neposkytnutí první pomoci osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, řidičem dopravního prostředku	179
6.	-	40/2009 Sb.	143	Usmrcení z nedbalosti - hrubým porušením zákona o bezpečnosti dopravy	28

Příloha 18 Četnost a pořadí dle četnosti a parametru V pro všechny přestupky zařazené do bodového hodnocení 2006 – 2010

Pořadí dle četnosti	Pořadí dle Par.V	Text	Body	Četnost	Parametr V
1.	1.	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec	2	886063	1772126
2.	4.	Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	1	481754	481754
3.	2.	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	361021	722042
4.	3.	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3	218918	656754
5.	7.	Porušení ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	200572	200572
6.	5.	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	127523	382569
7.	6.	Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	57653	230612
8.	9.	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	38890	194450
9.	8.	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6	33193	199158
10.	21.	Neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	16242	16242
11.	16.	Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	14894	29788

12.	10.	Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	13876	97132
13.	12.	Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	12553	37659
14.	11.	Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem nebo návykovou látkou	7	12422	86954
15.	14.	Při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené zastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci.	3	12335	37005
16.	15.	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3	11962	35886
17.	13.	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5	7416	37080
18.	18.	Překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	6984	20952
19.	17.	Překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4	6068	24272
20.	25.	Porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	4405	8810
21.	26.	Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	4359	8718
22.	28.	Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	3499	6998
23.	19.	Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	3341	20046
24.	20.	Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	3337	20022

25.	22.	Při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	2936	11744
26.	24.	Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	2411	9644
27.	27.	Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	1713	8565
28.	23.	Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	1710	10260
29.	29.	Při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození	7	967	6769
30.	30.	Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	859	6013
31.	31.	Řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	778	3890
32.	36.	Nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1	708	708
33.	33.	Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	588	1764
34.	32.	Řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	482	1928
35.	34.	Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	285	1425
36.	35.	Při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4	279	1116
37.	39.	Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	204	204
38.	40.	Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	124	124

39.	37.	Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	111	666
40.	38.	Ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4	94	376

Příloha 19 Porovnání deliktu a jejich bodového hodnocení v jednotlivých státech

1.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	Tč	7	58,3%	25000	50000	12	24
DE	Řízení nebo nařízení nebo připuštění řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění	Tč	6	33,3%	-	-	-	-
PL	Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	Př	0	0,0%	1800	-	0	0
GB	Řízení motorového vozidla v rozporu s řidičským oprávněním (bez patřičné skupiny)	Př	3 až 6	41,7%	-	-	-	-
2.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	Tč	7	58,3%	25000	5000	12	24

DE	Řízení vozidla při neschopnosti řízení v důsledku požití alkoholu, omamných látek nebo úplného omámení	Tč	7	38,9%	-	-	-	-
PL	Řízení v opilosti (více než 0,5 promile)	Tč	10	41,7%	-	-	12	120
GB	Řízení nebo pokoušení se o řízení motorového vozidla s obsahem alkoholu v krvi nad limitní hodnotou (0,8 promile)	Př	3 až 11	58,3%	-	-	-	-
A	Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nad 1,2 promile alk. V krvi	Př	Záznam	33,0%	28800	105600	4	-
3.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	Tč	7	58,3%	25000	50000	12	24
GB	Nepodrobení se zkoušce na alkohol v krvi	Př	10	83,3%	-	-	-	-
4.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	Tč	7	58,3%	-	-	12	120

DE	Ohrožení silničního provozu způsobené řízením vozidla důsledkem hrubého porušení dopravních předpisů	Tč	7	38,9%	-	-	-	-
GB	Usmrcení osoby v důsledku neopatrné nebo nerozvážené jízdy	Př	3 až 11	58,3%	-	-	-	-
5.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody.	Tč	7	58,3%	2500	5000	1	6
DE	Nedovolené opuštění místa nehody	Tč	7	38,9%	-	-	-	-
PL	Neposkytnutí pomoci obětem nehody, ujetí z místa nehody	Tč	10	41,7%	30000	-	3	36

GB	Nedovolené opuštění místa nehody, Nenahlášení nehody do 24 hodin	Př	5 až 10	66,7%	-	-	-	-
6.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	Př	6	50,0%	10000	20000	6	12
DE	Obsah alkoholu v krvi od 0,5 promile do 1,1 promile při řízení motorového vozidla	Př	4	22,2%	12000	-	6	-
PL	Řízení v opilosti (více než 0,5 promile)	Př	10	41,7%	-	-	12	120
GB	Řízení nebo pokoušení se o řízení motorového vozidla s obsahem alkoholu v krvi nad limitní hodnotou (0,8 promile)	Př	3 až 11	58,3%	-	-	-	-
A	Řízení motorového vozidla s 0,5-0,79 promile alkoholu v krvi	Př	Záznam	33,0%	7200	88800	-	-
7.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Předjíždění v případech, ve kterých je to zákazem zakázáno	Př	6	50,0%	5000	10000	6	12
DE	Předjíždění při nerespektování dopravní značky (značka 276, 277)	Př	4	22,2%	1680	-	0	0
PL	Porušení zákazu předjíždění při dojezdu na vrchol kopce, v zatáčkách označených varovnými značkami, na křižovatkách, na železničních přejezdech a bezprostředně před nimi	Př	5	20,8%	1800	-	0	0
GB	Bezohledná jízda vůči ostatním účastníkům silničního provozu	Př	3 až 9	50,0%	-	-	-	-
8.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	Př	6	50,0%	5000	10000	6	12
DE	Otáčel se, couval nebo jel v protisměru na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla (pokud není trestným činem)	Př	4	22,2%	1800	4800	0	0
GB	Porušení pravidel na zvláštních silnicích (dálnicích)	Př	3	25,0%	-	-	-	-

9.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Vjíždění na železniční přejezd v případech kdy je to zakázáno	Př	6	50,0%	2500	5000	-	-
DE	Řidič přejel železniční přejezd a porušil povinnost čekat, ačkoliv byl dáván signál „Stát“ blikajícím světlem, oranžovým/červeným světelným znamením, závory se spouštěly	Př	4	22,2%	5760	-	Ano	-
A	Přejíždění železničního přejezdu i přes blikající červené světla, sklopené závory nebo blokování přejezdu vozidlem.	Př	Záznam	33,0%	1728	17424	-	-
10.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržem řidičský průkaz	Př	6	50,0%	5000	10000	6	12
DE	Řízení nebo nařízení nebo připuštění řízení motorového vozidla přes zákaz řízení nebo zadrženi, zajištění nebo odebrání řidičského průkazu	Tč	6	33,3%	-	-	-	-
GB	Řízení motorového vozidla i přes zákaz soudu (odebrané řidičské oprávnění)	Př	6	50,0%	-	-	-	-

11.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	Př	5	41,7%	5000	10000	6	12
DE	Řidič motorového vozidla se nepostaral o to, aby vozidlo, návěs, náklad nebo obsazení vozidla odpovídalo předpisům, pokud tím byla významně omezená dopravní bezpečnost, nebo pokud nákladem nebo obsazením vozidla výrazně utrpěla dopravní bezpečnost vozidla	Př	3	16,7%	1920	-	0	0
PL	Jízda vozidlem, které není technicky způsobilé k silničnímu provozu	Př	1	4,2%	1200	-	0	0
GB	Možné ohrožení bezpečnosti v důsledku nedostatků technického stavu vozidla	Př	3	25,0%	-	-	-	-
A	Provozování vozidla s nevyhovujícím technickým stavem	Př	Záznam	33,0%	0	120000	-	-

12.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	Př	5	41,7%	5000	10000	6	12
GB	Řízení motorového vozidla i přes odebrání řidičského oprávnění ze zdravotních důvodů	Př	3 až 6	41,7%	-	-	-	-
13.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	Př	5	41,7%	2500	5000	1	6
DE	Jako řidič vozidla neuposlechl v jiných případech, než je odbočování doprava se zelenou šipkou, červené střídavé nebo trvalé při déle než 1 vteřinu trvající fázi červené třířádavého světla	Př	4	22,2%	4800	-	Ano	-
PL	Neřízení se světelnou signalizací např. jízda na červenou	Př	6	25,0%	1800	3000	0	0

GB	Neuposlechnutí světelné signalizace (semaforu), neuposlechnutí dopravní značky „Stůj“	Př	3	25,0%	-	-	-	-
A	Neuposlechnutí příkazové značky „Stůj, dej přednost v jízdě“, Neuposlechnutí rozsvíceného červeného světla na semaforu	Př	Záznam	33,0%	864	52320	-	-
14.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	Př	4	33,3%	2500	5000	-	-
DE	Na přechodu pro chodce, který chtěl chodec s právem přednosti znatelně použít, neumožnil překročení vozovky, nebo se nepřibližoval přiměřenou rychlostí, nebo na přechodu pro chodce předjížděl (pokud není trestný čin)	Př	4	22,2%	1920	-	0	0
PL	Nedání přednosti pěším na přechodu pro chodce nebo chodci přecházejícímu přes vozovku řidičem odbočujícím na přilehlou vozovku	Př	8	33,3%	2100	-	0	0

GB	Přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce v případě řidiče jedoucího vozidla	Př	3	25,0%	-	-	-	-
A	Ohrožení chodce na přechodu pro chodce	Př	Záznam	33,0%	864	52320	-	-
15.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	Př	4	33,3%	2500	5000	-	-
DE	Řidič odbočil a nebral ohled na chodce a tím ho ohrozil	Př	2	11,1%	1680	-	0	0
PL	Nedání přednosti pěším na přechodu pro chodce nebo chodci přecházejícímu přes vozovku řidičem odbočujícím na přilehlou vozovku	Př	8	33,3%	2100	-	0	0
GB	Přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce v případě řidiče jedoucího vozidla	Př	3	25,0%	-	-	-	-
A	Ohrožení chodce na přechodu pro chodce	Př	Záznam	33,0%	864	52320	-	-
16.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	Př	4	33,3%	2500	5000	-	-
DE	Při odbočování na pozemek ohrozil ostatní účastníky, při otáčení nebo couvání ohrozil ostatní účastníky	Př	2	11,1%	1920	-	0	0
PL	Nedání přednosti chodcům při couvání	Př	5	20,8%	300	3000	-	-
17.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	Př	4	33,3%	2500	5000	0	0
DE	Nebyla respektována přednost a tím došlo k ohrožení vozidla, které mělo přednost (pokud není trestný čin)	Př	3	16,7%	2400	-	0	0
PL	Nedání přednosti vozidlům na křižovatce	Př	6	25,0%	300	3000	0	0
GB	Nepozorná jízda nebo jízda bez rozmyslu	Př	3 až 9	41,7%	-	-	-	-
18.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	Př	4	33,3%	5000	10000	6	12
DE	Předepsaná značka není na vozidle s registrační povinností	Př	1	5,6%	960	-	0	0
19.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	Př	4	33,3%	5000	10000	6	12
DE	Zneužití SPZ	Tč	6	33,3%	-	-	-	-
20.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci.	Př	3	25,0%	2500	5000	0	0
DE	Nedovolené opuštění místa nehody, pokud soud upustil od potrestání a zmírnění trestu v případech § 142 odst. 4 trestního zákoníku	Tč	5	27,8%	-	-	-	-
PL	Neposkytnutí pomoci obětem nehody, ujetí z místa nehody	Tč	10	41,7%	30000	-	3	36
GB	Nedovolené opuštění místa nehody, nenahlášení nehody do 24 hodin	Př	5 až 10	66,7%	-	-	-	-
21.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	Př	3	25,0%	2500	5000	0	0
DE	Používání mobilního telefonu nebo radiotelefonu při řízení motorového vozidla	Př	1	5,6%	960	-	0	0
PL	Telefonování za jízdy mobilním telefonem	Př	0	0,0%	1200	-	0	0
GB	Užívání mobilního telefonu při řízení motorového vozidla	Př	3	25,0%	-	-	-	-
22.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	Př	3	25,0%	2500	5000	0	0
DE	Na přechodu pro chodce, který chtěl chodec s právem přednosti znatelně použít, neumožnil překročení vozovky, nebo se nepřiblížoval přiměřenou rychlostí, nebo na přechodu pro chodce předjížděl (pokud není trestný čin)	Př	4	22,2%	1920	-	0	0

PL	Nedání přednosti pěším na přechodu pro chodce nebo chodci přecházejícímu přes vozovku řidičem odbočujícím na přilehlou vozovku	Př	8	33,3%	2100	-	0	0
GB	Přestupek proti předpisům na přechodu pro chodce v případě řidiče jedoucího vozidla	Př	3	25,0%	-	-	-	-
23.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	Př	3	25,0%	2500	5000	0	0
DE	Při předjíždění, ačkoliv nemohlo být přehlédnuto, že během celého předjíždění nedojde k jakémukoliv omezení dopravy v protisměru nebo nejasné dopravní situaci s ohrožením	Př	4	22,2%	6000	-	ANO	-
PL	Nedání přednosti chodcům při couvání, vozidlům při změně jízdního pruhu, vozidlům privilegovaným (policie, atd.)	Př	5	20,8%	300	3000	0	0
24.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	Př	3	25,0%	10000	2000	6	12
DE	Obsah alkoholu v krvi od 0,3 až 0,5 promile při řízení motorového vozidla	Př	0	0,0%	0	0	0	0
PL	Řízení vozidla po požití alkoholu (více než 0,2 promile v krvi) nebo látky podobně účinkující	Př	10	41,7%	1200	30000	0	0
25.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	Př	3	25,0%	5000	500000	0	0
DE	Uvedení do provozu motorového vozidla, vlečného vozidla nebo jejich kombinaci, ačkoliv byla překročeny nápravové zatížení, přípustná celková hmotnost, nebo přípustná celková hmotnost přívěsu za motorovým vozidlem u motorových vozidel	Př	1 až 3	11,1%	1920	10200	0	0

26.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	Př	2	16,7%	1500	2500	0	0
PL	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem - řidič	Př	2	8,3%	600	-	0	0
27.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	Př	2	16,7%	1500	2500	0	0
DE	Pokud řidič motorového vozidla převáží dítě bez jakéhokoliv bezpečnostního zařízení, nebo pokud se o bezpečnost dítěte v motorovém vozidle nestará žádná jiná zodpovědná osoba (s výjimkou autobusů s celkovou hmotností nad 3,5 t) nebo převáží dítě na kole, aniž by mělo ochrannou přilbou u jednoho dítěte	Př	1	5,6%	960	-	0	0
PL	Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku při přepravě dětí	Př	3	12,5%	900	-	0	0

A	Nedodržení předpisů o bezpečné přepravě dětí	Př	Záznam	33,0%	120000	-	-	-
28.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	Př	2	16,7%	1500	2500	0	0
DE	Zanechané vícestopé vozidlo není vůbec nebo podle předpisů zajištěno, osvětleno nebo označeno a tím ohrožuje ostatní účastníky (pokud není trestným činem)	Př	2	11,1%	960	-	0	0
GB	Zanechaní vozidla v nebezpečné pozici	Př	3	25,0%	-	-	-	-
29.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	Př	2	16,7%	2500	5000	0	0
DE	Proti zákazu jel v neděli nebo ve svátek	Př	1	5,6%	1800	9120(držitel)	0	0
30.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	Př	1	8,3%	1500	2500	0	0
GB	Porušení pravidel na zvláštních silnicích (vyjma rychlostních limitů)	Př	3	25,0%	-	-	-	-
31.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	Př	1	8,3%	1500	2500	0	0
DE	Při výrazných zhoršených viditelnostních podmínkách díky mlze, sněžení nebo dešti mimo uzavřenou obec nejel řidič se zapnutými potkávacími světly	Př	3	16,7%	1680	-	0	0
PL	Porušení povinnosti denního svícení, porušení povinnosti nočního svícení	Př	2 až 4	12,5%	600	1200	0	0
32.								
Stát	Delikt	Př./Tč	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)

CZ	Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	Př	1	8,3%	1500	2500	0	0
DE	Ohrožení ostatních účastníků z důvodu nedodržení bezpodmínečného nařízení zastavit (značka 206), atd.	Př	3	16,7%	1200	-	0	0
PL	Nerespektování značek zákaz vjezdu v obou směrech, zákaz odbočení vlevo, zákaz odbočení vpravo, příkazový směr jízdy, směrová šipka a přejetí dvojité čáry	Př	5	20,8%	300	3000	0	0
GB	Neuposlechnutí dopravní značky (kromě značky „Stůj“ a dvojité bílé čáry), Neuposlechnutí ostatních směrových značek	Př	3	25,0%	-	-	-	-

Přestupky tykající se rychlosti							
33.							
Stát	Přestupek	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5	41,7%	5000	10000	1	6
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) 41 - 70 km/h - v obci	4	22,2%	4800	11520	Ano	-
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) 51 - 70 km/h - mimo obec	4	22,2%	5760	10560	Ano	-
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) nad 70 km/h - v obci	4	22,2%	16320	-	Ano	-
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) nad 70 km/h - mimo obec	4	22,2%	14400	-	Ano	-
PL	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 41 - 50 km/h	8	33,3%	1800	2400	0	0
PL	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 50 km/h	10	41,7%	2400	3000	0	0

GB	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (osobní automobil)	3 až 6	41,7%	-	-	-	-
A	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více jak 40 km/h a mimo obec o více jak 50 km/h	-	-	3600	52320	Ano	-
34.							
Stát	Přestupek	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
CZ	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3	25,0%	2500	5000	-	-
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil,motocykl) v obci o 21 - 40 km/h	1 až 3	11,1%	1920	3840	-	-
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil,motocykl) mimo obec o 30 - 50 km/h	3	16,7%	2880	3840	-	-
PL	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 21 až 40 km/h	4 až 6	20,8%	600	1800	-	-
GB	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (osobní automobil)	3 až 6	41,7%	-	-	-	-
A	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 30 km/h	-	-	1680	52320	Ano	-

35.								
Stát	Přestupek	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)	
CZ	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec	2	16,7%	1500	2500	0	0	
DE	Překročení maximální rychlosti jinými motorovými vozidly (např. osobní automobil, motocykl) mimo obec o 21 - 30 km/h	1 až 3	11,1%	1680	1920	0	0	
PL	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 6-20 km/h	1 až 2	8,3%	300	600	0	0	
GB	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (osobní automobil)	3 až 6	41,7%	-	-	-	-	
A	Překročení nejvyšší dovolené rychlosti na dálnici o 0 až 30 km/h	-	-	480	1440	-	-	
Zajímavé přestupky ostatních bodových systémů								
36.								
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)	Minimální vzdálenost při 90 km/h (metry)

DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty na tachometru	1	5,6%	1800	-	0	0	22,5
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než 4/10 poloviny hodnoty na tachometru	2	11,1%	2400	-	0	0	18
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než 3/10 poloviny hodnoty na tachometru	3	16,7%	3840	-	Ano, nad 100 km/h	-	13,5
A	Odstupu mezi vozidly od 0,2 sekundy do 0,39 sekundy	Záznam	33,3%	17424	52320	0	0	5 až 10
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než 2/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	22,2%	5760	-	Ano, nad 100 km/h	-	9
A	Odstup mezi vozidly méně než 0,2 sekundy	Záznam	33,3%	17424	52320	3	-	0 až 5
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 80 km/h, vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	22,2%	7680	-	Ano, nad 100 km/h	-	4,5

37.								
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)	Minimální vzdálenost při 140 km/h (metry)
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty na tachometru	2	11,1%	2400	-	0	0	35
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než 4/10 poloviny hodnoty na tachometru	3	16,7%	4320	-	0	0	28
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než 3/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	22,2%	5760	-	Ano, nad 100 km/h	-	21
A	Odstupu mezi vozidly od 0,2 sekundy do 0,39 sekundy	Záznam	33,3%	17424	52320	0	0	7,8 až 15,5
DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než 2/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	22,2%	7680	-	Ano, nad 100 km/h		14
A	Odstup mezi vozidly méně než 0,2 sekundy	Záznam	33,3%	17424	52320	3	-	0 až 7,8

DE	Nebyla dodržena požadovaná vzdálenost od dalšího vozidla při rychlosti vyšší než 130 km/h, vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty na tachometru	4	22,2%	9600	-	Ano, nad 100 km/h		7
38.								
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)	
DE	Náklad nebo nakladače nejsou uloženy bezpečně pro silniční provoz, nejsou zajištěny proti spadnutí, dojde k ohrožení	3	16,7%	1200	1800	0	0	
GB	Ohrožení bezpečnosti cestujících nebo ostatních účastníků silničního provozu (nedostatečně zabezpečený náklad)	3	25%	-	-	-	-	
A	Nedostatečně zabezpečení přepravovaného nákladu	Záznam	33%	-	120000	-	-	
39.								
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)	
DE	Účast na nepovolených závodech motorových vozidel	4	22,2%	9600	-	Ano	-	
DE	Pořádání (pořadatel) nepovoleného závodu motorových vozidel	4	22,2%	12000	-	Ano	-	
GB	Závodění na dálnicích	3 až 11	58,3%	-	-	-	-	

40.							
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
DE	Používání a držení zakázaných přístrojů k určení dopravně kontrolních opatření	4	22,2%	1800	-	0	0
PL	Vybavení vozidla antiradarem nebo jeho převážení v režimu připraveném k jeho okamžitému použití	3	12,5%	300	3000	0	0
41.							
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka odebrání (měsíce)
PL	Porušení zákazu zastavení nebo stání	1	4,2%	600	-	0	0
GB	Neuposlechnutí dopravní značky (kromě značky "Stůj" a dvojité bílé čáry)	3	25%	-	-	-	-
42.							
Stát	Delikt	Body	% využití konta	Výše pokuty min. (Kč)	Výše pokuty max. (Kč)	Odeb. řid. oprávnění (měsíce)	Max. délka Odebrání (měsíce)
GB	Nebezpečná jízda	3-11	58,3%	-	-	-	-
GB	Zuřivá (vzteklá) jízda	3-9	50%	-	-	-	-

Příloha 20 Přehled navrhovaných změn v bodovém hodnocení

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Změna bodového hodnocení	Bloková pokuta	Správní řízení (Kč)	Zákaz činnosti
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	PZ § 22/1 e) 1. TZ § 337	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	PZ § 22/1 c) TZ § 274	nelze uložit	25000 až 50000 + TZ odnětí svobody až do 3 let	1 rok až 2 roky + TZ až 10 let
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7	PZ § 22/1 d) 1.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	PZ § 22/1 d) 2.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	PZ § 22/1 d) 3.	nelze uložit	25000 až 50000	1 rok až 2 roky
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7	TZ § 147 a § 148	nelze uložit	TZ odnětí svobody až 10 let	1-10 let
Při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody.	7	PZ § 22/1 k) TZ § 151	do 1000	2500 až 5000	1-6 měsíců
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové	6	PZ § 22/1 b)	nelze uložit	10000 až 20000	6 měsíců až 1 rok

látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem					
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	PZ § 22/1 f) 9.	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	PZ § 22/1 e) 2.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	PZ § 22/1 e) 3.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	PZ § 22/1 e) 4.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	5	PZ § 22/1 f) 2	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	<u>5</u>	PZ § 22/1 f) 7.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky, ohrožení chodce při odbočování, vjíždění, otáčení a couvání na pozemní komunikaci	4	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	PZ § 22/1 f) 8	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4	PZ § 22/1 f)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	PZ § 22/1 a)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	PZ § 22/1 a)	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel	4	PZ § 22/1 j)	do 1000	2500 až 5000	1-6 měsíců

včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci.					(spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	<u>4</u>	PZ § 22/1 a) 1.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	<u>4</u>	PZ § 22/1 f) 3	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
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	<u>4</u>	PZ § 22/1 f) 5	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
nebezpečná jízda	4	Návrh	do 2000	5000 až 10000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	PZ § 22/1 f) 6	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3	PZ § 22/1 b)	nelze uložit	10000 až 20000	6 měsíců až 1 rok
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	§ 42 a 4c) z.č. 13/1997 Sb.	do 5000	do 500000	bez zákazu

při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	<u>3</u>	PZ § 22/1 f) 10.	nelze uložit	5000 až 10000	6 měsíců až 1 rok
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	PZ § 22/1 f) 1	1000	2500 až 5000	bez zákazu
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	<u>3</u>	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 10-20 km.h-1 v obci nebo o 20- 30 km.h-1 mimo obec	3	PZ § 22/1 f) 4	1000	1500 až 2500	bez zákazu
nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty na tachometru	3	Návrh	do 2000	5000 až 10000	nad 100 km/h na 1-6 měsíců
nedostatečně zabezpečení přepravovaného nákladu	3	Návrh	do 2000	2500 až 5000	bez zákazu
účast nebo pořádání nedovolených závodů motorových vozidel	3	Návrh	do 2000	2500 až 5000	1-6 měsíců
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	PZ § 22/1 g)	2500	2500 až 5000	1-6 měsíců (spáchá-li 2x krát v průběhu jednoho roku)
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	<u>2</u>	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 – zákaz stání)	<u>2</u>	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
používání a držení přístrojů k určení dopravně kontrolních opatření	2	Návrh	do 2000	2500 až 5000	bez zákazu
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 10 km.h-1 a více v obci nebo o 20 km.h-1 a více mimo obec	2	Návrh	1000	1500 až 2500	bez zákazu
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu

neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	PZ § 22/1 l)	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla, vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty na tachometru	1	Návrh	do 2000	1500 až 2500	bez zákazu
porušení zákazu zastavení nebo stání	1	Návrh	do 1000	1500 až 2500	bez zákazu

Příloha 21 Přehled novelizovaných změn v bodovém hodnocení dle senátního návrhu z 9. 7. 2010 (13)

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v žilní krvi řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ⁷⁾ ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
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	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7

řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
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	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33% a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3

řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než km.h ⁻¹ a méně než km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2