

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

Vliv bodového systému na dopravní situaci v České republice

Petra Šostá

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Petra Šostá

Provoz a ekonomika

Název práce

Vliv bodového systému na dopravní situaci v České republice

Název anglicky

Point system impact upon traffic situation in the Czech Republic

Cíle práce

Cílem práce je statistická analýza nehodovosti v České republice v souvislosti se zavedením bodového systému od 1.7.2006. Práce bude zkoumat vliv systému na snížení nehodovosti a jejich následků a dále se zaměří i na problematiku chování řidičů v silničním provozu. Součástí řešení budou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace. Podkladové údaje budou získány z databáze Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky, Ministerstva vnitra České republiky a podle potřeby z dalších zdrojů (např. z dotazníkového šetření).

Metodika

Vytvořená databáze bude statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad, indexní analýzy, popřípadě z oblasti analýzy závislosti kvalitativních znaků.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Bodový systém, silniční provoz, dopravní přestupek, trestné body, řídičské oprávnění, bezpečnost, nehoda, statistická analýza

Doporučené zdroje informací

BERAN, T.: Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-0909-7.

Další literatura bude doporučena v průběhu zpracování diplomové práce.

HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J.: Statistika pro ekonomy. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-8694646-6.

KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích, komentář. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-740-0418-6.

KUČEROVÁ, H.: Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. Praha: Leges, 2011, ISBN 978-80-87576-01-4.

SCHRÖTER, Z.: Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. ISBN 80-247-1642-9.

SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B., PRÁŠILOVÁ, M.: Zdroje zpracování a sociálních a ekonomických dat. Praha: ČZU-PEF, 2004. ISBN 80-213-1189-4.

ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D.: Dopravní psychologie. Praha, Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

WEIGEL, O.: Autoškola 2014. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0366-1.

Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

Elektronicky schváleno dne 15. 10. 2014

prof. Ing. Líbuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2014

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 22. 03. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci "Vliv bodového systému na dopravní situaci v České republice" vypracovala samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 24.3.2015

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala své vedoucí diplomové práce doc. Ing. Marii Prášilové, CSc. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

Vliv Bodového systému na dopravní situaci v České republice

The point system impact upon traffic situation in the Czech Republic

Souhrn

Diplomová práce analyzuje současné nastavení bodového systému a statistickým zpracováním dat zjišťuje, jaký vliv mělo zavedení bodového systému na situaci na silnicích České republiky. Shrnuje základní informace o nových pravidlech silničního provozu, bodovém systému a dalších změnách silničního zákona včetně srovnání s vybranými zahraničními státy. Statisticky zpracovává data zjištěná od zavedení bodového systému v roce 2006 do současnosti a vyhodnocuje i vlastní dotazníkové šetření s cílem zjištění vlivu bodového systému na chování řidičů na silnicích v Praze a Středočeském kraji. V závěru práce mimo hodnocení vlivu bodového systému ukazuje i na případné nedostatky a navrhuje opatření pro zlepšení celkové dopravní bezpečnosti. V praktické části jsou využita data z Českého statistického úřadu a ze statistických zjišťování Ministerstva dopravy.

Summary

The thesis analyzes the current setting of the point system and statistical processing of data used to estimate the impact of the introduction of a points system on the situation on the roads of the Czech Republic. Summarizes the basic information about the new traffic regulations, points system and other changes to the road traffic act, including a comparison with selected foreign countries. Statistically processes the data collected from the introduction of a point system in 2006 to the present and evaluates its own survey to determine the effect of the point system on driver behavior on the roads in Prague and Central Bohemia. In conclusion, outside evaluation of the impact point system also shows any deficiencies and proposes measures to improve overall traffic safety. In the practical part used data from the Czech Statistical Office and statistical survey of the Ministry of Transport.

Klíčová slova:

Bodový systém, silniční provoz, dopravní přestupek, trestné body, řidičské oprávnění, bezpečnost, statistická analýza, dotazníkové šetření

Keywords:

The point system , traffic , traffic violation , penalty points driving license , safety , statistical analysis, survey

Obsah

1	Úvod	6
2	Cíl práce a metodika	8
2.1	Cíl práce	8
2.2	Metodika	8
2.3	Analýza časových řad	9
2.3.1	Elementární charakteristiky časových řad	9
2.4	Dotazníkové šetření a závislost kvalitativních znaků	10
2.4.1	Třídění a popis	11
2.4.2	Závislost kvalitativních znaků	11
2.4.3	Absolutní riziko, relativní riziko, poměr šancí	12
2.4.4	Sezónní indexy.....	13
3	Literární rešerše	14
3.1	Bodový systém a legislativa.....	14
3.2	Základní pojmy spojené s bodovým systémem	17
3.2.1	Přestupek a trestný čin	17
3.2.2	Výběr základních pojmů dle zákona o silničním provozu.....	18
3.2.3	Bodový systém dle zákona o silničním provozu	19
3.3	Bodový systém v Evropě	21
3.3.1	Hlavní rozdíly bodových systémů v Evropských státech a srovnání s ČR....	25
3.4	Historie systému na našem území.....	28
4	Charakteristika bodového systému.....	30
4.1	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010.....	30
4.2	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020	32
5	Situace na silnicích po zavedení bodového systému.....	36
5.1	Dopady zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost po roce účinnosti	36
5.2	Účinky bodového systému v letech 2006 – 2009.....	40
6	Analýza vlivu bodového systému na dopravní situaci v ČR v letech 2006 - 2014.....	43
6.1	Analýza vývoje ukazatelů bodového systému	43
6.1.1	Dopravní nehody a počet usmrcených osob v ČR.....	43
6.1.2	Bodování řidiči od zavedení bodového systému do současnosti.....	46

6.1.3	Přestupky a trestné činy od zavedení bodového systému do současnosti.....	52
6.1.4	Konkrétní přestupky a trestné činy a jejich vývoj po zavedení bodového systému	58
6.2	Analýza výsledků dotazníkového šetření.....	64
6.2.1	Identifikace výběrového vzorku	65
6.2.2	Názory řidičů na účinnost bodového systému	67
6.2.3	Vliv bodového systému na chování řidičů v dopravních situacích	71
6.2.4	Simulace řidičů v dopravních situacích	74
6.2.5	Řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu v krvi	77
7	Návrhy a doporučení	80
8	Závěr.....	83
9	Zdroje	85
10	Seznam obrázků, grafů a tabulek.....	90
11	Seznam příloh	92

1 Úvod

Dopravní situace v České republice ovlivňuje téměř všechny obyvatele České republiky. K 30.6.2014 bylo v České republice registrováno 7 622 614 ks vozidel všech kategorií, osobních automobilů bylo k témuž datu v České republice registrováno téměř 5 miliónů.¹ Z těchto výsledků vyplývá, že téměř každý druhý Čech vlastní osobní automobil nehledě na množství registrovaných ostatních nákladních automobilů, autobusů atp. Nehodovost na silnicích ovlivňuje i pasivní účastníky silničního provozu, tedy i chodce, kteří se mnohdy stávají oběťmi dopravních nehod. Mohou být chodci i ostatní účastníci silničního provozu po zavedení bodového systému klidnější? Mohou nyní spoléhat na větší opatrnost a zodpovědnost řidičů?

Počet usmrcených osob dosahoval v roce 2005 k hranici 1 500, dopravních nehod bylo téhož roku téměř 200 tisíc a celkové škody zaviněné dopravními nehodami činily necelých 10 miliard Kč.² Právě z těchto důvodů se česká vláda rozhodla novelizovat zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (*dále jen zákon o silničním provozu*) ve znění pozdějších předpisů a reagovat tak na odstrašující čísla počtu zemřelých na silnicích v předchozích letech. Novela zákona č. 411/5005 Sb., kterým bylo zavedeno bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, přišla v platnost k 1. 7. 2006 a 1. 9. 2007 byla poté znovu novelizována. Mimo skutečnosti, že se změnila, rozšířila a zpřísnila práva Policie ČR při řešení dopravních situací, byl zaveden také bodový systém. Každý držitel řidičského průkazu je od té doby limitován mimo peněžních pokut především 12 body, kterých když nabude, bude mu řidičský průkaz odebrán a opětovné získání řidičského oprávnění již není banální a administrativní záležitostí. Vybodovaných řidičů od zavedení bodového systému do roku 2014 výrazně přibýlo. Z výzkumu vybodovaných řidičů a řidiček provedených Centrem psychologie práce pro jihozápadní Čechy vyplynulo, že až dvě třetiny vybodovaných řidičů mají potíže v mezilidských vztazích, jsou nejméně jednou rozvedeni,

¹AUTOSAP: Stručný komentář k registracím základních kategorií vozidel. [online]. 30.6.2013. [cit. 2014-11-15]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

²ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Nehody v silniční dopravě v krajích a okresech. [online]. [cit. 2014-11-15]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&cislotab=DOP0080UU%20_KR&kapitola_id=40&str=tab_detail.jsp&voa=tabulka

projevují se u nich sklony k agresivně impulsivním reakcím a mají tendence opakovat stejné chyby.³ Zásadní změny ve struktuře bodovaných přestupků a trestných činů nastaly 1. 8. 2011, kdy v platnost vstoupil zákon č. 133/2011, kterým se mění zákon o silničním provozu. Bylo zrušeno ohodnocení jedním a šesti body a došlo k úpravě zařazení některých jednání v rámci bodových kategorií⁴ (viz příloha č. 1).

Každý z účastníků silničního provozu zajisté vnímá bodový systém a jeho pravidla odlišně. Rozdíl bude nejen u profesionálních řidičů, kteří řidičské oprávnění potřebují k zajištění obživy, u řidičů, kteří potřebují automobil k dopravě do zaměstnání, ale jinak ho budou vnímat i řidiči, kteří vozidlo využívají jen pro příležitostnou přepravu. Rozdíl ve vnímání nastavených parametrů a následné chování na silnicích ČR bude zajisté i mezi muži a ženami, stejně tak jako mezi jednotlivými věkovými skupinami. Otázkou však zůstává, zda se jedná o pouhé nepatrné rozdíly, či jsou rozdíly statisticky významné. Hrozba dosažení 12 bodů a následná ztráta řidičského oprávnění by měla být dostatečně přísná i pro agresivnější řidiče a jejich chování by vlivem tohoto nástroje mělo být ovlivněno. Zvyšující se pravomoc Policie České republiky by se měla ve výsledcích také pozitivně projevit.

³ PORYBNÝ, Zdeněk. *Právo: Nezávislé noviny*. 1. vyd. Praha: Borgis, a.s., 2014, ISSN 1211-2119

⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY, Samostatné oddělení tiskové - O072: Informace o stavu bodového systému v České republice; Přestupky a trestné činy. [online]. I.Q 2014. 2014 [cit. 2014-11-15]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/797DE564-538A-40B7-BF40-E5C1C5690BBD/0/14Q1_PaT.pdf

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je analyzovat výsledky zavedení bodového systému a zhodnotit tento systém na základě podložených dat v praxi, včetně jeho vlivu na dopravní situaci v České republice. Mimo zjištění, zda se změnil počet evidovaných bodových přestupků a trestných činů za účinnosti bodového systému, bude zkoumáno i fungování bodového systému (především nastavení daných pravidel) v okolních státech, kde je bodový systém v účinnosti již delší dobu. Poukázáno bude i na výsledky z analýz vlivu bodového systému provedených Centrem dopravního výzkumu po roce účinnosti a v prvních čtyřech letech. Ve vlastních analýzách bude kladena pozornost na to, zda bodový systém ovlivnil snížení vybraných dopravních přestupků a trestných činů v posledních osmi letech, zda se změnilo množství odebrání řidičských průkazů v důsledku vybodování, či zda se změnil počet dopravních nehod a počet usmrcených osob na našich silnicích. V práci bude vyhodnoceno a statisticky zanalyzováno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo mimo jiné zjistit, zda bodový systém z psychologického hlediska ovlivňuje chování řidiče v každodenních dopravních situacích. Výběrový vzorek bude rozdělen podle pohlaví a věku. Na základě provedených analýz budou navrženy a doporučeny změny v nastavení bodového systému, jež by napomohly k zlepšení nehodovosti a celkové dopravní situace z hlediska přestupků a trestných činů na našich silnicích tím, že by vytvořily větší respekt u českých řidičů.

2.2 Metodika

Diplomová práce se opírá o podkladové údaje zjištěné ze statistických analýz Centra dopravních služeb, ze statistik Českého statistického úřadu a ze statistických výstupů Ministerstva dopravy, na základě kterých jsou provedeny statistické analýzy časových řad a elementární charakteristiky. Při vyhodnocování a analýze vlastního dotazníkového šetření je využito vlastních zjištěných dat. Zjišťována je především závislost mezi sledovanými znaky a jejich statistická významnost.

2.3 Analýza časových řad⁵

Časové řady vznikají jako chronologicky uspořádaná pozorování neboli data v rámci daného horizontu od minulosti do současnosti. Data jsou vždy přesně věcně a prostorově vymezena a srovnávána.

2.3.1 Elementární charakteristiky časových řad

Charakteristiky jsou absolutní a relativní. Absolutní charakteristiky umožňují srovnání absolutních hodnot dané časové řady – čili absolutních hodnot v daném časovém úseku časové řady. Pokud je daná zkoumaná jednotka označena znakem y_t v daném roce, tedy v čase $t = 1, 2, 3, \dots, n$, je možné vypočítat tzv. absolutní diferenci prvního řádu, jenž se získá jako rozdíl sousedních hodnot (pozorování) konkrétní časové řady. Obecný vzorec pro absolutní diferenci prvního řádu se zapisuje:

$$d_t = y_t - y_{t-1}, \text{ kde } t = 1, 2, 3, \dots, n.$$

První diference charakterizuje přírůstek nebo úbytek určitého ukazatele v daném období v porovnání s obdobím bezprostředně předcházejícím. Prvních diferencí je $n-1$.

Při zjišťování absolutního zrychlení, či naopak zpomalení vývoje dané zkoumané časové řady se používá absolutní diference vyššího řádu, např. druhého a udává, o kolik byl přírůstek větší, resp. menší než ten předcházející. K výpočtu se využije rozdíl dvou sousedních absolutních pozorování, kterých je celkem $n-2$:

$$d^2 y_t = d(y_t - y_{t-1}) = y_t - 2y_{t-1} + y_{t-2}, \text{ kde } t = 3, \dots, n.$$

Celkově lze tyto změny charakterizovat aritmetickým průměrem daných proměnných, čímž se získá průměrný absolutní přírůstek:

$$\bar{\Delta} = \frac{\sum_{i=2}^n \Delta y_i}{n-1} = \frac{y_n - y_1}{n-1}$$

⁵ŘEZANKOVÁ, Hana a Tomáš LÖSTER. *Úvod do statistiky*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2010, 111 s. ISBN 978-802-4515-144.

Pokud jsou absolutní přírůstky řady ve své podstatě konstantní (čili kolísají nahodile kolem průměru), řada se mění – buď roste či klesá lineárně, jedná se o lineární trend v časové řadě.

Relativní charakteristiky se vypočítají jako podíl dvou sousedních hodnot, díky čemuž se získá koeficient růstu udávající postupnou relativní rychlost změn daných hodnot v dané časové řadě a jejich procentuální vyjádření pomůže ke zjištění velmi podstatného tempa růstu, které vyjadřuje, na kolik % hodnoty v čase $t - 1$ (předešlého roku) vzrostla hodnota v čase t (současného roku)⁶:

$$k_i = \frac{y_i}{y_{i-1}}, \text{ kde } i = 2, 3, \dots, n.$$

Celkové změny jsou charakterizovány geometrickým průměrem koeficientu růstu dle následujícího vzorce:

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{k_{2,1} \cdot k_{3,2} \cdot \dots \cdot k_{n,n-1}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

2.4 Dotazníkové šetření a závislost kvalitativních znaků⁷

K dotazníkovému šetření bude využit výběr respondentů bez opakování. Výběrový vzorek bude obsahovat pražské a středočeské respondenty (držitele řidičského oprávnění). Využito bude kvótního výběru, aby byla zajištěna shoda struktury výběrového a základního souboru alespoň v několika kvótních znacích, jakými jsou pohlaví, věk a doba, po kterou dotyčný řidič vlastní řidičský průkaz. Kvótní výběr bude využit z toho důvodu, že se jedná o nejrozšířenější výběrové šetření, kdy tazatel rozhoduje o respondentech a může očekávat lepší dostupnost a ochotu ke spolupráci při vyplňování dotazníku. Další výhodou tohoto výběrového šetření je fakt, že bude minimalizován výskyt *non-response* odpovědí.

⁶ ARTL, J.; ARTLOVÁ, M.: Ekonomické časové řady. Professional Publishing, 275 str., 2009. ISBN 978-80-86946-85-6

⁷ PECÁKOVÁ, Iva. *Statistika v terénních průzkumech*. 2. dopl. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011, 236 s. ISBN 978-80-7431-039-3

2.4.1 Třídění a popis

Po získání výsledků dotazníkového šetření využijeme jednorozměrného a vícerozměrného popisu výsledků pozorování. K třídění souboru podle hodnot využijeme tabulek a grafů. Z grafů pak využijeme primárně výsečových diagramů a sloupcových grafů.

Výsledkem třídění daného souboru podle hodnot dvou veličin je kontingenční tabulka, která poskytuje souvislosti mezi kategoriálními proměnnými. Souvislost mezi proměnnými se projevuje změnou struktury souboru z pohledu jedné proměnné při změně hodnoty proměnné druhé. Tuto podmíněnou strukturu vyjadřují podmíněné relativní četnosti. Graficky kombinaci hodnot dvou veličin znázorníme převážně sloupcovým grafem. Pro zjištění závislosti mezi dvěma statistickými znaky se využívá přepočet na očekávané četnosti:

$$m_{ij} = \frac{R_i S_j}{N}$$

, kde R_i představují absolutní četnosti řádkové;
, S_j představují absolutní četnosti sloupcové;
, N je počet pozorování (respondentů).

2.4.2 Závislost kvalitativních znaků⁸

Testování hypotézy o nezávislosti prvků se provede na základě výpočtu hodnoty testové statistiky Chí kvadrát na 5% hladině významnosti:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

, kde n_{ij} jsou skutečné (empirické) absolutní četnosti ($i=1,2,\dots,r; j=1,2,\dots,s$)
, kde m_{ij} jsou očekávané četnosti ($i=1,2,\dots,r; j=1,2,\dots,s$)

Podmínkou užití této statistiky je, aby žádná z četností v kontingenční tabulce nebyla nulová, a aby 20% četností nebylo menších než 5. V případě nesplnění požadavku

⁸ HOŠKOVÁ, Pavla; JINDROVÁ, Andrea; PROCHÁZKOVÁ, Radka. *Statistika v manažerské a obchodní praxi, Základní metody a postupy řešení v programu STATISTICA*. Praha: Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2014, 233 s.

je možné spojit sloupce nebo řádky, jež vyjadřují podobnou úroveň sledovaného znaku. K výpočtu závislostí kvantitativních znaků prostřednictvím Chí-kvadrát statistiky bude využito softwaru Statistica, kde je další podmínkou dostatečně velký výběrový vzorek $n > 40$.

Pokud dojde ke zjištění závislosti mezi kvalitativními znaky, zjišťuje se míra intenzity závislosti, které nabývají hodnot z intervalu $<0;1>$. Z hodnot blízkých 0 usuzujeme slabou závislost obou proměnných, v případě hodnot kolem 1 pak silnou závislost. Závislosti mohou být buď oboustranné (symetrické) či jednostranné (asymetrické). K výpočtu použijeme Pearsonův (C) a Cramerův (C_r) kontingenční koeficient:

$$C = \sqrt{\frac{\chi^2}{n + \chi^2}}, \quad C \in <0,1> \text{ a určuje rovněž míru závislosti znaků (0 - zcela nezávislé, 1- zcela závislé)}$$

$$C_r = \sqrt{\frac{\chi^2}{n \min(r-1, s-1)}}, \quad \text{vyjadřuje symetrickou míru závislosti.}$$

2.4.3 Absolutní riziko, relativní riziko, poměr šancí⁹

K výpočtům těchto charakteristik je potřeba čtyřpolních kontingenčních tabulek. Výpočet absolutního rizika se provádí dle následujícího vzorce:

$$AR = \frac{a}{a+b} - \frac{c}{c+d}$$

Výsledek v procentuálním vyjádření bude říkat, o kolik procent více by se např. sledovaný faktor vyskytnul u jednoho pohlaví oproti pohlaví opačnému.

$$\text{Relativní riziko 1: } RR1 = \frac{\frac{a}{a+b}}{\frac{c}{c+d}}$$

⁹ HENDL, Jan. *Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat*. 1. vyd. Praha: Portál, 2004, 583 s. ISBN 80-717-8820-1

Statistika bude říkat, kolikrát více bude danou sledovanou hodnotu upřednostňovat např. jedno pohlaví před druhým.

$$\text{Relativní riziko 2: } RR2 = \frac{\frac{b}{a+b}}{\frac{d}{c+d}}$$

Statistika je definována jako poměr názoru – postoje např. jednoho pohlaví k názoru pohlaví opačnému.

$$\text{Poměr šancí: } OR = \frac{ad}{bc}$$

Statistika se používá především v případech, kdy je potřeba rozhodnout se mezi dvěma zkoumanými možnostmi. Poměr šancí nabývá libovolné nezáporné hodnoty a umožňuje shrnout vztahy mezi sdruženými četnostmi ve čtyřpolní tabulce.

2.4.4 Sezónní indexy

V případě modelu s proporcionální sezónností, tedy v případě, kdy velikost sezónních výkyvů je závislá na hodnotách trendu, se využívá multiplikativní model, kde je sezónní složka vyjádřena pomocí sezónních indexů.¹⁰ Sezónní index udává, kolikrát je hodnota časové řady větší, nebo menší než hodnota trendu. Jedná se o bezrozměrné číslo, které se často uvádí v procentech. Sezónní kolísání představuje pravidelné kolísání v každém roce. Dílčí sezónní index by měl být v každém roce stejný, ale v důsledku náhodného kolísání se však dílčí sezónní indexy v jednotlivých letech odlišují. V případě odstranění, nebo zmenšení vlivu náhodného kolísání, se počítají průměrné sezónní indexy a to nejčastěji jako jednoduchý aritmetický průměr ze všech dílčích (čtvrtletních) sezónních indexů za všechny roky. Kompenzace sezónních faktorů znamená, že součet sezónních indexů přes všechny indexy musí být roven počtu sezón (u čtvrtletní časové řady roven hodnotě 4). Pro zjištění očištěné časové řady od sezónnosti se hodnoty ukazatele dělí sezónními indexy.¹¹

¹⁰ ŘEZANKOVÁ, Hana a Tomáš LÖSTER. *Úvod do statistiky*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2010, 111 s. ISBN 978-802-4515-144

¹¹ HOŠKOVÁ, Pavla; JINDROVÁ, Andrea; PROCHÁZKOVÁ, Radka. *Statistika v manažerské a obchodní praxi, Základní metody a postupy řešení v programu STATISTICA*. Praha: Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2014, 233 s.

3 Literární rešerše

Dlouhodobě neuspokojivá situace na českých silnicích vedla naše zákonodárné orgány a jejich pracovníky k tomu, aby vytvořili prostředí, jež bude motivovat řidiče k dodržení nastavených pravidel na silnicích České republiky prostřednictvím vyvážené míry prevence a současné represe za jejich porušení. Myšlenka bodového systému byla projednávána již v 90. letech, nyní se o ní začalo hovořit znovu jako o jednom z hlavních nástrojů pro snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, čímž se ČR připojila k iniciativě Evropské komise a jejího programu „Bílá kniha evropské dopravní politiky do 2010 (čas rozhodnout) – European transport policy for 2010: time to decide“.¹² Cílem strategie v českém prostředí a podmínkách bylo zejména snížit počet usmrcených osob na silnicích na polovinu úrovně roku 2002, čili na 650 osob.¹³

3.1 Bodový systém a legislativa

Pravidla silničního provozu jsou upravena zejména zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, v němž je upravena mimo jiné i oblast přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu, také bodové hodnocení řidičů, či oblast řidičských oprávnění a řidičských průkazů.¹⁴ V České republice jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v těchto třech zákonech: zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (popř. zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů); zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění

¹² KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

¹³ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

¹⁴ *Zákon o silničním provozu* [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu>

pozdějších předpisů.¹⁵ Některé přestupky nemají bodové ohodnocení, ty nejzávažnější jsou ohodnoceny až 7 body.¹⁶

21. září 2005 schválil Parlament České republiky zásadní a velmi významnou novelu, která změnila nejen zákon č. 361/2000 Sb. (dále jen „silniční zákon“). Novela zákona o silničním provozu č. 411/2005 Sb. přinesla do pravidel silničního provozu řadu novinek. Jedním z hlavních důvodů novelizace bylo zavedení bodového systému, jehož důvodem bylo především:

„Protože za prvotní příčinu velkého počtu nehod je jednoznačně považována neukázněnost řidičů, přináší tato novela řadu velkých zpřísnění v oblasti sankcí za přestupky, místy skutečně až nečekaně přísných. Současně rozšiřuje okruh kompetencí Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Nově byla mnohými dohlížejícími pravomocemi vybavena též obecní policie, která má s účinností této novely rovněž výrazně ji přispívat k bezpečnosti na silnicích.“¹⁷

Výše uvedená novela vstoupila v platnost 1.7.2006. Zavedení bodového hodnocení daných přestupků a trestných činů a znovuzavedení institutu zadržení řidičského průkazu představuje nejrevolučnější změnu v oblasti zákona o silničním provozu.¹⁸ Právě možnost zabavení řidičského oprávnění v situacích určených zákonem přímo na silnicích je pravděpodobně tím správným a bezprostředním krokem, který dá řidičům najevo vážnost jejich činu. Tímto krokem získává policie i větší bezprostřední respekt. Řidič totiž nedostane klasické rozhodnutí, ve kterém mu bude uložen zákaz řízení, ale uplynutím 5 dnů od doručení oznámení o tom, že dosáhl nejvyšší možné hranice 12bodů, ztratí kromě řidičského oprávnění i řidičský průkaz a hlavně odbornou způsobilost k řízení motorových

¹⁵ *Informace o stavu bodového systému v České republice: Přestupky a trestné činy, Souhrnná zpráva* [online]. 2010 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D6337AAD-54DF-4DA7-BE2E-402FCFC6BD14/0/PaT_2010.pdf

¹⁶ KUČEROVÁ H., *Dopravní přestupky v praxi podle stavu k 1.7.2006*, 2.přepřacované a doplněné vydání, Linde Praha, 2006, 432 s., ISBN 80-7201-613-X

¹⁷ BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.

¹⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035.

vozidel, což znamená, že bude dotyčný muset znovu nabýt odbornou způsobilost dle zákona 247/2000 Sb., čili jedinou možností je opět absolvovat autoškolu.¹⁹

Velkou změnu přinesl zákon č. 374/2007 Sb. od 1.9.2008, kdy vstoupila v účinnost možnost zahlazení určitého počtu bodů také tím, že se řidič v dobrovolné vůli zúčastní školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Podmínkou pro možnost účasti na tomto školení však je, aby řidič ke dni ukončení školení neměl v registru více než 10 bodů za porušení předpisů a současně se musí jednat pouze o body za jednání ohodnocená méně než 6 body. Poslední podmínkou je fakt, že odečtení bodů na základě potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy je možné jen jednou za kalendářní rok.

Zákon o silničním provozu je stále zdokonalován, jak je patrné z webových stránek BESIPu²⁰, od roku 2012 byl zákon novelizován již 10x. Jednou ze zajímavých změn je možnost zadržet řidičské oprávnění v souvislosti s vymáháním výživného. V průběhu posledních 6 let došlo i k výrazným změnám v bodovém ohodnocení dopravních přestupků. V příloze č. 1 je uvedena nejaktuálnější bodová tabulka účinná od 1.8.2011 z Ministerstva dopravy, ve které jsou vidět i konkrétní změny, které novely v posledních letech přinesly a jak se rozložení bodů změnilo. V současné době již neexistuje jednobodové ohodnocení za ty nejméně závažné případy, takové případy jsou ohodnoceny pouze peněžními pokutami – např. nesvícení během dne, ale také poměrně překvapivě i výše promile alkoholu v krvi menší nebo rovna 0,3 – viz. příloha č. 3 a aktuální bodové hodnocení včetně peněžitých pokut a ostatních sankcí za přestupky.

Jednou z dalších z pohledu řidičů revolučních změn bylo zajisté rozšíření kompetencí obecní policie. Již byla zmíněna možnost zabavení řidičského oprávnění, mimo to však obecní policie může od 1.7.2006 měřit rychlosti vozidla, zastavovat vozidla, kontrolovat doklady řidičů a ukládat pokuty za přestupky. Díky této novele došlo také k rozšíření

¹⁹BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7

²⁰Změny v pravidlech silničního provozu [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zmeny-v-pravidlech-silnicniho-provozu>

množství radarů po našich silnicích.²¹ Otázkou zůstává, zda jsou kontroly ze strany Policie České republiky a obecní policie dostatečné a zda je radarové kontrolování tolik efektivní.

3.2 Základní pojmy spojené s bodovým systémem

3.2.1 Přestupek a trestný čin

Přestupek lze charakterizovat jako zaviněné deliktní jednání nižšího stupně závažnosti než trestný čin, jež je pro společnost škodlivé a ohrožuje její zájem a kterého se může dopustit pouze fyzická osoba.²² Odpovědnost za přestupek zaniká, pokud se přestupek nepodaří projednat ve lhůtě stanovené zákonem – čili do jednoho roku od spáchání tohoto přestupku.²³ Přestupek má jednak formální znak (musí být za přestupek ve zvláštní části výslovně označeno), tak materiální znak (porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti).²⁴

Přestupky v České republice, na rozdíl od jiných zemích, neprojednávají soudy, ale většinou orgány obcí úřadů. Pokud přestupce souhlasí, lze přestupek projednat i na místě přestupku ve zjednodušeném blokovém řízení.

Za přestupek dle zákona č. 361/2000 Sb. lze uložit tyto sankce²⁵:

- napomenutí,
- pokuta,
- zákaz činnosti řízení motorových vozidel.

²¹BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2006, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7

²² KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

²³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

²⁴ BERAN, Tomáš. *Neplaťte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Vyd. 2. Brno: CP Books, 2005, vii, 111 s. ISBN 80-722-6640-3

²⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

Některé prohřešky na silnicích ČR v některých situacích svou podstatou spadají mezi trestné činy. Příkladem může být řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Pokud vozidlo řídí řidič, bez příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, jedná se o přestupek. Pokud však motorové vozidlo řídí ten, kdo není držitelem řidičského oprávnění, jedná se o trestný čin.²⁶ Sankce za trestný čin tohoto typu je v zákoně velmi přísně nastavena:

„Trestní zákon za řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění umožňuje uložit trest odnětí svobody na dobu až jednoho roku, peněžitý trest (teoreticky v rozmezí 2.000,- Kč až 5.000.000,- Kč), trest zákazu činnosti (tedy zákaz řízení na dobu 1 roku až 10 let), případně by mohl v úvahu přicházet i trest obecně prospěšných prací (50 až 400 hodin).“²⁷

Dalším typem trestného činu na silnicích ČR je řízení motorových vozidel pod vlivem návykové látky.

„Trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky se dopustí ten, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání případně jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí, nebo způsobit značnou škodu na majetku.“²⁸

3.2.2 Výběr základních pojmů dle zákona o silničním provozu²⁹

- účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,
- řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti

²⁶ Trestný čin řízení motorových vozidel bez řidičského oprávnění. ŘÍHA, Jiří. [online]. 2007 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: http://www.cak.cz/assets/files/1585/BA_07_01.pdf

²⁷ Trestní řízení. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.trestni-rizeni.com/dokumenty/trestne-ciny-souvisejici-s-rizenim-motorovych-vozidel>

²⁸ Ohrožení pod vlivem návykové látky v judikatuře nejvyššího soudu. LOJDA, LL.M. EUR., PH.D., JUDr. Jiří. [online]. 2014 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/ohrozeni-pod-vlivem-navykovve-latky-v-judikature-nejvyssiho-soudu-94013.html>

²⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

U tohoto bodu je vzhledem k tématu práce podstatné zmínit důvodovou zprávu k zákonu č. 215/2007 Sb, kterým je s účinností od 22.8.2008 novelizován zákon o silničním provozu kterém je uvedeno, že bodové hodnocení se týká pouze řidičů motorových vozidel, nikoliv nemotorových.

- řidič je kromě povinností uvedených v §4 a 5 dále povinen
 - podrobit se na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, či jinou návykovou látkou
- řidič nesmí
 - požit alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy,
 - řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,
 - při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení
- řidič o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/hod, na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130 km/hod,
- v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/hod, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/hod,
- držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí soudu o trestu,
- policista je oprávněn z důvodu uvedených v §118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz.

3.2.3 Bodový systém dle zákona o silničním provozu³⁰

³⁰KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

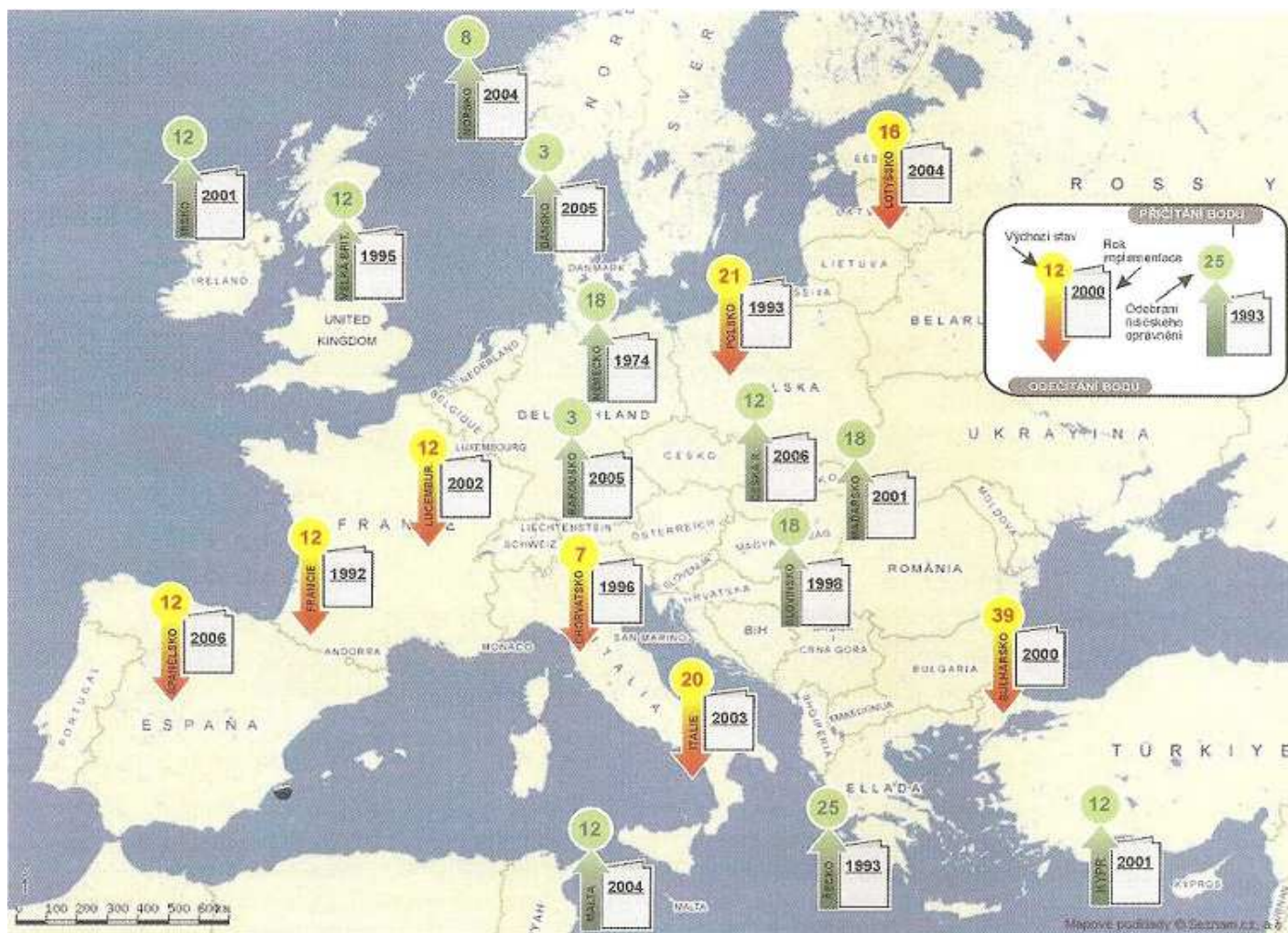
Zaznamenávání získaných bodů do evidenční karty v registru řidičů je vždy podmíněno buď existencí pokuty, jež byla uložena v blokovém řízení, bez ohledu na to, zda ji pachatel na místě zaplatil, nebo zda mu byl vydán blok na pokutu na místě nezaplacenou spolu s poštovní poukázkou, nebo existencí pravomocného rozhodnutí o přestupku s výrokem o sankci nebo pravomocného odsuzujícího rozsudku za trestný čin s výrokem o trestu.

- příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů,
- dopustil-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich,
- řidič, který pozbyl řidičské oprávnění dosažením 12 bodů, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění,
- ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení;
- řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin:
 - po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
 - po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle výše uvedeného bodu,
 - po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body

3.3 Bodový systém v Evropě

Zákonodárná složka České republiky se v otázce tvorby bodového systému inspirovala v zahraničí, kde po zavedení bodového systému následovalo projevení žádané větší kázně řidičů a tím i snížení úmrtnosti na silnicích při dopravních nehodách. Český bodový systém na rozdíl od některých zahraničních právních úprav nerozlišuje účastníky silničního provozu, např. začátečníky, řidiče profesionály apod. a body se vztahují na všechny bez rozdílu.³¹ V současné době funguje v Evropě 21 bodových systémů a to jak ve státech Evropské unie, tak ve státech nečlenských, graficky znázorněno na obrázku č. 1:

Obrázek č. 1 – Mapa států Evropy s bodovým systémem, rokem zavedení, způsobem odečítání či přičítání bodů



³¹KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

Zdroj: CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010

Cílem zavedení bodového systému a hlavní myšlenka ve všech státech je totožná – snížit počet dopravních přestupků vedoucích následně k závažným dopravním nehodám, eliminace nebezpečných a neukázněných řidičů a především snížení úmrtnosti na silnicích daných států. Konkrétní nastavení bodového ohodnocení daných přestupků, přísnost i konkrétní bodované přestupky se od sebe velmi liší v důsledku různých zvyklostí a rozdílné legislativy. Kromě odlišného počtu a druhu bodových přestupků je patrný i odlišný výchozí počet bodů, či způsob bodování a rozdílný postup zahlazování trestných bodů. V roce 2006 14 zemí v Evropě využívalo systém přičítání trestných bodů a 7 zemí se přiklonilo k postupu odečítání z výchozího počtu bodů.³² Jedním z velmi kritizovaných negativ bodových systémů v Evropě i v celém světě (bodový systém používá i např. v Kanadě, USA či Austrálii) je fakt, že dle dosavadních zkušeností, měl bodový systém poměrně krátký intenzivní účinek. Ve všech státech se totiž prozatím potvrdilo, že snížení dopravní nehodovosti mělo po půl až jednom roce od zavedení bodového systému opět stoupající tendenci.³³ Tato kapitola je zahrnuta především pro případné čerpání inspirací a návrhů, které jsou účinností a používáním ověřeny v jiných státech Evropy.

Německo³⁴

Německo má nejstarší a nejpropracovanější bodový systém v Evropě. Kompetentními orgány pro dozor nad provozem jsou v první řadě pobočky police a komunální úřady. Body jsou řidičům přičítány do hranice 18 bodů, katalog postihů obsahuje několik set přestupků, kde je u každého stanoven finanční postih, případně počet trestných bodů a mají zaveden i mimořádný trest odnětí svobody. Přestupky jsou ohodnoceny 1 – 4 body a trestné činy 5 – 7 body. Zásadním rozdílem oproti českému

³² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

³³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

³⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

systemu je možnost sčítání bodů při spáchání více než jednoho přestupku. V případě, že řidič dosáhne 8 – 13 bodů, obdrží písemnou výstrahu a je informován o stavu svého bodového konta a při dosažení 14 – 17 bodů mu je nařízena účast na doškolovacím semináři. Po dosažení 18 bodů je řidičské oprávnění odňato, což je konstruováno jako opatření pro nápravu a ochranu, nikoli jako sankce a řidičské oprávnění zaniká na dobu od 6 měsíců do 5 let, v extrémních případech může být uloženo doživotně. Body se zahlazují zvláště za každý spáchaný delikt s tím, že body za přestupek jsou zahlazeny za 2 roky od spáchání přestupku, pokud se řidič nedopustí dalšího bodově hodnoceného přestupku (pokud ano, lhůta se může prodloužit až na 5 let). U trestných činů je zahlazovací doba 5 let, a pokud se jedná o trestný čin v podobě řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, trvá zahlazení 10 let. I v Německu je možnost zahlazování bodů prostřednictvím doškolovacího semináře, v případě, že má na kontě maximálně 8 bodů. Při jízdě pod vlivem alkoholu v krvi ve výši 0,05% - 0,109% je zpoplatněno v rozmezí 500 – 1500 EUR, řidiči je odebrán řidičský průkaz na jeden měsíc a ztrácí 4 body.

Další skutečností v německém bodovém systému je ten fakt, že platí i pro cizince.³⁵ V České republice je bodový systém bez výjimky stejný pro cizince s řidičským průkazem vydaným ČR, pro cizince s řidičským průkazem vydaným jiným evropským či cizím státem je postup odlišný.³⁶

Francie³⁷

Ve Francii je výchozí počet bodů 12 a ty se odečítají. Řidič může přijít dle závažnosti o 1- 6 bodů ale také o všech 12 bodů naráz, pokud jeho chování obsahuje více přestupků zároveň, může přijít o max. 8 bodů. Řidiči začátečníci mají po dobu tří let výchozí počet bodů 6, což bylo ve Francii zavedeno od roku 2004. Přísnější kritéria pro začátečníky mají také ve Velké Británii či např. v Dánsku. Funguje zde odečtení 2 bodů za používání antiradaru. Otázka antiradaru u nás již byla v minulosti řešena, avšak návrhy na zakázání použití antiradaru obecně i přesto, že neporušuje činnost radaru, jen upozorňuje

³⁵ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

³⁶ *Bodový systém a cizinci* [online]. 2007 [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.holec-advokati.cz/cs/publikace/aktuality/44>

³⁷ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

na jeho výskyt, Poslaneckou sněmovnou neprošly.³⁸ Po ztrátě všech 12 bodů ztratí řidičské oprávnění platnost na dobu šesti měsíců. Pokud dojde ke ztrátě dvakrát během pěti let, lhůta zákazu je prodloužena na rok. Přísnost se však projevuje především k řidičům začátečnickům, pro ty platí, že v případě ztrátě platnosti řidičského oprávnění musí znovu absolvovat zkoušku z předpisů a praktickou zkoušku.

Rakousko³⁹

V Rakousku je uplatňována stejně jako v Dánsku varianta „3krát a dost“. Spáchaní jednoho ze třinácti závažných přestupků nebo trestných činů se zapisuje do Místního registru řidičských průkazů. Pokud jsou spáchány dva a více deliktů zároveň, zapisuje se to jako jeden záznam. Rakousko tedy nemá stanovenou hranici bodů, kterých se buď nabývá, nebo pozbývá, ale při prvním přestupku během dvouleté lhůty je kromě peněžité pokuty⁴⁰ pouze proveden záznam v centrálním registru řidičů, u druhého přestupku je řidič povinen podrobit se odškodňování – školení podle typu přestupku, kterého se dopustil. V případě třetího přestupku se odebírá řidičský průkaz na dobu nejméně 3 měsíců. Rakousko (stejně jako Francie) povoluje hranici alkoholu v krvi při řízení motorových vozidel (mimo kategorie řidičů skupiny C a D) až do hranice 0,5 promile. Rakousko je, ohledně výše pokud, jedno z nejméně přísných evropských zemí⁴¹.

Irsko⁴²

Irský bodový systém obsahuje 36 bodových dopravních přestupků. Body jsou přičítány do hranice 12 bodů a jejich záznam přetrvává 3 roky. Při spáchaní dopravního přestupku může řidič zaplatit správní poplatek, jehož výše závisí kromě typu přestupku a na rychlosti úhrady /po 28 dnech se tento poplatek navyšuje o 50%. Pokud neuhradí

³⁸BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7

³⁹ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

⁴⁰ *Bodový systém v Rakousku* [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://auto.ihned.cz/c1-17005340-nekompromisni-bodovy-system-plati-v-rakousku>

⁴¹ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRANÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

⁴² CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

poplatek dalších 28 dní – čili do 56 dnů od spáchání přestupku je zahájeno soudní řízení a počet trestných bodů je pak v takovém případě vyšší. (např. za jízdu na červenou dostane řidič při zaplacení fixního poplatku do 28 dnů 2 body a 80EUR, pokud nezaplatí do 28 dnů, navyšuje se poplatek na 120EUR a v případě, že nezaplatí ani do 56 dní, dostane řidič za ten samý přestupek v soudním usvědčení 5 bodů).

Řecko⁴³

Řecko přičítá trestné body až do výše 25 bodů. Přičítat se může dle závažnosti 3,5 nebo 7 bodů, v případě spáchání více přestupků najednou se body sčítají a záznam je vymazán po 4 letech a profesionálním řidičům po 2 letech. Po 15 nashromážděných bodech obdrží řidič varování, při dosažení hranice 25 bodů pak ztrácí řidičské oprávnění na dobu šesti měsíců. Pokud chce řidič po této lhůtě získat řidičské oprávnění zpět, musí se podrobit zkrácenému kurzu v autošколе a úspěšně složit teoretické i praktické zkoušky. Řidiči začátečníci mají hranici stanovenou na 22 bodů.

Polsko⁴⁴

Polský systém prošel v roce 2003 výraznými změnami. Body se započítávají do hranice 24 bodů, za jeden delikt může řidič dostat od 1 do 10 bodů. Začátečníci mají hranici nastavenou na 20 bodů. Po nasbírání 24 bodů řidič ztrácí oprávnění a je předvolán k přezkoušení z pravidel silničního provozu.

3.3.1 Hlavní rozdíly bodových systémů v Evropských státech a srovnání s ČR

K následnému srovnání bodových systémů jiných států s Českou republikou bylo využito výše zmíněných vybraných států, které se ve svých pravidlech nejvýznamněji liší a poskytují tak informace o odlišně přísném nastavení pravidel. Bodové systémy se nejčastěji liší v těchto aspektech⁴⁵:

⁴³ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

⁴⁴ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

⁴⁵ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

- body se sčítají, nebo odečítají,
- liší se celkový možný počet bodů a jednotlivá výše bodů udělovaná za dané přestupky (počet a typ),
- liší se i výčet bodovaných přestupků a postup v případě spáchání více přestupků zároveň i doba přetrvání záznamu,
- další postup v případě nabytí či ztráty plného počtu bodů – doba zadržení řídičského oprávnění i postup při znovuzískávání oprávnění a nutnost absolvovat kurzy apod.,
- postup v případě řidičů začátečníků a řidičů profesionálů,
- oznamování / varování o průběžném stavu získaných (ztracených) bodů.

Postavení českého bodového systému mezi ostatními evropskými systémy není příliš výjimečné. Celkový počet 12 bodů je dle obrázku č. 1 nejčastěji používaným v Evropě stejně jako postup přičítání bodů. Konkrétní případy / přestupky a trestné činy, které jsou bodově ohodnoceny, se v každém státě liší s ohledem na konkrétní situace, které musí daný stát regulovat. V mnoha státech je povolena promile alkoholu v krvi do výše 0,5⁴⁶.

Česká republika se odlišuje oproti jiným státům v udělování bodů za spáchání více přestupků a řadí se mezi mírnější, jelikož uděluje body pouze za ten nezávažnější přestupek. V případě dosažení horní hranice, čili získání plného počtu bodů či naopak ztracení veškerých bodů se ČR řadí mezi přísnější státy, jelikož odebírá řídičský průkaz na rok, nikoli pouze na půl rok. Po roce bez přestupků odebírá ČR řidičům 4 body, což je oproti ostatním státům velkorysé. V současné době Česká republika řidičům nabízí jako ostatní země možnost absolvování kurzů v podobě školení bezpečné jízdy při splnění vymezených kritérií v počtech získaných bodů.⁴⁷

⁴⁶ CENTRUM DOPRANÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

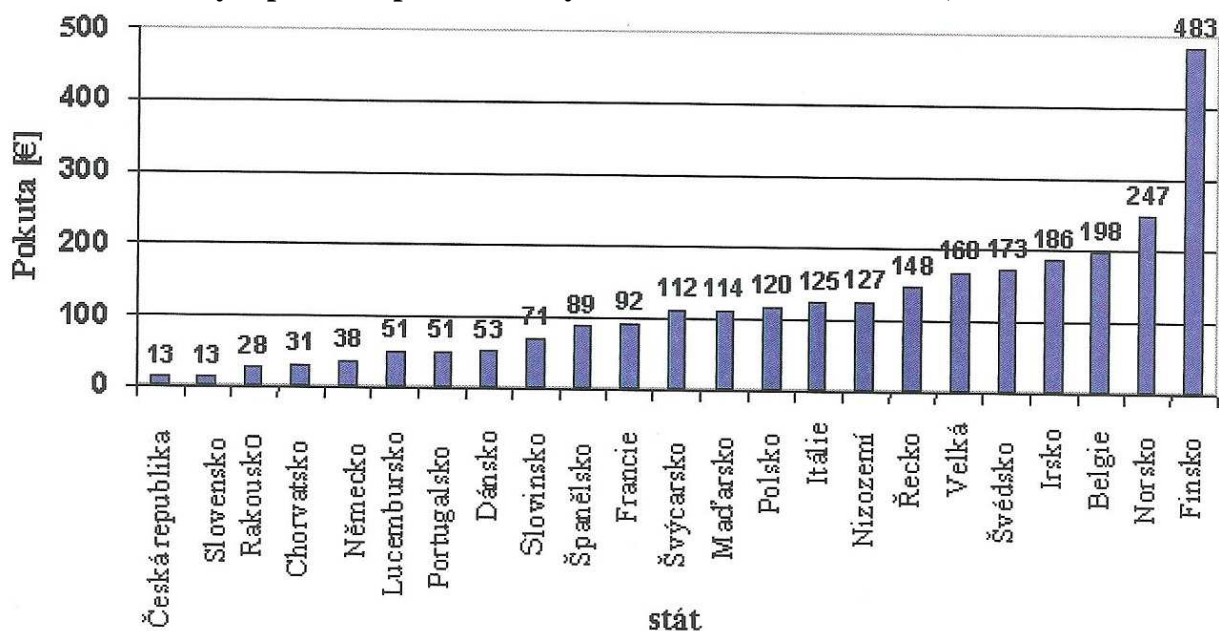
⁴⁷ Odečítání 3 bodů - školení bezpečné jízdy. [online]. [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/bodovy_system/odecitani_3b.htm

Častý a nejednotný je postup v případě řidičů začátečníků a profesionálů. ČR je k začátečníkům oproti jiným zemím mírná a dává jim k dispozici stejný počet bodů, jako pokročilým řidičům. Doba, po kterou je řidič považován za začátečníka se v daných zemích liší.

Rozdíl nastává i v průběžném informování řidičů o stavu získaných bodů. V ostatních zemích při získání určité hranice automaticky varují řidiče a dávají jim možnost k včasné nápravě a účasti na školení.

Nejpřísnější postihy z hlediska výše pokut jsou v severských evropských zemích – konkrétně v Norsku a Finsku, čili v zemích s vysokou úrovní bezpečnosti silničního provozu.⁴⁸ Ve Finsku se výše pokuty odvíjí od průměrného ročního příjmu konkrétního řidiče. Tímto krokem se snaží orgány docílit vyšší míry objektivity ve vztahu k rozdílným finančním příjmům řidičů, kteří porušili zákon.⁴⁹ Přehled výše pokut při překročení nejvyšší povolené rychlosti o 20km/hod v roce 2000, čili v roce, kdy v ČR ještě nebyl zaveden bodový systém, znázorňuje graf č. 1. Rozdíl ve výši pokuty za uvedený přestupek v ČR a ve Finsku byl v roce 2000 téměř čtyřiceti násobný.

Graf č. 1 - Výše pokut za překročení rychlosti o 20 km/hod v EUR, rok 2000



⁴⁸ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

⁴⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

Zdroj: CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010

3.4 Historie systému na našem území

V rámci konzultací s pracovníky Ministerstva dopravy a prostřednictvím přístupů do systémů pracovníků úřadu bylo zjištěno, že Česká republika nešla ve směru zavedení bodového systému pouze po vzoru ostatních států Evropy. V roce 1964 a podle informací i před tímto rokem, byl v Československé socialistické republice zaveden systém na stejném nebo alespoň podobném principu dnešního bodového systému.

Ministerstvo vnitra vydalo dne 27. května roku 1964 vyhlášku, kde je v §10 – *Vydání řidičského průkazu* uzákoněno následující:

„Po úspěšném složení zkoušky vydá okresní dopravní inspektorát žadateli o řidičské oprávnění řidičský průkaz s vložkou. V této vložce vyznačují orgány Veřejné bezpečnosti závažnější dopravní přestupky. Řidič má nárok na vydání nové vložky po uplynutí šesti měsíců od posledního vyznačeného přestupku.“⁵⁰

Z §10 vyplývá, že řidičský průkaz obsahoval jakési vložky, určitý počet vložek podle počtu nejzávažnějších a hlídaných přestupků.

„S řidičským průkazem může být spojena zvláštní vložka s útržky, které okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti oddělí, dopustí-li se držitel řidičského oprávnění vážného přestupku v silničním provozu.“⁵¹

Z výše uvedeného vyplývá, že pokud např. řidič řídil pod vlivem alkoholu – měl pracovník veřejné bezpečnosti (čili policista) právo na místě při kontrole vozidla tuto vložku odebrat - „proštípnout“. Po provinění zůstalo na řidičském průkazu na první pohled jasné, čím se řidič provinil.

⁵⁰ MINISTERSTVO VNITRA. *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky, Vyhláška ministerstva vnitra o řidičských průkazech, oznámení o vydání obecných právních předpisů*, Vydána dne 27. května 1964, Praha

⁵¹ NÁRODNÍ SHROMÁŽDĚNÍ REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, *Úřední list, Zákon č. 77/1959 Sb., Zákon o sbírce zákonů a Úředním listě*

Podle §20 odstavce 4 – Přejídná ustanovení vyhlášky Ministerstva vnitra je patrné, že:

„Kupony k řidičským průkazům vydaným na základě dřívějších předpisů platí napříště jako vložky. Závažnější dopravní přestupky se v nich vyznačují podle §10.“

Z tohoto paragrafu lze vyvozovat, že podobná opatření byla již před vydáním této vyhlášky v podobě kuponů, které nahradily výše zmíněné vložky.

Již Československá socialistická republika tedy měla zavedený systém na podobném principu bodového systému.

4 Charakteristika bodového systému

4.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010

Bodový systém byl součástí nástrojů pro zlepšení dopravní situace na silnicích České republiky již prostřednictvím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2004. Hlavním cílem bylo snížení počtu usmrcených osob do roku 2010 o polovinu.⁵² Navržená strategie vzešla z analýzy dopravních nehod v České republice, ze stavu právní úpravy v ČR ke dni 30.11.2003, z tehdejších kompetencí a úrovně výkonu veřejné správy, ze SWOT analýzy, ze mezinárodních závazků ČR a z dopravní politiky ČR.⁵³ Strategie se rozhodla na základě provedené analýzy reagovat a redukovat především tyto problémy:

- nízké právní vědomí účastníků silničního provozu,
- nízká vymahatelnost práva,
- závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu,
- nízké používání prvků pasivní bezpečnosti,
- nebezpečný dopravní prostor především ve městech a obcích.

Jedním z dílčích cílů strategie bylo i zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy, k čemuž byly použity nástroje uvedené v tabulce č. 1:

⁵² Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Ministerstvo dopravy. [online]. 2005 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

⁵³ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Ministerstvo dopravy. [online]. 2005 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

Tabulka č. 1 – Nástroje pro zvýšení účinnosti právní úpravy, Národní strategie do r. 2010

NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
Zavedení systému bodového hodnocení řidičů v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
Zavedení oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě v případech stanovených novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
Zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích novelizací ustanovení § 22 zákona č. 200/1999 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu stanovení jak nejnižší, tak i nejvyšší možné pokuty za vybrané přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích.	MD	S účinností novely zákona
Zavedení pořádkové pokuty za nerespektování výzvy policie dostavit se v určenou dobu k projednání skutku, v němž je spatřován přestupek, novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
Zavedení trestního postihu řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, které si řidič přivodil vlivem návykové látky.	MS	S účinností novely zákona

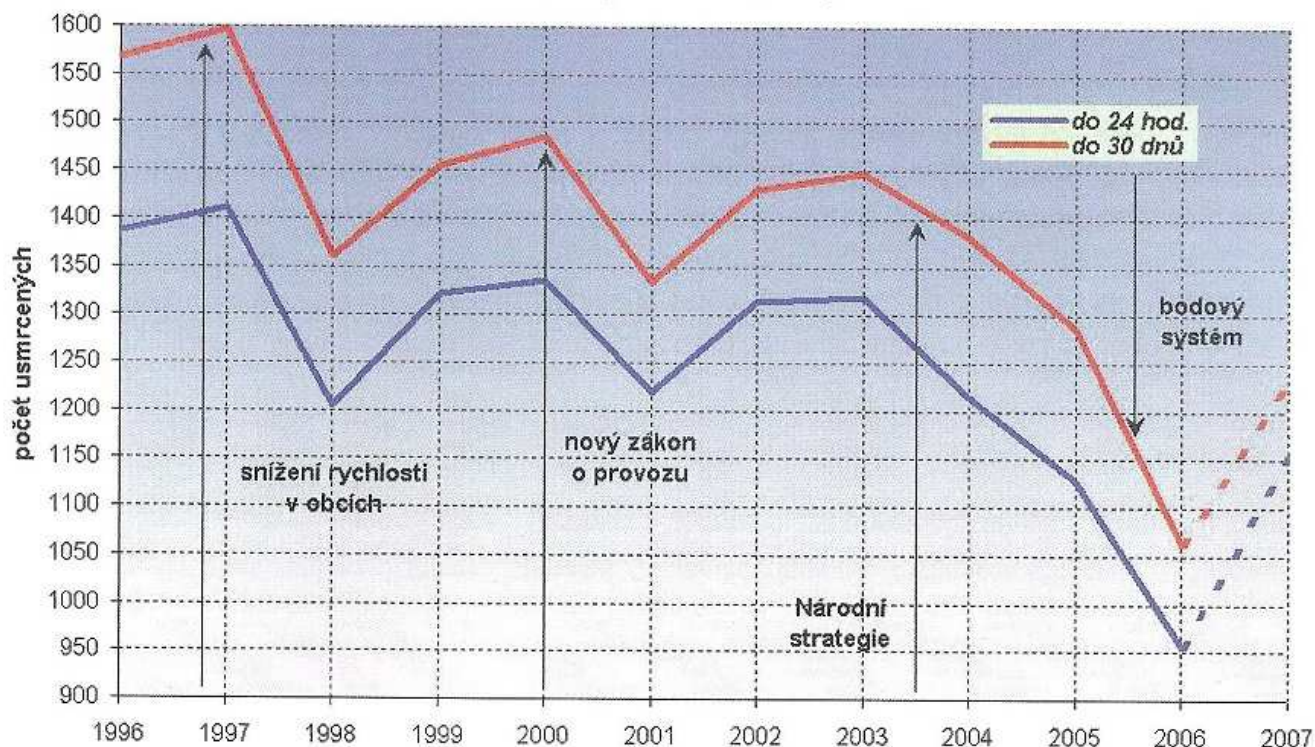
Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010

Bodový systém se stal systémem evidence a započítávání porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, kterých se řidič dopustí. Každý řidič bez ohledu na dobu držení řidičského oprávnění může nabýt maximálně 12 bodů, kterých když nabude, dojde k jeho odebrání. Preventivní složka zahrnuje možnost každého řidiče aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění prostřednictvím nasbíraných bodů. Represivní část dopadá na řidiče, u kterých se postih za jednotlivá porušení předpisů dle zákona o provozu na pozemních komunikacích má účinkem.⁵⁴ Jako nevýhodu a mínus současného nastavení zákona je možné považovat fakt, že zákonné orgány nemají povinnost oznamovat průběžný stav nasbíraných bodů, oznamují písemně teprve dosažení plného počtu 12 bodů a současně povinnost odevzdání řidičského průkazu, což není tak výchovné, jak by mohlo být v případě průběžného informování.

Vývoj usmrcených na pozemních komunikacích v ČR v letech 1996 - 2007 podrobně znázorňuje graf č. 2, který zároveň zaznamenává i milníky v historii politiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁴ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H: Silniční právo, Praha: Leges, 2009, 413, ISBN 9788087212103

Graf č. 2 – Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (1996 – 2007)



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Po jednotlivých opatřeních, která jsou v grafu č. 2 uvedena, vždy následuje poměrně krátkodobá bezprostřední pozitivní reakce, trvalejší snížení počtu usmrcených na pozemních komunikacích nastalo po zavedení opatření výše zmíněné Národní strategie, jejichž součástí byl i nástroj v podobě zavedení bodového systému.

Ze současných statistik vyplývá, že v roce 2010 zemřelo na českých silnicích 753 osob, k původnímu cíli se výsledné počty zemřelých přiblížily až v roce 2012 – 681 osob. V roce 2013 zemřelo na našich silnicích 583 osob⁵⁵. 50 % snížení počtu zemřelých osob se tedy povedlo až po 7 letech účinnosti bodového systému, přesto však můžeme považovat číslo 583 osob v roce 2013 oproti stavu z roku 2002 za pozitivní.

4.2 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020

Cílem Národní strategie z roku 2011 je především snížení počtu usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet

⁵⁵ Počet usmrcených osob při dopravních nehodách [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doprava_a_spoje

těžce zraněných. Míra úmrtnosti v ČR je o 23 % vyšší, než je evropský průměr. V České republice bude třeba každoročně snížit počet smrtelných obětí dopravních nehod průměrně o 5,5 %. Znamená to snížit počet usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. Naplnění by zachránilo během této dekády životy více než 3 000 spoluobčanů.⁵⁶

Národní strategie se nechá rovněž inspirovat díky jednoznačným pozitivním poklesům nehodovosti a zvýšení bezpečnosti na silnicích státu v zahraničí. V tabulce č. 2 jsou uvedena klíčová opatření vedoucí v příslušných státech k výraznému poklesu obětí v silničním provozu v období let 2001 – 2009.

Tabulka č. 2 - Oblasti klíčových opatření pro zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v zemích s nejmarkantnějším snížením počtu usmrcených v silničním provozu v období let 2001 – 2009

Země	Oblasti hlavních změn
Lucembursko	Alkohol, bodový systém, policejní dozor.
Francie	System automatické kontroly, reforma bodového systému.
Portugalsko	Infrastruktura, pravomoci policie.
Litva	Policejní dohled, audity PK, bodový systém.
Španělsko	Bodový systém, policejní dohled.

Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020

Z tabulky č. 2 je patrná efektivita bodového systému a jeho smyslu, který je však ve většině případů doprovázen úpravou pravomocí policie a jejím intenzivnějším dohledem.

Z podkladů uváděných Ministerstvem dopravy v dokumentu Národní strategie 2011 - 2020 je patrné, že nejúčinnější cestou k dosažení rychlého a výrazného poklesu počtu usmrcených na silnicích je jasná definice řídicí struktury dopravně bezpečnostního systému, dostatečné finanční zajištění aktivit, intenzivní kontrola dodržování platné legislativy ze strany řidičů, zejména v oblasti dodržování max. povolené rychlosti jízdy,

⁵⁶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Ministerstvo dopravy. [online]. 2011 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

respektování zákazu řízení vozidel pod vlivem návykové látky, a v neposlední řadě vytváření bezpečné silniční infrastruktury. Nejedná pouze o intenzitu, ale i o kvalitu spočívající ve schopnosti státu vymáhat udělené pokuty či tresty.⁵⁷

Nápravná opatření v této strategii jsou soustředěna do 3 základních bodů:

- bezpečná pozemní komunikace,
- bezpečné dopravní prostředky,
- bezpečné chování.

Bodový systém v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 dle plánu hraje a dále bude hrát významnou roli v oblasti bezpečného chování, kde nápravné rehabilitační programy slouží jako prostředek ke vzdělávání a výchově neukázněných řidičů. Nosná opatření v této oblasti se zaměří na následující body⁵⁸:

- zvýšení účinnosti dopravně bezpečnostní legislativy,
- kroky vedoucí ke zvýšení efektivnosti sankčně motivačního systému,
- zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu,
- působení na nejrizikovější skupiny řidičů,
- zpřísnění postihů za nebezpečné chování ohrožující ostatní účastníky silničního provozu,
- implementaci připravované směrnice EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Nezbytné však je zaměřit se na všechny účastníky silničního provozu, kterými jsou např. děti, cyklisté či chodci. K úspěšné realizaci celého projektu bude nezbytné zajištění politické podpory a funkční řídicí podpory, což je dle zdrojů potřeba zajistit jak na úrovni

⁵⁷ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Ministerstvo dopravy. [online]. 2011 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z:<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

⁵⁸ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Ministerstvo dopravy. [online]. 2011 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z:<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

ústředních orgánů státní správy, tak u všech ostatních subjektů nesoucích i jen částečnou zodpovědnost za bezpečnost silničního provozu. Dalším bodem je potřeba zajištění financování celého projektu nejen ze strany státu ale i např. regionálních fondů jako partnerů spolufinancování. Nezbytné jsou také kvalitní statistická data a následně provedené analýzy, výzkumy a jejich pravidelné vyhodnocování.

5 Situace na silnicích po zavedení bodového systému

Bezprostředně po zavedení bodového systému řidiči pozitivně reagovali na zavedené změny a pravidla, že kterých měli respekt. Postupně však došlo k navracení hodnot do stavu před zavedením systému. Tuto skutečnost můžeme do jisté míry přičíst i negativní mediální kampaním a politickému zpochybňování významu a účinnosti bodového systému⁵⁹ Lze říci, že místo podpůrné kampaně byla řidičská veřejnost díky médiím a z části i politickým vlivem demotivována. Chyběla také motivace dodržování základních pravidel silničního provozu díky nedostatečné kontrole bezpečnostních složek státu. Nejen to byl zajisté důvod, proč řidiči po počátečním ukázněném začali brát bodový systém na lehkou váhu.⁶⁰

5.1 Dopady zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost po roce účinnosti⁶¹

Statistická analýza Centra dopravního výzkumu ze srpna roku 2007 byla zaměřena na rozbor vývoje smrtelných následků nehodovosti v ČR po zavedení bodového systému. Mezi hlavní aspekty, které mají vazbu na bodový systém, jsou především nepřiměřená rychlost, jež lze považovat za jeden z hlavních a nejnebezpečnějších příčin nehod. Mezi další aspekty můžeme zahrnout např. řízení pod vlivem alkoholu či nedání přednost chodci na přechodu.

Dokument tehdy prezentoval i tři hlavní nepřímé ukazatele bezpečnosti (NBU)⁶² provozu na pozemních komunikacích (rychlost vozidel, používání zádržných systémů, svícení ve dne). Zde analýza prokázala pozitivní trendy chování řidičů ve všech třech sledovaných ukazatelích krátce po zavedení bodového systému. Již říjnová sledování však ukázala zhoršení situace, kromě denního svícení, které bylo řidiči bez větších výhrad

⁵⁹ *TISK JE SPÍŠE PROTI ZPOCHYBŇOVÁNÍ NOVÉHO SILNIČNÍHO ZÁKONA* [online]. 2006 [cit. 28.1.2015]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/v01/index.php3?>

⁶⁰ ⁶⁰ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb, a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

⁶¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb, a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

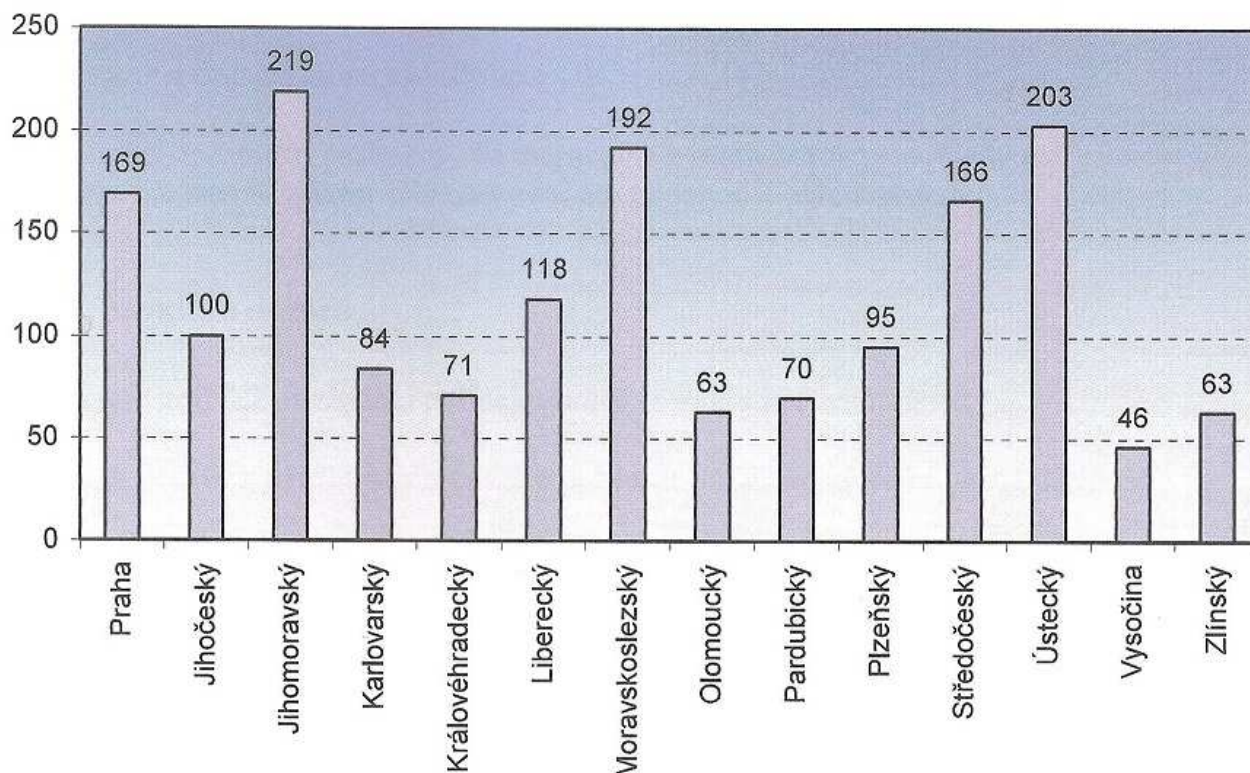
⁶² NBU – vycházejí z experimentálně ověřených vztahů mezi chováním a bezpečností provozu. (zdroj: EKSLER V., DONT M. a kol., *Metodika sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích*, Brno: CDV, 2008)

akceptováno. Nejvíce negativním propadem v chování řidičů oproti roku před zavedením bodového systému bylo zvyšování míry překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obcích, kde je patrné, že se zmírnila původní obava řidičů z možného postihu při překročení povolené rychlosti a důvodem byl zřejmě i fakt, že řidiči spoléhají na toleranci ze strany policejních jednotek při překročení rychlosti o max. 10km/hod.⁶³

Centrum dopravního výzkumu uvádí, že za první rok účinnosti bodového systému bylo celkem 1659 vybodovaných řidičů, z čehož 1580 mužů a pouze 79 žen. Zde je patrný rozdílný vliv bodového systému na obě pohlaví.

Graf. č. 3 uvádí počty vybodovaných řidičů v jednotlivých krajích za období červenec 2006 – červen 2007, které se mezi sebou výrazně liší.

Graf č. 3 – Počet vybodovaných řidičů dle jednotlivých krajů ČR po roce účinnosti bodového systému



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

⁶³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb, a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

„Jedním z důvodů většího počtu „vybodovaných“ řidičů v některých krajích je prokazatelně intenzivnější dozor a dohled Policie ČR. Další příčinou může být větší aktivita měst a obcí jak v oblasti kontroly, tak i lepší fungování následných administrativně – správních procesů“⁶⁴

Analýza v mimo jiné i porovnála počty zjištěných dopravních přestupků za 1. pololetí v letech 2004 – 2007. V tomto období došlo ke zlepšení přestupků v oblasti rychlosti, předjíždění či např. dání přednosti v jízdě. Zhoršil se však počet řidičů řídících pod vlivem alkoholu. Rapidní zhoršení prohřešků tohoto typu blíže znázorňuje tabulka č. 3.

Tabulka č. 3 – Počet přestupků řízení pod vlivem alkoholu v 1. pololetí v letech 2004 - 2007

Sledované období / sledovaný znak	1. pololetí 2004	1. pololetí 2005	1. pololetí 2006	1. pololetí 2007
Počet přestupků řízení pod vlivem alkoholu	250	325	1331	3453

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, vlastní zpracování

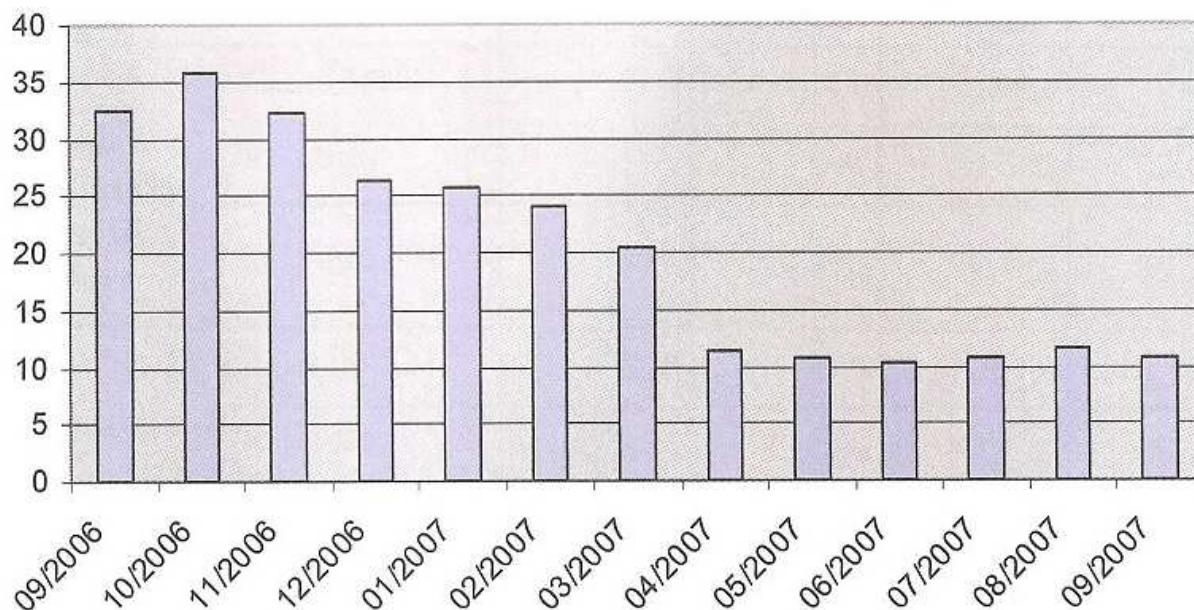
Zcela jistě se nejedná o stále větší porušování pravidel ze strany řidičů v tomto směru. Změnilo se chování v podobě kontroly ze strany Policie ČR, jež začala více kontrolovat řidiče prostřednictvím dechových zkoušek.

Vzhledem k dotazníkovému šetření, které bylo prováděno především na pražských a středočeských řidičích, je zobrazen graf č. 4 - počet přestupků spáchaných po měsících od září v letech 2006 – 2007 v Praze, čili v rámci prvního roku platnosti bodového systému. Graf č. 4 provedený v rámci druhé analýzy Centra dopravních služeb zobrazuje postupné snižování počtu přestupků překročení rychlosti v hlavním městě v celém období jednoho roku po zavedení bodového systému.⁶⁵

Graf. č. 4 – Počet přestupků překročení rychlosti od září 2006 do září 2007 v %

⁶⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb, a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

⁶⁵ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Z grafu č. 4 lze soudit, že nejen že byl bodový systém na pražské řidiče v tomto směru účinný, ale i práce bezpečnostních jednotek byla prokazatelně efektivní. Počet přestupků z dle analýzy klesl od října roku 2006, kdy hodnota dosahovala téměř 35% počtu přestupků překročení rychlosti, do září roku 2007 na hodnotu pouhých 10% ze všech přestupků v Praze.⁶⁶

Závěr z analýzy vlivu bodového systému po roce účinnosti byl pozitivní. Zavedení tohoto opatření přineslo výrazné zlepšení parametrů nehodovosti v počáteční fázi v letním období, kde se většina řidičů stala ukázněnějšími, ale jen na krátké období. Po několika měsících se řidiči přizpůsobili nastaveným podmínkám a přestali se tolik obávat nastavených opatření. Další prohloubení nedůvěry v bodový systém prohloubil fakt, kdy se v první polovině roku 2007 dostaly počty dopravních nehod nad čísla z roku předešlého. Přes to však zůstal vývoj v obci příznivější než mimo obec. Příčinou tohoto faktu je s největší pravděpodobností realizace řady dopravně bezpečnostních stavebně – technických opatření a rychlý vývoj automatizovaného měření rychlosti, ke kterému dostaly obce kompetence.

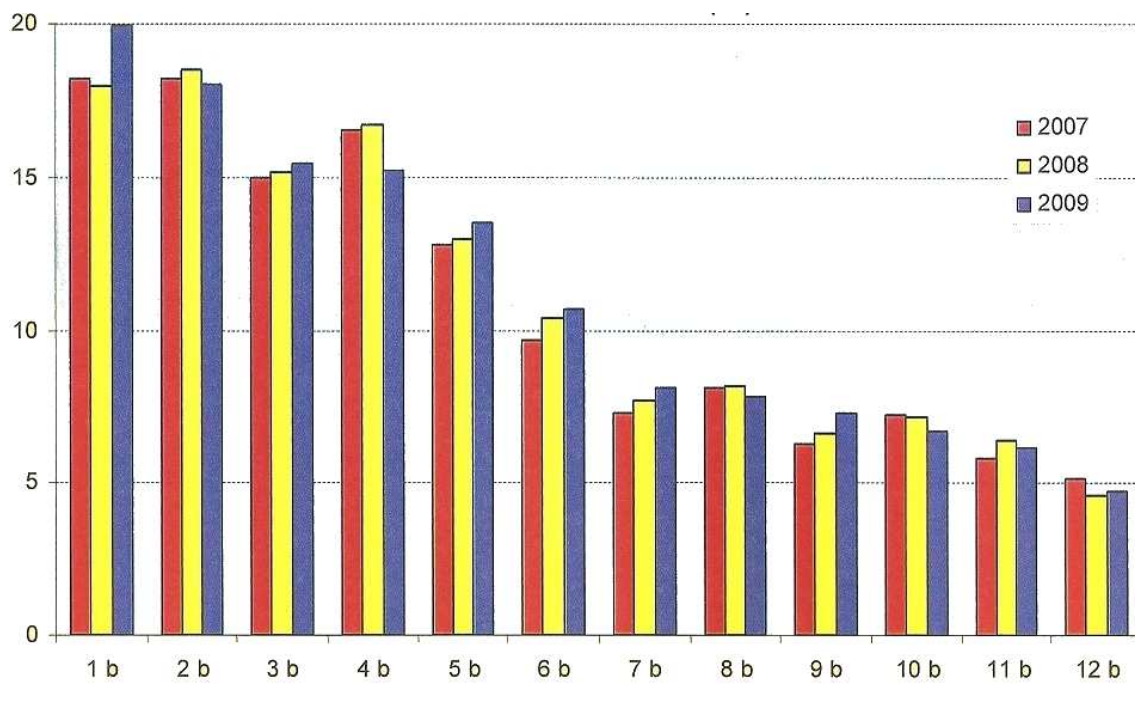
⁶⁶ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

5.2 Účinky bodového systému v letech 2006 – 2009⁶⁷

Již po čtyřech letech účinnosti bodového systému bylo jasné, že je bodový systém účinným nástrojem na snižování dopravní nehodovosti. Faktem však zůstává skutečnost, že je potřeba stále aktualizace a zdokonalování nastavených pravidel, což dokazuje i vývoj bodového systému po třicetileté účinnosti bodového systému v Německu.⁶⁸

Nejvíce řidičů bylo každý rok ve skupině tehdy ještě jednobodových přestupků a ve skupině dvoubodových. V obou skupinách došlo k výraznému navýšení oproti roku 2006. Poměrně velké množství řidičů je i ve skupině sedmibodových čili nejzávažnějších přestupků. Tato skupina stále rostla až do roku 2009. Zvětšil se i počet řidičů s celými 12 body, což následně zajisté vedlo ke ztrátě řidičského průkazu. Rozdílný vliv bodového systému na jednotlivá pohlaví za čtyři roky účinnosti je uveden v grafu č. 5, jenž znázorňuje procentuální podíl řidiček vůči všem řidičům s daným počtem bodů v jednotlivých kategoriích.

Graf č. 5 - % podíl řidiček v jednotlivých bodovaných kategoriích vůči všem bodovaným řidičům k 31.12. daného roku



⁶⁸ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Ženy jsou nejvíce zastoupeny v níže bodovaných kategoriích (do 20 % k celkovému počtu bodovaných řidičů v dané kategorii), v ostatních skupinách je podíl z pravidla pod hranicí 10 %. Lze konstatovat, že ženy byly do roku 2009 jako řidičky ukázněnější než muži. V grafu č. 6 však nelze jednoznačně najít stálé snižování či zvyšování počtu obodovaných řidiček v daných kategoriích.

I v této analýze Centrum dopravního výzkumu sledovalo nepřímé ukazatele bezpečnosti. Tyto NUB byly sledovány na 91 referenčních bodech po ČR.⁶⁹ I zde byly jako hlavní NUB brány: rychlost vozidel, používání zádržných systémů a svícení ve dne. Výsledky sledování ukázaly, že existuje silná korelace překročení povolené rychlosti mimo obec s počty usmrčených, neboli v období, kdy je zjištěna vyšší rychlost, jsou i počty smrtelných zranění vyšší. Např. v podílu řidičů pokračujících nejvyšší dovolenou rychlost nejsou podobné výkyvy patrné a roku 2009 tyto hodnoty dokonce klesaly. Analýza tedy vyvodila závěr v následujícím tvrzení:

„Jednoznačným závěrem tedy je, že primárně je nebezpečná „nepřiměřená rychlost“ nikoli míra překračování nejvyšší dovolené rychlosti – z toho vyplývá, že je nutné důrazně řidiče informovat (dopravním značením, vedením a uspořádáním komunikace, doplnění zklidňujících prvků atd.) o tom, jakou rychlostí lze bezpečně daným úsekem projet.“⁷⁰

V obci vývoj překračování povolené rychlosti nekoreloval s vývojem počtu smrtelných zranění, ale silně koreloval s vývojem počtu nehod, neboli čím byly dosahované rychlosti vyšší, tím více nehod bylo zaznamenáno ve sledovaném období.⁷¹

Čtyřletým sledováním překračování rychlosti motorových vozidel tedy byla potvrzena silná závislost mezi rychlostí a nehodovostí na pozemních komunikacích.

⁶⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

⁷⁰ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

⁷¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

Autoři analýzy mysleli i na různý charakter provozu v různě velkých obcích (městech). Ve městech nad 30 tisíc obyvatel došlo dle zdroje k poklesu rychlosti v prvních měsících po zavedení bodového systému. Poté došlo k mírnému nárůstu míry překračování nejvyšší povolené rychlosti a hodnoty rychlosti zůstali velmi podobné. V dalším vývoji došlo k navrácení hodnot a opět důkazu, že se řidiči přestali bát postihů ze strany bezpečnostních složek. K poklesu došlo teprve v druhé polovině roku 2008 a v první polovině roku 2009. Poté došlo opět k nárůstu. Stejně tomu bylo i u měst od 10 tisíc do 30 tisíc obyvatel.

Malým průjezdným obcím do 3 tisíc obyvatel byly v průběhu čtyř let také nainstalovány radarové měřiče rychlosti se zobrazením aktuální rychlosti řidičů. V těchto obcích došlo po zavedení k rapidnímu snížení nejvyšší rychlosti, jelikož se řidiči nejvíce obávali postihů. Před zavedením překračovalo v těchto obcích rychlost 84% řidičů!⁷² V prvním pololetí roku 2008 došlo k pozitivnímu vývoji a snížení míry překračování nejvyšší dovolené rychlosti, což můžeme přičítat právě zavedení radarů. V druhém pololetí roku 2008 a v prvním pololetí roku 2009 došlo zpět k nárůstu těchto hodnot, avšak v druhém pololetí roku 2009 naopak došlo k výraznému snížení míry překračování nejvyšší povolené rychlosti.⁷³

Z analýzy vyhodnocení účinků bodového systému po 4 letech účinnosti vyplynulo, že ženy jsou ukázněnějšími řidičkami na našich silnicích. Bodovaných řidičů do roku 2009 ve všech kategoriích přibývalo. Překračování nejvyšší povolené rychlosti – čili počet přestupků s tímto prohřeškem se ve všech druzích měst po zavedení bodového systému snížil. Analýza opět potvrzuje, že bodový systém je vhodným nástrojem zvyšování bezpečnosti na silnicích ČR, jelikož měl významný vliv na chování řidičů ve všech sledovaných směrech bezprostředně po jeho zavedení. V některých oblastech však došlo k návratu nebo přiblížení k hodnotám před zavedením bodového systému, což znamená, že se řidiči s postupem času přestali bát hrozících sankcí za porušení dopravních předpisů.

⁷² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

⁷³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

6 Analýza vlivu bodového systému na dopravní situaci v ČR v letech 2006 - 2014

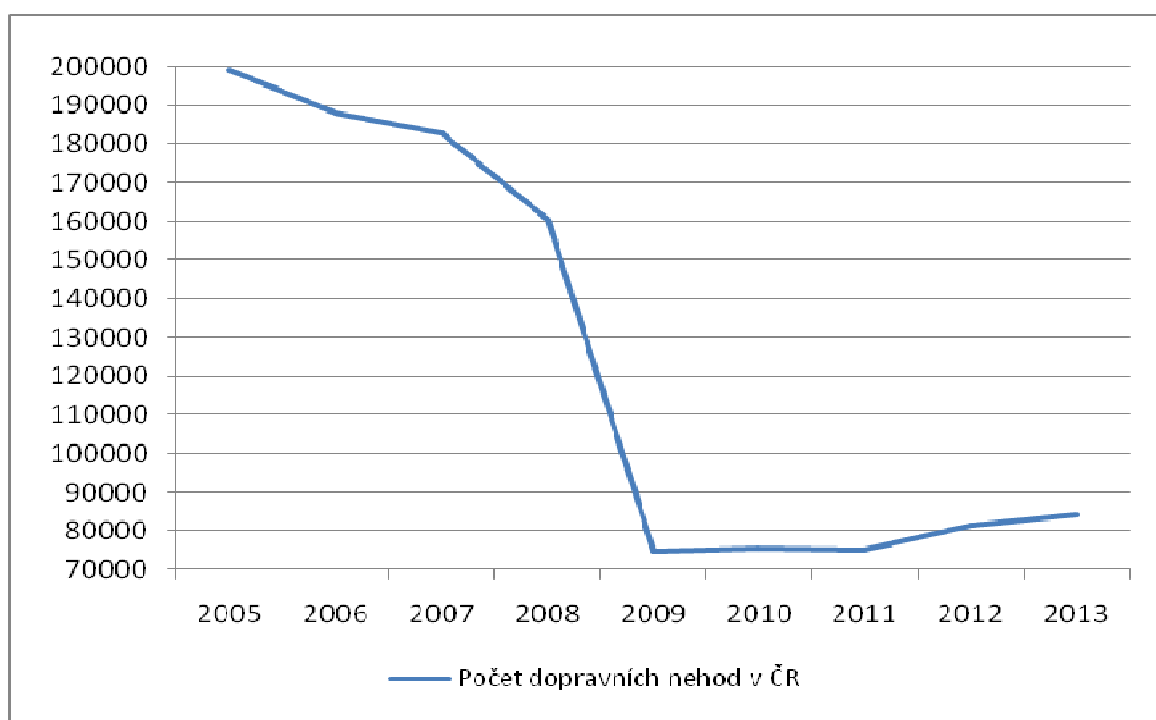
6.1 Analýza vývoje ukazatelů bodového systému

Časové řady dat pro analýzu vývoje jednotlivých ukazatelů, které mají vliv na dopravní situaci v ČR, byly samostatně získány od Ministerstva dopravy (dostupné online www.mdcz.cz) a Českého statistického úřadu (www.czso.cz). Analyzovány byly postupně dvě „skupiny“ dat, první z nich sleduje stavy bodovaných řidičů a jejich vývoj, druhá skupina dat se týká dopravních přestupků, trestních činů a jejich vývoje.

6.1.1 Dopravní nehody a počet usmrcených osob v ČR

Z dat uvedených v příloze č. 4 byl vytvořen graf č. 6, který znázorňuje vývoj počtu dopravních nehod na našich silnicích od roku 2005 - před zavedením bodového systému až do roku 2013.

Graf č. 6 – Počet dopravních nehod v ČR 2005 - 2013



Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Z grafu č. 6 je patrný výrazný pokles počtu dopravních nehod v roce 2009, důvodem je úprava zákona v povinnosti hlášení dopravní nehody Policií České republiky. Tato povinnost se od 1.1.2009 posunula na hranici 100 000,- Kč vzniklé škody.⁷⁴ Elementární charakteristiky pak o vývoji časové řady počtu spáchaných dopravních nehod prozradí více v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4 – Elementární charakteristiky počtu dopravních nehod v ČR

rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet dopravních nehod v ČR	199262	187965	182736	160376	74815	75522	75137	81404	84398
Diference 1. řádu	x	-11297	-5229	-22360	-85561	707	-385	6267	2994
Diference 2. řádu	x	x	6068	-17131	-63201	86268	-1092	6652	-3273
Průměrný absolutní přírůstek									-12762,7
Koeficient růstu	x	0,9433	0,9722	0,8776	0,4665	1,0094	0,9949	1,0834	1,0368
Tempo růstu	x	-5,6694	-2,7819	-12,2362	-53,3503	0,9450	-0,5098	8,3408	3,6780
Průměrný koeficient růstu									0,8982

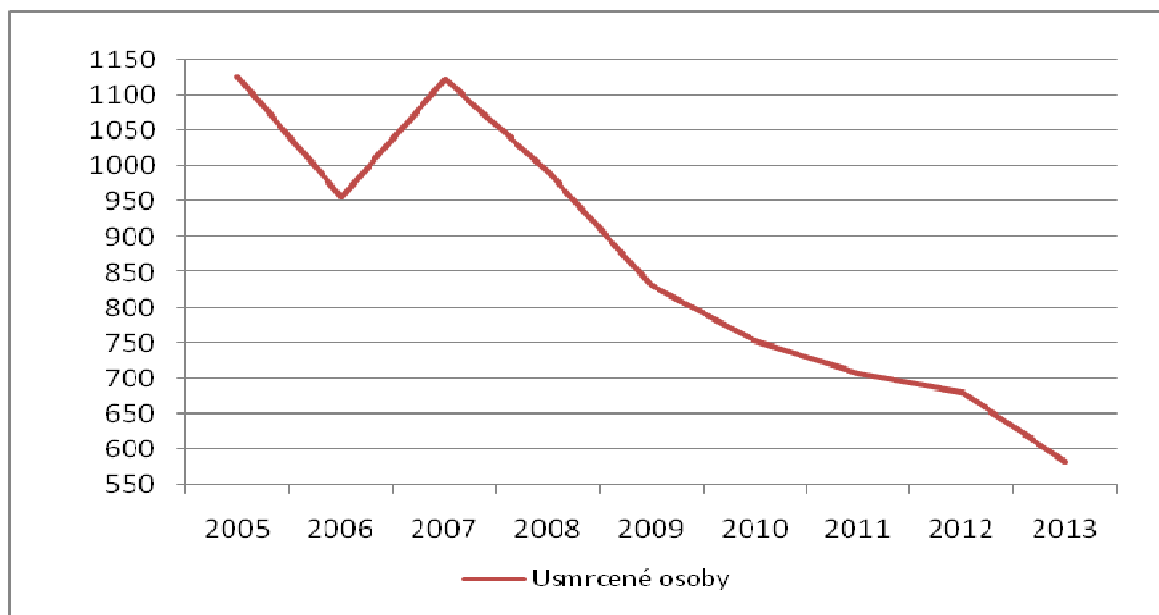
Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Počet dopravních nehod mezi lety 2005 – 2006 dle průměrného koeficientu růstu klesl o 10,18%. V absolutních číslech pak mezi rokem 2005 a 2013 průměrně klesl počet dopravních nehod o 12 762,7 dopravních nehod. Nejvýraznější absolutní pokles počtu dopravních nehod vidíme právě mezi rokem 2008 a 2009 z důvodu posunu povinnosti hlášení dopravní nehody na 100 000,- Kč vzniklé škody, kdy počet nehod klesl o 85 561.

Jedním z cílů zavedení bodového systému bylo především snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách na silnicích České republiky. Vývoj tohoto ukazatele v letech 2005 – 2013 znázorňuje graf č. 7 a tabulka č. 5 s elementárními charakteristikami.

⁷⁴ Rady pro případ dopravní nehody: Policie ČR. [online]. 2009 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ridici-622097.aspx>

Graf č. 7 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v ČR



Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Tabulka č. 5 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v ČR

rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Usmrcené osoby	1127	956	1123	992	832	753	707	681	583
Diference 1. řádu	x	-171	167	-131	-160	-79	-46	-26	-98
Diference 2. řádu	x	x	338	-298	-29	81	33	20	-72
Prům. absolutní přírůstek									-60,4444
Koeficient růstu	x	0,8483	1,1747	0,8833	0,8387	0,9050	0,9389	0,9632	0,8561
Tempo růstu	x	-15,1730	17,4686	-11,6652	-16,1290	-9,4952	6,1089	3,6775	-14,3906
Průměrný koeficient růstu									0,9209

Počet lidí, kteří zemřeli na silnicích České republiky, mezi lety 2005 a 2006 klesl v důsledku zavedení bodového systému a zvýšené kázně českých řidičů. V roce 2007 počet usmrcených vrostl o 167 usmrcených osob, což bylo způsobeno především nedůslednou prací policie a velmi příznivými klimatickými podmínkami roku 2007, kdy řidiči i v zimním období vyjížděli častěji, což se projevilo především ve zvýšeném počtu

zemřelých motocyklistů, kteří v nepříznivých zimních měsících nevyjíždí.⁷⁵ Od roku 2007 však počet usmrcených klesal až do současnosti, v absolutních číslech průměrně o 60,44 osob během každého roku. V procentech pak za počet usmrcených za sledované období klesl v průměru o 7,91 %. Ze zpráv Evropské komise mimo dalších zpráv vyplývá, že by samotné zavedení bodového systému mohlo přinést snížení počtu usmrcených osob o 5 – 7 %, ale při důsledném vymáhání dodržování pravidel ze stran bezpečnostních složek státu až o 25 %⁷⁶, což se v případě České republiky nestalo.

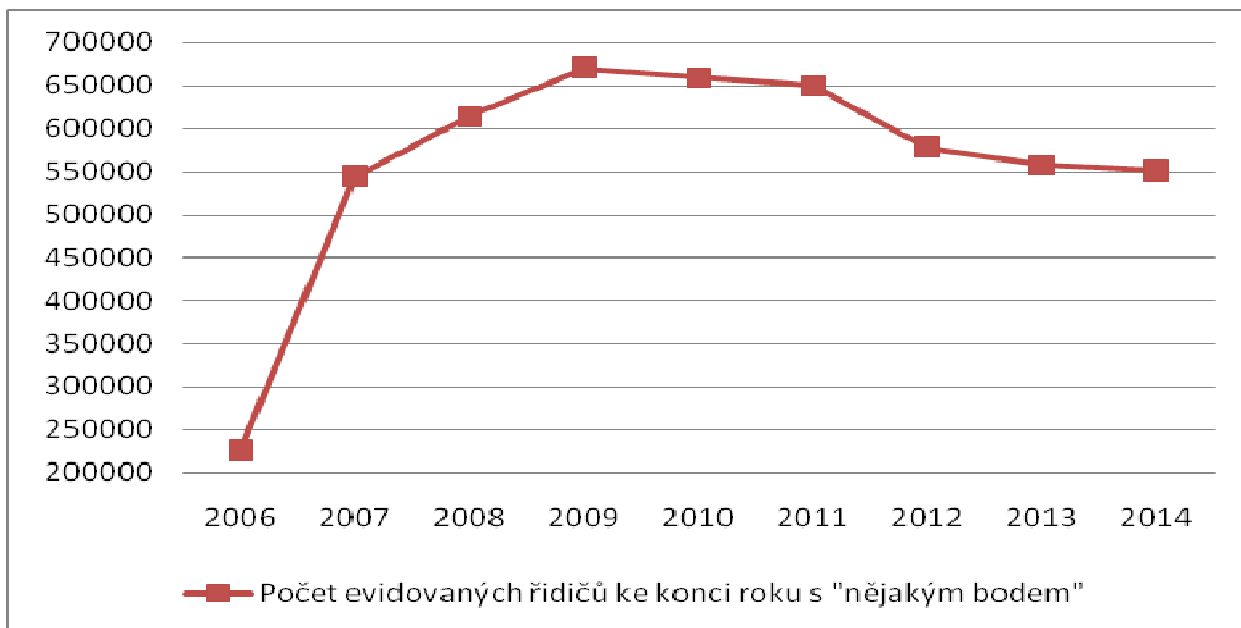
6.1.2 Bodování řidiči od zavedení bodového systému do současnosti

Ministerstvo dopravy a vždy konkrétní oddělení či odbor (v průběhu let se zpracování poměrně měnilo včetně autorů statistik) sledovalo, jak se vyvíjejí počty držitelů řidičského oprávnění a jejich konto s body za přestupky. Statistiky jsou provedeny velmi podrobně, soubory jsou s postupem let sledovány po daných měsících a rozděleny jak dle pohlaví, tak dle daných krajů. Na základě dat uvedených v příloze č. 4 byl analyzován vývoj počtu řidičů v jednotlivých bodových kategoriích, což znázorňuje graf č. 8. U 12-ti bodové skupiny se zohlednilo pohlavní rozdělení. Vzhledem k dotazníkovému šetření byl kladen důraz na vývoj v Praze (která byla téměř vždy místem s největším počtem řidičů s bodovým ohodnocením) a na vývoj ve Středočeském kraji, což znázorňuje graf č. 9.

⁷⁵ Hodnocení bodového systému po roce zavinění. [online]. 2009 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.bittner.eu/post/hodnoceni-bodoveho-systemu-po-roce-zavedeni-83/>

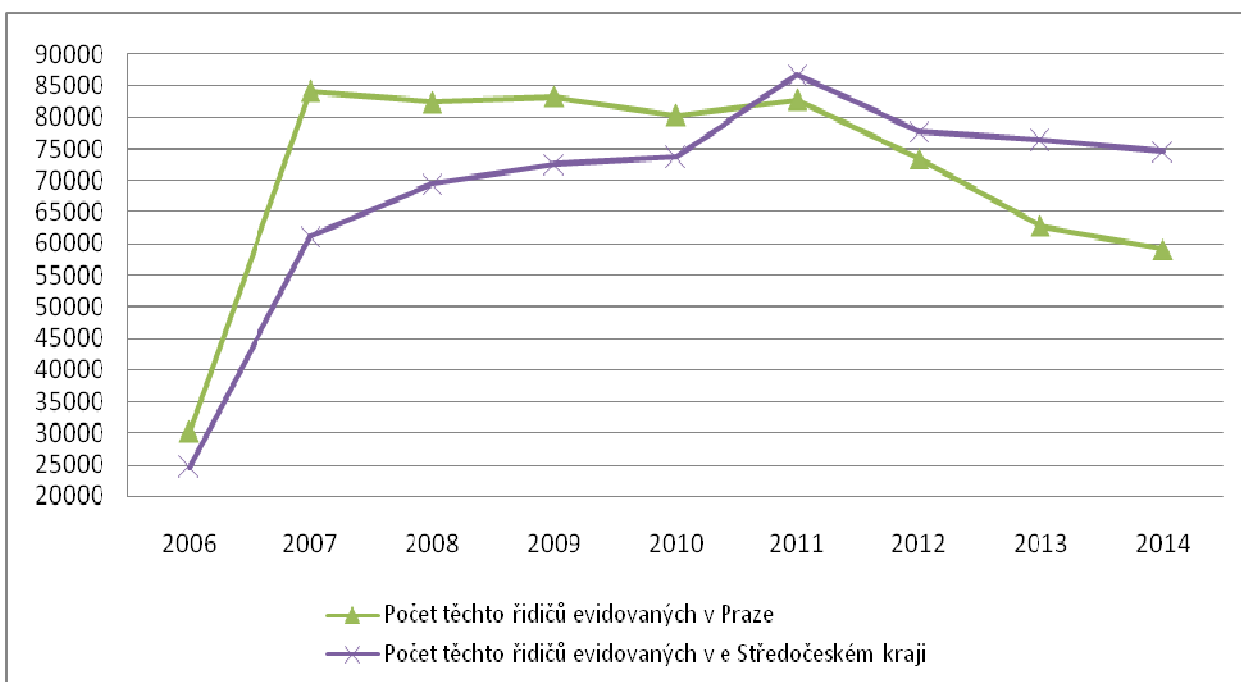
⁷⁶ Hodnocení bodového systému po roce zavinění. [online]. 2009 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.bittner.eu/post/hodnoceni-bodoveho-systemu-po-roce-zavedeni-83/>

Graf č. 8 - Vývoj počtu evidovaných bodovaných řidičů v ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Graf č. 9 - Vývoj počtu evidovaných bodovaných řidičů v Praze a Středočeském kraji



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování.

V grafu č. 8 je znázorněno, že počet evidovaných řidičů s danými body za přestupky a trestné činy rostl až do roku 2009, teprve po tomto roce došlo ke snížení počtu evidovaných bodovaných řidičů v ČR.

Z grafu č. 9 je patrné, a z hlediska velikosti území a počtu řidičů v daném regionu poměrně překvapivé, že počet bodovaných řidičů v Praze a v celém Středočeském kraji je mnohdy velmi podobný. Důvodem zajisté bude zvýšený počet policejních jednotek v městě oproti celému Středočeskému kraji, k čemuž zajisté v případě přestupků překročení rychlosti a následnému bodovému ohodnocení přispívá množství radarových měření v hlavním městě. Počet evidovaných pražských řidičů převyšoval nad počtem těchto řidičů ve Středočeském kraji až do roku 2010, poté došlo k poměrně značnému snížení počtu evidovaných řidičů v Praze, což podrobněji nezorňuje tabulka č. 6.

Tabulka č. 6 – Počty evidovaných bodovaných řidičů v ČR, Praze a Středočeském kraji

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet evidovaných řidičů ke konci roku s "nějakým bodem"	225454	543445	613816	669999	659726	649830	577397	557517	550650
Diference 1. řádu	x	317991	70371	56183	-10273	-9896	-72433	-19880	-6867
Diference 2. řádu	x	x	-247620	-14188	-66456	377	-62537	52553	13013
Počet těchto řidičů evidovaných v Praze	30199	84111	82438	83215	80323	82781	73455	62783	59094
Diference 1. řádu	x	53912	-1673	777	-2892	2458	-9326	-10672	-3689
Diference 2. řádu	x	x	-55585	2450	-3669	5350	-11784	-1346	6983
Počet těchto řidičů evidovaných v e Středočeském kraji	24633	61171	69431	72634	73661	86763	77737	76363	74610
Diference 1. řádu	x	36538	8260	3203	1027	13102	-9026	-1374	-1753
Diference 2. řádu	x	x	-28278	-5057	-2176	12075	-22128	7652	-379

Zdroj: Ministerstvo dopravy, Vlastní zpracování

Z tabulky č. 6 je patrný absolutní růst počtu řidičů v ČR s evidovanými trestnými body až do roku 2009, od té doby dochází ke snižování počtu těchto řidičů, nemůžeme však najít jednoznačný vývoj. V Praze došlo k největšímu poklesu počtu bodovaných řidičů mezi lety 2012 a 2013, kdy tento počet absolutně poklesl o 10672 řidičů. Středočeský kraj zaznamenal největší pokles těchto evidovaných řidičů o rok dříve, tedy mezi lety 2011 a 2012.

Z přílohy č. 5 vyplývá, že průměrný absolutní přírůstek za sledované období celkového počtu evidovaných řidičů s body v ČR je 40 649,5, v případě Prahy je pak toto číslo 3 611,88 a v případě Středočeského kraje 6 247,13. Z výsledků průměrného koeficientu růstu lze soudit, že bodový systém působil pozitivně na pražské řidiče, kde se počet evidovaných řidičů za posledních 9 let průměrně zvýšil jen o 8,75 % i přesto, že několik let počet pražských bodovaných řidičů převyšoval počet bodovaných řidičů ve Středočeském kraji, kde činí průměrný koeficient růstu 14,86 %.

Na základě podkladových údajů uvedených v příloze č. 4 byly přepočteny počty řidičů v jednotlivých bodových skupinách na % k celkovému počtu bodovaných řidičů v daném roce, což znázorňuje tabulka č. 7.

Tabulka č. 7 – Počty řidičů v jednotlivých bodových skupinách v %

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1b.	36,95	22,13	19,51	19,85	19,89	15,23	5,23	5,22	5,08
2b.	37,63	37,44	36,23	33,02	31,03	32,86	36,28	35,77	35,73
3.b	14,42	14,51	13,60	14,67	15,20	17,54	21,28	22,12	22,17
4b.	4,55	8,68	8,32	7,71	7,59	7,58	8,01	8,04	8,18
5b.	3,19	5,05	4,83	5,39	5,70	6,09	6,59	6,49	6,20
6b.	1,33	3,72	4,05	4,16	4,21	3,92	3,46	3,34	3,28
7b.	1,55	4,96	6,85	7,07	7,10	6,83	7,97	7,72	7,84
8b.	0,18	1,13	1,57	1,62	1,68	1,61	1,51	1,38	1,38
9b.	0,08	0,72	1,23	1,34	1,34	1,33	1,42	1,29	1,23
10b.	0,04	0,45	0,81	0,91	0,99	1,01	1,11	1,08	1,06
11b.	0,02	0,28	0,56	0,64	0,67	0,66	0,80	0,83	0,88
12b.	0,07	0,94	2,44	3,61	4,60	5,34	6,33	6,71	6,98

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z tabulky č. 7 je patrné, že převažuje počet řidičů s 2 body v celém sledovaném období a že se pohybuje od 30 – 37%. Značný nárůst je pak ve skupině 3 bodových řidičů, zde však nemůžeme vyvozovat nic konkrétního, jelikož řidiči se v daných skupinách „přelévají“ dle získaných a zpětně odečtených bodů po např. roční době od posledního konkrétního spáchaného přestupku. Skupina jednobodových řidičů se ke konci sledovaného období přibližuje pouhým 5 % oproti 20 % z roku 2010, jelikož byly ze zákona vypuštěny přestupky ohodnocené 1 bodem.

Časová řada řidičů s 12 dosaženými body se však po celou dobu až do současnosti zvyšuje, což dokazuje, že se řidičů s jednoho přestupku nepoučí a v nebezpečném řízení

pokračují. Postupný vývoj celkového počtu řidičů s 12 body i vývoj rozdělený dle pohlaví zobrazuje tabulka č. 8 a tabulka č. 9 s elementárními charakteristikami.

Tabulka č. 8 – Vývoj počtu řidičů s dosaženými 12 body celkově a dle pohlaví

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
12b. celkem	157	5106	14969	24212	30341	34694	36536	37423	38430
Diference 1. řádu	x	4949	9863	9243	6129	4353	1842	887	1007
Diference 2. řádu	x	x	4914	-620	-3114	-1776	-2511	-955	120
12b ženy		262	684	1141	1529	1823	2081	2258	2448
Diference 1. řádu	x	262	422	457	388	294	258	177	190
Diference 2. řádu	x	x	160	35	-69	-94	-36	-81	13
12b muži		4844	14285	23071	28812	32871	34455	35165	35982
Diference 1. řádu	x	4844	9441	8786	5741	4059	1584	710	817
Diference 2. řádu	x	x	4597	-655	-3045	-1682	-2475	-874	107

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z tabulky č. 8 je vidět, že nejméně 12 bodových řidičů přibylo mezi lety 2012 a 2013. Negativní je absolutní diference 2. řádu v posledním sledovaném roce, která byla poprvé od roku 2008 kladná.

Tabulka č. 9 – Elementární charakteristiky vývoje počtu řidičů s 12 body

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
12b celkem	157	5106	14969	24212	30341	34694	36536	37423	38430
Koeficient růstu	x	0	2,9316	1,61748	1,2531	1,1435	1,0531	1,0243	1,02691
Tempo růstu - 12b celkem	x	x	193,16	61,7476	25,314	14,347	5,3093	2,4277	2,69086
Průměrný koeficient růstu									1,9888
12b ženy	x	262	684	1141	1529	1823	2081	2258	2448
Koeficient růstu	x	x	2,6107	1,66813	1,3401	1,1923	1,1415	1,0851	1,08415
Tempo růstu - 12b ženy	x	x	161,07	66,8129	34,005	19,228	14,152	8,5055	8,41453
Průměrný koeficient růstu									1,3761
12b muži	x	4844	14285	23071	28812	32871	34455	35165	35982

Koeficient růstu	x	x	2,949	1,61505	1,2488	1,1409	1,0482	1,0206	1,02323
Tempo růstu - 12b muži	x	x	194,9	61,5051	24,884	14,088	4,8188	2,0607	2,32333
Průměrný koeficient růstu									1,3317

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Data o řidičích s 12 získanými body rozdělená dle pohlaví jsou k dispozici až od roku 2007. Po celé sledované období převládá počet mužů s 12 body nad počtem žen se stejným prohřeškem. Koeficienty růstu dokazují, že počet vybodovaných řidičů se u obou pohlaví meziročně zvyšuje, tempo růstu se však ve všech kategoriích postupně snižuje a to především u mužů, což je pozitivní. Přestože jsou řidičky ukázněnější, musíme konstatovat, že i u řidiček dochází k postupnému snižování respektu z bodového systému. Průměrný koeficient růstu počtu řidičů s 12 body v ČR vykazuje ve sledovaném období nárůst 98,8%, což je velmi negativní a je potřeba na tyto výsledky reagovat.

Pro hlubší charakteristiku této problémové skupiny řidičů byl vypočítán index znázorňující změnu počtu řidičů s 12 body celkově a dle pohlaví mezi lety 2009 (považováno za období základní) a rokem 2014 jako obdobím běžným, což znázorňuje tabulka č. 10. Rok 2009 byl zvolen za základní období proto, že do roku 2009 byl celkový nárůst počtu vybodovaných řidičů veliký vzhledem k nově zavedenému systému. Po roce 2009 – čili po 3 letech účinnosti bodového systému je možno považovat systém za dostatečně „zažitý“.

Tabulka č. 10 – Vývoj počtu vybodovaných řidičů mezi 2 obdobími

rok	2009	2014	Index 2014/2009
12b celkem	24212	38430	1,5872
12b ženy	1141	2448	2,1455
12b muži	23071	35982	1,5596

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Index potvrzuje poměrně výrazný rostoucí počet řidiček s dosaženými 12 body (ačkoliv je toto číslo v porovnání s mužskou částí populace nesrovnatelné). Počet řidiček s 12 body se oproti roku 2009 zvýšil o 114,55 %, což lze považovat za značné snížení respektu bodového systému u ženského pohlaví. U mužů se pak jedná o nárůst kolem 55,96 %.

V grafu č. 10 nalezneme srovnání počtu řidičů se získaným alespoň „nějakým bodem“ bez ohledu na počet získaných bodů a počtem řidičů, kteří se v posledních 13 měsících nedopustili přestupku, a tudíž mají dle zákona nárok na odečet bodů, a řidičů, kteří se zúčastnili školení bezpečné jízdy. Možnost absolvování školení bezpečné jízdy bylo zavedeno od 1.9.2008.

Graf č. 10 – Počet řidičů s odečtenými body



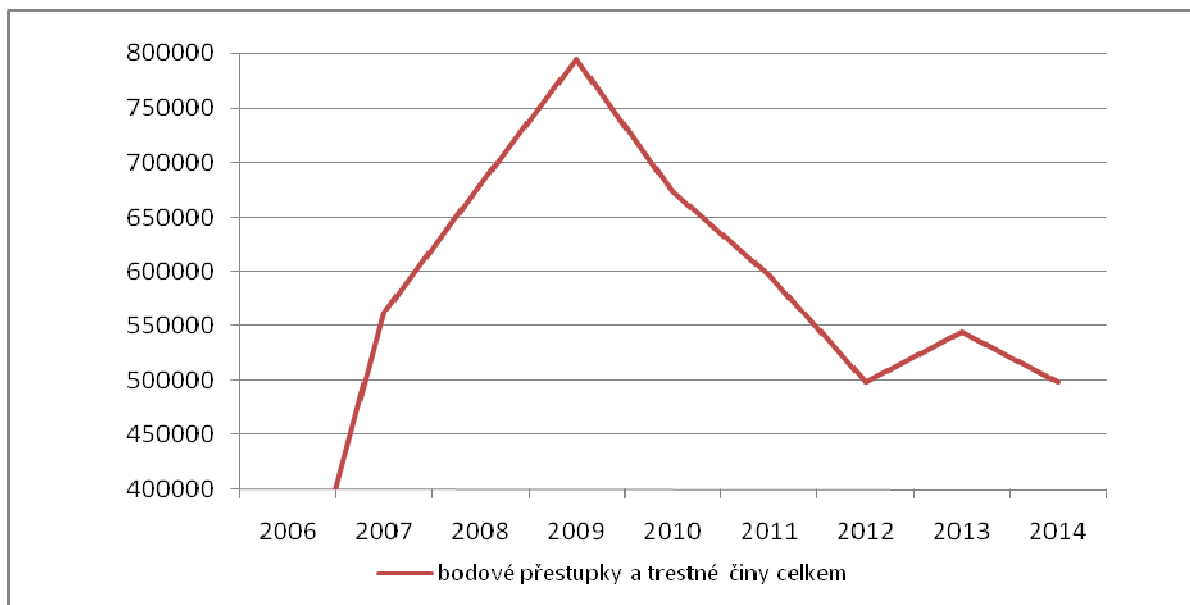
Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z grafu č. 10 je patrné, že počet řidičů, kterým se v daném roce odečetly max. 4 body v důsledku 12 měsíčního nespáchání konkrétního přestupku, či se zúčastnili na školení bezpečné jízdy, se v podstatě zvyšuje či snižuje s počtem řidičů, kteří mají na svém kontě zaznamenány alespoň nějaký bod. Jedinou výjimkou je rok 2012, kdy se počet řidičů se zaznamenanými body a počet řidičů, kterým byly odečteny body, značně přiblížil. Roku 2012 se z evidovaných řidičů se zaznamenanými body neodečetl žádný bod pouze 8 715 řidičům, což získáme z dat uvedených v příloze č. 4.

6.1.3 Přestupky a trestné činy od zavedení bodového systému do současnosti

Na základě podkladových dat uvedených v příloze č. 4 je nejprve vhodné uvést počet spáchaných bodovaných přestupků a trestných činů od roku po zavedení bodového systému až do současnosti, což je znázorněno v grafu č. 11.

Graf č. 11 – Bodové přestupky a trestné činy v letech 2007 - 2014



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z časové řady znázorněné v grafu č. 11 je patrný výrazný nárůst počtu spáchaných bodových přestupků a trestných činů až do roku 2009, kde kritická hodnota dosáhla 795 034 spáchaných přestupků a trestných činů. Důvodem mohl být zákon, který přišel v platnost 1.1.2009, jenž zanechal možnost kontroly rychlosti i obecní policii, na základě kterého vzniklo více úseků měření nejvyšší povolené rychlosti.⁷⁷ Bližší charakteristiky počtu přestupků a trestných činů nabízí tabulka č. 11, která rovněž zahrnuje rozdělení spáchání přestupků a trestných činů dle pohlaví a denní průměr spáchaných přestupků.

Tabulka č. 11 – Vývoje počtu spáchaných přestupků a trestných činů celkem a dle pohlaví

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
bodové přestupky a trestné činy celkem	562772	679434	795034	673508	596472	498768	543468	498694
Diference 1. řádu	x	116662	115600	-121526	-77036	-97704	44700	-44774
Diference 2. řádu	x	x	-1062	-237126	44490	-20668	142404	-89474
ženy	41830	104259	121979	106931	106689,5	91476	96690	92420
Diference 1. řádu	x	62429	17720	-15048	-241,5	-15213,5	5214	-4270
Diference 2. řádu	x	x	-44709	-32768	14806,5	-14972	20427,5	-9484

⁷⁷ Nová pravidla silničního provozu. [online]. [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.novapravidla.cz/aktuality/>

muži	234623	585287	673055	566577	492582,5	407292	446778	406274
Diference 1. řádu	x	350664	87768	-106478	-73994,5	-85290,5	39486	-40504
Diference 2. řádu	x	x	-262896	-194246	32483,5	-11296	124776,5	-79990
Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
průměr každý den	1521	1894,5	2208,5	1854	1797	1458,75	1482	1359,25

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Nejvíce průměrně spáchaných přestupků a trestných činů bylo jednoznačně v roce 2009. Pozitivní je z výsledků rok 2014, kdy byla hodnota průměrného denního počtu přestupků a trestných činů 1359, což je nejnižší hodnota od zavedení bodového systému. Z tabulky č. 11 je také zřetelná převaha trestných činů a přestupků ohodnocenými body spáchanými mužskou částí populace. Absolutní diference nám potvrzují pokles přestupků od roku 2009. Výjimkou se stal rok 2013, ve kterém došlo ve všech třech kategoriích k absolutnímu nárůstu počtu bodových přestupků a trestných činů. Z absolutních diferencí z roku 2014 je však patrný návrat na nejnižší hodnoty z roku 2012. Více o vývoji prozradí elementární charakteristiky uvedené v tabulce č. 12.

Tabulka č 12 – Elementární charakteristiky vývoje počtu spáchaných přestupků a trestných činů

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
bodové přestupky a trestné činy celkem	562772	679434	795034	673508	596472	498768	543468	498694
Koeficient růstu	0	1,207299	1,170142	0,847144	0,88562	0,836197	1,089621	0,917614
Tempo růstu - přestupky celkem	x	20,72989	17,01416	-15,2856	-11,438	-16,3803	8,962083	-8,23857
Průměrný koeficient růstu								0,9850
ženy	41830	104259	121979	106931	106689,5	91476	96690	92420
Koeficient růstu		2,492446	1,169961	0,876635	0,997742	0,857404	1,056999	0,955838
Tempo růstu - ženy	x	149,2446	16,99613	-12,3365	-0,22585	-14,2596	5,699856	-4,41618
Průměrný koeficient růstu								1,1199
muži	234623	585287	673055	566577	492582,5	407292	446778	406274
Koeficient růstu	x	2,494585	1,149957	0,841799	0,869401	0,82685	1,096948	0,909342
Tempo růstu - muži	x	149,4585	14,99572	-15,8201	-13,0599	-17,315	9,694764	-9,0658
Průměrný koeficient růstu								1,0816

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Na základě zjištěných průměrných koeficientů lze za pozitivní považovat průměrný pokles o 1,5 % celkového počtu bodových přestupků a trestných činů, u žen se však jedná o 11,9% průměrný růst a u mužů 8,16% průměrný růst.

Srovnání počtu spáchaných přestupků a trestných činů z roku 2008 - jakožto základního období a rokem 2014 (obdobím běžným) uvádí tabulka č. 13.

Tabulka č. 13 – Srovnání počtu přestupků a trestných činů roku 2008 a 2014

rok	2008	2014	Index 2014/2008
Přestupky celkem	679434	498694	0,7340
Přestupky ženy	104259	92420	0,8864
Přestupky muži	585287	406274	0,6941

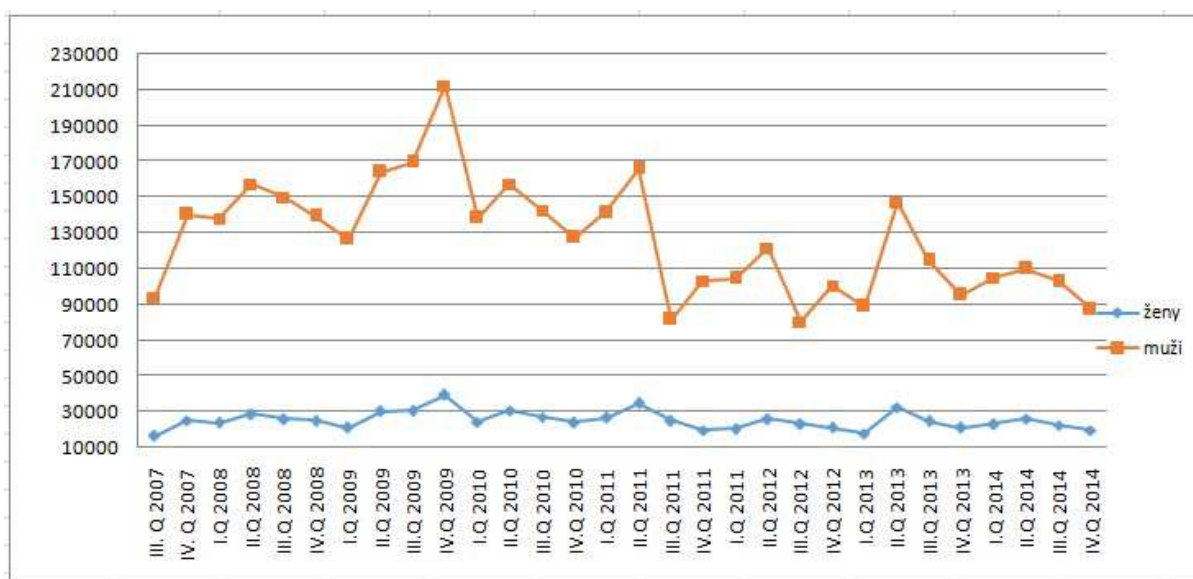
Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Celkem došlo k poklesu počtu přestupků a trestných činů o necelých 26,6%, u žen o 11,36% a u mužů dokonce o necelých 30,59%.

Zjištění sezónních vlivů u bodových přestupků a trestných činů

Vývoj počtu spáchaných přestupků v jednotlivých čtvrtletích v letech 2007 – 2014 znázorňuje graf č. 12 získaný na základě dat uvedených v příloze č. 4.

Graf č. 12 – Počet spáchaných bodových přestupků a trestných činů čtvrtletně dle pohlaví

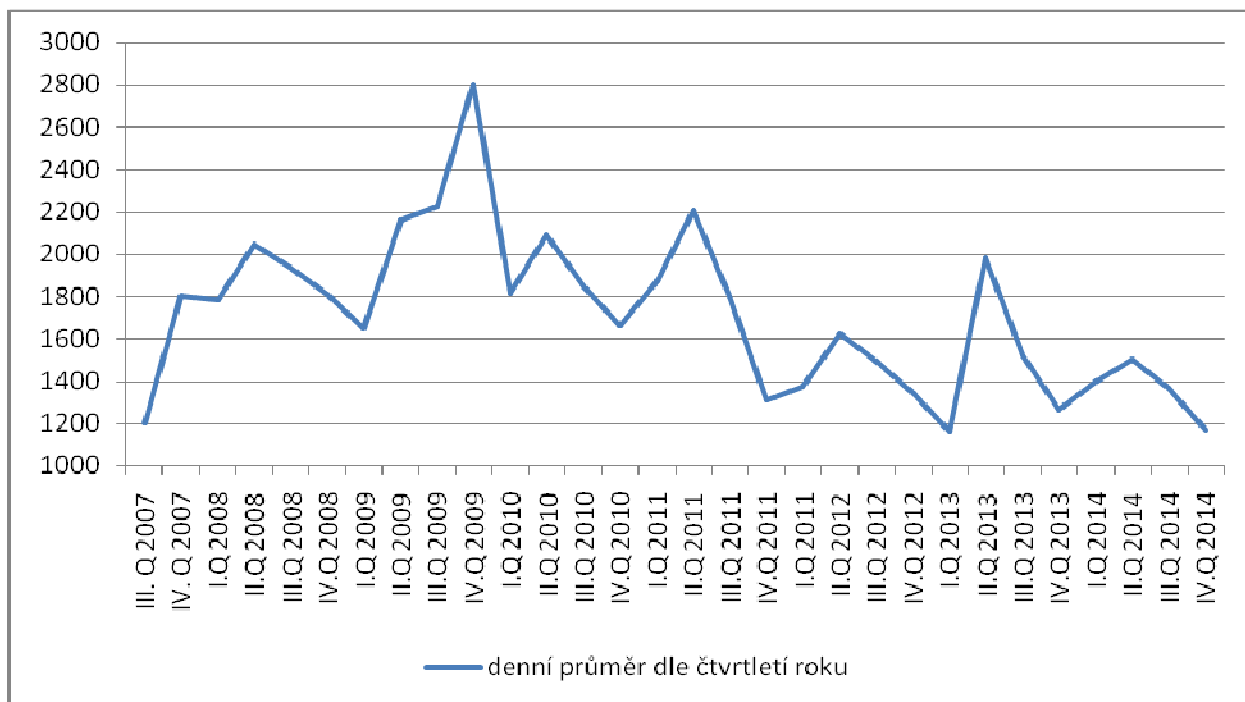


Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Postupné diference 1. a 2. řádu znázorňuje tabulka uvedená v příloze č. 5, kde je vidět, že k největšímu poklesu počtu spáchaných přestupků a trestných činů došlo mezi II. a III. čtvrtletím roku 2011, přesně o 93 671 přestupků a trestných činů. K největšímu nárůstu naopak došlo mezi I. a II. čtvrtletím roku 2013, kdy došlo k meziročnímu nárůstu o 73 034 přestupků a trestných činů. Graf č. 13 sestrojený na základě dat uvedených

v příloze č. 4 znázorňuje denní průměrný vývoj počtu přestupků a trestných činů v jednotlivých kvartálech:

Graf. č. 13 – Průměrný denní počet přestupků a trestných činů dle čtvrtletí 2007 – 2014



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z dat uvedených v příloze i z grafu č. 13 je patrné, že se nejedná o časovou řadu jednoznačně klesající či rostoucí. Pomocí sezónních indexů, uvedených v příloze č. 6, byly vypočítány sezónní faktory ovlivňující průměrný denní počet přestupků a trestných činů v jednotlivých čtvrtletích v letech 2008 – 2014, zobrazeny v tabulce č. 14.

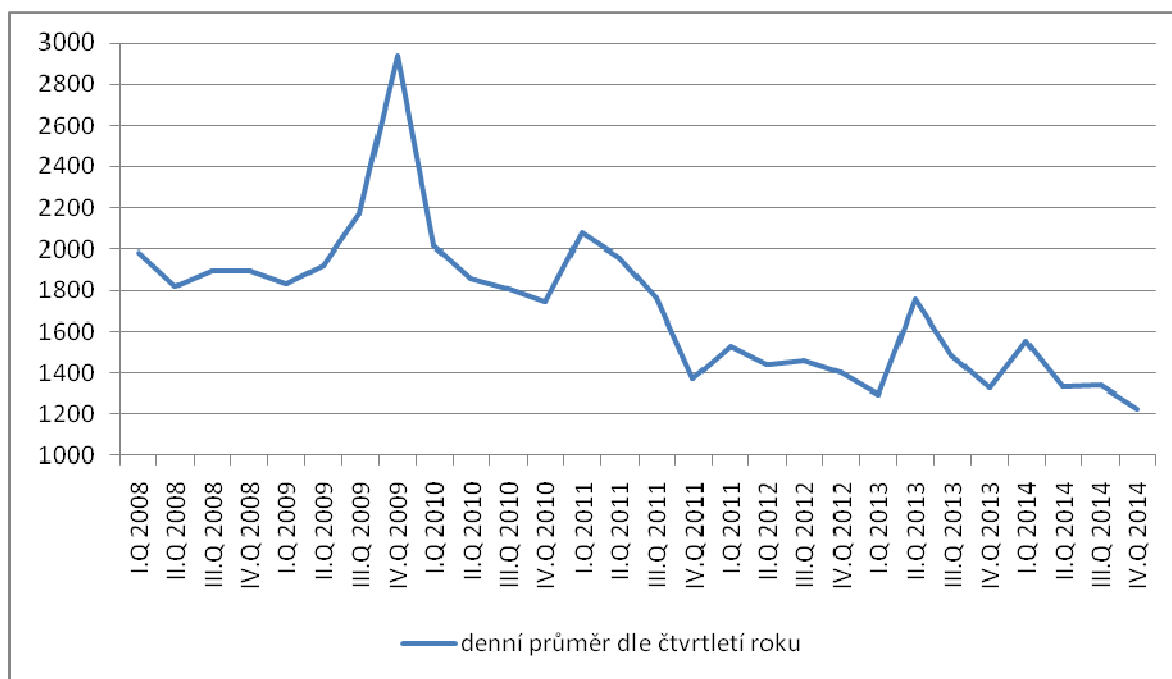
Tabulka č. 14 – Průměrné sezónní indexy a sezónní faktory průměrného denního počtu přestupků a trestných činů dle čtvrtletí v letech 2007 - 2014

	průměrný sezónní index	sezónní faktor
III	1,01881193	1,02305239
IV	0,948826286	0,95277546
I	0,895246431	0,89897259
II	1,120535712	1,12519956
celkem	3,98342035	4
korekce f.	1,004162163	

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Dle tabulky č. 14 můžeme soudit, že v I. čtvrtletí roku se sezónnost projeví poklesem denního průměrného spáchání dopravních přestupků a trestných činů o 10,103 % oproti běžnému dennímu průměru v průběhu roku. Důvodem je zvýšená opatrnost řidičů v zimních měsících v důsledku nepříznivého počasí. Výrazný vliv sezónnosti se projeví ve II. čtvrtletí roku růstem denního průměrného spáchání dopravních přestupků a trestných činů o 12,52% oproti běžnému dennímu průměru v průběhu roku. V důsledku zlepšujícího počasí řidiči přestávají být opatrní a zvyšuje se také počet účastníků provozu o řidiče motocyklisty. Vývoj průměrného denního počtu spáchaných dopravních přestupků a trestných činů očištěných o sezónní vlivy znázorňuje graf č. 14.

Graf. č. 14 – Průměrný denní počet přestupků a trestných činů dle čtvrtletí 2008 – 2014 bez sezónních vlivů



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

6.1.4 Konkrétní přestupky a trestné činy a jejich vývoj po zavedení bodového systému

Z dat Ministerstva dopravy České republiky byl sledován vývoj počtu spáchaných přestupků a trestných činů u 7 z deseti každoročně nejčastějších porušení zákona. Jedná se o tyto přestupky:

- při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1 (2 body);
- při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více (3 body);
- při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení (2 body);
- při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km.h.-1 (2 body);
- při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km.h.-1 a více (3 body);
- jízda pod vlivem návykové látky – ohrožení pod vlivem návykové látky (7 bodů);
- jízda pod vlivem návykové látky – řízení pod vlivem návykové látky (7 bodů) – trestný čin.

Mimo to byl zahrnut i vývoj přestupku provinění: při řízení vozidla ohrozí chodce na přechodu a neumožní chodci nerušené a bezpečné přejítí vozovky (4 body), aby byl sledován vývoj v chování řidičů, jenž ovlivňuje i ostatní účastníky silničního provozu.

Překročení rychlostí v obci a mimo obec

Překročení rychlosti patří prokazatelně k nejčastějším příčinám vzniku dopravních nehod a také nejčastější porušení zákona.⁷⁸ Přestupek, kdy se řidič dopustí přestupku překročením dovolené rychlosti o méně než 20 km za hodinu v obci je dle dat Ministerstva dopravy každoročně nejčastějším přestupkem a na celkovém počtu spáchaných přestupků a trestných činů má veliký podíl. Vývoj počtu přestupků nejvyšší povolené rychlosti všech 4 možností je uveden v tabulce v příloze č. 5, vypočtené z výchozích dat uvedených v příloze č. 4. Tabulka vykazuje díky postupným diferencím převažující počet přestupků rychlosti v obci o méně než 20 km/hod, největší pokles těchto přestupků nastal mezi roky 2008 a 2009, kdy došlo k zachování pravomocí obecní policie k měření motorových vozidel a zvýšení počtu radarů v obcích. Elementární charakteristiky všech typu přestupků překročení povolené rychlosti jsou uvedeny v příloze č. 5, která průměrnými koeficienty růstu vykazuje u obou případů přestupků překročení povolené rychlosti v obci pokles o 1,01%. U přestupků mimo obec došlo v případě překročení rychlosti o méně jak 30 km/hod průměrně o 11,41% nárůst počtu přestupků a u překročení rychlosti o více než 30 km/hod o 12,17% nárůst. Tabulka č. 16 vykazuje srovnání mezi lety 2007 a 2014, kdy rok 2007 je považován za období základní a rok 2014 za období běžné.

Tabulka č. 15 – Vývoj přestupků překročení rychlosti v letech 2007 a 2014

rok	2007	2014	Index 2014/2007
Překročení rychl. v obci o méně než 20 km/hod	193296	180056	0,9315
Překročení rychl. v obci o 20 km/hod a více	47016	43563	0,9266
Překročení rychl. mimo obec o méně než 30 km/hod	18907	40276	2,1302
Překročení rychl. mimo obec o 30 km/hod a více	5044	11269	2,2341

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Počet přestupků překročení rychlosti o méně než 20 km/hod se mezi obdobími snížil jen o 6,85 % a počet přestupků překročení rychlosti více než 20 km/ hod mezi rokem 2007 a 2014 klesl pouze o 7.34%. Negativní je výrazný růst přestupků překročení povolené rychlosti mimo obec o méně než 30 km/hod – růst o 113,02% a v případě překročení povolené rychlosti mimo obec o 30 km/ hod a více růst dokonce o 123,41%.

⁷⁸ Dopravní přestupky. [online]. [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

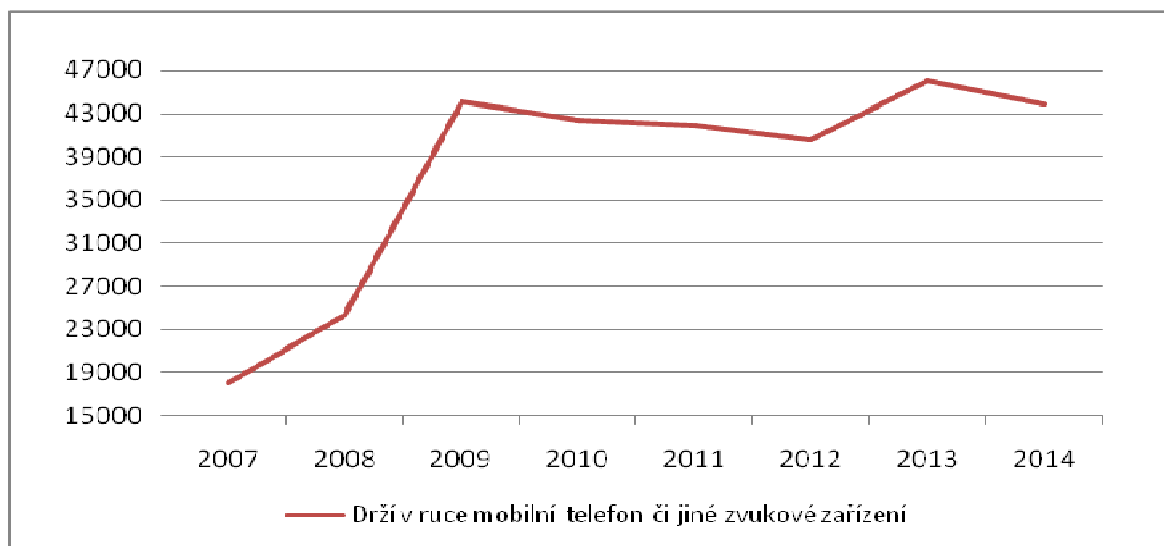
Telefonování za jízdy

Přestupek, kdy řidič při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, patří od zavedení bodového systému každoročně mezi 10 nejčastějších bodových přestupků. Je zcela jasné, že telefonování za jízdy snižuje lidskou pozornost a může se jednat o časté důvody i menších dopravních nehod v provozu.

*„Průzkumy prokázaly, že **telefonování za jízdy zvyšuje riziko nehody obdobně jako například alkohol. Riziko nehody stoupá na čtyřnásobek, přičemž nebezpečnější než samotné držení přístroje je ztráta pozornosti a koncentrace na jízdu. Reakce jsou pomalejší až o jednu a půl vteřiny, což představuje prodloužení brzdné dráhy o desítky metrů. Při nejvyšší povolené rychlosti například na dálnici 130 km/h se takto prodlouží brzdná dráha až o 50 metrů! Nesoustředění řidiči podle zjištění psychologů přehlížejí značky a mnohdy nedají přednost v jízdě.**“⁷⁹*

Původně byl tento přestupek ohodnocen 3 trestnými body, nově je hodnocen pouze 2 body i přesto, že se počet těchto přestupků zvyšuje, jak znázorňuje graf č. 15 a podrobně charakterizuje tabulka č. 16.

Graf č. 15 – Počet přestupků telefonování za jízdy



Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka č. 16 – Elementární charakteristiky vývoje přestupku telefonování za jízdy

⁷⁹ *Telefonování za jízdy* [online]. 2008 [cit. 2015-02-23]. Dostupné z: <http://www.chcizit.cz/telefonovani-za-jizdy-4315/>

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Drží v ruce mobilní telefon či jiné zvukové zařízení	17981	24429	44099	42383	41880	40487	46058	43774
Koeficient růstu	x	1,3586	1,8052	0,9611	0,9881	0,9667	1,1376	0,9504
Tempo růstu	x	35,8601	80,5191	-3,8912	-1,1868	-3,3262	13,7600	-4,9590
Průměrný koeficient růstu								1,1355

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Průměrný koeficient růstu za sledované období vykazuje 13,55% nárůst. K největšímu nárůstu došlo mezi lety 2008 a 2009, od roku 2009 meziroční koeficienty růstu vykazují jen několika málo procentní poklesy, významnější je nárůst v roce 2013 o 13,76%. Důvodem zvýšeného počtu zjištěných přestupků může být zvyšující se počet policejních hlídek a tím větší počet zjištěných přestupků tohoto typu. Data dokazují, že v roce 2014 bylo těchto přestupků v průměru 120 denně.

Jízda pod vlivem návykové látky

Jízda pod vlivem návykové látky se dále dělí na ohrožení pod vlivem návykové látky, čili trestný čin a na řízení pod vlivem návykové látky ve formě přestupku.⁸⁰ Po zavedení bodového systému nastal zlom ve IV. Q roku 2007, kdy bylo zjištěno 8006 přestupků a trestných činů. Ve III. Q roku 2007 bylo těchto přestupků a trestných činů naměřeno pouze 995, což značilo dramatický nárůst.⁸¹ V grafu č. 15 je uveden počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu od roku 2005 do roku 2013.

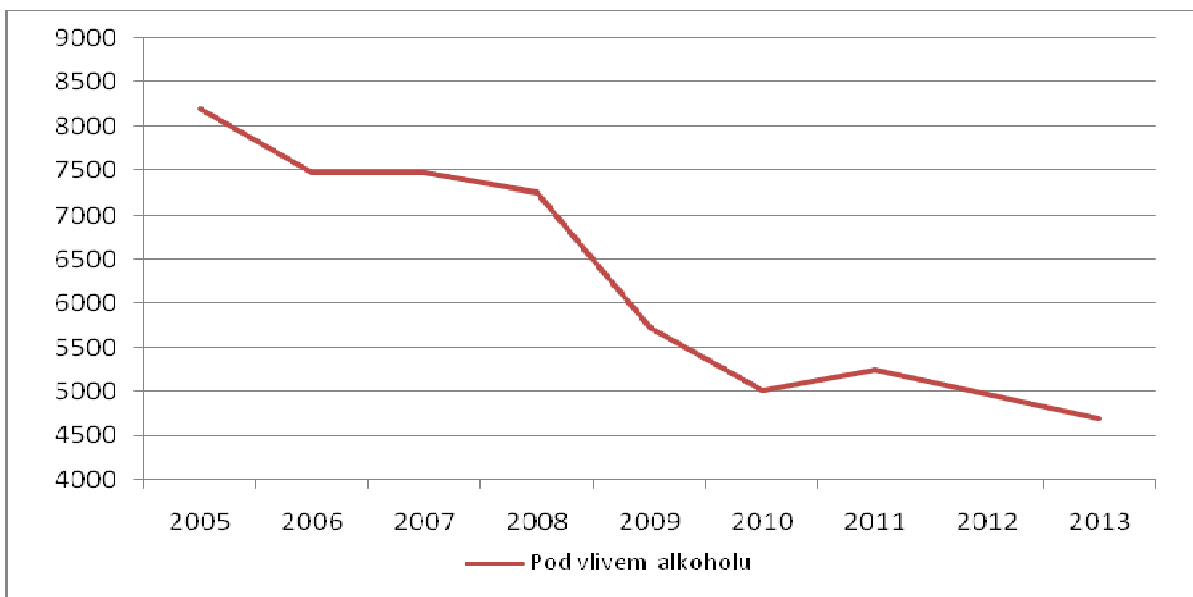
⁸⁰ www.mdcr.cz

⁸¹ Archív dokumentů k bodovaným řidičům pro rok 2007. [online]. [cit. 2015-03-14].

Dostupné

z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

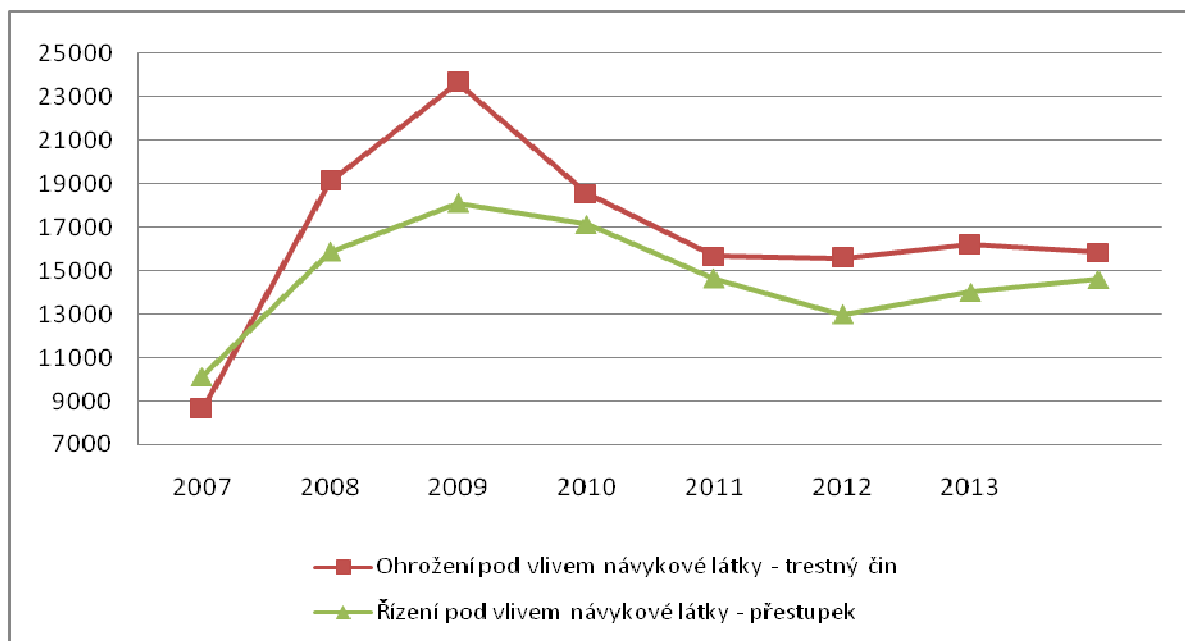
Graf č. 16 – Počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu



Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Počet dopravních nehod zaviněných vlivem alkoholu mezi rokem 2005 a 2013 dle dat statistického úřadu klesl o 42,79 %. Graf č. 17 udává vývoj přestupků a trestných činů.

Graf č. 17 – Počet přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z grafu č. 17 je vidět, že počet přestupků i počet trestných činů v podobě řízení pod vlivem návykové látky dosáhl svého maxima v roce 2009. Podrobnější vývoj je patrný z tabulky č. 18.

Tabulka č. 17 – Vývoj počtu přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ohrožení pod vlivem návykové látky - trestný čin	8624	19117	23649	18555	15679	15575	16183	15852
Diference 1. řádu	x	10493	4532	-5094	-2876	-104	608	-331
Diference 2. řádu	x	x	-5961	-9626	2218	2772	712	-939
Řízení pod vlivem návykové látky - přestupek	10134	15862	18098	17141	14647	12992	14011	14601
Diference 1. řádu	x	5728	2236	-957	-2494	-1655	1019	590
Diference 2. řádu	x	x	-3492	-3193	-1537	839	2674	-429

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Co se týče trestného činu v podobě ohrožení pod vlivem návykové látky, od roku 2009 je zřetelné snižování počtu, výjimku tvoří rok 2013, kde došlo oproti předešlému roku o 608 trestných činů tohoto typu. Přestupky řízení pod vlivem návykové látky se podobně jako trestné činy od roku 2009 snižovaly, jejich zvyšování však proběhlo v posledních 2 letech a počet těchto přestupků se téměř vyrovnal hodnotě roku 2011, což pozitivní není a je možné se obávat dalšího vývoje. V tabulce č. 18 pak nalezneme ostatní elementární charakteristiky vývoje těchto prohřešků.

Tabulka č. 18 – Elementární charakteristiky vývoje počtu přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ohrožení pod vlivem návykové látky - trestný čin	8624	19117	23649	18555	15679	15575	16183	15852
Koeficient růstu	x	2,2167	1,2371	0,7846	0,8450	0,9934	1,0390	0,9795
Tempo růstu	x	121,6721	23,7066	-21,5400	-15,4999	-0,6633	3,9037	-2,0454
Průměrný koeficient růstu								1,0909
Řízení pod vlivem návykové látky - přestupek	10134	15862	18098	17141	14647	12992	14011	14601
Koeficient růstu	x	1,5652	1,1410	0,9471	0,8545	0,8870	1,0784	1,0421
Tempo růstu	x	56,5226	14,0966	-5,2879	-14,5499	-11,2992	7,8433	4,2110
Průměrný koeficient růstu								1,0536

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Průměrný koeficient růstu vykazuje u trestného činu 9,09% nárůst a u přestupku nárůst ve výši 5,36 %. Po roce 2009, kdy byl počet prohřešků tohoto činu největší, data vykazují meziroční pokles až do roku 2013, kdy došlo v obou případech ke zvýšení. V případě přestupku tomu bylo i v roce 2014.

Při řízení vozidla ohrozí chodce na přechodu a neumožní chodci nerušené a bezpečné přejetí vozovky

Posledním sledovaným přestupkem je přímé ohrožení „pasivních účastníků“ silničního provozu – čili chodců. Přestupek se zdaleka nepovažuje za nejčastější příčinu přestupků a jejich každoroční četnost je v rámci stovek. Vývoj je uveden tabulce č. 19.

Tabulka č. 19 – Vývoj počtu přestupků ohrožení chodců přejetí vozovky

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Znemožnění chodci bezpečné přejetí vozovky	285	674	980	878	707	478	534	549
Koeficient růstu	x	2,3649	1,4540	0,8959	0,8052	0,6761	1,1172	1,0281
Tempo růstu	x	136,4912	45,4006	-10,4082	-19,4761	-32,3904	11,7155	2,8090
Průměrný koeficient růstu								1,0982

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Z tabulky č. 20 vidíme podobný vývoj jako u ostatních zkoumaných přestupků – značný růst do roku 2009, do roku 2013 meziroční koeficient růstu opět vykazuje pokles těchto přestupků. V roce 2014 byl počet těchto přestupků o 43,43 % menší v porovnání s rokem 2009, kdy počet přestupků dosahoval max. hodnoty 2,69 přestupku ohrožení chodce při přejetí vozovky denně. Průměrný koeficient růstu však vykazuje 9,82% růst.

6.2 Analýza výsledků dotazníkového šetření

K získání dalších závěrů, dat a zkušeností bylo využito možnosti dotazníkového šetření, ve kterém byl kladen důraz na názor řidičů, jak by se zachovali v konkrétních dopravních situacích. Celkově bylo získáno 208 respondentů. Dotazníky byly pokládány cíleně osobám osobně, prostřednictvím emailové pošty a pomocí sociální sítě. Celé dotazníkové šetření probíhalo od konce listopadu do konce prosince roku 2014. Respondenti byli z regionu Praha a Středočeského kraje.

Dotazník obsahuje celkem 22 otázek a je součástí přílohy č. 7. Otázky jsou v dotazníku převážně dichotomické, ve zbytku potom polytomické s výběrem konkrétních

možností – situací. Tazatel mohl vybrat vždy pouze jednu z nabízených možností. Při simulaci konkrétní dopravní situace byly uvažovány nejčastěji možné situace, které jsou běžnému občanovi řidiči v dané situaci nejbližší. Ve všech případech se jedná o uzavřené otázky.

6.2.1 Identifikace výběrového vzorku

Úvodní tři otázky dotazníku jsou identifikační tázající se na pohlaví, věk a vzdělání. Výběrový soubor lze rozdělit díky věkové kategorii na řidiče začátečníky (věková hranice 18 – 20 let, zvoleno subjektivně), kterých je v mém případě 6 % respondentů, nejpočetnější skupinu zkušených řidičů ve věku 21 – 60 let, kterých se v odpovědích vyskytlo 89% a skupinu řidičů starší (téměř důchodové) generace 60 let a více, kteří jsou zastoupení 5 %.

Ve výběrovém vzorku je 100 respondentů středoškolsky vzdělaných, jen nepatrně méně je mezi respondenty vysokoškoláků – 92 – viz tabulka č. 20. Ve skupinách se základním a výučním byla celková četnost pouze 16, proto došlo k vytvoření dvou skupin – vysokoškolské a ostatní vzdělání.

Tabulka č. 20 – Četnost řízení motorových vozidel dle vzdělání

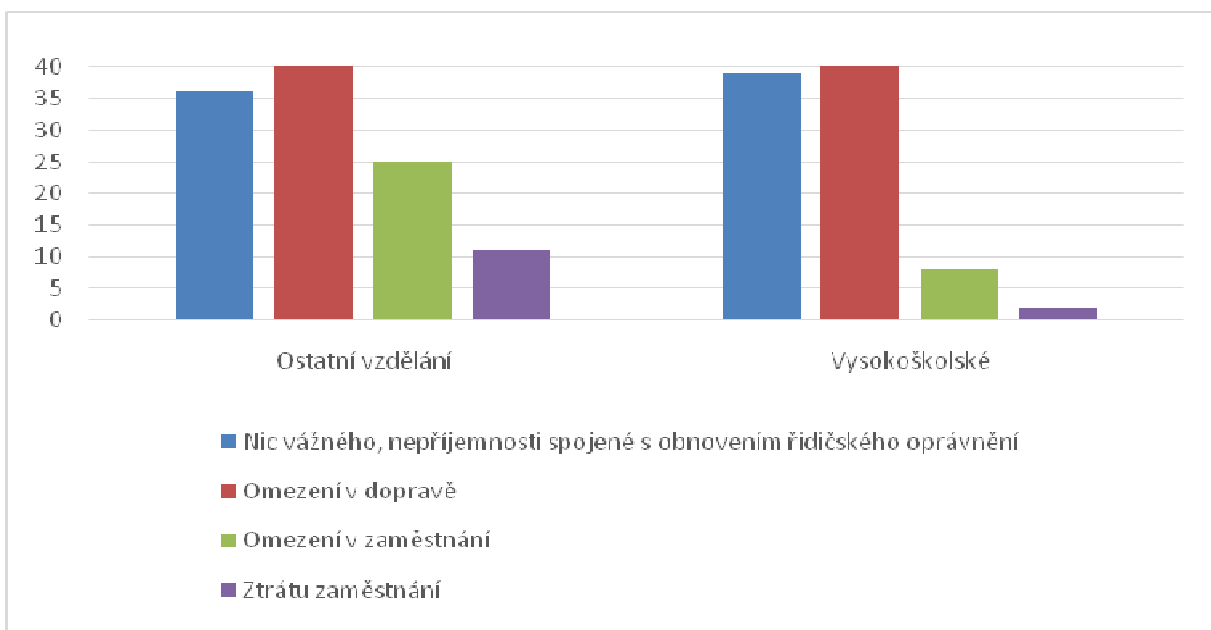
Četnost řízení / vzdělání	Několikrát do měsíce	Několikrát do roka	Téměř každý den	Celkový součet
Ostatní vzdělání	21	16	79	116
Vysokoškolské	39	10	43	92
Celkový součet	60	26	122	208

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z kontingenční tabulky č. 20 je patrné, že 58,65% (122) dotázaných z výběrového souboru je vystaveno dopravním situacím téměř každý den. 28,84% respondentů pak řídí motorové vozidlo jen několikrát do měsíce a pouhých 12,5% řídí jen několikrát za rok. Výběrový soubor z tohoto hlediska můžeme hodnotit jako kvalitní pro záměr šetření.

Graf č. 18 charakterizuje soubor dle toho, jaký vliv by měla ztráta řidičského oprávnění pro respondenty ve spojitosti s jejich dosaženým vzděláním.

Graf. č. 18 – Důsledky případné ztráty řidičského oprávnění



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z kontingenční tabulky uvedené v příloze č. 8, která byla zdrojem grafu č. 18, lze vyčíst, že pro celých 75 respondentů by neznamena ztráta řidičského průkazu nic vážného, kromě nepříjemností spojených s případnou obnovou. Pro 87 dotázaných by znamenala ztráta řidičského průkazu v důsledku překročení množství nasbíraných bodů omezení v dopravě. Celých 33 dotázaných by však bylo značně omezeno v zaměstnání, a pro 13 respondentů by ztráta znamenala i ztrátu zaměstnání. Prostřednictvím charakteristiky chí-kvadrát byla zjištěna závislost mezi dosaženým vzděláním a důsledkem ztráty řidičského průkazu. Očekávané četnosti, které splňují podmínku využití statistiky chí-kvadrátu, jsou uvedené v příloze č. 8 jsou v tabulce č. 21.

Tabulka č. 21 – Očekávané četnosti důsledku případné ztráty řidičského oprávnění

	Nic vážného, nepříjemnosti spojené s obnovením řidičského oprávnění	Omezení v dopravě	Omezení v zaměstnání	Ztrátu zaměstnání	Celkový součet
Ostatní vzdělání	41.83	48.52	18.4	7.25	116
Vysokoškolské	33.17	38.48	14.6	5.75	92
Celkový součet	75	87	33	13	208

Zdroj: Vlastní zpracování

Statistika Chí-kvadrát je v tomto případě rovna 12,526. P hodnota je rovna číslu 0,00581, což znamená, že potvrzujeme závislosti mezi dosažením vzděláním a případným důsledkem ztráty řidičského oprávnění.

Poslední tabulka č. 22 specifikuje výběrový vzorek tím, že ukazuje rozložení respondentů z hlediska věku, pohlaví a doby, po kterou vlastní řidičské oprávnění.

Tabulka č. 22 – Specifikace souboru dle věku, pohlaví a délky držení řid. oprávnění

Věková skupina	18 – 20		18 – 20: celkem	21 - 60		21 - 60: celkem	61 a více		61 a více: celkem	Celkový součet
	Muž	Žena		Muž	Žena		Muž	Žena		
Méně jak 9 let	3	9	12	42	65	107	1	0	1	120
Více než 10 let	0	0	0	44	34	78	5	5	10	88
Celkový součet	3	9	12	86	99	185	6	5	11	208

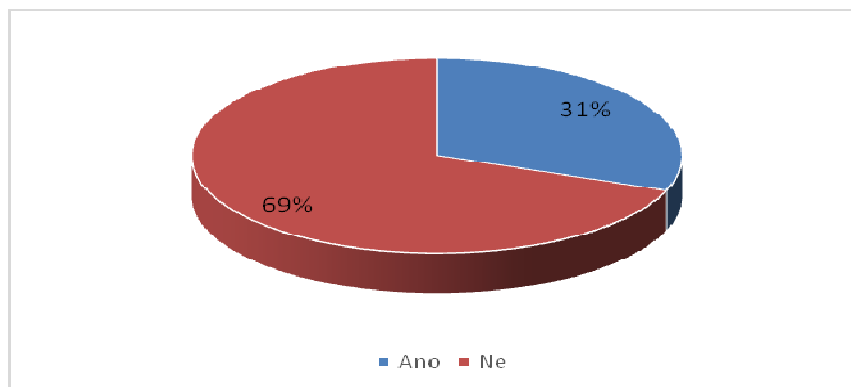
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

6.2.2 Názory řidičů na účinnost bodového systému

V této části bylo využito dichotomických otázek. Některé otázky byly kladeny pouze respondentům s vlastnictvím řidičského průkazu méně jak 9 let – čili jen za doby účinnosti bodového systému. Na druhé straně byly otázky položeny respondentům, kteří mají řidičské oprávnění déle jak 10 let a mohou zhodnotit své chování před zavedením, bezprostředně po zavedení a za současného fungování bodového systému.

Graf č. 19 zobrazuje, na kolik % řidičů, kteří vlastní řidičské oprávnění méně jak 9 let, má bodový systém díky svým pravidlům a omezením vliv.

Graf č. 19 – Struktura řidičů s vlastnictvím řidičského oprávnění méně než 9 let, které ovlivňuje bodový systém

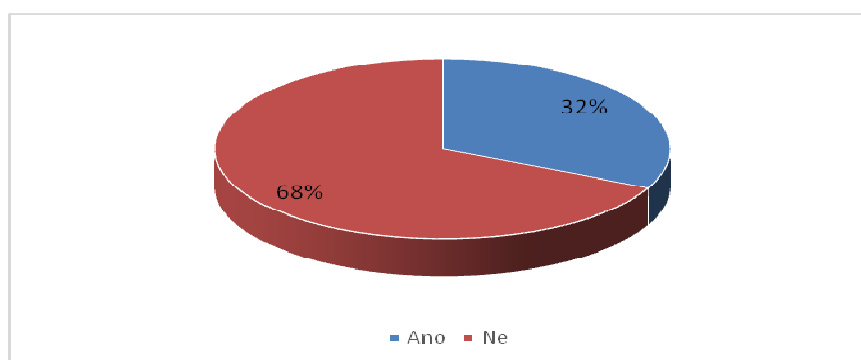


Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Řidiči, kteří nebyli účastníky silničního provozu před zavedením bodového systému v 69%, nepocítují vliv pravidel systému na jejich chování v dopravních situacích. V případě řidičů, kteří jsou majiteli řidičského oprávnění více jak 10, se jedná o celých 77 % respondentů, kteří nepocítují vliv systému na své chování (viz tabulka č. 8.4 uvedená v příloze č. 8).

Nyní budou zhodnoceny 2 otázky položené jen řidičům, kteří vlastní řidičský průkaz déle než 10 let a mohou tedy srovnat dvě „rozdílné“ situace. Graf č. 20 zobrazuje, kolik % respondentů považuje své chování na silnicích za opatrnější v důsledku bodového systému v porovnání s dobou bez bodového systému.

Graf č. 20 – Zvýšená opatrnost v důsledku bodového systému

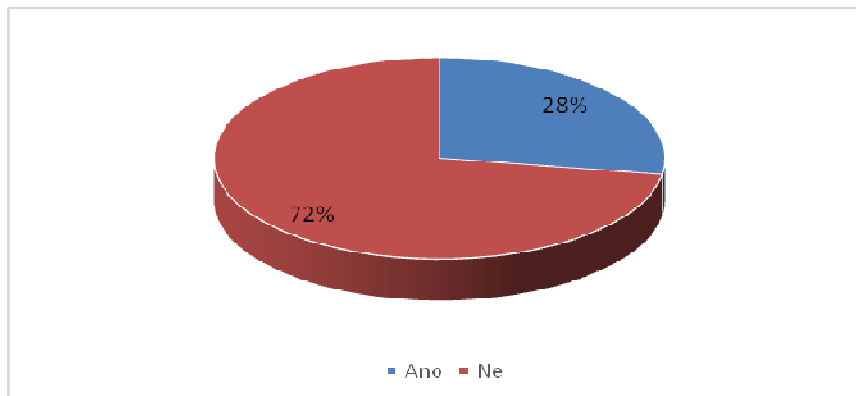


Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Řidiči se v 68% shodují v tom, že bodový systém neovlivňuje, zda jsou na silnicích opatrnější z hlediska dopravních přestupků. 32% dotázaných však přiznává, že jsou díky bodové hrozbě za dané dopravní přestupky opatrnější v dopravních situacích. Graf č. 21

znázorňuje odpovědi stejné skupiny respondentů, zda je systém ovlivňoval jen bezprostředně po zavedení v roce 2006.

Graf č. 21 – Struktura řidičů, jenž systém ovlivňoval bezprostředně po zavedení



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Celkem 72% dotázaných si nemyslí, že by je bodový systém ovlivnil jen bezprostředně po zavedení bodového systému, vzhledem k výše interpretovaných výsledkům je však patrné, že větší procento řidičů neovlivňuje tento prostředek v jejich chování vůbec, čili od zavedení až do současnosti. 28% dotázaných si však myslí, že je bodový systém ovlivnil právě jen bezprostředně po zavedení bodového systému, což je pro bodový systém negativní.

Z výsledků v příloze č 8 lze vyčíst, že 115 respondentů se domnívá, že je bodový systém správným nástrojem pro řešení dopravních situací a k zajištění Výsledky svými hodnotami splňují podmínky použití statistiky chí – kvadrát pro zjištění závislosti pohlaví na názoru ohledně bodového systému jako správného nástroje. Tabulka č. 23 vykazuje očekávané četnosti.

Tabulka č. 23 – Očekávané četnosti bodový systém jako správný nástroj

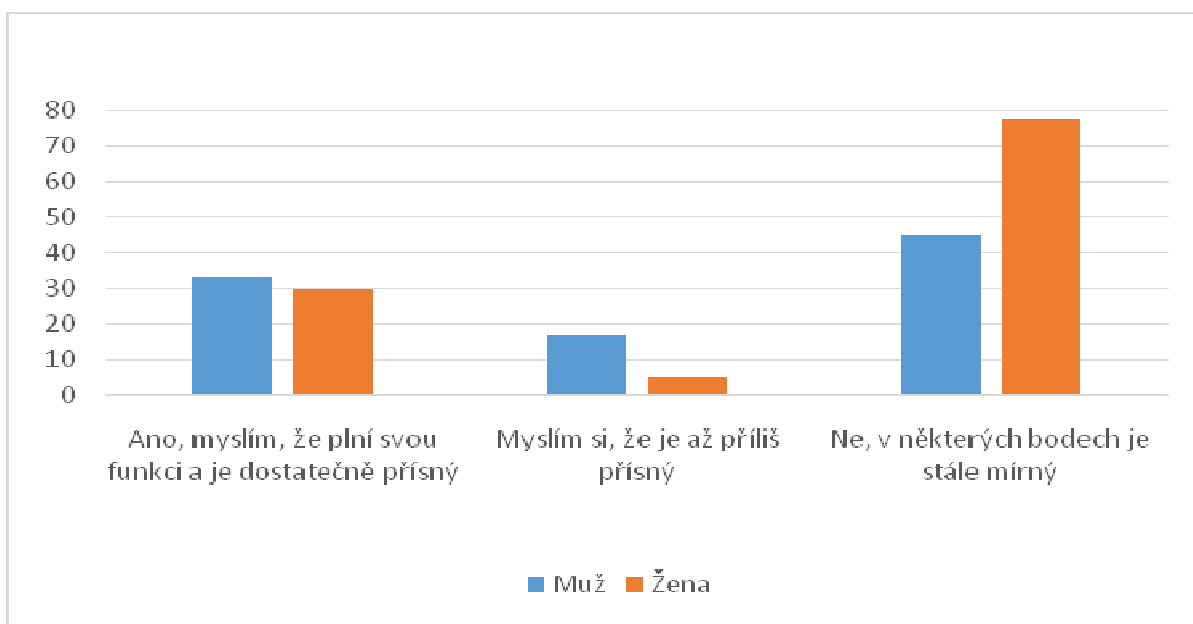
Očekávané četnosti Pearsonův chí-kv. : 0,017756, sv=1, p=0,893994			
Názor	Pohlaví muž	Pohlaví žena	Řádk. součty
ano	52,52404	62,4760	115,0000
ne	42,47596	50,5240	93,0000
Vš.skup.	95,00000	113,0000	208,0000

Zdroj: Vlastní zpracování

Testovaná statistika v tomto případě nabývá hodnoty 0,0178. Nulovou hypotézu o nezávislosti nezamítáme, názor v tomto případě nezávisí na pohlaví osob, jelikož $p=0,8939 > 0,05$.

Graf č. 22 znázorňuje odpovědi na otázku, zda si respondenti myslí, že je bodový systém nastaven dostatečně přísně.

Graf č. 22 – Názor na dostatečnou přísnost bodového systému dle pohlaví



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Nejvíce respondentů se shoduje, že je bodový systém v určitých bodech stále mírný na povahu českých řidičů. Zde převažují svými 78 odpověďmi ženy (viz příloha č. 8) Spokojenost s plněním funkce bodového systému prokázalo celkem 63 respondentů. Pocit, že je bodový systém až příliš přísný, je celkem u 22 tázaných z čehož má tento názor 17 mužů. I zde byla zjišťována závislost názoru na pohlaví respondenta.

Tabulka č. 24 – Očekávané četnosti názoru na přísnost bodového systému dle pohlaví

Očekávané četnosti Pearsonův chí-kv. : 14,0898, sv=2, p=0,000872			
Názor	Pohlaví muž	Pohlaví žena	Řádk. součty
ano	28,77404	34,2260	63,0000
ne	56,17788	66,8221	123,0000
moc	10,04808	11,9519	22,0000
Vš.skup.	95,00000	113,0000	208,0000

Zdroj: Vlastní zpracování

Testovaná statistika Chí-kvadrát v tomto případě vyšla 14,0898 a potvrzuje, určitá závislost mezi těmito znaky existuje, mužská a ženská složka vnímá přísnost bodového systému odlišně. Síla závislosti Cramérova V je 0,2603, což značí nízkou závislost prvků.

Tabulka č. 25 vykazuje velmi negativní výsledky na otázku, zda je na silnicích díky bodovému systému bezpečněji, jelikož si to nemyslí celých 77,4 % respondentů.

Tabulka č. 25 – Bezpečnost na silnicích díky bodovému systému v závislosti na pohlaví

	Kontingenční tabulka			
	Názor	Pohlaví muž	Pohlaví žena	Řádk. součty
Četnost	ano	29	18	47
Celková četn.		13,94%	8,65%	22,60%
Četnost	ne	66	95	161
Celková četn.		31,73%	45,67%	77,40%
Četnost	Vš.skup.	95	113	208
Celková četn.		45,67%	54,33%	

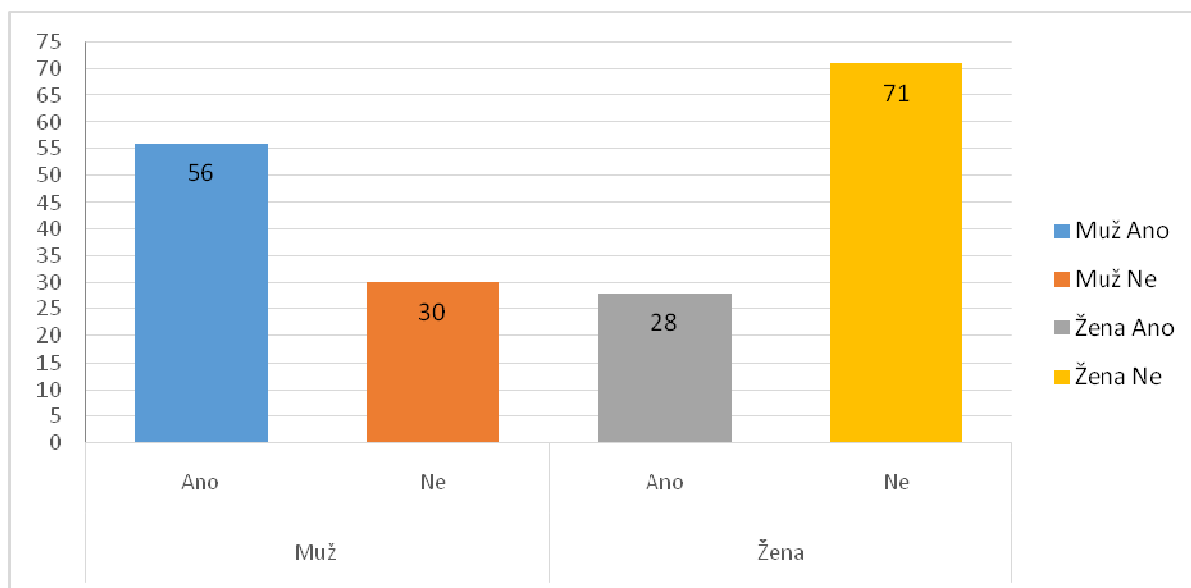
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Výsledky statistiky chí – kvadrát zkoumající závislost názoru na pohlaví potvrdily, že zde závislost existuje hodnotou testovacího kritéria 6,287 a hodnotou $p=0,01216 < 0,05$. Při zkoumání síly závislosti prostřednictvím poměru šancí dostáváme hodnotu 2,319, která říká, že šance, že si budou muži myslet, že je bodový systém dostatečně nataven je 2,32x větší.

6.2.3 Vliv bodového systému na chování řidičů v dopravních situacích

Z výsledků v příloze č. 8 vyčteme, že z řidičů začátečníků spáchali za doby účinnosti bodového systému přestupek pouze 3 dotázaní, ze skupiny 60+ spáchalo přestupek 7 z 11. Přestupky spáchané nejpočetnější skupinou 21 – 60 let dle pohlaví znázorňuje graf č. 23.

Graf č. 23 – Dopravní přestupky od zavedení BS věkové skupiny 21 – 60 let



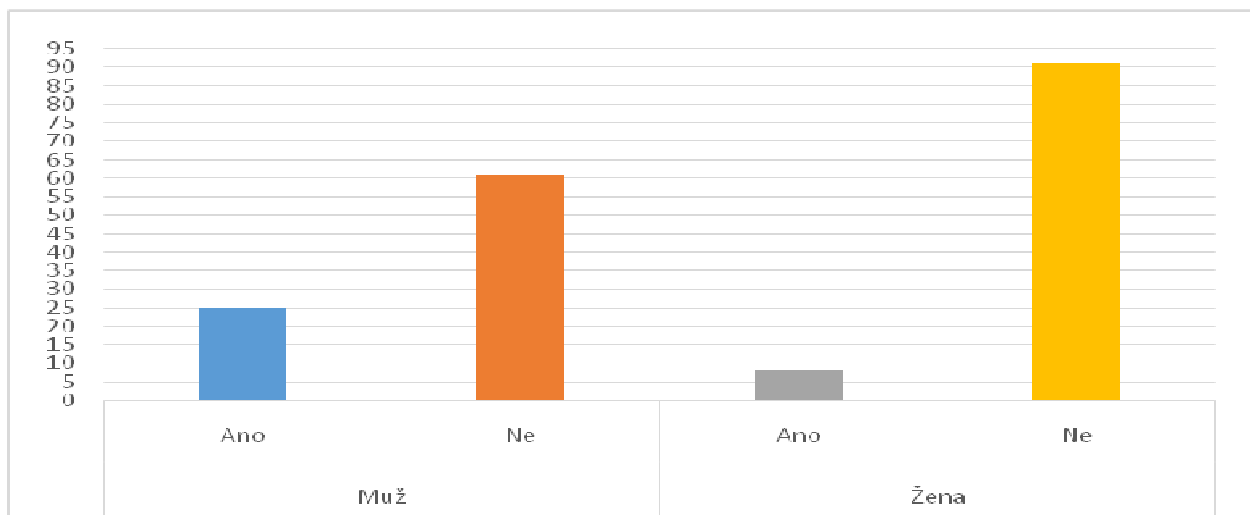
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Celkem 56 mužů z 86 spáchalo dopravní přestupek, což potvrzuje zjištění a vydané BESIPem v lednu loňského roku: „*Pokud se podíváme na nehody, které způsobují řidiči na silnicích, tak muži obecně vykazují přibližně 2x vyšší míru nehodovosti (na jeden tisíc řidičů) a svou první nehodu absolvují v mladším věku než jejich ženské protějšky. Příčinou bývá především rychlejší jízda a menší respekt k pravidlům silničního provozu. Obecně jezdí muži riskantněji.*“⁸² 71 z 99 dotázaných žen přestupek nespáchalo.

Graf č. 24 znázorňuje spáchání opakovaného dopravního přestupku (čili přestupku stejné podstaty) u nejpočetnější skupiny, kde již převažuje počet mužů, kteří svou chybu již neopakovali, i zde však převažují kladné odpovědi u mužů oproti ženám.

Graf č. 24 – Spáchání opakovaného přestupku věkové skupiny 21 – 60 let

⁸²BESIP. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/129-jak-ridi-zeny-a-muzi>



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Bodový systém dostatečně neovlivnil mužské jednání za volantem ve 25 případech. Při sledování závislosti pohlaví a spáchání opakovaného přestupku dostáváme jasné výsledky.

Tabulka č. 26 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného dopravního přestupku

Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	13,83342	df=1	p=0,00020
Fí pro tabulky 2 x 2	0,2734506		
Kontingenční koeficient	0,2637668		

Zdroj: Vlastní zpracování

Hodnota testované statistiky je rovna číslu 13.8334. Na hladině významnosti 5 % nulovou hypotézu o nezávislosti jednotlivých znaků zamítáme a přijímáme alternativu, která nám říká, že zde určitá závislost existuje. Dále byla spočítána síla závislosti spočítaná na základě poměru šancí, která vykazuje 4,66x větší šanci, že spáchá opakovaně dopravní přestupek právě muž.

V současné době jsou trestné činy konané na silnicích při řízení motorových vozidel tím nejvíce projednávaným u českých soudů.⁸³ Z dat uvedených v příloze č. 8 je zřejmé, že z respondentů dotazníkového šetření však trestný čin spáchali pouze 4 dotázaní.

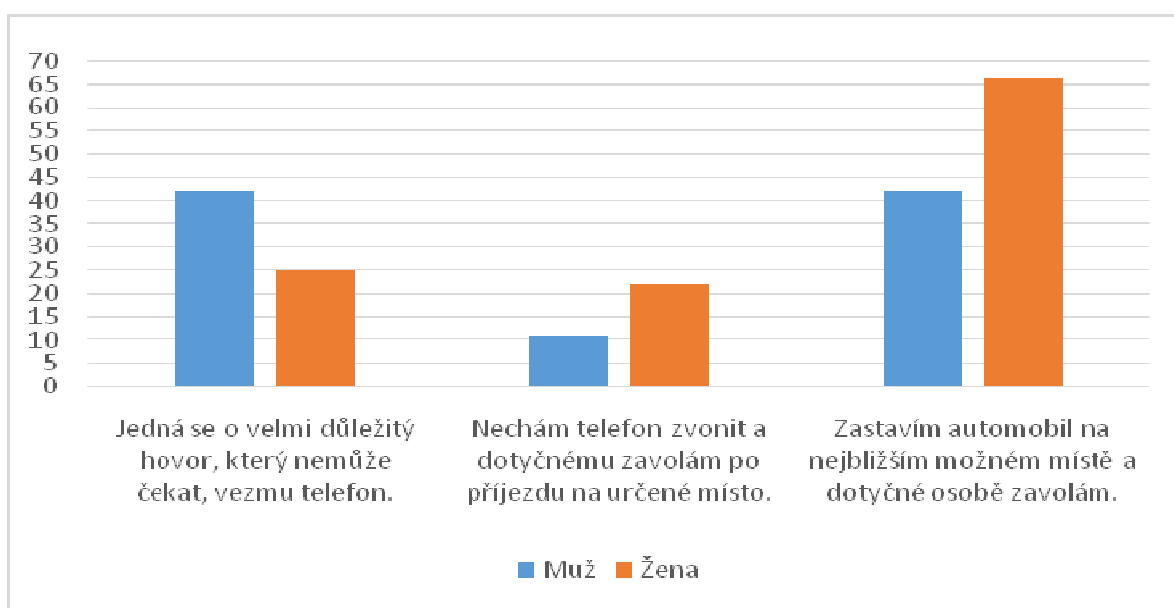
⁸³Trestní řízení. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.trestni-rizeni.com/dokumenty/trestne-ciny-souvisejici-s-rizenim-motorovych-vozidel>

6.2.4 Simulace řidičů v dopravních situacích

Jako simulační byly vybrány čtyři otázky, které by mohly být nejčastějším a nejsnadnějším přestupkem v každodenním provozu. Sledován byl především fakt, zda by se řidič dopustil stejného přestupku při již získaných bodech, čili zda je pro ně bodový systém dostatečnou hrozbou.

Graf č. 25 zobrazuje odpovědi řidičů dle pohlaví na otázku, zda opětovně po získání bodů za přestupek telefonování za volantem přijali telefonní hovor.

Graf č. 25 – Opětovné telefonování za volantem dle pohlaví



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z grafu č. 29 i podkladových údajů v příloze č. 8 vychází, že by 67 respondentů - 32,21% zvedlo telefonní hovor i přes to, že by již měli získané 3 body za držení mobilního aparátu při řízení motorových vozidel z toho 42 mužů, což opět dokazuje povahu mužských řidičů, a že je pro ně bodový systém v určitých bodech stále mírný. Celkem 108 dotázaných s převahou 66 žen by automobil v takové situaci na nejbližším možném místě zataavili. Pouze 11 mužů z 95 by telefon nechalo zvonit a vyřešilo by hovor v klidu po dojetí na dané místo. Zjišťována tedy byla závislost pohlaví na jednání v takové situaci, výsledky jsou patrné z tabulky č. 27.

Tabulka č. 27 – Závislost pohlaví a opakované přestupku telefonování za volantem

Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	11,84444	df=2	p=0,00268
Cramér. V	0,2386303		

Zdroj: Vlastní zpracování

Vypočítaná statistika Chí-kvadrát o závislosti pohlaví na jednání řidičů v případě, že řidičům za volantem zazvoní telefon, díky hodnotě 11,844 a p hodnotě 0,00268 prokazuje závislost mezi znaky. Síla závislosti Cramérova V však vykazuje slabou závislost 0,2386.

Výsledky otázky, zda by řidič projel křižovátku ve večerních hodinách na volných silnicích na červenou, jsou velmi pozitivní. Výsledky v příloze č. 8 říkají, že 188 dotázaných by počkalo na zelenou. Čtyři ženy a 4 muži by zkontrolovali, jestli v okolí nejsou policejní hlídky, poté by křižovátkou projeli. Celkem 12 dotazovaných by ve večerních hodinách bez rozmyslu křižovátku projelo a překvapivě 7 z těchto dotazovaných jsou ženy. Z výsledků však lze hodnotit, že si řidiči uvědomují závažnost přestupku a potenciální hrozby dopravní nehody.

U otázek týkajících se opakovaného nejčastějšího přestupku – překročení rychlosti v obci bylo na základě dat v příloze 8 zjištěno, že ze 131 dotázaných s převahou 83 žen by po získání bodů za překročení rychlosti jezdilo dle předpisů. 77 respondentů by dodržovalo předepsanou rychlost jen na předepsaných úsecích. Zjišťována byla závislost mezi tímto jednáním a pohlavím řidičů.

Tabulka č. 28 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného přestupku překročení rychlosti v obci

Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	11,63382	df=1	p=0,00065
Fí pro tabulky 2 x 2	-0,236499		
Kontingenční koeficient	0,2301503		

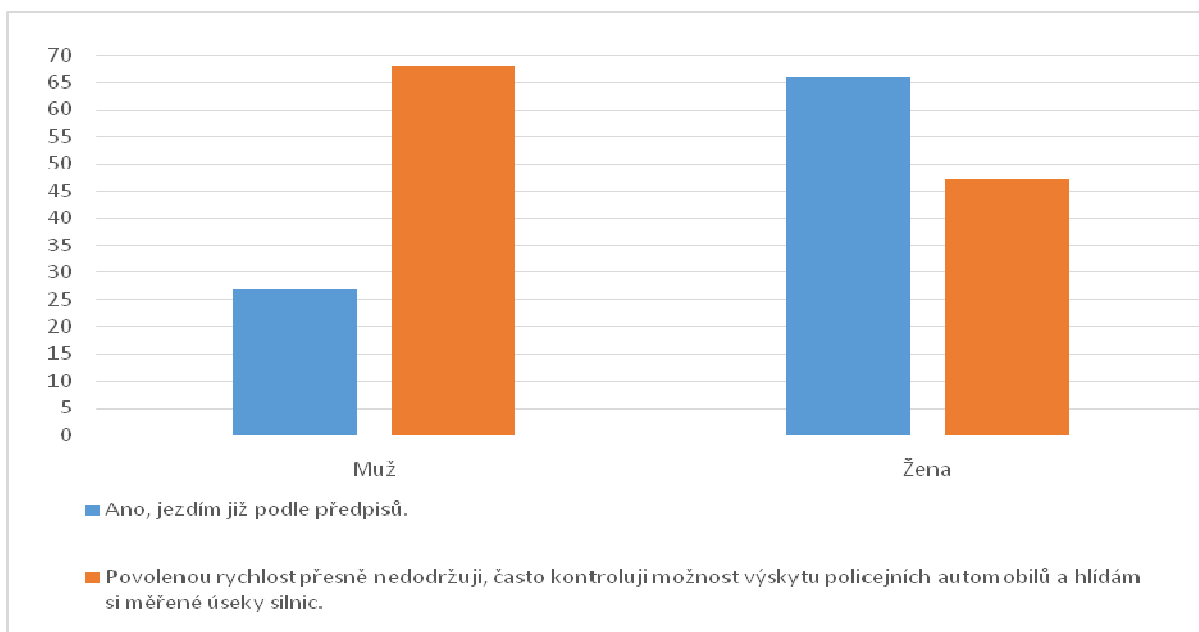
Zdroj: Vlastní zpracování

Statistika chí-kvadrát s hodnotou 11,63382 a p hodnotou 0,00065 zamítá nulovou hypotézu o nezávislosti a potvrzuje závislost mezi znaky. Síla závislosti vypočítaná

poměrem šanci říká, že šance, že žena bude po získání bodů za překročení rychlosti mimo obec již dodržovat povolenou rychlost je 2,7x větší, než u mužů.

Graf č. 26 graficky znázorňuje odpovědi respondentů na otázku opakovaného překročení rychlosti mimo obec na základě dat v příloze 8. Z výsledků je patrná výrazná převaha záporných odpovědí u mužské části dotázaných.

Graf č. 26 – Opakované překročení rychlosti mimo obec



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Celkem 115 z 208 respondentů se přiznalo, že i přes bodové ohodnocení za překročení rychlosti by mimo obec nejezdilo podle předepsané rychlosti, ale kontrolovali by výskyt policejních hlídek a měřené úseky. U žen převažují ty, které by již jezdily podle předpisů. Lze konstatovat, že převážně pro muže je v tomto ohledu bodový systém příliš mírný. Byla vypočítána závislost pohlaví na spáchání opakovaného přestupku tohoto typu s výsledky v tabulce č. 29.

Tabulka č. 29 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného přestupku překročení rychlosti mimo obec

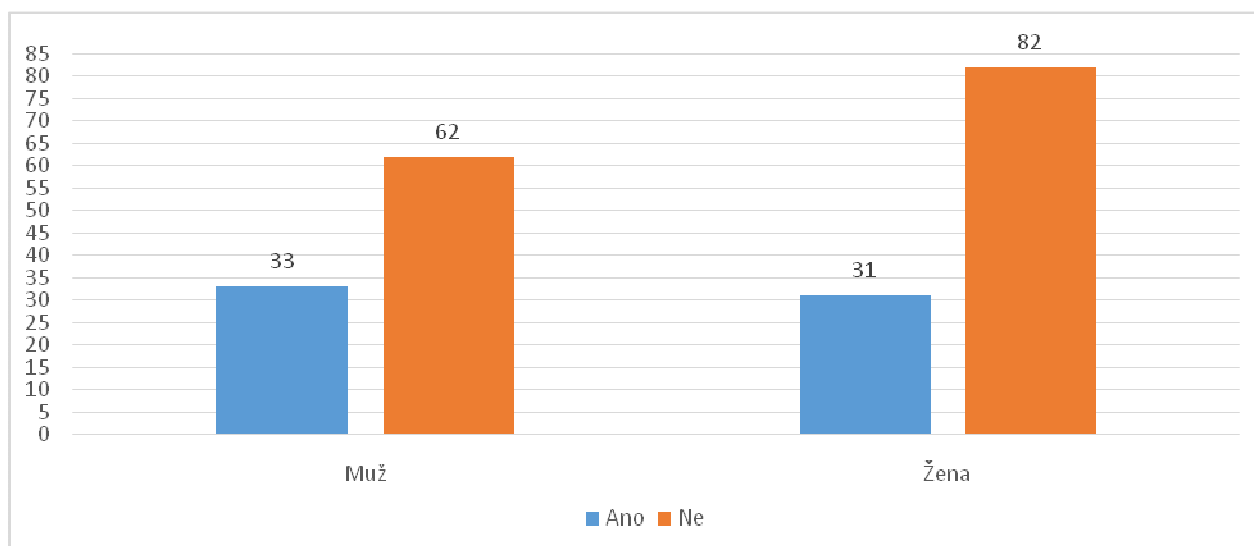
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	18,77251	df=1	p=0,00001
Fí pro tabulky 2 x 2	-0,300420		

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě hodnoty testovacího kritéria 18.77251 a $p = 0,00001$ se zamítá nulová hypotéza o nezávislosti a potvrzuje se závislost mezi znaky. Následně vypočtená síla závislosti poměru šancí říká, že šance, že muž nebude opakovaně dodržovat rychlost mimo obec, ale bude vyhledávat kontroly bezpečnostních složek, je 3,53x větší než u ženského pohlaví.

Bodový systém by měl být doprovázen dostatečnou kontrolou ze strany policie. O názorech na současný stav kontrol bezpečnostních složek policie vypovídá graf č. 27, ve kterém je zřetelné negativní ohodnocení kontroly policie u 144 případů.

Graf č. 27 – Dostatečná kontrola ze strany policie



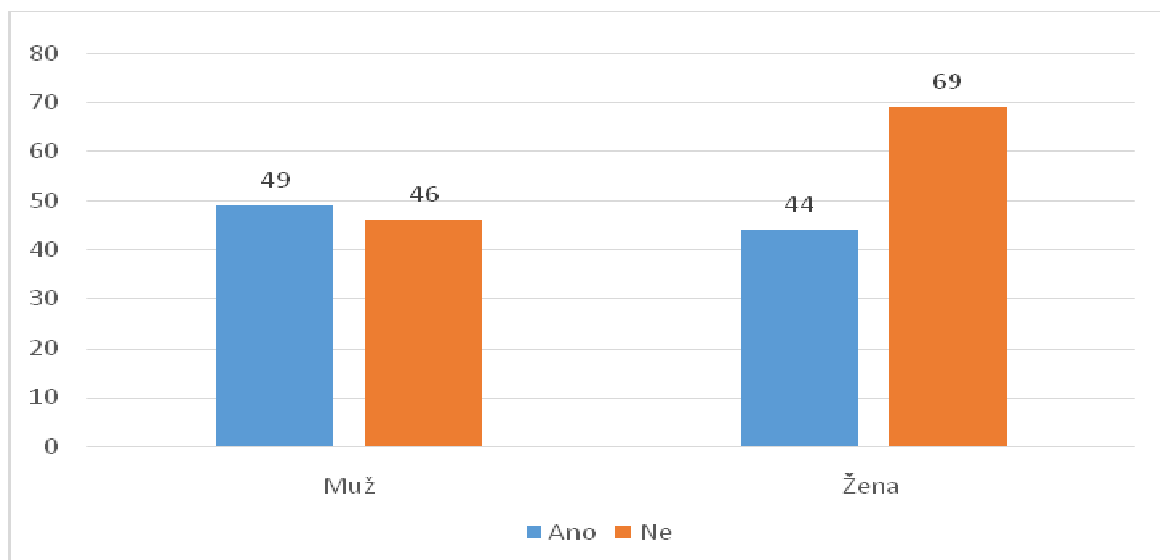
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

6.2.5 Řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu v krvi

Cílem poslední otázky bylo zjistit, zda respondenti souhlasí se současným nastavením povolené tolerance alkoholu v krvi, tedy s tím, že do 0,3 promile alkoholu v krvi nejsou udělovány body, ale pouze pokuta (viz příloha č. 1). V roce 2013 se stalo celkem 84 398 nehod a z toho bylo 4 686 nehod zaviněno pod vlivem alkoholu (příloha č. 4), z čehož nejvíce těchto nehod se stalo právě ve Středočeském kraji (553),

v Moravskoslezském kraji (561) a v Praze (471)⁸⁴. Výsledky názorů zobrazuje graf č. 28 sestrojený na základě dat v příloze č 8:

Graf č. 28 – Názor na povolení 0,2 promile alkoholu v krvi při řízení vozidel



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

U mužů převládají odpovědi kladné. Na základě údajů z grafu č. 28 bylo vypočteno, že 44,7% dotázaných by souhlasilo se zmírněním bodového systému v této věci, což vypovídá o povaze českých řidičů. Byla vypočítána závislost mezi tímto úkonem a pohlavím řidiče, dle výsledků v tabulce č. 30 dosahuje statistika chí-kvadrát hodnoty 3,336 a $p = 0,067 > 0,05$, čímž se přijímá hypotéza o nezávislosti prvků.

Tabulka č. 30 – Závislost mezi názorem na povolení 0,2 promile v krvi a pohlavím řidiče

Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	3,336109	df=1	$p=0,06777$
Fí pro tabulky 2 x 2	0,1266451		
Kontingenční koeficient	0,1256415		

Zdroj: Vlastní zpracování

Absolutní riziko vypočítané na základě asociační tabulky uvedené v příloze č. 8 se v tomto případě rovná číslu 0,1264, což znamená, že by muži uvítali zmírnění tolerance

⁸⁴CSÚ. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné

z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=40&potvrz=Zobrazit+tabulku&go_zobraz=1&cislotab=DOP0080UU+ KR&cas_1_100=2013&voa=tabulka&str=tabdetail.jsp

alkoholu při řízení motorových vozidel ve 12,64 % případech více než ženy. Relativní riziko se rovná hodnotě 1,325 což znamená, že by muži uvítali zmírnění bodového systému v tomto směru 1,325 krát více, než ženy. Relativní riziko 2 pak vychází 0,792 – čili poměr mužů, kteří by nepovolili ani promile 0,2 při řízení motorových vozidel k ženám se stejným názorem je 0,792 : 1. Poměr šancí se rovná číslu 1,671, což znamená, že šance, že muži budou souhlasit se zmírněním tohoto nařízení, je 1,671x větší, než u žen.

7 Návrhy a doporučení

Bodový systém České republiky, tak, jak je v současné době nastaven a účinný, lze považovat za standardní evropský systém, který je však potřeba neustále vyvíjet a přizpůsobovat povaze českých řidičů. Na základě cílů zvolených v Národních strategiích i na základě vývoje počtu bodovaných řidičů lze soudit, že se jedná o ten správný nástroj pro regulaci nehodovosti, ukázněnosti a eliminaci nezákonného chování na silnicích České republiky.

V zahraničních státech je pravidlem, že ve svém bodovém systému zohledňují řidiče začátečníky. Je zřejmé, že to bude mít své opodstatnění a navrhovala bych proto sledování přestupků dle věku řidičů a délky vlastnictví řidičského oprávnění včetně jeho pravidelné statistické analýzy. I přísnější nastavení pravidel pro začátečníky v podobě menšího konta možně získatelných bodů by eliminovalo určité přestupky díky hrozbě dřívější a snadnější ztráty řidičského oprávnění těchto řidičů.

V mnoha zahraničních zemích funguje průběžné informování a upozorňování na počet dosažených bodů. V ČR je tento výpis k dispozici pouze na vyžádání, což ztrácí na své výchovnosti. Např. v Německu dochází při získání 14 – 17 bodů k nařízení účasti na doškolovacím semináři. U nás již úspěšně fungují školení bezpečné jízdy, kterých se sice každým rokem účastní více řidičů, ale stále se jedná pouze o zodpovědné řidiče. Eliminace chování těch řidičů, kteří v získávání bodů dále pokračují, není zajištěna a právě z toho důvodu bych např. od získání 8 bodů zavedla povinné školení, za jehož absenci by byl řidič dále sankcionován. Další možností pro lepší informativnost řidičů by bylo vytvoření databáze řidičů, kde by měl např. každý řidič svůj profil, kam by se převáděl počet bodů z registru řidičů, čímž by odpadla administrativní složka navrhovaného zasílání průběžných upozornění.

Z analýz je zřejmé, že vývoj počtu spáchaných přestupků překročení rychlosti v obci a mimo obec není po 8 letech účinnosti bodového systému příznivý. Počet nejčastějších přestupků překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/hod klesl průměrně o pouhé 1,01 %. U přestupků mimo obec došlo v případě překročení rychlosti o méně jak 30 km/hod průměrně o 11,41% nárůst počtu přestupků a u překročení rychlosti o více než 30 km/hod o 12,17% nárůst. V tuto dobu můžeme přisuzovat zvýšení počtu těchto

přestupků zvýšené aktivitě bezpečnostních složek mimo obce, čímž došlo k zaznamenání většího počtu těchto přestupků oproti roku 2007. S tím spojený může být i ten fakt, jenž by vypovídal o povaze českých řidičů, kteří si jsou moc dobře vědomi toho, že mimo obce se nevyskytuje takové množství policejních hlídek, stejně jako radarů a tudíž vědí, že si tyto přestupky mohou dovolit s poměrně malou pravděpodobností trestu. Na základě dotazníkového šetření ale můžeme potvrdit, že bodový systém je v této oblasti přestupků na české řidiče mírný a ti povolené rychlosti mimo obce v 55 % i přes získané body za přestupek tohoto typu dodržovat nadále nebudou. V obci i mimo obec řidiči často vyhledávají přítomnost policie nebo si hlídají konkrétní měřené úseky. S tímto je spojeno hlavní doporučení, které vyplynulo i z dotazníkového šetření a z názoru 69,23 % respondentů. Bodový systém a jeho pravidla nebudou efektivně fungovat bez zvýšené kontroly a aktivity policejních složek. Nutnost zvýšení policejních jednotek, které budou denně kontrolovat provoz v obci i mimo provoz, je dle mého názoru velmi důležitým krokem, který by mohl vést ke zlepšení situace na silnicích ČR. Nutnost zvýšení pravomocí policie státní i obecní dokazují na základě údajů Národní strategie 2011 – 2020 i zahraniční země, ve kterých tento faktor zvýšil bezpečnost a zlepšil situaci na silnicích. Nastavená pravidla z Československé republiky vykazovala mnohem větší pravomoci policie a tím pádem i větší bezprostřední respekt, který by měla získat i policie obecní. V dnešní době plné korupce by byla pochopitelná obava z tohoto kroku. I to by se však mohlo regulovat již dnes zavedenými kamerami v policejních automobilech při kontrolách na silnicích. U přestupků za rychlost by však mimo to mělo být nastaveno přísnější bodové ohodnocení doprovázené zvýšenou peněžní pokutou. Nastavení jednotných peněžitých pokut, které by zajistily ten správný výchovný efekt na řidiče, je podle mě při dnešní poměrně velké variabilitě platů složité. Řešením by mohlo být zavedení výpočtu peněžitých pokut na základě průměrného výdělku řidiče tak, jak mají v severských evropských zemích.

K eliminaci přestupků překročení rychlosti bych v zákoně vymezila používání antiradarů a pasivních antiradarů. Používání antiradarů, jež narušují činnost radarů policejních, by mělo být zakázáno. Používání pasivních antiradarů už tak jednoznačné není. Z mého pohledu je pochopitelná myšlenka, že díky používání antiradarů si řidiči dávají pozor a dodržují rychlost tam, kde je antiradar upozorní a tím tedy snižují páchání přestupků na vymezených úsecích. Hlavním cílem by však měla být eliminace

neukázněných řidičů celkově, nikoli eliminace jejich chování na určitých úsecích. V případě, že bude používání pasivních antiradarů povoleno, nebude možné eliminovat neukázněné řidiče, jelikož bude jejich chování ovlivněno funkcí antiradaru a samozřejmě jejich morálním chováním zpomalit v případě upozornění výskytu radaru. Nemůžu se tedy ztotožnit s tvrzením některé veřejnosti, že radarem se dají naměřit řidiči bez používání antiradaru stejně jako s antiradarem a musím souhlasit s tvrzením Ministerstva dopravy, že použití i pasivních antiradarů by mělo být protiprávní a dle mého názoru i vymezeno jako přestupek v zákoně a bodově ohodnoceno právě jako ve Francii.

Zřetelně negativní vývoj byl zjištěn i u přestupku telefonování za jízdy, jehož ohodnocení bylo roku 2011 sníženo na 2 body. I v tomto ohledu je bodový systém mírný. Je pochopitelné, že telefonování za jízdy nezpůsobuje velké procento velkých a případně smrtelných nehod, přesto se jedná o přestupek ovlivňující psychiku řidiče. Z toho důvodu se domnívám, že by pro eliminaci tohoto přestupku měla být zavedena vyšší peněžitá pokuta.

Vývoj přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky za posledních 8 let nevykazuje výrazné zlepšení. Průměrný koeficient růstu vykazuje u trestného činu 9,09% nárůst a u přestupku nárůst ve výši 5,36 %. V roce 2013 se staly denně v průměru 2,3 nehody pod vlivem alkoholu, v roce 2014 se pak stalo průměrně 43 trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky denně a 40 přestupků v podobě řízení pod vlivem návykové látky. Každý tento přestupek mohl vyústit v dopravní nehodu a ohrozit tak život ostatních lidí. Z mého pohledu je spáchání 280 trestných činů tohoto typu a téměř stejného množství přestupků tohoto typu týdně po 8 letech zavedení bodového systému stále velké a negativní číslo. Doporučovala bych zvýšení kontrol výskytu alkoholu v krvi v každodenním provozu v obci i mimo obec a především úpravu v zákoně pro ty řidiče, kteří se dopustili tohoto činu. Nemyslím si, že by řidič, který se prohřešil tímto činem, měl mít právo na podání žádosti o podmíněné snížení trestu po uplynutí poloviny trestu (nejméně po 3 měsících) tím, že řidič řádným způsobem života prokázal, že není třeba, aby uložený trest zákazu činnosti vykonal celý. Alkohol či jiná návyková látka na silnici nepatří a čeští řidiči si to i na základě dotazníkového šetření v 89 případech nemyslí. Překvapivým závěrem je fakt, že závislost tohoto názoru mezi mužským a ženským pohlavím není prokázána.

8 Závěr

Bodový systém je vhodným a ověřeným nástrojem pro zlepšení dopravní situace, což dokazuje i značné snížení počtu dopravních nehod a usmrcených osob při nehodě v posledních 8 letech. Počet dopravních nehod zaviněných vlivem alkoholu mezi rokem 2005 a 2013 dle dat statistického úřadu klesl o 42,79 %. Celkem 115 respondentů dotazníkového šetření se domnívá, že je bodový systém správným nástrojem pro řešení dopravních situací a k zajištění větší bezpečnosti na silnicích České republiky.

Původní plány Národní strategie do roku 2010 nebyly během prvních 4 let účinnosti dopravního systému splněny, což je možno přisuzovat především nedostatečné souběžné aktivitě Policie ČR. Zřetelně negativní názor na kontrolu Policie ČR byl zjištěn u 144 z 208 respondentů dotazníkového šetření. Zvýšení kontroly bezpečnostní složky státu je nezbytným krokem, bez kterého bodový systém nemůže být stoprocentně efektivní. Právě zvýšený dohled Policie byl jedním z hlavních důvodů zlepšení bezpečnosti na silnicích v zahraničních státech, konkrétně v Lucembursku, Španělsku a Litvě. Bezpečnostní složce České republiky by měly být zvýšeny pravomoci, které by zajistily bezprostřední respekt a vliv na řidiče v každodenním provozu, což se pozitivně projevilo např. v Portugalsku.

Důležité je zlepšení prostředků k výchově řidičů, kteří již získali trestné body. Průběžné varování by mohlo působit na psychiku řidičů a uvědomění si hrozby ztráty řidičského oprávnění. Počet řidičů s dosaženými 12 body se od zavedení bodového systému v roce 2006 až do současnosti zvyšoval, což dokazuje, že se řidiči z jednoho přestupku nepoučí a v nebezpečném řízení mnohdy pokračují. Průměrný koeficient růstu počtu řidičů s 12 body v ČR vykazuje ve sledovaném období nárůst o 98,8 %, což je velmi negativní a je potřeba na tyto výsledky reagovat. Počet řidiček s 12 body se v roce 2014 oproti roku 2009 zvýšil o 114,55 %, což lze považovat za značné snížení respektu bodového systému také u ženského pohlaví. U mužů se pak jedná o nárůst kolem 55,96 %.

Efektivnost bodového systému se projevuje průměrným poklesem 1,5 % celkového počtu bodových přestupků a trestných činů v období 2007 – 2014. Přesto je nutné konstatovat, že se jedná o pokles velmi mírný. V roce 2014 došlo oproti roku 2008 k poklesu počtu přestupků a trestných činů o necelých 26,6 %, u žen o 11,36 % a u mužů dokonce o necelých 30,59 %. Výsledky tedy poukazují na snížení počtu přestupků a

trestných činů za 6 let o pouhých 26,6 %. Bodový systém svými pravidly dosahuje snížení neukázněnosti řidičů. Tento pokles je však velmi pozvolný.

Z výsledků vyplynula nutnost zpřísnění sankce za přestupky překročení rychlosti, které jsou každoročně mezi 10 nejčastějšími přestupky a trestnými činy a jejichž vývoj není pozitivní. Celkem 115 z 208 respondentů se přiznalo, že by i přes trestné body za překročení rychlosti mimo obec nejezdilo podle předepsané rychlosti, ale kontrolovali by výskyt policejních hlídek a měřené úseky. U žen převažovaly ty, které by již jezdily podle předpisů. Lze konstatovat, že převážně pro muže je v tomto ohledu bodový systém příliš mírný. Stejně tak by měly být zpřísněny tresty pro přestupky a trestné činy za jízdu pod vlivem návykové látky, které za 8 let také nezaznamenaly pozitivní vývoj.

Bodový systém řidiče ve svém chování na silnicích České republiky ovlivňuje, ale jeho účinky by měly být prokazatelnější. Rozdílný vliv na muže a ženy byl u mnohých názorů prokázán, ale nejedná se o významné závislosti. Muži jsou těmi méně ukázněnými. Šance, že muž spáchá opakovaný dopravní přestupek, je 4,66x větší než u žen. 123 respondentů se shodlo, že je bodový systém v určitých bodech na povahu českých řidičů stále mírný.

Pro zlepšení výsledků v dalších letech je nezbytně nutná úprava nastavených pravidel bodového systému v těch částech, které se prokazatelně nelepší v míře, jaká by byla žádoucí, což je např. počet přestupků překročení rychlosti či počet přestupků a trestných činů jízdy pod vlivem návykové látky.

Žádný vývoj nemůže být trvale pouze pozitivní a každý potenciál nově zavedeného opatření má tendenci k postupnému vyčerpání a snížení účinnosti. Je nutné stále realizovat nová opatření, která opět nastartují pozitivní vývoj.

9 Zdroje

Literatura

ŘEZANKOVÁ, Hana a Tomáš LÖSTER. *Úvod do statistiky*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2010, 111 s. ISBN 978-802-4515-144

PECÁKOVÁ, Iva. *Statistika v terénních průzkumech*. 2. dopl. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011, 236 s. ISBN 978-80-7431-039-3

ARTL, J.; ARTLOVÁ, M.: *Ekonomické časové řady*. Professional Publishing, 275 str., 2009. ISBN 978-80-86946-85-6

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD: podle platného právního stavu k 1.6.2008*. 1. vyd. Praha: Leges, 2008, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 978-808-7212-035

BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7

BERAN, Tomáš. *Neplaťte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Vyd. 2. Brno: CP Books, 2005, vii, 111 s. ISBN 80-722-6640-3

SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. ISBN 80-247-1642-9

HENDL, Jan. *Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat*. 1. vyd. Praha: Portál, 2004, 583 s. ISBN 80-717-8820-1

KUČEROVÁ H., *Dopravní přestupky v praxi podle stavu k 1.7.2006, 2.přepracované a doplněné vydání*, Linde Praha, 2006, 432 s., ISBN 80-7201-613-X

PORYBNÝ, Zdeněk. *Právo: Nezávislé noviny*. 1. vyd. Praha: Borgis, a.s., 2014, 583 s. ISSN 1211-2119

KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H: *Silniční právo*, Praha: Leges, 2009, 413, ISBN 9788087212103

EKSLER V., DONT M. a kol., *Metodika sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích*, Brno: CDV, 2008

HOŠKOVÁ, Pavla; JINDROVÁ, Andrea; PROCHÁZKOVÁ, Radka. *Statistika v manažerské a obchodní praxi, Základní metody a postupy řešení v programu STATISTICA*. Praha: Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2014, 233 s.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost*, srpen 2007, Brno, 40 str.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na chování řidičů (předběžná zpráva)*, Část A, hodnocení zavedení bodového systému hodnocení přestupků, Brno, listopad 2006, 58 str.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, KOLEKTIV AUTORŮ DIVIZE BEZPEČNOSTI A DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ. *Pracovní materiál, Vyhodnocení účinků bodového systému, a to zejména se zaměřením na jeho dopady na nehodovost a příčiny dopravních nehod*, Brno, 2010, 50 str.

MINISTERSTVO VNITRA. *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky, Vyhláška ministerstva vnitra o řidičských průkazech, oznámení o vydání obecných právních předpisů*, Vydána dne 27. května 1964, Praha

NÁRODNÍ SHROMÁŽDĚNÍ REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, *Úřední list, Zákon č. 77/1959 Sb., Zákon o sbírce zákonů a Úředním listě*

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Přehled změn přílohy k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterou jsou stanovena jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených zákonem*. 2011, Praha, 5 str.

Internetové zdroje

AUTOSAP: Stručný komentář k registracím základních kategorií vozidel. [online]. 30.6.2013. [cit. 2014-11-15]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Nehody v silniční dopravě v krajích a okresech. [online]. [cit. 2014-11-15]. Dostupné

z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&cislotab=DOP0080UU%20_KR&kapitola_id=40&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka

MINISTERSTVO DOPRAVY, Samostatné oddělení tiskové - O072: Informace o stavu bodového systému v České republice; Přestupky a trestné činy. [online]. I.Q 2014. 2014 [cit. 2014-11-15; Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/797DE564-538A-40B7-BF40-E5C1C5690BBD/0/14Q1_PaT.pdf

Trestný čin řízení motorových vozidel bez řidičského oprávnění. ŘÍHA, Jiří. [online]. 2007 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: http://www.cak.cz/assets/files/1585/BA_07_01.pdf

Ohrožení pod vlivem návykové látky v judikatuře nejvyššího soudu. LOJDA, LL.M. EUR., PH.D., JUDr. Jiří. [online]. 2014 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/ohrozeni-pod-vlivem-navykovye-latky-v-judikature-nejvyssiho-soudu-94013.html>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Ministerstvo dopravy. [online]. 2005 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020: Ministerstvo dopravy. [online]. 2011 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>

Počet usmrcených osob při dopravních nehodách [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doprava_a_spoje

Zákon o silničním provozu [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu>

Změny v pravidlech silničního provozu [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zmeny-v-pravidlech-silnicniho-provozu>

Bodový systém a cizinci [online]. 2007 [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.holec-advokati.cz/cs/publikace/aktuality/44>

Vybodování cizinci o řidičský průkaz v Česku nepřijdou [online]. 2014 [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/domaci/vybodovani-cizinci-o-ridicky-prukaz-v-cesku-neprijdou/r~e49e508ee58c11e3ac28002590604f2e/>

Antiradary EU [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.antiradary.eu/cz/antiradary-a-vyznam-legalni-definice/>

Bodový systém v Rakousku [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://auto.ihned.cz/c1-17005340-nekompromisni-bodovy-system-plati-v-rakousku>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu [online]. [cit. 2015-01-23]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2004-2010>

TISK JE SPÍŠE PROTI ZPOCHYBŇOVÁNÍ NOVÉHO SILNIČNÍHO ZÁKONA [online]. 2006 [cit. 28:1.2015]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/v01/index.php3?>

Telefonování za jízdy [online]. 2008 [cit. 2015-02-23]. Dostupné z: <http://www.chcizit.cz/telefonovani-za-jizdy-4315/>

BESIP. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/129-jak-ridi-zeny-a-muzi>

Trestní řízení. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: <http://www.trestni-rizeni.com/dokumenty/trestne-ciny-souvisejici-s-rozenim-motorovych-vozidel>

CSÚ. [online]. [cit. 2015-01-07]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=40&potvrz=Zobrazit+tabulku&go_zo_braz=1&cislatab=DOP0080UU+ KR&cas_1_100=2013&voa=tabulka&str=tabdetail.jsp

Počty bodů za přestupky a trestné činy. [online]. [cit. 2015-01-24]. Dostupné z: www.12bodu.cz

Informace o stavu bodového systému v České republice: Přestupky a trestné činy, Souhrnná zpráva [online]. 2010 [cit. 2015-03-14]. Dostupné

z: http://www.mdcrcz/NR/rdonlyres/D6337AAD-54DF-4DA7-BE2E-402FCFC6BD14/0/PaT_2010.pdf

Rady pro případ dopravní nehody: Policie ČR. [online]. 2009 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ridici-622097.aspx>

Hodnocení bodového systému po roce zavinění. [online]. 2009 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.bittner.eu/post/hodnoceni-bodoveho-systemu-po-roce-zavedeni-83/>

Dopravní přestupky. [online]. [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>

Nová pravidla silničního provozu. [online]. [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.novapravidla.cz/aktuality/>

Zdroje dat pro analýzu

- www.czso.cz
- www.mdcrcz
- www.ibesip.cz
- Vlastní dotazníkové šetření

10 Seznam obrázků, grafů a tabulek

Seznam obrázků a grafů

Obrázek č. 1 – Mapa států Evropy s bodovým systémem, rokem zavedení, způsobem odečítání či přičítání bodů.....	21
Graf č. 1 - Výše pokut za překročení rychlosti o 20 km/hod v EUR, rok 2000	27
Graf č. 2 – Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (1996 – 2007) ...	32
Graf č. 3 – Počet vybodovaných řidičů dle jednotlivých krajů ČR po roce účinnosti bodového systému.....	37
Graf č. 4 – Počet přestupků překročení rychlosti od září 2006 do září 2007 v %	39
Graf č. 5 - % podíl řidiček v jednotlivých bodovaných kategoriích vůči všem bodovaným řidičům k 31.12. daného roku	40
Graf č. 6 – Počet dopravních nehod v ČR 2005 - 2013	43
Graf č. 7 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách ČR.....	45
Graf č. 8 - Vývoj počtu evidovaných bodovaných řidičů v ČR.....	47
Graf č. 8 - Vývoj počtu evidovaných bodovaných řidičů v ČR.....	47
Graf č. 10 – Počet řidičů s odečtenými body.....	52
Graf č. 11 – Bodové přestupky a trestné činy v letech 2007 - 2014.....	53
Graf č. 12 – Počet spáchaných bodových přestupků a trestných činů čtvrtletně dle pohlaví.....	55
Graf č. 13 – Průměrný denní počet přestupků a trestných činů dle čtvrtletí 2007 – 2014.....	56
Graf č. 14 – Průměrný denní počet přestupků a trestných činů dle čtvrtletí 2008 – 2014 bez sezónních vlivů.....	57
Graf č. 15 – Počet přestupků telefonování za jízdy.....	60
Graf č. 16 – Počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu.....	61
Graf č. 17 – Počet přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky.....	61
Graf č. 18 – Důsledky případné ztráty řidičského oprávnění.....	66
Graf č. 19 – Struktura řidičů s vlastnictvím řidičského oprávnění méně než 9 let, které ovlivňuje bodový systém.....	68
Graf č. 20 – Zvýšená opatrnost v důsledku bodového systému.....	68
Graf č. 21 – Struktura řidičů, jenž systém ovlivňoval bezprostředně po zavedení.....	69
Graf č. 22 – Názor na dostatečnou přísnost bodového systému dle pohlaví.....	70
Graf č. 23 – Dopravní přestupky od zavedení BS věkové skupiny 21 – 60 let.....	71
Graf č. 24 – Spáchání opakovaného přestupku věkové skupiny 21 – 60 let.....	73
Graf č. 25 – Opětovné telefonování za volantem dle pohlaví.....	74
Graf č. 26 – Opakované překročení rychlosti mimo obec.....	76
Graf č. 27 – Dostatečná kontrola ze strany policie.....	77

Graf č. 28 – Názor na povolení 0,2 promile alkoholu v krvi při řízení vozidel.....	78
--	----

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Nástroje pro zvýšení účinnosti právní úpravy, Národní strategie do r. 2010... ..	31
Tabulka č. 2 - Oblasti klíčových opatření pro zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v zemích s nejmarkantnějším snížením počtu usmrcených v silničním provozu v období let 2001 – 2009	33
Tabulka č. 3 – Počet přestupků řízení pod vlivem alkoholu v 1. pololetí v letech 2004 - 2007	38
Tabulka č. 4 – Elementární charakteristiky počtu dopravních nehod v ČR	44
Tabulka č. 5 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v ČR.....	45
Tabulka č. 6 – Počty evidovaných bodovaných řidičů v ČR, Praze a Středočeském kraji .	48
Tabulka č. 7 – Počty řidičů v jednotlivých bodových skupinách v %	49
Tabulka č. 8 – Vývoj počtu řidičů s dosaženými 12 body celkově a dle pohlaví.....	50
Tabulka č. 9 – Elementární charakteristiky vývoje počtu řidičů s 12 body.....	50
Tabulka č. 10 – Vývoj počtu vybodovaných řidičů mezi 2 obdobími.....	51
Tabulka č. 11 – Vývoje počtu spáchaných přestupků a trestných činů celkem a dle pohlaví	53
Tabulka č 12 – Elementární charakteristiky vývoje počtu spáchaných přestupků a trestných činů.....	54
Tabulka č. 13 – Srovnání počtu přestupků a trestných činů roku 2008 a 2014.....	55
Tabulka č. 15 – Vývoj přestupků překročení rychlosti v letech 2007 a 2014	61
Tabulka č. 17 – Vývoj počtu přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky	63
Tabulka č. 18 – Elementární charakteristiky vývoje počtu přestupků a trestných činů pod vlivem návykové látky	63
Tabulka č. 19 – Vývoj počtu přestupků ohrožení chodců přejití vozovky	64
Tabulka č. 20 – Četnost řízení motorových vozidel dle vzdělání.....	65
Tabulka č. 21 – Očekávané četnosti důsledku případné ztráty řidičského oprávnění	66
Tabulka č. 22 – Specifikace souboru dle věku, pohlaví a délky držení řid. oprávnění	67
Tabulka č. 23 – Očekávané četnosti bodový systém jako správný nástroj.....	69
Tabulka č. 24 – Očekávané četnosti názoru na přísnost bodového systému dle pohlaví... ..	70
Tabulka č. 25 – Bezpečnost na silnicích díky bodovému systému v závislosti na pohlaví.	71
Tabulka č. 26 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného dopravního přestupku.....	73
Tabulka č. 27 – Závislost pohlaví a opakované přestupku telefonování za volantem.....	75
Tabulka č. 28 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného přestupku překročení rychlosti v obci.....	75
Tabulka č. 29 – Závislost pohlaví na spáchání opakovaného přestupku překročení rychlosti mimo obec.....	76

Tabulka č. 30 – Závislost mezi názorem na povolení 0,2 promile v krvi a pohlavím řidiče.....	78
--	----

11 Seznam příloh

Příloha č 1 –Tabulka aktuálního bodového hodnocení a porovnání s minulým stavem účinným od 1.8.2011	II
Příloha č. 2 –Aktuální finální tabulka bodového ohodnocení	VII
Příloha č. 3 – Bodové hodnocení a ostatní sankce a tresty za dopravní přestupky a trestné činy	VIII
Příloha č. 4 – časové řady pro analýzu získané z Ministerstva dopravy	XX
Příloha č. 5 – Elementární charakteristiky časových řad	XXIII
Příloha č. 6 – Sezónní složka	XXV
Příloha č. 7 – Dotazník	XXVI
Příloha č. 8 – Seznam kontingenčních tabulek pro analýzu dotazníkového šetření	XXIX

Příloha č 1 – Tabulka aktuálního bodového hodnocení a porovnání s minulým stavem účinným od 1.8.2011

Přehled změn přílohy k zákonu č. 361/2000 Sb.,

o provozu na pozemních komunikacích,

kterou jsou stanovena jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených zákonem

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů (původní stav)	Počet bodů (po novele)
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění	7	4
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7	Zařazeno pod položkou alkoholu nad 0,3 ‰
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem Nová formulace jednání odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví Nová formulace jednání odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví Nová formulace jednání odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke	7	

zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví		
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7	7
Nově zařazené jednání neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožení života	Nebylo zvlášť bodováno	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody Nová formulace jednání 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	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 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 Nová formulace jednání 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	6	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	7

řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	7
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	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5	3
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	není zvlášť bodováno
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	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	5
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky Nová formulace jednání při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejítí vozovky	4	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4	není zvlášť bodováno
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4	5
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů ⁴²⁾ Nová formulace jednání překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33% a více podle jiných právních předpisů⁴²	4	4
řízení vozidla které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu ²⁾ podléhá	4	není zvlášť bodováno

řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	není zvlášť bodováno
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	není zvlášť bodováno
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	2
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	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	5
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	3	není zvlášť bodováno
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního jiného právního předpisu	3	3
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	není zvlášť bodováno
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	3
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	4
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	není zvlášť bodováno

<p>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</p> <p>Nová formulace jednání</p> <p>překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než 30 km.h⁻¹ mimo obec</p>	2	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1	není zvlášť bodováno
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	není zvlášť bodováno
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	není zvlášť bodováno
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	není zvlášť bodováno
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	není zvlášť bodováno
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	není zvlášť bodováno

Zdroj: interní stránka pro pracovníky Ministerstva dopravy

Příloha č. 2 – Aktuální tabulka bodového ohodnocení

BODOVÝ SYSTÉM

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

s účinností od 1.8.2011

7	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	4	při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejiti vozovky
7	odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ³⁾ ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	4	nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě
7	způsobení dopravní nehody porušením povinností řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	4	překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴⁾
7	neoprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	4	řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění
7	při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	4	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6
7	vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	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
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	3	nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit
7	předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	3	překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu
7	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	3	řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾
5	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	3	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu
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	2	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil
5	nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	2	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec
5	ohrožení jiného řidiče při předjíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	2	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla
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		

Příloha č. 3 – Bodové hodnocení a ostatní sankce a tresty za dopravní přestupky a trestné činy

Přestupek (zkráceně)	Přestupek	Body	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení / trest v trestním řízení	Zákaz činnosti (*)	Paragraf (např. zákona o silničním provozu)
<u>Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)</u>	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	<u>§ 125c / 1b)</u>
<u>Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)</u>	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	<u>§ 125c / 1c)</u>
<u>Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)</u>	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let	<u>§274 TZ</u>

	rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)					
<u>Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky</u>	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1d)
<u>Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě</u>	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 2.
<u>Nedovolené předjíždění</u>	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 7.
<u>Nedovolená jízda přes železniční přejezd</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě	§ 125c / 1f) 9.

					jdoucích)	
<u>Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici</u>	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	<u>§ 125c / 1f) 10.</u>
<u>Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví</u>	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let	<u>§ 143, 147, 148 TZ</u>
<u>Nezastavení po nehodě</u>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	<u>§ 125c / 1i) 1.</u>
<u>Ujetí od dopravní nehody</u>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	<u>§ 125c / 1i) 4.</u>

	dopravní nehody					
Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky	Text přílohy zákona c. 361/22000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7	---	Odnětí svobody až 2	---	§ 150 TZ
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 3.

<u>Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více</u>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 2.
<u>Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 5.
<u>Ohrožení při přeježdění z pruhu do pruhu</u>	ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<u>Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání</u>	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vježdění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.d)
<u>Řízení bez řidičského</u>	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a)	4	---	25.000 –	1-2 roky	§ 125c /

<u>oprávnění</u>	bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81			50.000		<u>1e) 1.</u>
<u>Ohrožení chodce na přechodu</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	<u>§ 125c / 1f) 6.a)</u>
<u>Nedání přednosti v jízdě</u>	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	<u>§ 125c / 1f) 8.</u>
<u>Nepoužití autosedačky pro dítě</u>	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	<u>§ 125c / 1k)</u>
<u>Nedodržení bezpečnostních přestávek</u>	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních	4	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	Ize uložit 6 - 12 měs.	<u>§ 23 / 1f)</u>

	předpisu (body o 33% a více)					
<u>Maření výkonu úředního rozhodnutí</u>	Maření nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl	4	---	Odnětí svobody až do 2 let, peněžitý trest	1-10 let	§ 337 TZ
<u>Řízení bez profesního průkazu</u>	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 3.
<u>Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více</u>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 3.
<u>Nezastavení před přechodem</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12	§ 125c / 1f) 6.b)

	povinen tak učinit				měsíců po sobě jzdoucích)	
<u>Jízda bez bezpečnostních pásů</u>	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<u>Přetížený kamion nebo autobus</u>	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 15000,- Kč	do 500.000,- Kč	---	§ 42 a/4 c) 13/1997 Sb.
<u>Řízení s telefonem v ruce</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 1.
<u>Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km</u>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.

<u>Neoznačení překážky způsobené řidičem</u>	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<u>Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ</u>	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 1.
<u>Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ</u>	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 2.
<u>Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti</u>	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 4.
<u>Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR</u>	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 5.

	motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7					
<u>Stání na místě vyhrazeném pro invalidy</u>	při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	<u>§ 125c / 1f) 11.</u>
<u>Nedovolená jízda nákladního automobilu</u>	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	<u>§ 125c / 1g)</u>
<u>Zavinění nehody s ublížením na zdraví</u>	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	<u>§ 125c / 1h)</u>
<u>Neohlášení dopravní nehody</u>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu	0	do 1000,-	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a	<u>§ 125c / 1i) 2.</u>

	policistovi		Kč		vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	
<u>Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody</u>	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 3.
<u>Použití antiradaru</u>	v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 1j)
<u>Jiné porušení povinností</u>	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona	0	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
<u>Svěření řízení neznámé osobě</u>	Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její	0	1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 2

	totožnosti.					
<u>Řízení bez dokladů nebo záznamů o provozu vozidla</u>	jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladu, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	Ize uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
<u>Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách</u>	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	Ize uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
<u>Malé překročení rychlosti - v obci do 5 km nebo mimo obec do 10 km</u>	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h	0	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.
<u>Ohrožení chodce při odbočování</u>	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát	§ 125c / 1f) 6.c)

	kteřou řidič odbočuje				za 12 měsíců po sobě jdoucích)	
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)

Zdroj: www.12bodů.cz

Příloha č. 4 – časové řady pro analýzu získané z Ministerstva dopravy

Tabulka č. 4.1. Bodování řidičů:

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1b.	83297	120247	119766	132979	131195	98962	30214	29083	27959
2b.	84833	203447	222410	221247	204730	213514	209454	199450	196757
3.b	32504	78878	83480	98304	100285	113987	122898	123324	122061
4b.	10264	47183	51047	51669	50104	49288	46265	44814	45021
5b.	7186	27450	29678	36098	37589	39554	38038	36187	34152
6b.	2994	20205	24836	27903	27777	25464	20002	18622	18070
7b.	3496	26954	42038	47381	46869	44389	46022	43039	43170
8b.	403	6124	9613	10878	11061	10463	8729	7707	7580
9b.	181	3910	7567	8979	8855	8658	8184	7211	6750
10b.	91	2419	4951	6075	6528	6540	6426	6005	5827
11b.	48	1522	3461	4274	4392	4317	4629	4652	4873
12b.	157	5106	14969	24212	30341	34694	36536	37423	38430
12b ženy		262	684	1141	1529	1823	2081	2258	2448
12b muži		4844	14285	23071	28812	32871	34455	35165	35982
bodování řidičů	225454	543445	613816	669999	659726	649830	577397	557517	550650
bodovaných řidičů / registrovaným řidičům v %	3,39	8,65	9,59	10,29	9,99	9,92	8,75	8,4	8,25
bodování řidičů Praha	30199	84111	82438	83215	80323	82781	73455	62783	59094

bodování řidiči středočeský kraj	24633	61171	69431	72634	73661	86763	77737	76363	74610
odečet bodů-max4b			494516	529449	573791	567328	568682	495843	470681

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 4.2 - Počty řidičů s odečtenými body:

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bodování řidiči	613816	669999	659726	649830	577397	557517	550650
Odečet bodů-max4b	494516	529449	573791	567328	568682	495843	470681

Tabulka č. 4.3 - Konkrétní porušení zákona:

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
počet bodovaných přestupků	245549	562772	679434	795034	673508	596472	498768	543468	498694
Drží v ruce mobilní telefon	6295	17981	24429	44099	42383	41880	40487	46058	43774
Ohrožení pod vlivem návykové látky - trestný čin	1027	8624	19117	23649	18555	15679	15575	16183	15852
Řízení pod vlivem návykové látky - přestupek	2504	10134	15862	18098	17141	14647	12992	14011	14601
Překročení rychl. V obci o méně než 20 km/hod	67894	193296	238583	207980	163757	166592	213046	204523	180056
Překročení rychl. V obci o 20 km/hod a více	21034	47016	52666	49831	38654	39351	50020	49466	43563
Překročení rychl. Mimo obec o méně než 30 km/hod	8989	18907	28192	38523	34048	32316	34167	40432	40276
Překročení rychl. Mimo obec o 30 km/hod a více	2664	5044	6955	12795	11229	11266	10602	11858	11269
Znemožnění chodci bezpečné přejítí vozovky	203	285	674	980	878	707	478	534	549

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 4.4 - Nehody v ČR:

rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet dopravních nehod v ČR	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137	81 404	84 398
Pod vlivem alkoholu	8192	7466	7466	7252	5725	5015	5242	4974	4686
Usmrcené osoby	1127	956	1123	992	832	753	707	681	583

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Tabulka č. 4.5 - Přestupky a trestné činy celkem:

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
bodové přestupky a trestné činy celkem	562772	679434	795034	673508	596472	498768	543468	498694

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 4.6 - Přestupky a trestné činy dle pohlaví v jednotlivých kvartálech časové řady:

čtvrtletí	III. Q 2007	IV. Q 2007	I. Q 2008	II. Q 2008	III. Q 2008	IV. Q 2008
ženy	16502	25328	24102	28893	26063	25201
muži	94166	140457	138288	157499	150182	139318

čtvrtletí	I. Q 2009	II. Q 2009	III. Q 2009	IV. Q 2009	I. Q 2010	II. Q 2010
ženy	21343	30273	30771	39592	24500	30812
muži	126839	164272	169632	212312	138752	157276

čtvrtletí	III. Q 2010	IV. Q 2010	I. Q 2011	II. Q 2011	III. Q 2011	IV. Q 2011
ženy	27278	24341	26780	34910	25154	19846
muži	142833	127716	141547	165844	81930	103262

čtvrtletí	I. Q 2011	II. Q 2012	III. Q 2012	IV. Q 2012	I. Q 2013	II. Q 2013
ženy	20657	26187	23398	21234	17988	32787
muži	104485	121732	80360	100715	89093	147328

čtvrtletí	III. Q 2013	IV. Q 2013	I. Q 2014	II. Q 2014	III. Q 2014	IV. Q 2014
ženy	24861	21054	23326	26317	22706	20071
muži	114895	95462	105292	110357	103144	87481

Tabulka č. 4. 7 Přestupky a trestné činy – denní průměr v jednotlivých kvartálech let časové řady

čtvrtletí	III. Q 2007	IV. Q 2007	I. Q 2008	II. Q 2008	III. Q 2008	IV. Q 2008
průměr každý den	1203	1802	1785	2048	1937	1808

čtvrtletí	I. Q 2009	II. Q 2009	III. Q 2009	IV. Q 2009	I. Q 2010	II. Q 2010
průměr každý den	1646	2162	2227	2799	1814	2090

čtvrtletí	III. Q 2010	IV. Q 2010	I. Q 2011	II. Q 2011	III. Q 2011	IV. Q 2011
průměr každý den	1849	1663	1870	2206	1804	1308

čtvrtletí	I. Q 2011	II. Q 2012	III. Q 2012	IV. Q 2012	I. Q 2013	II. Q 2013
průměr každý den	1375	1625	1495	1340	1164	1979

čtvrtletí	III. Q 2013	IV. Q 2013	I. Q 2014	II. Q 2014	III. Q 2014	IV. Q 2014
průměr každý den	1519	1266	1398	1502	1368	1169

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 4.8

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Překročení rychl. V obci o méně než 20 km/hod	193296	238583	207980	163757	166592	213046	204523	180056
Překročení rychl. V obci o 20 km/hod a více	47016	52666	49831	38654	39351	50020	49466	43563
Překročení rychl. Mimo obec o méně než 30 km/hod	18907	28192	38523	34048	32316	34167	40432	40276
Překročení rychl. Mimo obec o 30 km/hod a více	5044	6955	12795	11229	11266	10602	11858	11269

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha č. 5 – Elementární charakteristiky časových řad

Tabulka č. 5.1 – Vývoj počtu bodovaných řidičů v ČR, Praze a Středočeském kraji

rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet evidovaných řidičů ke konci roku s "nějakým bodem"	225454	543445	613816	669999	659726	649830	577397	557517	550650
Průměrný absolutní přírůstek									40649,5
Koeficient růstu	x	2,41045	1,1295	1,09153	0,9847	0,985	0,8885	0,9656	0,98768
Tempo růstu	x	141,045	12,949	9,15307	1,5333	-1,5	-11,15	-3,443	-1,2317
Průměrný koeficient růstu									1,1181
Počet těchto řidičů evidovaných v Praze	30199	84111	82438	83215	80323	82781	73455	62783	59094
Průměrný absolutní přírůstek									3611,88
Koeficient růstu	x	2,78522	0,9801	1,00943	0,9652	1,0306	0,8873	0,8547	0,94124
Tempo růstu	x	178,522	-1,989	0,94253	3,4753	3,0601	-11,27	14,529	-5,8758
Průměrný koeficient růstu									1,0875
Počet těchto řidičů evidovaných v e Středočeském kraji	24633	61171	69431	72634	73661	86763	77737	76363	74610
Průměrný absolutní přírůstek									6247,13
Koeficient růstu	x	2,48329	1,135	1,04613	1,0141	1,1779	0,896	0,9823	0,97704
Tempo růstu	x	148,329	13,503	4,61321	1,4139	17,787	-10,4	1,7675	-2,2956
Průměrný koeficient růstu									1,1486

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 5.2 - Kvartální vývoj počtu přestupků a trestných činů 2007 - 2014

čtvrtletí	III. Q 2007	IV. Q 2007	I. Q 2008	II. Q 2008	III. Q 2008	IV. Q 2008
Celkem	110668	165785	162390	186392	176245	164519
Diference 1. řádu	x	55117	-3395	24002	-10147	-11726

Diference 2. řádu	x	x	-58512	27397	-34149	-1579
-------------------	---	---	--------	-------	--------	-------

čtvrtletí	I.Q 2009	II.Q 2009	III.Q 2009	IV.Q 2009	I.Q 2010	II.Q 2010
Celkem	148182	194545	200403	251904	163252	188088
Diference 1. řádu	-16337	46363	5858	51501	-88652	24836
Diference 2. řádu	-4611	62700	-40505	45643	-140153	113488

čtvrtletí	III.Q 2010	IV.Q 2010	I.Q 2011	II.Q 2011	III.Q 2011	IV.Q 2011
Celkem	170111	152057	168327	200754	107083	123108
Diference 1. řádu	-17977	-18054	16270	32427	-93671	16025
Diference 2. řádu	-42813	-77	34324	16157	-126098	109696

čtvrtletí	I.Q 2011	II.Q 2012	III.Q 2012	IV.Q 2012	I.Q 2013	II.Q 2013
Celkem	125142	147919	103758	121949	107081	180115
Diference 1. řádu	2034	22777	-44161	18191	-14868	73034
Diference 2. řádu	-13991	20743	-66938	62352	-33059	87902

čtvrtletí	III.Q 2013	IV.Q 2013	I.Q 2014	II.Q 2014	III.Q 2014	IV.Q 2014
Celkem	139756	116516	128618	136674	125850	107552
Diference 1. řádu	-40359	-23240	12102	8056	-10824	-18298
Diference 2. řádu	-113393	17119	35342	-4046	-18880	-7474

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 5. 3 – Vývoj počtu přestupků překročení nejvyšší povolené rychlosti

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Překročení rychl. V obci o méně než 20 km/hod	193296	238583	207980	163757	166592	213046	204523	180056
Diference 1. řádu	x	45287	-30603	-44223	2835	46454	-8523	-24467
Diference 2. řádu	x	x	-75890	-13620	47058	43619	-54977	-15944
Překročení rychl. V obci o 20 km/hod a více	47016	52666	49831	38654	39351	50020	49466	43563
Diference 1. řádu	x	5650	-2835	-11177	697	10669	-554	-5903
Diference 2. řádu	x	x	-8485	-8342	11874	9972	-11223	-5349
Překročení rychl. Mimo obec o méně než 30 km/hod	18907	28192	38523	34048	32316	34167	40432	40276
Diference 1. řádu	x	9285	10331	-4475	-1732	1851	6265	-156
Diference 2. řádu	x	x	1046	-14806	2743	3583	4414	-6421
Překročení rychl. Mimo obec o 30 km/hod a více	5044	6955	12795	11229	11266	10602	11858	11269
Diference 1. řádu	x	1911	5840	-1566	37	-664	1256	-589
Diference 2. řádu	x	x	3929	-7406	1603	-701	1920	-1845

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Tabulka č. 5.4 – Elementární charakteristiky přestupků překročení rychlosti

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Překročení rychl. V obci o méně než 20 km/hod	193296	238583	207980	163757	166592	213046	204523	180056
Koeficient růstu	x	1,23428835	0,87173	0,787369	1,017312	1,278849	0,959995	0,8803704
Tempo růstu	x	23,4288345	-12,827	-21,2631	1,731224	27,88489	-4,00054	-11,96296
Průměrný koeficient růstu	0,9899							
Překročení rychl. V obci o 20 km/hod a více	47016	52666	49831	38654	39351	50020	49466	43563
Koeficient růstu	x	1,12017186	0,94617	0,775702	1,018032	1,271124	0,988924	0,8806655
Tempo růstu	x	12,0171856	-5,38298	-22,4298	1,803177	27,1124	-1,10756	-11,93345
Průměrný koeficient růstu	0,9892							
Překročení rychl. Mimo obec o méně než 30 km/hod	18907	28192	38523	34048	32316	34167	40432	40276
Koeficient růstu	x	1,49108796	1,366451	0,883836	0,949131	1,057278	1,183364	0,9961417
Tempo růstu	x	49,1087957	36,64515	-11,6164	-5,08694	5,727813	18,33641	-0,385833
Průměrný koeficient růstu	1,1141							
Překročení rychl. Mimo obec o 30 km/hod a více	5044	6955	12795	11229	11266	10602	11858	11269
Koeficient růstu	x	1,37886598	1,839684	0,877608	1,003295	0,941062	1,118468	0,9503289
Tempo růstu	x	37,8865979	83,96837	-12,2392	0,329504	-5,89384	11,84682	-4,967111
Průměrný koeficient růstu	1,1217							

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha č. 6 – Sezónní složka

Tabulka č. 6:1 – Očištění počtu průměrných denních přestupků a trestných činů od sezónnosti

Čtvrtletí roku	Denní průměr	Časová proměnná t	Prosté klouzavé průměry	Centrované klouzavé průměry	Sezónní indexy	Sezónní faktor	Očištěná řada
I.Q 2008	1785	1				0,89897259	1985,600023
II.Q 2008	2048	2	1894,5			1,12519956	1820,121572
III.Q 2008	1937	3	1859,75	1877,125	1,031897183	1,02305239	1893,353678
IV.Q 2008	1808	4	1888,25	1874	0,964781217	0,95277546	1897,613954
I.Q 2009	1646	5	1960,75	1924,5	0,855287088	0,89897259	1830,979069
II.Q 2009	2162	6	2208,5	2084,625	1,037116987	1,12519956	1921,436932
III.Q 2009	2227	7	2250,5	2229,5	0,998878672	1,02305239	2176,819123
IV.Q 2009	2799	8	2232,5	2241,5	1,248717377	0,95277546	2937,733107
I.Q 2010	1814	9	2138	2185,25	0,830110971	0,89897259	2017,859071
II.Q 2010	2090	10	1854	1996	1,047094188	1,12519956	1857,448283
III.Q 2010	1849	11	1868	1861	0,993551854	1,02305239	1807,336578
IV.Q 2010	1663	12	1897	1882,5	0,883399734	0,95277546	1745,426994
I.Q 2011	1870	13	1885,75	1891,375	0,988698698	0,89897259	2080,152405

II.Q 2011	2206	14	1797	1841,375	1,198017786	1,12519956	1960,541107
III.Q 2011	1804	15	1673,25	1735,125	1,039694547	1,02305239	1763,35056
IV.Q 2011	1308	16	1528	1600,625	0,817180789	0,95277546	1372,831334
I.Q 2012	1375	17	1450,75	1489,375	0,923206043	0,89897259	1529,523827
II.Q 2012	1625	18	1458,75	1454,75	1,117030418	1,12519956	1444,188259
III.Q 2012	1495	19	1406	1432,375	1,043721093	1,02305239	1461,313242
IV.Q 2012	1340	20	1494,5	1450,25	0,923978624	0,95277546	1406,417422
I.Q 2013	1164	21	1500,5	1497,5	0,777295492	0,89897259	1294,811443
II.Q 2013	1979	22	1482	1491,25	1,327074602	1,12519956	1758,799116
III.Q 2013	1519	23	1540,5	1511,25	1,005128205	1,02305239	1484,772451
IV.Q 2013	1266	24	1421,25	1480,875	0,854899975	0,95277546	1328,749594
I.Q 2014	1398	25	1383,5	1402,375	0,996880292	0,89897259	1555,108589
II.Q 2014	1502	26	1359,25	1371,375	1,095251117	1,12519956	1334,874317
III.Q 2014	1368	27				1,02305239	1337,174926
IV.Q 2014	1169	28				0,95277546	1226,941766

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha č. 7 – Dotazník

Vliv bodového systému na chování českých řidičů na silnicích a jejich názory na účinnost bodového systému

Dotazník k diplomové práci na téma: Vliv bodového systému na dopravní situaci v České republice

*Povinné pole

Pohlaví *

1. Jste:

Žena

Muž

Věk *

2. Do jaké věkové hranice spadáte?

18 – 20

21 - 60

61 a více

Vzdělání *

3. Jaké je Vaše nejvýše dosažené vzdělání?

Základní

Výuční

Výuční s maturitou

Středoškolské

Vysokoškolské

Řízení vozidel *

4. Jak často řídíte motorová vozidla?

Téměř každý den

Několikrát do měsíce

Několikrát do roka

Řidičské oprávnění *

5. Jak dlouho již vlastníte řidičské oprávnění?

méně jak 9 let

Více než 10 let (přejděte na otázku č.7)

Bodový systém a vliv na chování

6. Domníváte se, že bodový systém ovlivňuje Vaše chování na silnicích po celou dobu od doby, kdy jste se stal držitelem řidičského oprávnění? (po zodpovězení přejděte na otázku č.10)

Ano

Ne

Chování po zavedení bodového systému

7. Změnilo se nějak Vaše chování na silnicích v dopravních situacích po zavedení bodového systému?

Ano

Ne

Opatrnost díky bodovému systému

8. Domníváte se, že jste od zavedení bodového systému na našich silnicích opatrnější z hlediska dopravních přestupků?

Ano

Ne

Vliv bodového systému

9. Máte pocit, že bodový systém ovlivňoval Vaše chování za volantem jen bezprostředně několik prvních měsíců po zavedení?

Ano

Ne

Dopravní přestupek *

10. Dopustil /la jste se již od zavedení bodového systému bodového dopravního přestupku?

Ano

Ne

Opakovaný dopravní přestupek *

11. Dopustil /la jste se od zavedení bodového systému opakovaného dopravního přestupku?

Ano

Ne

Trestný čin *

12. Dopustil /la jste se od zavedení bodového systému trestného činu na silnicích ČR?

Ano

Ne

Bodový systém jako nástroj *

13. Vnímáte bodový systém jako správný nástroj pro zlepšení situace a bezpečnosti na silnicích České republiky?

Ano

Ne

Přísnost bodového systému *

14. Domníváte se, že je bodový systém nastaven dostatečně přísně na povahu českých řidičů?

Ano, myslím, že plní svou funkci a je dostatečně přísný

Ne, v některých bodech je stále mírný

Myslím si, že je až příliš přísný

Telefonování za volantem *

15. Vzorová situace: Již máte uděleny body za telefonování za volantem. Při jízdě Vám zazvoní mobilní telefon a jedná se o velmi důležitý pracovní hovor. Jak se zachováte?

Nechám telefon zvonit a dotyčnému zavolám po příjezdu na určené místo.

Zastavím automobil na nejbližším možném místě a dotyčné osobě zavolám.

Jedná se o velmi důležitý hovor, který nemůže čekat, vezmu telefon.

Jízda na červenou *

16. Vzorová situace: Již máte uděleny body za jízdu na červenou. Je pozdě večer, silnice jsou prázdné a vy už chcete být doma. Blížíte se ke křižovatce, kde svítí oranžová a je v podstatě jasné, že byste jel /jela na červenou. Jak se zachováte?

Zkontroluji, že v okolí není policejní auto a projedu křižovatku.

Projedu křižovatku, v tuto dobu nemohu ohrozit situaci na prázdných silnicích.

S autem přibrzdím a počkám na zelenou.

Překročení rychlosti jízdy v obci *

17. Vzorová situace: Již máte uděleny body za překročení rychlosti jízdy v obci. Je pozdě večer, silnice jsou prázdné a vy už chcete být doma. Hlídáte si svou povolenou rychlost na tachometru?

Ano, jezdím podle předpisů i v pozdních hodinách na prázdných silnicích.

Svou rychlost dodržuji jen na měřených úsecích.

Překročení rychlosti jízdy mimo obec *

18. Vzorová situace: Již máte uděleny body za překročení rychlosti jízdy mimo obec. Dodržujete nyní povolenou rychlost?

Ano, jezdím již podle předpisů.

Povolenou rychlost přesně nedodržuji, často kontroluji možnost výskytu policejních automobilů a hlídám si měřené úseky silnic.

Ztráta řidičského oprávnění *

19. Co by pro Vás znamenala ztráta řidičského oprávnění?

Nic vážného, nepříjemnosti spojené s obnovením řidičského oprávnění.

Omezení v dopravě.

Omezení v zaměstnání.

Ztrátu zaměstnání.

Bezpečnost na silnicích díky bodovému systému *

20. Domníváte se, že je na silnicích díky bodovému systému bezpečněji?

Ano

Ne

Kontrola ze strany policie *

21. Myslíte si, že jsou dopravní situace na silnicích ČR dostatečně kontrolovány ze strany bezpečnostních orgánů (policie)?

Ano

Ne

Tolerance alkoholu v krvi *

22. V současné době není povolena žádná hodnota promile alkoholu v krvi při řízení motorových vozidel. Domníváte se, že by měla být tolerována hodnota 0,2 promile (cca jedno 10°pivo)?

Ano

Ne

Příloha č. 8 – Seznam kontingenčních tabulek pro analýzu dotazníkového šetření

Tabulka č. 8.1 – věkové skupiny dle pohlaví

Pohlaví / věk	Muž	Žena	Celkový součet
18 – 20	3	9	12
21 - 60	86	99	185
61 a více	6	5	11
Celkový součet	95	113	208

Zdroj: *Vlastní zpracování*

Tabulka č. 8. 2 – Důsledky ztráty řidičského oprávnění dle dosaženého vzdělání

Vzdělání / důsledek	Nic vážného, nepříjemnosti	Omezení v dopravě	Omezení v zaměstnání	Ztrátu zaměstnání	Celkový součet
---------------------	----------------------------	-------------------	----------------------	-------------------	----------------

	spojené s obnovením řidičského oprávnění				
Ostatní vzdělání	36	44	25	11	116
Vysokoškolské	39	43	8	2	92
Celkový součet	75	87	33	13	208

Tabulka č. 8.3 – Vliv bodového systému na držitele řidičského oprávnění méně než 9 let

	Ano	Ne	Celkový součet
méně jak 9 let	37	83	120

Tabulka č. 8. 4 – Vliv bodového systému na držitele řidičského oprávnění více 10 let

	Ano	Ne
Více než 10 let	20	66

Tabulka č. 8. 5 – Větší opatrnost díky bodovému systému pro držitele řidičského oprávnění více než 10 let

	Ano	Ne	Celkový součet
Více než 10 let	28	59	87

Tabulka č. 8. 6 – Vliv bodového systému bezprostředně po zavedení pro řidiče s řidičským oprávněním déle než 10 let

	Ano	Ne	Celkový součet
Více než 10 let	24	63	87

Tabulka č. 8.7 – Bodový systém jako správný nástroj

Pohlaví / názor	Muž	Žena	Celkový součet
Ano	53	62	115
Ne	42	51	93
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.8 – Dostatečná přísnost bodového systému na povahu českých řidičů

Názor / pohlaví	Muž	Žena	Celkový součet
Ano, myslím, že plní svou funkci a je dostatečně přísný	33	30	63
Myslím si, že je až příliš přísný	17	5	22
Ne, v některých bodech je stále mírný	45	78	123
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.9 – Je na silnicích bezpečněji díky bodovému systému?

Pohlaví / názor	Muž	Žena	Celkový součet
Ano	29	18	47
Ne	66	95	161
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.10 – Spáchání přestupku od zavedení bodového systému

Přestupek / věk	Ano	Ne	Celkový součet
18 – 20	3	9	12
61 a více	7	4	11
Celkový součet	10	13	23

Tabulka č. 8.11 – Přestupky pro věkovou skupinu 21 -60 let dle pohlaví

Pohlaví Věk / čín	Muž		Muž: celkem	Žena		Žena: celkem	Celkový součet
	Ano	Ne		Ano	Ne		
21 - 60	56	30	86	28	71	99	185

Tabulka č. 8.12 – Spáchání opakovaného dopravního přestupku dle pohlaví

Pohlaví Věk / čín	Muž		Muž: celkem	Žena		Žena: celkem	Celkový součet
	Ano	Ne		Ano	Ne		
21 - 60	25	61	86	8	91	99	185

Tabulka č. 8.13 – Vzorová situace – telefonování za volantem

Chování řidiče / pohlaví	Muž	Žena	Celkový součet
Jedná se o velmi důležitý hovor, který nemůže čekat, vezmu telefon.	42	25	67
Nechám telefon zvonit a dotyčnému zavolám po příjezdu na určené místo.	11	22	33
Zastavím automobil na nejbližším možném místě a dotyčné osobě zavolám.	42	66	108
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.14 – Vzorová situace - řidič se blíží ke křižovatce a nestihne ji projet bezpečně na zelenou

Chování řidiče / pohlaví	Muž	Žena	Celkový součet
Projedu křižovatku, v tuto dobu nemohu ohrozit situaci na prázdných silnicích.	5	7	12
S autem přibrzdím a počkám na zelenou.	86	102	188
Zkontroluji, že v okolí není policejní auto a projedu křižovatku.	4	4	8
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.15 - Vzorová situace – překročení rychlosti v obci

Chování řidiče / Pohlaví	Muž	Žena	Celkový součet
Ano, jezdím podle předpisů i v pozdních hodinách na prázdných silnicích.	48	83	131
Svou rychlost dodržuji jen na měřených úsecích.	47	30	77
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.16 – Vzorová situace – opětovné překročení rychlosti mimo obec

Chování řidiče / pohlaví	Muž	Žena	Celkový součet
Ano, jezdím již podle předpisů.	27	66	93

Povolenou rychlost přesně nedodrží, často kontrolují možnost výskytu policejních automobilů a hlídám si měřené úseky silnic.	68	47	115
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.17 – Dostatečná kontrola ze strany police

Pohlaví / názor	Muž	Žena	Celkový součet
Ano	33	31	64
Ne	62	82	144
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.18 – Povolení hranice 0,2 promile alkoholu v krvi při řízení motorových vozidel

Pohlaví / povolení	Muž	Žena	Celkový součet
Ano	49	44	93
Ne	46	69	115
Celkový součet	95	113	208

Tabulka č. 8.19 – Spáchání trestného činu od zavedení bodového systému

Spáchání TČ / věk	Ano	Ne	Celkový součet
18 – 20		12	12
21 - 60	4	181	185
61 a více		11	11
Celkový součet	4	204	208