

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA PROVOZNĚ EKONOMICKÁ
Obor podnikání a administrativa



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Nová právní úprava bodového systému v ČR

Vypracoval: Ondřej Kluzák

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Bohumír Štědroň, LL.M.

Praha 2008 ©

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Nová právní úprava bodového systému v ČR“ vypracoval samostatně za pomoci literatury, kterou uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne 30. 4. 2008

Kluzák Ondřej

PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu JUDr. Bohumíru Štědroňovi LL.M. za jeho rady a odborné připomínky, které mi poskytl během zpracovávání mé bakalářské práce.

OBSAH

1	Úvod	3
2	Cíl práce a metodika	4
3	Přehled platné právní úpravy	5
3.1	Platné znění použitých zákonů.....	5
4	Bodový systém	6
4.1	Zákon o silničním provozu	6
4.2	Novela zákona č. 361/2000 Sb.	7
4.3	Úvodem k bodovému systému.....	8
4.3.1	Bodový systém v Evropě	9
4.3.2	Bodový systém ČR versus Španělsko	9
4.3.3	Porovnání českého a německého systému	10
4.4	Bodový systém v ČR	12
4.4.1	Výhody bodového systému	14
4.4.2	Kritika bodového systému	14
4.5	Nové úpravy v silničním zákoně a bodovém systému	16
4.5.1	Legislativní oblast	16
4.5.2	Administrativně správní procesy	17
4.5.3	Dozor a dohled v silničním provozu	17
4.5.4	Dopravními experty připravované změny pro rok 2009	18
4.5.5	Návrhy projednávané ministry a poslanci	20
5	Trestné body	20
5.1	Bodové hodnocení za přestupky nebo trestné činy	20
5.2	Trestné činy	22
5.3	Započítávání trestných bodů	22
5.4	Navrácení řidičského průkazu	24
5.5	Odečítání trestných bodů	25
5.6	Připomínky proti zápisu trestných bodů	26
5.7	Rady od Ministerstva dopravy jak nedostat trestné body	27
5.8	Pojištění proti trestným bodům	28
6	Dopad nástrojů bodového systému na bezpečnost silničního provozu v ČR	30
6.1	Dopady bodového systému na bezpečnost provozu	30
6.2	Implementace bodového systému	31
6.3	Bariéry ve funkčnosti bodového systému.....	31
6.4	Ostatní bariéry ve funkčnosti.....	34
7	Závěr	36
8	Seznam literatury	38
9	Přílohy	39

Nová právní úprava bodového systému v ČR

**The New Legal Regulation of Penalty Point
System in CZE**

SHRNUTÍ

V mé bakalářské práci analyzuji bodový systém v České republice jako jeden z nástrojů dopravní politiky zaváděné Ministerstvem dopravy ČR. Na začátku práce je popsán bodový systém jako takový, jací aktéři vstupují do hry a jak je nový systém zaváděn. Za pomoci zkušeností ze zahraničí se snažím rozebrat konečné zavedení bodového systému do naší praxe a zjistit případné bariéry v jeho úspěšné funkci. Na závěr jsem neopomenul dodat, jaké by mohly být změny, aby systém fungoval efektivněji.

SUMMARY

In this my bachelor work I'm analyzing of penalty point system in the Czech Republic as one of the means of transport policy implemented by the czech Ministry of Transport. In the beginning of the bachelor work there is described the penalty point system in general, which actors are entering the game and how is the new system implemented. With the help of the experiences from abroad, I'm trying to analyze the final implemetation of the dotted system in our practice and which are the barriers in the successful function. In the end I didn't forget to add some changes which could be done to make the dotted system more effective.

Klíčová slova:

Bodový systém
Dopravní politika
Zavádění
Bariéry
Funkce
Efektivnost

Key words:

Penalty point system
Transport policy
Implementation
Barriers
Function
Effectiveness

1 Úvod

Jednou z cest, jak zamezit negativnímu vývoji na našich komunikacích, je bodový systém, který postihuje dopravní přestupky. Byl zaveden v České republice jako jeden z nástrojů dopravní politiky.

Dnem 1. července 2006 vzniklo nabytí účinnosti zákona č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích. Nové změny byly schváleny Parlamentem České republiky. Zavedení bodového systému vede nejen ke zvýšení bezpečnosti provozu, ale také k eliminaci neukázněných a neohleduplných řidičů v dopravní společnosti, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků nebo trestných činů. Dalším důvodem je snížení počtu nehodovosti, či získání stejné právní úrovně s Evropskou unií, kde je tento jiný způsob vymahatelnosti práva již dobře znám. Jsou zde zavedeny úplně nové prvky, které budou demonstrovány na konkrétních případech dle závažnosti spáchané příslušníkem dopravní situace.

Moje hypotéza, kterou se v této bakalářské práci budu snažit potvrdit, je, že se dopravní situace krátkodobě po zavedení bodového systému a jeho „stabilizaci“ skokem zlepšila, ale právě pro vady implementace bodového systému se velmi brzo vrátila na stejnou úroveň, jakou měla před jeho zavedením. Z toho vyplývá, že bodový systém a jeho nástroje nejsou v naší praxi příliš efektivní. Mým úkolem bude mimo jiné vysvětlit, proč tomu tak je.

V jednotlivých kapitolách se podrobně zaměřím na rozebrání celého bodového systému. Přednost tedy dostane přehled platné právní úpravy, charakteristika bodového systému, následné porovnání s některými státy v Evropě, nové navrhované změny a trestných bodů. Za pomoci grafů zohledním nejčastější porušování trestných činů a přestupků. Závěrem bych uvedl dopady nástrojů na bezpečnost silničního provozu v ČR a bariéry vedoucí k nefunkčnosti bodového systému .

2 Cíl práce a metodika

Cíl

Cílem této práce je podrobné seznámení s bodový systémem v ČR a jeho novou právní úpravou. Porovnáám bodový systém České republiky s okolními státy Evropy, kde již několik let úspěšně funguje. Uvedu nově navrhované změny dopravními experty a zaměřím se na slabá místa ve funkčnosti bodového systému. Za pomoci prostudovaných materiálů se pokusím najít nejlepší řešení, které by pomohlo zlepšit funkčnost bodového systému a celkovou situaci na českých komunikacích. Dále zohledním v jednotlivých kapitolách aktuální grafy, týkající se bodového systému. Zohledním i dopady nástrojů na bezpečnost silničního provozu v ČR, která je velmi důležitá pro plynulý chod na našich silnicích.

Metodika

Tato práce je zaměřena spíše na teoretické využití a bližší seznámení s bodovým systémem. Pro krátkou dobu účinnosti bodového systému nelze zatím příliš čerpat z odborné neperiodické literatury. Používám pro tuto práci nejaktuálnější materiály a statistiky vydané Ministerstvem dopravy, Ministerstvem vnitra ČR a články uváděné v denním tisku či na internetu. Použité metody postupu při zpracovávání práce pak jsou sekundární analýza dat a analýza dokumentů. Jedná se především o dokumenty, týkající se dopravní politiky navržené Ministerstvem dopravy, rozhovory s experty na dopravní politiku nebo grafy týkající se bodového systému či podílu bodovaných přestupků. Díky těmto metodám si lépe přiblížíme celkové fungování bodového systému a s tím i spojené komplikace při jeho úspěšné implementaci. Částečně používám i srovnávací metodu v některých kapitolách. Ta je důležitá pro pochopení, jak bodový systém funguje i v okolních zemích a zda i tam naráží na stejné bariéry v jeho funkčnosti.

3 Přehled platné právní úpravy

3.1 Platné znění použitých zákonů

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích novelizován zákonem č. 411/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 226/2006 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 474/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

4 Bodový systém

4.1 Zákon o silničním provozu

Hlavním pilířem a základem pro dopravní politiku, který řídí celý provoz na pozemních komunikacích je zákon o silničním provozu č. 361/2000Sb. ze dne 1. července 2006, a jeho nové změny upravené zákonem č. 411/2005 Sb., na kterém se usnesl Parlament České republiky. Jsou zde zakotveny všechny důležité informace a povinnosti řidičů. Zákon je složen z několika důležitých ustanovení, které pod sebou skrývají řadu zákonů a paragrafů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2002 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb. a zákona č. 411/2005 Sb. (Rubico,2006)¹

Uvedl bych zde pouze úvodní ustanovení z I. části Hlava I, zákon o provozu na pozemních komunikacích 1§ „předmět úpravy“, který nás informuje o věcech na, které se zákon vztahuje.

§ 1 Předmět úpravy

„Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu² (dále jen „pozemní komunikace“), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“(P.Novotný,2006)³

¹ Nová pravidla silničního provozu, str. 23

² Zákon č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

³ Bodový systém a pravidla silničního provozu, str. 6

Zákon o silničním provozu se s každým novým rokem mění a vznikají stále novější novely, které by měly nejen posilovat zákon, ale také ubírat negativní prvky působící na jeho porušování. Mé zaměření se bude týkat nových právních úprav v bodovém systému, které zlepšují situaci na českých silnicích a eliminují ty řidiče, kteří se zákonem neřídí a opětovně ho porušují.

4.2 Novela zákona č. 361/2000 Sb.

Dne 22. srpna 2007 nabyla účinnosti novelizace zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, která přináší následující novinky:

- *zrušuje se tzv. poštovní výjimka, tzn. výjimka pro řidiče poskytující poštovní služby, pokud jde o zákaz stání a zastavení*
 - *napravuje se nepřesné znění ustanovení zákona o výši škody při dopravní nehodě. Pokud je při dopravní nehodě škoda vyšší než 50.000 Kč, je ze zákona povinnost ohlásit nehodu policistovi. V případě, že škoda bude odhadnuta přesně na 50 000 Kč, nebyl tento případ zákonem pokryt*
 - *odstraňují se duplicity v přestupkovém zákoně. Vypouští se skutková podstata přestupku spočívající v řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel pro duplicitu sankcí podle zákona 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*
 - *zavádějí se nové skutkové podstaty přestupků, např. skutková podstata zakrytí, nečitelnosti registrační značky*
 - *odstraňuje se sankce zákazu činnosti pro řidiče vozidla, který neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo s označením O 1, nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě na místě vyhrazeném pro invalidy*
-

- *odstraňuje se "kauza cyklista" postih při dopravní nehodě bude jen za ublížení na zdraví "jinému" účastníkovi silničního provozu. Současně se doplňuje povinnost projednávat přestupky spáchané mezi blízkými osobami jen na návrh postižené osoby i na přestupek, kdy při dopravní nehodě je jinému ublíženo na zdraví. Tímto se umožní, aby řidič, který se dopustil dopravní nehody, při které zranil osobu mu blízkou, nebyl za ni postížen, nebude-li si to tato osoba přát (podobně jako v trestním řízení)*
- *vypouštějí se z bodového hodnocení legislativně technické chyby - přestupek užití silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem a porušení povinnosti vyplývající ze značky "Obytná zóna" a "Pěší zóna"; uvedené značky jsou značky informativní řidič není bodován za přestupky spáchané v zónách⁴*

4.3 Úvodem k bodovému systému

Zavádění bodového systému je jedním z mnoha opatření vedoucí ke snížení počtu a následků dopravních nehod nejen v České republice, ale i v jiných evropských zemích. Bodový systém je považován za národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Jeho zavedení není ojedinělým opatřením, ale je součástí celého systému, založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele, dopravního prostředí, tak i vozidel.

⁴

http://www.novapravidla.cz/navrhovane_zmeny/

4.3.1 Bodový systém v Evropě

Bodový systém v evropských zemích funguje už mnohem déle než je tomu v České republice. Každý stát z Evropy používá trochu jiný způsob bodového hodnocení, ale princip a cíle mají společný. Zlepšit dopravní situaci na pozemních komunikacích. Každé přestupky jsou jinak bodově ohodnocovány a jejich součet má svůj limit. Mezi evropské státy, které využívají bodový systém patří Česká republika, Rakousko, Kypr, Dánsko, Estonsko, Francie, SRN, Řecko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Malta, Polsko, Portugalsko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko a Velká Británie. Hranice bodového konta se u většiny zemí liší, např. Spolková republika Německo má hranici 18 bodů, Francie a Velká Británie 12 bodů, Polsko 24 bodů, Řecko 17 bodů, Itálie 20 bodů a Irsko 10 bodů. V Maďarsku se ukázal tento systém jako zcela neúčinný. Anglie používá tento systém už od roku 1982. Bodový systém se vztahuje na vážné přestupky, které řeší soudci. V evropských zemích jsou trestné body zaznamenány nejen do centrálního registru, ale mají je také vyznačené ve svých řidičských průkazech. Bodový systém funguje nejen v evropských státech, ale také v USA, Novém Zélandu, Austrálii nebo Kanadě.

Do budoucna se v Evropské unii uvažuje o zavedení evropského systému bodového hodnocení řidičů, který by měl jednotně postihovat řidiče na celém území Evropské unie.

4.3.2 Bodový systém ČR versus Španělsko

Španělsko, jakož to Česká republika, zavedlo bodový systém ve stejný den 1. července 2006. Španělský systém je opačný, než je tomu v České republice. Každý řidič obdrží 12 bodů, které se mu podle závažnosti přestupků odečtou. V ČR to funguje na principu sčítání. Rozsah odečítání se ve Španělsku pohybuje od 2 do 6 bodů. Příkladem mohou být přestupky za rychlost od 2 do 6 bodů, dále alkohol na 0,5 promile (limit ve Španělsku) odečteno 6 bodů, či bezpečnostní pásy za 3 body. Po dosažení nulové hranice je řidič povinen absolvovat 24 hodinový kurs zaměřený na předcházení rizikům

v silničním provozu a je mu odebráno řidičské oprávnění na dobu nejméně 6 měsíců. V případě, že řidič dále absolvuje 12 hodinový kurs získá po jeho řádném ukončení 4 body. Tento kurs se nazývá („Risk Awareness Course“). Pokud se řidič nedopustí tří po sobě jdoucích roků žádného přestupku, jsou mu připsány 3 body.

Stejně jako v České republice, se zavedením tohoto systému následovala kampaň, která byla zajišťována Generálním ředitelstvím pro silniční provoz Ministerstva vnitra. Zavedením bodového systému předpokládají snížení počtu usmrcených o 10 – 15 % v průběhu 5 let.

4.3.3 Porovnání českého a německého systému

Porovná-li český a německý bodový systém, tak prvním podstatným rozdílem je, že u německých sousedů funguje tento systém podstatně déle a jeho funkce pracuje ne na přičítání, ale odečítání trestných bodů. Nemění to nic na tom, že účel to splňuje stejný jako u nás. Jak jsem již zmiňoval dříve, je v Německu 18 bodová hranice, od které se body odečítají za přestupky nebo trestné činy a pokuta je tak vyměřena ve výši více než 40 EUR.⁵ Česká verze bodového systému je přísnější. Podstatné faktory, které ovlivňují přísnost systému jsou následující. Bodové konto českého řidiče je od počátku méně tučné, postihy za jednotlivé přestupky jsou více citelné a neexistuje tolik možností znovuzískání bodů.

Německá norma zavádí odečet bodů zpravidla tam, kde byl někdo ohrožen. U řady bodových hodnocení je ohrožení jiného účastníka silničního provozu podmínkou. Česká norma oproti tomu zavádí postih i v situacích, které mohou stát na začátku jakési příčinné události, na jejímž konci teprve nějaké ohrožení vzniká. Příkladem může být telefonování za jízdy.

Po dosažení 8 bodů je německý řidič úřadem varován, aby přizpůsobil své chování na silnicích. Pokud řidič v tomto okamžiku absolvuje seminář, po jeho ukončení se mu odečtou 4 body. Při dosažení 14 bodů se musí opět zúčastnit semináře,

⁵ Viz příloha č. 1

který mu zajistí odečtení pouze 2 bodů. Pokud nasbírání další trestné body a absolvuje dopravně-psychologický test, obdrží poslední 2 body.

Stav a odmazání trestních bodů v Německu

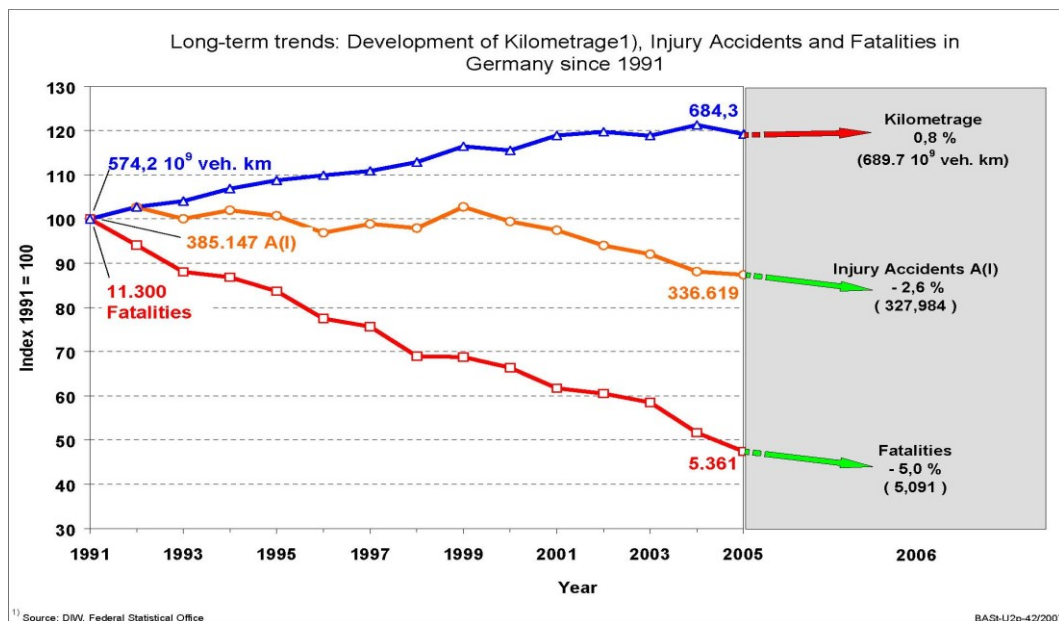
Stav bodů	Možnost odmazat body
do 8 bodů	Účast na semináři = rabat 4 body
9 až 13 bodů	Účast na semináři = rabat 2 body
14 až 17 bodů	Dopravněpsychologické poradenství = rabat 2 body

zdroj: <http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2006062902>

(aktualizace 26. 9. 2006)

Jeden významný rozdíl nalezneme i v organizaci celého bodového systému. Správu bodových kont v SRN zajišťuje centrála ve Flensburgu. V Čechách je systém decentralizovaný. Kromě stejného cíle, kterým je zlepšení dopravní politiky v daném státě je i také spousta odlišných prvků.

Graf č. 2 nám následně ukazuje, jak se vyvíjela situace kilometrového výkonu, smrtelných úrazů a úrazovosti na německých silnicích od roku 1991 až do roku 2006. Je zde patrné, že kilometrový výkon se zde o 0,8 % zhoršil oproti mírnému zlepšení a poklesu smrtelných úrazů o - 2,6% a úrazovost o - 5%.



zdroj: DIW, Federál Statistical Office
(aktualizace 4.1.2008)

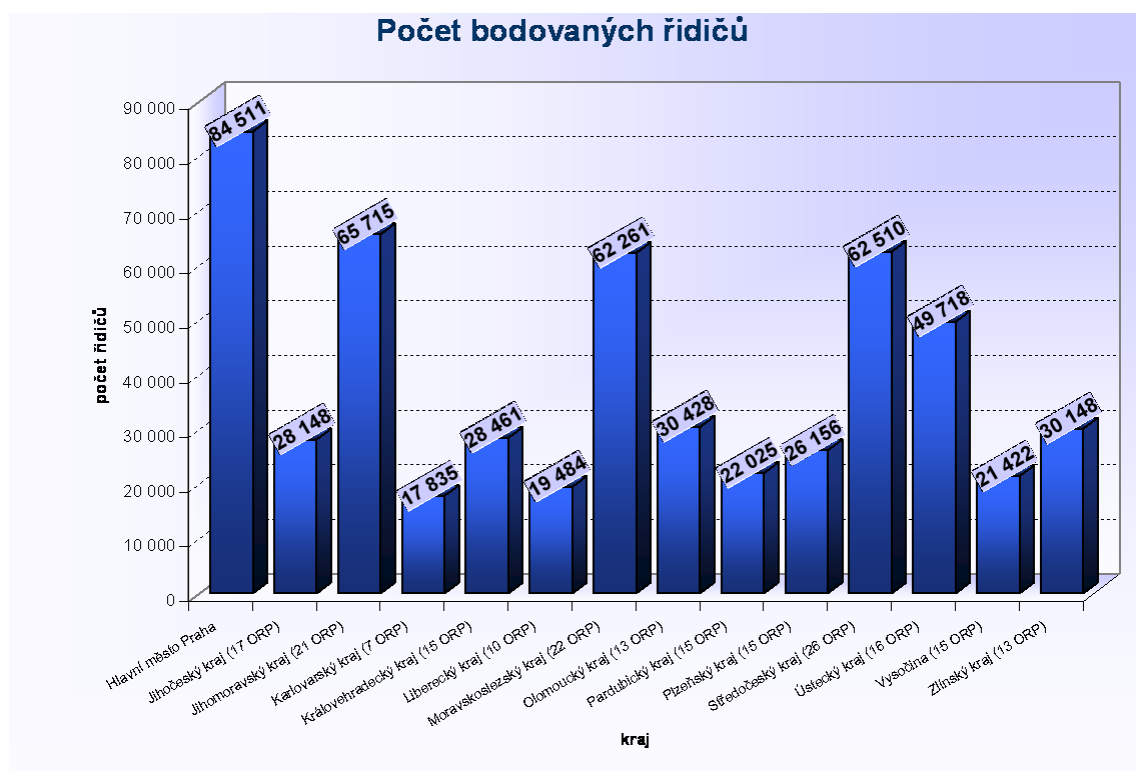
4.4 Bodový systém v ČR

Česká republika se dlouhou řadu let nemohla ubránit růstu porušování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a následně velkému nárůstu dopravních nehod. Velmi dlouho bylo rozebíráno a zvažováno zavedení bodového systému. Hlavním cílem bylo snížení počtu dopravních nehod, přestupků a trestních činů až do roku 2010, jako národní strategie v bezpečnosti silničního provozu. Usnesení pod č. 394 dne 28. dubna 2004 schválila vláda ČR. Počínaje dne 1. července 2006, byla Parlamentem České republiky schválena novela na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., které novelizují zákon o pozemních komunikacích z 15. září 2005 č. 361/2000 Sb., a tím začal fungovat bodový systém, díky němu měl přijít velký zlom. Trvání nemělo dlouhou dobu, téměř po roce se vše vrátilo do starých kolejí. Od té doby došlo v pravidlech silničního provozu k mnoha změnám.

Nyní je vhodné vysvětlit, co to vlastně bodový systém je a jak funguje pro účastníky silničního provozu. Bodový systém se stal zcela novým výchovným

programem, pod jehož evidencí se započítávají u jednotlivých porušení pravidel trestné body. Tento systém nerozděluje, zda se jedná o běžného nebo profesionálního řidiče, obě tyto skupiny mají stejná pravidla a nikdo z nich není diskriminován. Z toho vyplývá, že profesionální řidiči tak musí být daleko více opatrní, aby nepřišli nejen o řidičské průkazy, ale také o svou práci. Body jsou odstupňované od jednoho do sedmi bodů dle závažnosti přestupku. Následně jsou odstupňované i peněžité pokuty. Platí tedy, čím větší přestupek, tím více bodů a zároveň větší peněžitá pokuta. Maximální možná hranice je dvanáct bodů. Pokud řidič dosáhne tohoto limitu, přichází o odbornou způsobilost a řidičské oprávnění na 1 rok. O navrácení může žádat až po uplynutí lhůty a prokázání své odborné způsobilosti.

Graf č. 3 znázorňuje bez ohledu na trestné body počet evidovaných bodovaných řidičů podle jednotlivých krajských oblastí v ČR. Nejvíce je evidováno v hlavním městě, jež je dáno větším počtem obyvatel a tak i hustější dopravní sítí.



zdroj: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

(aktualizováno 31.3.2008)

4.4.1 Výhody bodového systému

Jedna z výhod bodového systému je možnost postihovat řidiče za přestupky nebo trestné činy spáchané na pozemní komunikaci jinou formou sankce, než je peněžitá pokuta. Patří tedy do další části výchovně legislativních dopravních politik. Konečná fáze pro řidiče je při dosažení určité bodové hranice, následné odebrání řidičského průkazu na dobu určitou. Dalo by se to považovat za neúčinnější represivní úkony proti neukázněným řidičům. Někteří odborníci přirovnávají bodový systém k odčerpávanému finančnímu kontu, které plní podobnou funkci, nebo jako propůjčení řidičského průkazu za akceptující chování na silnicích. Moderní bodové systémy tak můžou motivovat více řidiče na jejich zlepšující se chování. Mohou vlastním rozhodnutím ovlivnit odebrání řidičského oprávnění díky doškolovacím kurzům či výchovných seminářů, které jsou typické pro sousední státy České republiky.

4.4.2 Kritika bodového systému

Kritika je jednou z důležitých věcí, která napomáhá ke zlepšení všech zavádějících nových prvků. Z výsledků, které vyplývají z kritizujících studií můžeme vyvozovat závěry. Je důležité se po jejich zvážení zaměřit na ty nejfrekventovanější a nejpodstatnější nedostatky u nichž by bylo dobré docílit v co nejlepší optimalizaci ku prospěchu obou stran a kvalitní funkci daného systému. Co se týká bodového systému, tak zde je váha kritiky velice silným bodem, neboť je aktuálním a důležitým tématem v našem státě. Její váha je založena na indiferenci stran a odlišností názorů daných skupin. Velkou sílu zde mají politické strany jako je ODS, média, účastníci veřejných diskuzí a komentářů. Zohledňovali nedostatky, kterými jsou:

- *Bodové hodnocení nepostihuje srovnatelně silně chodce a řidiče nemotorových vozidel.*
- *Nepoměry bodového hodnocení vůči závažnosti nebo nebezpečnosti jednotlivých typů činů.*

- *Přílišná přísnost systému, malá tolerance vůči banálním přestupkům*
- *Porušení principu „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“, duplicita zániku řidičského oprávnění po dosažení 12 bodů se sankcí zákazu činnosti řízení motorových vozidel udělované v trestním nebo přestupkovém řízení. Navrhovatelé zákona argumentovali tím, že udělování bodů a zánik řidičského oprávnění na základě udělených bodů nejsou trestem v právním slova smyslu, což oponenti považují za obcházení práva.*
- *Nejasný právní status procesu zaznamenávání bodů. Obecní úřad body neuděluje rozhodnutím, ale pouze je zaznamenává – vznikají automaticky ze zákona. Může být sporné, v jaké míře a jakým způsobem se na úkon zaznamenání vztahuje správní řád, zejména obecné principy správního řízení.*
- *Možnost řidiče odkládat zánik řidičského oprávnění tím, že se vyhýbá doručení výzvy.*
- *Nízká jazyková i obsahová kvalita formulací zákona.*
- *Ačkoliv bodové hodnocení je podle zákona určeno k hodnocení řidičů motorových vozidel, v příloze zákona je stanoven i počet bodů za použití dálnice nemotorovým vozidlem.*
- *Vliv na korupční prostředí – někteří odpůrci zákona tvrdí, že jej posiluje.*
- *Obecním a městským policiím byly rozšířeny pravomoci, avšak dozor nad nimi je podstatně méně kvalitní a systematický než nad státní policií, podobně jako kvalifikační požadavky na pracovníky⁶*

V českých podmínkách se díky bodovému systému vyskytuje čím dál více vystresovaných řidičů, jejichž řidičské umění je přísně usměrňováno. Dané kritiky tak vznikají na základě postihů, kterými může být překročení rychlosti o 5 km/h. nebo i jiné velmi tvrdé postihy. Při projednávání zákona se podařilo některé nedostatky odbourat, jiné zas vznikly. Spousta lidí si uvědomí, že i kritika může přinést pozitivum, které napomáhá při sestavování nových systémů.

⁶ <http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>

4.5 Nové úpravy v silničním zákoně a bodovém systému

Už dva roky funguje na českých silnicích bodový systém, který se brzy dočká novely, jež pocítí hlavně nejsilnější článek dopravní politiky, kterými jsou řidiči. Od 1. ledna 2009 by měla začít platit novela, kterou experti a politici zvažují. Bude tak upravovat zákon č. 411/2005 Sb. Ministr dopravy Aleš Řebíček sestavil expertní komisi, která projednala celkem 860 návrhů. Hlavním úkolem bylo navrhnout a posoudit, jaké změny by pomohly zlepšit provoz na českých silnicích. Mělo by dojít k úpravě některých důležitých pravidel, které by měly pomoci ke zlepšení dopravní politiky a pozitivnímu postoji ze strany veřejnosti. Pokud odborníci stihnou v následujících měsících prostudovat kolem tisícovky podnětů změn měli bychom se ji dočkat už v lednu příštího roku.

4.5.1 Legislativní oblast

V legislativní oblasti by se měla přijmout nová strategie, která by vycházela od zemí, kde je vysoký standard bezpečnosti silničním provozu.

- *nepřiměřená rychlost*
 - *doporučeno přijmout strategii „utahování šroubků“, která se v minulosti mnohokrát osvědčila v zemích s vysokým standardem bezpečnosti silničního provozu (např. Nizozemí, Švédsko)*
 - *hranici „vážného“ přestupku ve smyslu překročení o 20 km/h v obci (zákon o přestupcích) redukovat na 15 km/h*
 - *na druhé straně mírné překročení rychlosti do 5 km/h řešit pouze pokutou v blokovém řízení, bez záznamu do bodového systému hodnocení řidičů*
- *svícení*
 - *nesvícení za nesnížené viditelnosti řešit pouze v blokovém řízení bez záznamu do bodového systému hodnocení řidičů*

- celkově snížit počet přestupků v bodovém systému hodnocení řidičů
 - zmenšení počtu bodovaných přestupků by přispělo k výraznému zlepšení a zjednodušení systému, zlepšení jeho preventivního účinku i vstřícnějšímu postoji veřejnosti a médií
- doplnit bodový systém hodnocení řidičů systémem rehabilitace
- zavést povinné hlášení doručovací adresy, která by usnadnila doručování zásilek pro správní řízení⁷

4.5.2 Administrativně správní procesy

- usnadnit vyřizování přestupků a ukládání sankcí
- sjednotit povinnost hlásit počty vyřízených, ale i odložených přestupků i s jejich rozdělením dle příslušných hledisek⁸

4.5.3 Dozor a dohled v silničním provozu

- zajistit objektivní posouzení náročnosti jednotlivých úkonů v dozoru na provoz na pozemních komunikacích pomocí personálního auditu vybraných složek Policie ČR
- zvážit, zda lze některé aktivity Policie ČR delegovat na jiné orgány a organizace
- zavést metodiku sledování přímého dozoru Policie ČR s možností následné analýzy dat a vyhodnocování účinnosti tohoto dozoru

⁷ http://www.novapraavidla.cz/navrhovane_zmeny/

⁸ http://www.novapraavidla.cz/navrhovane_zmeny/

- *soustředit dozor a dohled Policie ČR a spolupracujících složek na nejvýznamnější problémy bezpečnosti silničního provozu a operativními změnami na základě průběžného vyhodnocování účinnosti tohoto dozoru*
- *zajistit dosažení úrovně dokumentovaných přestupků srovnatelné v nejrizikovějších přestupcích alespoň s rokem 2004⁹*

4.5.4 Dopravními experty připravované změny pro rok 2009

V současné době platí při nasbírání 12 trestných bodů, se řidiči automaticky odebere na jeden rok řidičské oprávnění a musí tak po uplynutí doby projít zkouškou. Po splnění se mu opět navrátí řidičské oprávnění. Novela, která by měla přijít, navrhuje nejen navýšení bodové hranice na 18 trestných bodů, ale také změnu v umazávání bodů. Pokud se řidiči podaří během 18 měsíců neudělat žádný přestupek, má nárok na odmazání všech nasbíraných bodů. Udělování bodů se bude týkat jen těch nejzávažnějších prohřešků, které bezprostředně ohrozí ostatní účastníky provozu. Z toho plyne, že pokud během jízdy nebudeme svítit, neobdržíme tak trestný bod.

Další změna, která by měla přijít, je ukončení tak známé výmluvy, kterou je osoba blízká. Nyní se touto metodou osvobozuje čím dál více řidičů, kteří často uvádí, že automobil, kterým se stal dopravní přestupek, měl zapůjčený např. rodinný příslušník či jiný z blízkých lidí. Dopravní experti navrhují od nového roku zrušení této obcházející metody.

Nehody jsou jednou z nejfrekventovanější a nejsledovanější událostí týkající se policie. Účastníci nehody u nichž odhadovaná škoda přesáhne částku 50 tisíc korun, musí přivolat policii, která celou situaci prošetří. Nová změna bude pravděpodobně v posunutí hraniční částky na 100 tisíc korun. Projednat by se ještě měla varianta, u které by přivolání policie záviselo u nehody na podmínce, kde by došlo ke zranění nebo usmrcení či škodě třetí osobou. Jednou z hlavních příčin dopravních nehod je

⁹ http://www.novapraavidla.cz/navrhovane_zmeny/

považováno předjíždění na křižovatce. Nastává taková situace, kde řidič přijíždí z vedlejší silnice a nepředpokládá, že by na hlavní někdo předjížděl a nedal tak přednost.

Mezi další změny můžeme zařadit nošení reflexních vest, která je povinná při služebních jízdách a vyústila spíše z nových předpisů o bezpečnosti práce a ne z dopravní novely. U novely dopravní experti zvažují povinné využívání reflexní vesty, i v případě jen nouzového stání. Na Slovensku či v Rakousku je používání vest na denním pořádku.

Rychlost!, a zase jenom rychlost, důležitý prvek, kterým lze zkrátit čas. I s tímto souvisí nový návrh. Většina řidičů si přeje navýšení rychlosti na dálnicích. Je možné, že se naplní tento sen, pokud se návrh schválí. Nyní je nejvyšší povolená rychlost na dálnici 130km/h a novela by měla přinést navýšení v některých úsecích až na 160 km/h.

Nové změny se také zaměřili i na cyklisty, kteří se v dnešní často bojí o své zdraví na českých silnicích. Není se ani čemu divit! Současná situace na českých silnicích je velice nepříznivá nejen pro řidiče, ale hlavně i pro ostatní účastníky provozu, kterými jsou právě cyklisti. Zákon, který chrání jejich bezpečnost praví jen velmi málo. Nových změn by se tak právě měli dočkat, u nichž by se měla zvýšit hlavně ohleduplnost.

Mezi další změnu je považováno předjíždění chodců za pomoci blinkrů, jako v situacích, kde se vyhýbáme jakékoliv jiné překážce a musíme tak světelným signálem naznačit tuto změnu.

Dopravní experti nezapomněli ani na jednu z nejdůležitějších změn, o které se vedou časté diskuze. Jedná se o toleranci alkoholu při řízení. Dnešní doba nepovoluje žádnou toleranci alkoholu a byť jen sebemenší prokázání během jízdy je hrubé porušení a následuje velmi tvrdé potrestání. Nový návrh předkládá toleranci 0,2 nebo 0,3 promile. S touto tolerancí značně nesouhlasím, stejně jako většina policejních expertů. Názory policejních příslušníků se velmi shodují a zastávají se toho, aby nikdy nebyla povolena sebemenší tolerance nejen alkoholu, ale kterékoliv jiné omamné látky.

V dnešní době platí zákon, ten řidič který překročí rychlost o méně než 20km/h v obci nebo o méně než 30km/h mimo obec, dostane nejen pokutu,ale také dva trestné

body. Na novou změnu je předložený návrh, který by do 10km/h nebyl bodován, ale jen peněžitě pokutován.

Všechny výše uvedené návrhy čekající na schválení a do doby než se některé z nich stanou platné, je zcela pravděpodobné, že přibudou i další.

4.5.5 Návrhy projednávané ministry a poslanci

Mezi další projednávané návrhy, u kterých není jisté, zda projdou schválením, jsou např. změna u semaforů, přednost chodců před tramvajemi, povinnost chodců nosit oblečení s reflexními prvky, zákaz jízdy kamionů v levém pruhu na dálnici, povinnost dítěte mít ochranou přilbu v sedačce na kole, snížení rychlosti na dálnici na 120km/h, řidičský průkaz na zkoušku pro začínající řidiče, povinné zimní pneumatiky a větší regulace kamionů o víkendů. Těmito návrhy se budou zabývat jednotlivý ministři a poslanci. U těchto návrhů dle dopravních expertů, není zcela jisté, zda vejdou v platnost či nikoli.

5 Trestné body

5.1 Bodové hodnocení za přestupky nebo trestné činy

Jedná se o typické přidělování trestných bodů za porušení pravidel na pozemních komunikacích dle zákona, jež je dobře znám i ve státech Evropy, kde bodový systém funguje. Použiji zde výtah ze zákona č. 361/2000 Sb. § 123a, jež charakterizuje bodové hodnocení.¹⁰ *„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání*

¹⁰ Viz příloha č. 2

spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.“(P. Novotný, 2006)¹¹ V České republice jsou trestné body přidělovány na základně porušení zákona č. 140/1961 Sb., trestný zákon, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb. a zákona č. 226/2006 Sb.

Díky grafu č. 4 můžeme vidět nejčastější porušení § 22 zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Ostatní hodnoty jsou velmi nízké a proto není podstatné se jimi zabývat.



zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm
(aktualizováno 31.3.2008)

¹¹ Bodový systém a pravidla silničního provozu, str.61

5.2 Trestné činy

V dnešní době neodradí řidiče ani vysoké pokuty, a proto se zavádí nová právní úprava a nové trestné činy. *Zákonem č. 411/2005 Sb., se novelizuje i zákon č. 140/1961 Sb. (trestní zákon), a to tím, že se mění vymezení trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona.*(Fragment, 2006) ¹² Pokud řidič úmyslně nebo neúmyslně poruší tento zákon, dopustí se tak trestného činu, za který nese následky a je tvrdě potrestán.

Novelizace se tak opírá o velice tvrdé trestní sazby, pokud řidič není způsobilý k řízení motorového vozidla, jež si způsobil požitím alkoholu, či jiné návykové látky dle § 201 trestního zákona. Za trestné činy se považuje nejen nezpůsobilost k řízení, ale také dopuštění značné majetkové škody či zdravotní újmy.

Pokud se stane, že řidič řídí motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění, vztahuje se to na § 180d trestního zákona, podle něj může dostat až 1 rok vězení, vysokou peněžitou pokutu, nebo zbavení řízení až na 10 let.

5.3 Započítávání trestných bodů

Trestné body jsou jedním z hlavních usměrňovacích nástrojů za spáchání přestupku či trestného činu. Započítávání trestných bodů je přesně uvedeno v zákoně pod č. 361/2000 Sb. § 123b a § 123c. Řidiči je uložena bodová sankce za spáchání přestupku nebo trestného činu po nabytí právní pravomoci. Policie a nyní i obecní policie má povinnost obecnímu úřadu oznámit v blokovém řízení uložení pokuty za přestupek, u něhož se uloží body. Obecní úřad s rozšířenou působností v registru řidičů stanoví a zaznamená body nejpozději do 5 dnů od doručení rozhodnutí.

Podle pravidel o započítávání bodů platí následující fakt. Pokud řidič během jednoho skutku spáchá více přestupků nebo trestných činů, např. telefonování za jízdy, předjíždění v nepovolené zóně a ještě pojede vysokou rychlostí, při níž bude ohrožovat ostatní účastníky provozu, nebudou se mu body sčítat za jednotlivá provinění, ale bude

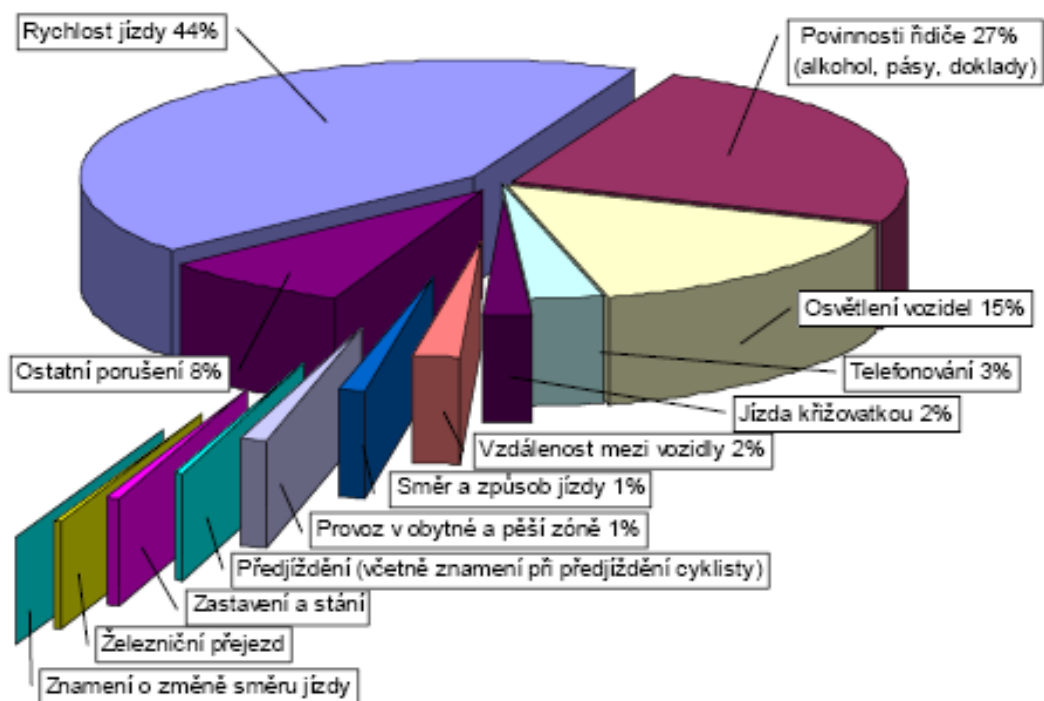
¹² Bodový systém do každého auta, str.43

mu stanovena podle bodové tabulky hranice bodů za nejzávažnější z nich.¹³ Podle zákona je celkový počet bodů stanoven na 12 trestných bodů. Nové návrhy, které byly v tomto roce 2008 projednány uvažují o navýšení této hranice až na 18 bodů, jež jsem uváděl v minulé kapitole. Jakmile obecní úřady zjistí u řidičů dosažení celkového počtu 12 bodů, neprodleně řidiče informují písemně a vyzvou ho k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního průkazu do 5 dnů od doručení této výzvy obecním úřadem. Řidič neobdrží rozhodnutí o zákazu řízení, ale po uplynutí 5 dnů, kdy mu bylo oznámeno dosažení 12 bodů automaticky ztrácí oprávnění a odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. U řidičů, kteří vlastní průkazy Evropského společenství vydané cizím státem a dosáhnou 12 trestných bodů, pozbývají právo v ČR řídit na jeden rok motorová vozidla. Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností zašle informační podklady ministerstvu, který sdělí tuto skutečnost orgánu, jež vydal řidičský průkaz. Aby řidič mohl opět nabýt pravomocné oprávnění k odborné způsobilosti, musí splnit podmínky podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Nejčastěji je zákon č. 361/2000 Sb., porušován nepřiměřenou rychlostí, která je hlavní příčinou dopravních a smrtelných nehod. Vyplývá tak z analýzy a zaznamenaných řidičů díky velkému dozoru police ČR a radarů, jež tomu napomáhají. Následující graf č. 6 znázorňuje výběr z 355 000 vyřešených přestupků a přehledu jednotlivých deliktů.

¹³

Viz příloha č. 3



zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

(aktualizováno 31.3.2008)

5.4 Vrácení řidičského průkazu

Navazují na předcházející kapitolu, podle § 123c odst. 3, pokud řidič přijde o způsobilost k řízení motorového vozidla díky dosažení 12 bodů a zadržení řidičského průkazu § 118b, smí požádat o navrácení po uplynutí roční lhůty. Rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění není jen zakotveno podle § 123d, ale také § 100, 101, 102 nebo § 114 vrácení řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, nebo bylo zrušeno či pozastaveno podle § 95. Obecní úřad příslušné obce tak vrátí řidičský průkaz odevzdaný řidičem podle § 113 odst. 1 písm. b) a c) nebo § 123c. Doba trvání zákazu řízení může být vyměřena i na delší dobu než jeden rok, i v tom případě může žádat až po jejím skončení. Žádost se podává písemně u příslušného obecního úřadu a podmínkou je prokázání, že žadatel prošel přezkoušením o své odborné způsobilosti

podle zvláštního právního předpisu¹⁴. Jakmile se řidiči navrátí řidičské oprávnění, podléhá novému bodovému hodnocení, nasbírané body jsou mu příslušným obecním úřadem v registru řidičů odečteny.

5.5 Odečítání bodů

Odečtení trestných bodů je řidiči ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci dle rozhodnutí, kdy v registru řidičů byl stanoven počet bodů za spáchaný trestný čin nebo přestupek. O bodovém odečítání pojednává zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů § 123e.

a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů

b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a)

c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body¹⁵

Obecní úřad obce s rozšířenou působností provede záznam v registru řidičů nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů, a to i na základě zrušení pravomocného rozhodnutí přestupku nebo trestného činu. Při odečtení všech 12 trestných zaznamenaných bodů má příslušný obecní úřad povinnost oznámit řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne provedení odečtu bodů v registru řidičů.

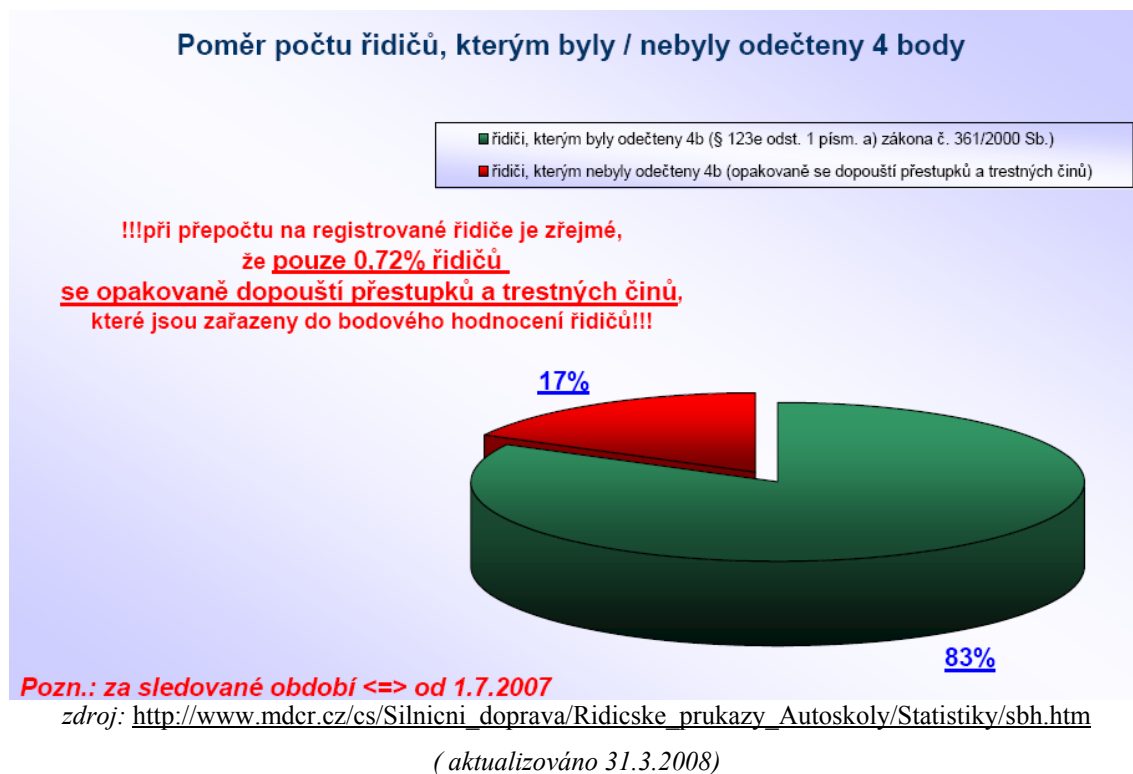
Od letošního září platí novinka, která napomáhá odstranění některých trestných bodů. Středisko bezpečné jízdy po řádném ukončení udělí řidiči doklad o školení bezpečné jízdy, který předloží na příslušném úřadu obce s rozšířenou působností na

¹⁴ Viz zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵ Viz zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů § 123e

jehož základě se odečtou 3 trestné body. Nevztahuje se to na řidiče, kteří mají více než 10 bodů.

Graf č. 6 podle Centrálního registru řidičů ukazuje, že 83% bodovaných řidičů, kteří obdržely alespoň 4 trestné body se již nadále nedopouštějí přestupků nebo trestných činů. Oproti 17% řidičů, kterým nebyly odečteny 4 body.



5.6 Připomínky proti zápisu bodů

Každý řidič může mít připomínky proti zápisu bodů, pokud se domnívá, že nemá přímou oporu v zákoně. Tímto způsobem tak může oddálit následné odebrání řidičského průkazu do doby než stanoví obecní úřad. Díky této námitce získá řidič určitou výhodu a čas pro řízení motorového vozidla, jež potřebuje v důležitých situacích např. při služební cestě. Doba, po kterou může řídit vozidlo, je stanovena úřadem, který rozhodne o dané

námítce a prokázání její neplatnosti. O nesouhlasu řidiče týkající se záznamu bodů je zákon č. 361/2000 Sb. § 123f.

5.7 Rady Ministerstva dopravy jak nedostat trestné body

Velmi dobrou pomůckou je často zmiňovaný návod od Ministerstva dopravy jak nedostat trestné body a zároveň tím neporušit zákony. Pokud se níže uvedenými rady budou řidiči motorových vozidel řídit neporuší z 90% zákon a nebudou jim přiděleny trestné body.

- 01/ *nepřekračovat* předepsanou rychlost v obci ani o méně než 20 km/h (38,0%)
- 02/ *neporušovat* povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (15,2%)
- 03/ *neporušovat* povinnost být za jízdy připoután nebo užít ochrannou helmu (9,9%)
- 04/ *nepřekračovat* předepsanou rychlost v obci ani o 20 km/h a více (7,1%)
- 05/ *neporušovat* ustanovení o osvětlení vozidla (6,3%)
- 06/ *nedržet* v ruce při řízení vozidla telefonní přístroj... (3,5%)
- 07/ *dávat* při řízení vozidla přednost v jízdě (3,3%)
- 08/ *nepřekračovat* předepsanou rychlost mimo obec ani o méně než 30 km/h (3,2%)
- 09/ *neřídít* motorové vozidlo bez držení příslušného řidičského oprávnění (1,9%)
- 10/ *neohrožovat* pod vlivem návykové látky ve stavu vylučujícím způsobilost (1,7%)¹⁶

Nejčastěji porušované zákony za dopravní přestupky a trestné činy a následné udělení pokuty a trestných bodů se dopouští řidiči v ČR:

140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů

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

13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶

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



zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

(aktualizováno 31.3.2008)

Z grafu č.7 můžeme vidět, že více jak 95% řidičů porušuje zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a u zákonů č. 140/1961 Sb., trestní zákon a zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích a ve znění jejich pozdějších předpisů jsou hodnoty z grafu zcela zanedbatelné oproti zákonu o přestupcích.

5.8 Pojištění proti bodům

Společnost Carlife PMP přichází zcela s novým pojištěním, které je pro ČR novinkou, ale v jiných vyspělých evropských zemích již funguje. Pojištění se vztahuje na všechny řidiče, kteří dosáhli 12 bodové hranice a na základě toho je jim odebráno řidičské oprávnění na dobu určitou. Díky společnosti Carlife PMP jim hradí náhradní dopravu po celou dobu, kdy nemohou řídit motorové vozidlo.

Výše pojistky se vyskytuje ve třech variantách dle výše pojistného a to mobilita, komfort a exclusive . Nejvyšší limit pojistného je 30 000 Kč u programu exclusive, ale řidiči mohou využít i jiných z programů, kde výše limitu je nižší a zároveň i měsíční platby jsou menší. Následující tabulka nám ukazuje jednotlivé sazby a výše pojistného v jednotlivých programech.

Program	Roční plnění 0 bodů na kontě [Kč]	Roční pojistné body na kontě [Kč]	Měsíční plnění [Kč]	Roční plnění [Kč]
<i>Mobilita</i>	2 499	4 999	10 000	120 000
<i>Komfort</i>	3 499	6 999	20 000	240 000
<i>Exclusive</i>	4 999	9 999	30 000	360 000

http://www.tipcar.cz/ridici_se_mohou_pojistit_proti_trestnym_bodum-2479.html

(aktualizováno 20.3. 2007)

Pokud řidič uzavírá smlouvu o pojistném výše pojistného se mění nejen podle plnění, ale také dle stavu jeho bodového konta v době uzavření. Pojistné může uzavřít řidič, který má 0 - 5 trestných bodů na svém kontě. Řidiči, kteří mají více, nebo se dopustí přestupku za, který obdrží více jak čtyři body se pojištění nevztahuje.

„Netolerujeme řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek, ani bezohledné chování na silnici které vede až třeba k trestným činům. Je určeno jen zodpovědným řidičům, kteří tráví spoustu času za volantem, a pravidelně proto míjejí víc radarů nebo jsou zastavováni k silniční kontrole častěji než ostatní řidiči,“ říká Andrew Quirke, jednatel společnosti Carlife PMP.¹⁷

Toto zvláštní pojištění si určitě najde spoustu klientů, buď z řad profesionálních řidičů, obchodních zástupců nebo manažerů, kteří se neobejdou bez řízení motorových vozidel a je tak nezbytnou součástí jejich práce.

¹⁷

http://www.tipcar.cz/ridici_se_mohou_pojistit_proti_trestnym_bodum-2479.html

6 Dopad nástrojů bodového systému na bezpečnost silničního provozu v ČR

6.1 Dopady bodového systému na bezpečnost provozu

Z předcházejících kapitol již víme jaké funkce a cíle má bodový systém. Hlavními prvky, které by měl splňovat je udržení bezpečnosti na silnicích. Od doby jeho zavedení můžeme pozorovat jeho vývoj a ochablé bezpečnostní účinky, které nefungují tak jak by měli. Je proto zřejmé, že bodový systém v sobě skrývá určité nedostatky plynoucí z analýz a dopravních statistik. Bylo by nutné tyto situace řešit a snažit se o novou nápravu. Důležitou pozornost by měla dostat slabá místa, jež jsou alarmující pro celou dopravní situaci. V dnešní době je to především vysoká rychlost a řízení pod vlivem alkoholu, jež jsou považována jako hlavní vznik nejzávažnějších dopravních nehod a nábourání tak bezpečného silničního provozu.

Bodový systém, jako hlavní nástroj udržení pořádku na silnicích, by se měl stát více zstrašujícím nástrojem a dávat tak řidičům více najevo jeho váhu. Jak je vidno, úspěšnost v implementaci bodového systému závisí především na důslednosti jeho plnění, respektování, ale také na různých preventivních opatření.

6.2 Implementace bodového systému

Do implementace bodového systému vstupuje několik aktérů. Zejména je to vláda, která se snaží odsouhlasený zákon prosazovat. K dalším patří realizátoři této politiky, přesněji ministerstva, dopravní policie a obecní úřady. V neposlední řadě nesmím zapomenout na příjemce politiky – širokou veřejnost, zvláště samotné řidiče.

Vláda odůvodnila schválení této novely tím, že již nelze jen tak nečině přihlížet rostoucímu počtu nehod na silnicích, často se smrtelným nebo vážným zraněním.

Za hlavní příčinu rostoucího počtu nehod se pokládá neukázněnost řidičů, proto tato novela přináší *„řadu velkých zpřísnění v oblasti sankcí za přestupky, místy skutečně až nečekaně přísných...rozšiřuje okruh kompetencí Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Nově byla mnohými dohlížecími pravomocemi vybavena též obecní policie...“* (T.Beran, 2006)¹⁸

6.3 Bariéry ve funkčnosti bodového systému

Bohužel ne vždy komunikace funguje správně, a tak řidiči často jednají v nejistotě a v nedostatečné informovanosti a následkem toho dochází k nesprávným rozhodnutím. To je jeden z důvodů, proč řidiči nejsou často schopní a ochotní dodržovat pravidla daná bodovým systémem.

Dále řidiči zjišťují, že deklarovaná pravidla neplatí plošně na všechny řidiče. Jsou jedinci, kteří díky svému majetku jsou schopni se z jakkoli těžkého přestupku, nebo trestného činu vyplatit. Pak jsou jedinci, kteří jsou z důvodu svého postavení a funkce prakticky nepostižitelní. Řadoví řidiči chápou takový stav jako korupci. To je z další z důvodů, proč nejsou ochotni dodržovat pravidla daná bodovým systémem.

Největší bariérou pro úspěšnou implementaci bodového systému je také nedostatečná prevence. Na silnicích chybí značný počet aktivních policistů, kteří by dopravu svědomitě kontrolovali a působili právě jako prevence. Naše dopravní policie si je sice tohoto problému vědoma, ale stále nejsou znát změny. Ředitel dopravní policie

¹⁸ Nová pravidla silničního provozu – Bodový systém a další změny silničního zákona, str. 7

má v plánu opatření této situace změnit. Jedná se o zkrácení základní odborné přípravy policistů po teoretické úrovni a jejich přesunutí rovnou do praxe.¹⁹ Je pravda, že praxe je většinou užitečnější než teorie. Kdy však takovéto opatření vstoupí v platnost, není známo. Zatím řidiči jezdící po silnicích, nevidí dostatek policistů a nemají tak dostatečnou motivaci chovat se ukázně. Neexistují tak preventivní, ale jen silná represivní opatření. Policisté se soustřeďují pouze na takové přestupky a místa, které jsou pro ně nejjistější a nejpohodlnější, a na ostatní, leckdy nebezpečnější nedbají. Podle statistiky policie za poslední rok rozdala nejvíce pokut za nepřiměřenou rychlost (44 procent). Jakým však způsobem? Tak, že policisté číhají těsně za tabulí označující začátek vesnice a tam chytí každého, kdo překročil rychlost byť „pouze“ o 5 kilometrů v hodině. Dále byly rozdávány pokuty za zanedbání povinností řidiče, jako je nepřipoutání či nerozsvícená světla (27 procent). Naproti tomu kontrola předjíždění v zákazech či přejezdu kolejí ČD i přes výstražný signál se podílí na statistice jen pěti procenty, a to jsou přece mnohem závažnější a mnohem více život ohrožující přestupky. A rozhodně nemůžeme říci, že by si na takové to porušování dopravních předpisů dávali řidiči větší pozor. Nejen já jsem v každodenním silničním provozu svědkem nedovolených nebezpečných předjíždění – například v nepřehledných úsecích, v zatáčkách, přes plnou i dvojitou čáru apod.

Dalším závažným problémem je, že řidiči nemají snadný přístup ke svým bodovým kontům. V současné situaci se řidič dozví počet trestných bodů až po velmi dlouhé době, někdy dokonce může přijít až konečná informace o dosažení plných dvanácti bodů s informací o odebrání řidičského průkazu. Podle dopravního experta Stanislava Humla preventivní funkce bodového systému tedy selhává: *„Zákon byl myšlen dobře, ale kritika je oprávněná. Od roku 2004 klesal každoročně počet mrtvých při dopravních nehodách. Letos je to za půl roku nárůst o 61 obětí.“*²⁰ Výše uvedená fakta by měla být hlavními tématy diskuse o změně v bodovém systému, která by měla vést k jeho lepšímu fungování. Jedním z návrhů na změnu je dostupnost stavu bodového

¹⁹ Bodový systém bych nezměkčoval, *Mladá Fronta DNES*

²⁰ http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/poslanec-seich-bodovy-system-nechrani-zivoty_16654.html

konta na internetu. S tím však nesouhlasí ministerstvo dopravy, které použití internetu k zjišťování stavu bodů odmítá. Podle ministerstva dopravy by internet přinesl hned několik problémů. Jeho mluvčí Karel Hanzelka řekl: „*Narážíme na zákon o ochraně osobních údajů, zároveň chceme bránit tuto databázi před viry a hackery,*“²¹ Není to však jediný problém. Další překážkou je pro ministerstvo také způsob vstupu do internetové databáze. „*Jednou z uvažovaných možností bylo zavedení vstupu po zadání rodného čísla, na základě kterého by řidič dostal na mobilní telefon vstupní kód. Zároveň však Karel Hanzelka otevřeně přiznává, že dostat se k rodným číslům není problém a systém by tak mohl být velmi snadno zneužitelný.*“²²

Vedle toho již několik let vcelku úspěšně funguje internetové bankovníctví. Není to tedy ze strany ministerstva spíš výmluva, která má zakrýt neschopnost výkonných složek zkrátit neskutečně dlouhou dobu od spáchání přestupku, přes jeho vyhodnocení policií, předání ke zpracování obecním úřadům, jeho projednání s řidičem, ohodnocení body s jejich následným uvedením do databáze. Pokud přijde trest dříve, než nebo výrazně později, než je přestupek projednán a pochopen (jako přestupek), pak ztrácí účinnost a vede jen k zatvzlosti. Potrestaný se cítí jako oběť. Naopak má leckdy snahu jej provést znovu, když již byl jednou, podle něj neoprávněně potrestán.

Stávající bodový systém je tvrdší než německý a stejně nepomáhá k ochraně lidských životů. Měl by být upraven systém na takový, co lidské životy dostatečně ochrání. Prvotní podoba bodového systému tedy nesplnila očekávání.

²¹ http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/poslanec-seich-bodovy-system-nechrani-zivoty_16654.html

²² http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/poslanec-seich-bodovy-system-nechrani-zivoty_16654.html nebo Viz Roční výročí novelizace zákona o silničním provozu, Tisková konference z 28.června 2007

6.4 Ostatní bariéry ve funkčnosti

Další bariérou k úspěšné funkčnosti bodového systému je výše pokut, která vůbec nezohledňuje platové podmínky v České republice. Pokud se stane, že člověk v důchodu nebo student spáchá přestupek, jehož spodní hranice pokuty je 25 000 Kč, těžko ji zaplatí. Tato částka je velice neúnosná pro výše uvedenou skupinu a proto by měla být přizpůsobena.

Někdy ani určování přestupků a viny za ně není úplně jednoznačné. Nejsou dostatečně vyřešené dopravní situace, kdy zákon přesně neurčí kdo je na vině, pak se viníkem stává většinou ten psychicky slabší, který dobrovolně vinu přizná nebo nijak zvlášť neprotestuje, pokud ho jako viníka osočí další účastník dopravní situace. Proto bylo nutné v silničním zákoně udělat nějaké změny: *„Jako krok správným směrem uvítal Stanislav Huml technickou novelu, kterou schválil senát. Ta odstraňuje ze zákona největší nesmysly, jako je třeba pokutu v případě, že se cyklista sám zraní.“*²³ Celkově se některé jednotlivé sankce v českém bodovém systému vyznačují jistou ztrátou logiky. Například telefonování za jízdy je kvalifikováno jako velmi nebezpečné, a proto bylo ohodnoceno dokonce třemi body. Zrovna tak trestné je držení v ruce jakéhokoli elektronického zařízení, tedy i diktafon, hudební přehrávač apod., zatímco kouření či pití je také velice nebezpečné a může tak nabourat soustředění během jízdy. Není proto velký rozdíl v tom, jestli v ruce držím telefon nebo piji či si právě zapaluji cigaretu. V obou případech se nemohu naplno věnovat řízení vozidla, a tím tak mohu způsobit dopravní nehodu. Měla by se tato formulace v zákoně pozměnit na širší okruh předmětů.

Z výše uvedených důvodů vyplývá, že řidiči postupem času ztratili respekt k bodovému systému. Výrazné snížení nehod těsně po zavedení systému byl pouze jednorázový efekt, kdy řidiči sledovali a vyhodnocovali nově nastalou situaci a v současné době jsme na tom stejně jako před zavedením bodového systému.²⁴ Je to pravděpodobně také kvůli tomu, že česká norma zavádí postih v situacích, které mohou

²³ http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/poslanec-seich-bodovy-system-nechrani-zivoty_16654.html

²⁴ Viz příloha č. 4

stát na počátku příčinné souvislosti, na jejímž konci může teprve vzniknout nějaké ohrožení. Například již řečené telefonování za jízdy. Německá norma oproti tomu zavádí odečet bodů zpravidla tam, kde již byl někdo ohrožen. U mnoha bodových hodnocení je ohrožení jiného účastníka silničního provozu podmínkou.²⁵

V neposlední řadě je nutno zmínit také stav českých pozemních komunikací. Podle Ministerstva dopravy České republiky: „Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.“²⁶ To však zatím uskutečněno nebylo. V Německu bodový systém funguje možná právě také proto, že se řidiči nemusí bát o svá vozidla na zničených silnicích. Mají také velmi dobře řešenou infrastrukturu a doprava je tam tedy mnohem snazší. Jenže odpovídající stav pozemních komunikací a dobrá dopravní infrastruktura jsou nezbytnou podmínkou pro spolehlivější a bezpečnější provoz.

²⁵ <http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2006062902>

²⁶ Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013

7 Závěr

Bodový systém se týká každého, kdo vlastní řidičský průkaz a nebo je účastníkem silničního provozu. Je tedy nutné blíže prozkoumat a posoudit, jak byl tento nástroj dopravní politiky implementován v praxi. Postupem mé analýzy jsem došel k závěru, že bodový systém opravdu nebyl zaveden efektivně, a že jsou tedy nutné jisté změny.

Podle mého názoru je třeba především zvýšit **důslednost, spravedlivost, informovanost a rychlost**.

Důslednost v tom, aby byla především sankcionována nejzávažnější porušení bezpečnosti dopravy. Bez ohledu na to, zda je toto místo častých dopravních přestupků pro policii lukrativní či nikoli. Logicky člověk hledá klíče na místě, kde je ztratil, a ne na tam, kde je dost místa a světla.

Spravedlnost v tom, že potrestán bude každý viník, a v takové míře, aby měl pro něj trest výchovný charakter. To znamená přiměřený k majetku, postavení a samozřejmě trestu.

Informovanost v tom, že trest za dopravní přestupek musí řidič dostat (navíc pochopit a akceptovat) vzápětí po jeho spáchání. Každé prodlení má snižující účinek. Delší prodlení má již opačný dopad. Potrestaný řidič nese trest jako křivdu a podle toho se také chová. Bylo by také dobré uvádět šokující případy v médiích a televizních reklamách jako zstrašující informaci, a pomoci tak řidičům si nejen uvědomovat jejich řidičské chování, ale také křehkost lidského života.

Rychlost je nutná z toho důvodu, že potrestaný snáze pochopí trest jako důsledek svého přestupku a akceptuje ho. Naopak stávající neuvěřitelná pomalost v procesu od spáchání přestupku po přidělení bodů, aniž by se o něm řidič dozvěděl, bude mít také negativní dopady, protože některé řidiče připraví odebrání řidičského průkazu o zaměstnání. Tím uvrhne ze dne na den nejen jeho, ale i celou jeho rodinu do existenčních problémů.

Pro většinu slušných řidičů bylo zavedení bodového systému traumatizující, ale cítili, že je to nástroj pro zlepšení bezpečnosti dopravy u nás. Bohužel ke zlepšení

z výše uvedených důvodů tak efektivně nedošlo. Dá se konstatovat, že bodový systém nedopadá na všechny řidiče stejně např. z důvodu korupce. Více jsou ohroženi dopadem bodového systému řidiči ve velkých městech a nejvíce tak v Praze, kde je i automaticky více měřících systémů a kamer, zároveň, ale také i nejvíce přestupků.

Díky zainteresovanosti výkonných složek dříve nebo později začne docházet k odebrání řidičských průkazů pro dovršení maximálního počtu bodů dříve netrestaným řidičům, kteří v důsledku toho přijdou o práci a rodina o obživu. Jsem toho názoru, že reakcí veřejnosti bude spíše solidarita s postiženými než souhlas s bodovým systémem.

Každá nová právní úprava s sebou nese jaký si výchovný efekt a je jenom na konkrétních řidičích jak moc se budou zákonem řídit. Je pouze na čase a samotné praxi, které ukáží jaké pozitivní či negativní prvky novela přinesla a popřípadě jak by se měla dále měnit. Vždy je lehčí něco napravovat, než to rovnou udělat dobře, ale na druhou stranu nikdy není pozdě. Proto je nejvyšší čas začít měnit bodový systém, který otrásá celou dopravou na českých silnicích.

8 Seznam literatury

JUDr. Tomáš Beran, Nová pravidla silničního provozu – Bodový systém a další změny silničního zákona, Vydání Computer Press, a.s. 2006, Brno, ISBN 80-251-0909-7

Pavel Novotný, Bodový systém a pravidla silničního provozu, Vydání Computer Press, a.s. 2006, Brno, ISBN 80-7226-736-1

Nová pravidla silničního provozu, Vydání Rubico 2006, Olomouc, ISBN 80-7346-064-5

Zdeněk Schroter, Nová Pravidla a bodový systém, Vydání Grada Publishing, a.s. 2006, Praha, ISBN 80-247-1642-9

Vladimír Souček, Učebnice pravidel silničního provozu, Vydání Ottovo Nakladatelství, s.r.o., Praha 2007, Aktualizováno k 22.8.2007, ISBN 978-80-7360-674-9

Bodový systém do každého auta, Vydání nakladatelství Fragment 2006, Havlíčkův Brod, ISBN 80-253-0334-9

Periodická literatura:

Bodový systém bych nezměkčoval, *Mladá Fronta DNES*, 2007, roč.XVIII, č.225, 26.září, A14.

Tohle má být jinak!, *Blesk*, 2008

Dokumenty:

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, úplné znění.

Roční výročí novelizace zákona o silničním provozu, Tisková konference 28.června 2007.

Internet:

www.novapraavidla.cz

www.mdcz.cz

www.policie-cr.cz

www.tipcars.com

www.dfens.cz.

www.novinky.cz

www.csobpoj.cz

www.dfens.cz

www.mvcr.cz

www.tyden.cz

9 Přílohy

Příloha č. 1

Porovnání českého a německého bodového systému

Počet bodů	Opatření	Počet bodů	
8 – 13	Písemné preventivní varování a informace o počtu bodů	12	Opatření ve smyslu prevence žádné Zákon 361/2000 Sb. ve znění zákona 411/2005 sb. , § 123d
14 – 17 bodů	Příkázán zdokonalovací seminář Doporučen Idiotentest Upozornění na odebrání řidičského průkazu		Vrácení řidičského oprávnění (1) Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaném jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě dosáhl celkového počtu 12 bodů.
Od 18 bodů	Odebrání řidičského průkazu Nejméně 6 měsíců bez řízení Znovuposouzení vydání ŘP po Idiotentestu		

Zdroj: <http://www.dfens-cz.com/view.php?cislocclanku=2006062902>
(aktualizace 26. 9. 2006)

Příloha č. 2

Celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích

Kraj	1b	2b	3b	4b	5b	6b	7b	8b	9b	10b	11b	12b	bodovaných řidičů	bodovaných řidičů / registrovaných řidičů [%]	průměrný počet bodovaných řidičů / ORP
Hlavní město Praha	15 925	32 033	13 017	8 888	5 139	3 346	2 600	1 253	732	509	325	744	84 511	10,27	-
Jihočeský kraj (17 ORP)	7 423	9 944	3 869	2 181	1 103	975	1 790	254	161	81	74	293	28 148	7,00	1 656
Jihomoravský kraj (21 ORP)	12 126	24 369	9 962	5 954	3 826	3 177	3 072	1 021	687	451	270	800	65 715	9,66	3 128
Karlovarský kraj (7 ORP)	6 933	4 826	1 799	1 255	659	493	1 183	180	126	76	53	252	17 835	10,00	2 548
Královhradecký kraj (15 ORP)	6 848	10 651	3 651	2 352	1 417	1 020	1 581	304	181	125	56	275	28 461	8,26	1 897
Liberecký kraj (10 ORP)	3 568	8 062	2 395	1 687	797	728	1 517	183	131	72	46	298	19 484	7,71	1 948
Moravskoslezský kraj (22 ORP)	15 104	19 758	11 027	4 857	3 124	2 396	3 696	716	487	293	159	644	62 261	8,97	2 830
Olomoucký kraj (13 ORP)	6 866	11 505	4 348	2 566	1 512	1 107	1 489	344	202	133	87	269	30 428	8,25	2 341
Pardubický kraj (15 ORP)	3 780	9 417	2 812	2 117	1 066	838	1 260	227	160	65	61	222	22 025	7,09	1 468
Plzeňský kraj (15 ORP)	5 481	10 192	3 437	2 304	1 424	897	1 531	238	183	86	89	294	26 156	7,20	1 744
Středočeský kraj (26 ORP)	13 079	24 049	8 546	5 769	2 940	2 224	3 635	716	450	304	177	621	62 510	8,46	2 404
Ústecký kraj (16 ORP)	11 511	17 992	5 884	4 419	2 682	1 822	3 017	645	482	303	200	761	49 718	10,83	3 107
Vysočina (15 ORP)	4 578	9 162	2 813	1 736	844	712	969	192	124	75	42	175	21 422	6,75	1 426
Zlínský kraj (13 ORP)	6 197	11 491	4 764	2 364	1 453	1 525	1 417	336	209	126	72	194	30 148	8,60	2 316
Česká republika	119 419	203 451	78 324	48 449	27 986	21 260	28 757	6 609	4 315	2 699	1 711	5 842	548 822	8,74	2 217

pozn.: * mimo hlavní město Praha

zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm
(aktualizováno 31.3.2008)

Příloha č. 3

Pokuty a trestné body

Přestupek / trestný čin podle ustanovení	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Bloková pokuta
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	25 000-50 000 Odnětí svobody do 1 roku nebo peněžitý trest	Zákaz činnosti 1 rok-10 let	---
Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	7	25 000-50 000 Odnětí svobody až do tří let	1 - 2 roky	---
Řidič se odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.	7	25 000-50 000	1 rok-2 roky	---
Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví	7	Odnětí svobody až 10 let	Odnětí svobody až 10 let	---
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	5000 - 10000	6 měsíců-1 rok	---
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	5000 - 10000	6 měsíců-1 rok	---
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchali 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---

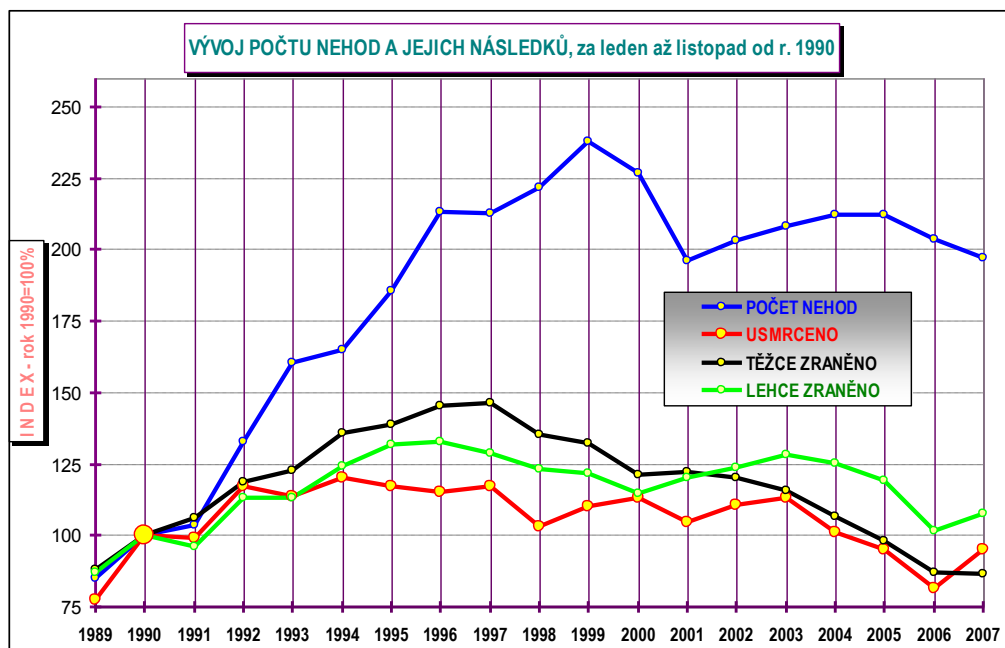
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5	5000-10000	6 měsíců-1 rok	---
Při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4	2500 - 5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	2500 - 5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	5000 - 10000	6 měsíců-1 rok	---
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1500-2500	---	1000
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	2500-5000	1 měsíc-6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	1500-2500	---	2000
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	1500 - 2500	---	2000
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	1500 - 2500	---	2000

Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	1500 - 2500	---	2000
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2	1500 - 2500	---	1000
Porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	1500 - 2500	---	2000
Porušení povinnosti vyplývající ze značky „Obytná zóna“ nebo „Pěší zóna“	---	1500 - 2500	---	2000
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky	1	1500 - 2500	---	2000
Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla	1	1500 - 2500	---	2000

zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Příloha č. 4

Vývoj počtu nehod v ČR od roku 1990 - 2007



Zdroj: <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>