

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

KATEŘINA VYSLOUŽILOVÁ

III. ročník – kombinované studium

Obor: Pedagogika – veřejná správa

**ZAVEDENÍ BODOVÉHO SYSTÉMU A JEHO VLIV NA
BEZPEČNOST A PLYNULOST SILNIČNÍHO PROVOZU**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: PaedDr. Bronislava Štěpánková, Ph.D.

OLOMOUC 2011

Děkuji paní PaedDr. Bronislavě Štěpánkové, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, konzultace, cenné rady a čas, který mi věnovala. Také chci poděkovat své dceři a přátelům za jejich podporu a trpělivost.

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně a uvedla v ní veškerou literaturu a zdroje, z nichž jsem čerpala.

V Olomouci dne 21. března 2011

.....

vlastnoruční podpis

OBSAH

Úvod.....	6
1 Historie a vývoj silničního provozu	6
2 Zákonné normy upravující provoz na pozemních komunikacích.....	8
2.1 Právní předpisy před zavedením zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	8
2.2 Zákon 361/2000 Sb.,o provozu na pozemních komunikacích (účinnost od 31.05.2000)	10
2.3 Zákon č. 411/2005 Sb., (zavedení bodového systému)	11
2.4 Vstup České republiky do Evropské unie	11
3 Přestupky a trestné činy v dopravě	13
3.1 Přestupky – pojem	13
3.1.1 Přestupky v dopravě	13
3.1.2 Pojem „Přestupce“	13
3.1.3 Přestupky v dopravě § 22 a § 23 zákon 200/1990 Sb., o přestupcích	14
3.1.4 Bloková pokuta, příkazní a správní řízení.....	21
3.1.4.1 Bloková pokuta	21
3.1.4.2 Příkazní řízení	21
3.1.4.3 Správní řízení	22
3.2 Trestné činy	23
3.2.1 Definice trestného činu	23
3.2.2 Pachatel	23
3.2.3 Trestné činy v dopravě	23
4 Záznam bodů, informační systém „Eliška“	27
5 Bodový systém.....	28
5.1 Tabulka přestupků - přehled bodových hodnocení	28
5.1.1 Proč byl zaveden bodový systém	35
5.1.2 Účel bodového hodnocení	36
5.1.3 Systém bodového hodnocení.....	37
5.1.4 Důsledky dosažení počtu 12 bodů.....	37
5.1.5 Vrácení řidičského oprávnění.....	39

5.1.6 Odečet bodů.....	40
5.1.7 Informace o počtu bodů.....	42
5.1.8 Cíle bodového hodnocení.....	42
5.1.9 Kritika bodového systému.....	43
6 Statistika.....	45
6.1 Změna právních úprav v oblasti týkajících se provozu na pozemních komunikacích.....	45
6.2 Statistika nehodovosti za 1. a 2. pololetí 2006.....	47
6.3 Statistika nehodovosti rok před zavedením bodového systému a rok po zavedení bodového systému.....	49
Závěr	51
Použitá literatura a zdroje.....	52
Seznam příloh	
Anotace	

Úvod

Ve své práci jsem si položila otázku, zda-li zpřísnění pravidel silničního provozu a s tím následně zavedení bodového systému jako „trestu“ pro neukázněné řidiče, přispělo pozitivně k bezpečnosti na našich silnicích. Zvýšil zavedený bodový systém motivaci řidičů lépe dodržovat pravidla silničního provozu, nebo se jedná pouze o další represivní složku, která má působit na naše řidiče? Místo toho, aby naše policie pomáhala, chránila a snažila se dopadnout a potrestat „piráty“ silnic, tak raději každé ráno hledá zbytkový alkohol mezi řidiči, kteří míří do práce? Je toto cílem bodového systému? Všeobecně je známo, že vše je otázkou vyspělosti dané kultury. Ve své práci bych chtěla ukázat, že zavedení bodového systému do naší právní úpravy bylo pozitivním přínosem pro bezpečnost silničního provozu a ovlivnilo tak chování našich řidičů.

Dané téma bakalářské práce jsem si vybrala proto, že se zápisem trestných bodů do karty řidiče a s jejich následky za porušení pravidel silničního provozu se setkávám denně. Tato problematika je velmi blízká mému zaměstnání.

Ve své práci se proto budu zabývat zejména následky, které vyplývají pro řidiče, kteří porušují pravidla silničního provozu. Dále bych chtěla zjistit (porovnáním dostupných statistik z období zavedení bodového systému), zda-li tato změna, zavedená do naší legislativy a s tím související postih problémových řidičů, kteří nerespektují dopravní pravidla silničního provozu, má opravdu pozitivní vliv na bezpečnost na pozemních komunikacích v ČR.

1 Historie a vývoj silničního provozu

Snad žádný jiný vynález nezměnil člověku život tak, jako nový zdroj hnací síly. První automobil s benzínovým pohonem sestrojili v Německu v roce 1885 nezávisle na sobě G.V. Daimler a C.F. Benz. Benzínovou tříkolkou, sestrojenou C.F. Benzem, začal tzv. „Pravěk automobilu“, kdy tento první patentovaný vůz vstoupil do historie jako první skutečný automobil. (KOŽÍŠEK P., 2005)

V té době se tak na cestách nezřízeně pohybovali chodci, koňské povozy, kočáry a stále častěji také nové automobily. Tato situace postupně v dopravě vyvolala potřebu vnést řád a pořádek a přimět všechny účastníky dodržovat

„nějaká pravidla“ stanovená v uličním a jízdním řádu. Bylo nutné zavést systém, který by zajistil plynulejší a bezpečnější pohyb na cestách.

Co se týče České republiky, významným mezníkem v kontrole pravidel silničního provozu představuje rok 1953, kdy byly založeny Dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. Tyto útvary prováděly veškeré kontroly, které souvisely s provozem na cestách a silnicích. To se samozřejmě odrazilo ve zlepšeném dohledu nad silničním provozem. (Policie České republiky, 2010)

S rozvojem civilizace a techniky se na našich silnicích objevuje čím dál tím více vozidel a můžeme sledovat v televizi, v novinách nebo číst na internetu, že dochází k nárůstu dopravních nehod. Nepříznivý vývoj v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích můžeme sledovat i v policejních statistikách o počtech mrtvých na našich silnicích. Agresivita řidičů a množství spáchaných přestupků v dopravě se neustále zvyšuje. Snaha usměrnit dopravu prostřednictvím zákona je proto nutností.

2 Zákonné normy upravující provoz na pozemních komunikacích

2.1 Právní předpisy před zavedením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

„Právní úpravu provozu na pozemních komunikacích po dlouhá desetiletí tvořilo vládní nařízení č. 34/1953 Sb., o provozu na silnicích, jeho prováděcí vyhlášky č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů a č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Dále směrnice ministerstva zdravotnictví České socialistické republiky č. 8/1986 Ú.v. pro posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, trolejbusů a tramvají. Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., bylo v roce 1997 nahrazeno zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který převedl základy této právní úpravy na zákonnou úroveň, avšak její podstatná část i nadále zůstala upravena výše uvedenými podzákonnými právními předpisy. Potřeba nové komplexní právní úpravy uvedené oblasti byla zřejmá již několik desetiletí. Všechny přípravné práce, které však byly na této úpravě zahájeny, vždy ztroskotaly na otázce dělby působnosti mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem dopravy a spojů.

Do působnosti ministerstva vnitra, resp. dřívější Veřejné bezpečnosti a posléze Policie České republiky, spadaly úpravy, které se týkaly tzv. působení lidského faktoru v oblasti provozu na pozemních komunikacích, tzn. věci týkající se řidičských oprávnění, pravidla chování účastníků v silničním provozu, schvalování technické způsobilosti vozidel, páchané přestupky na úseku silničního provozu.

Naopak do působnosti Ministerstva dopravy a spojů spadaly záležitosti, které se týkaly vozidel, která byla užívána v provozu na pozemních komunikacích a to jak stanovování technických podmínek, tak schvalování technické způsobilosti.

Od roku 1995 přijetím zákona č. 39/1995 Sb., o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích pak byla tato problematika převedena na stanice technické kontroly a stanice měření emisí.

Následkem uvedeného rozdělení působnosti tak docházelo k poměrně velkému zatížení orgánů policie, která místo toho, aby působila v samotném dohledu na bezpečnost silničního provozu, tak zpracovávala obsáhlé správní agendy.

Uvedené rozdělení neodpovídalo ani situaci v zemích Evropské unie, kde správní agendy na úseku provozu na pozemních komunikacích vykonávají civilní správní úřady, a to zpravidla v působnosti Ministerstva dopravy. Policie prováděla pouze dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu a řešila přestupky. (vznik společenství Evropské unie)

Tímto problémem se začala komplexně zabývat vláda. Usnesením č. 594 ze dne 25. října 1995 rozhodla o převodu správních činností na úseku evidence obyvatel, občanských průkazů a cestovních dokladů z Policie České republiky na okresní úřady. Dále usnesením č. 577 ze dne 13. listopadu 1996 rozhodla, že i správní činnosti zabývající se dopravně správní agendou na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se převedou na okresní úřady. Ministerstvu vnitra a Ministerstvu dopravy a spojů tak uložila vyjasnit si v uvedených oblastech rozdělení působnosti.

V rámci těchto změn byl vládou schválen převod dopravně správních agend v oblasti provozu na pozemních komunikacích, odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích z orgánů Policie České republiky na okresní úřady a z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů.

Hlavními problémy dřívější právní úpravy provozu na pozemních komunikacích byla její celková zaostalost (např. stěžejní předpis upravující řidičská oprávnění byl z roku 1964, tedy ještě před přijetím správního řádu), její nedostatečná provázanost s předpisy souvisejícími a podzákonost.

Předložení zákona o provozu na pozemních komunikacích mělo zahrnovat nejen převod působnosti z resortu vnitra do resortu dopravy a spojů, ale i celkovou modernizaci právní úpravy provozu na pozemních komunikacích a zajištění jejího souladu s ústavními pořádky a s předpisy Evropské unie.

Předložený návrh zákona měl tedy převést výkon správních činností ve věcech provozu na pozemních komunikacích z Policie České republiky a Ministerstva vnitra na okresní úřady a Ministerstvo dopravy a spojů. Jednalo se zejména

o působnosti ve věcech stanovení obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, jako např. úpravy, které se provádějí dopravními značkami, světelnými signály, dopravními zařízeními, dále působnosti ve věcech řídičských oprávnění a řídičských průkazů a hlavně vedení příslušných registrů a evidencí. Policie České republiky i nadále měla vykonávat dohled nad bezpečností silničního provozu, objasňovat dopravní nehody, projednávat přestupky na úseku bezpečnosti silničního provozu v blokovém řízení.“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu 1999, str. 1, 2)

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

V průběhu historie se pravidla silničního provozu měnila převážně jen v detailech. Po celé řadě předcházejících vyhlášek tak vstoupil v účinnost 31.05.2000 zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který je ve znění pozdějších právních předpisů účinný až dodnes.

„Tento zákon seskupil hned několik částí a to samotná pravidla silničního provozu, část upravující řídičská oprávnění a řídičské průkazy, část o registru řídičů a i část týkající se státní správy.

Účelem nového zákona bylo stanovení podmínek k zajištění bezpečného provozu. K zabezpečení tohoto úkolu zákon stanovil práva a povinnosti účastníků silničního provozu a zároveň vymezil působnost a pravomoc orgánů státní správy v dané oblasti. Upravil pojmy, jejichž definice byly nezbytné pro právní úpravu práv a povinností účastníků silničního provozu.“

Specifikoval povinnosti fyzických osob při jejich účasti v provozu na pozemních komunikacích. Definoval pojem pozemní komunikace, stanovil právo obecného užívání silnic, dálnic a místních komunikací, jejich sjízdnosti a schůdnosti. Upravil jednotlivé druhy dopravního značení a způsoby jejich využití. Ustanovil práva a povinnosti nejen pro řídiče, ale i pro chodce, provozovatele, vlastníka a uživatele vozidla, upravil způsob jízdy a mnoho dalších. Terminologicky zpřesnil a doplnil vztahy a další podmínky týkající se provozu na pozemních komunikacích. (Poslanecká sněmovna Parlamentu 1999, str. 1, 2)

2.3 Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zavedení bodového systému)

Po mnoha novelách byl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích výrazně změněn až zákonem č. 411/2005 Sb., ze dne 21. září 2005, který kromě mnoha úprav stávajících ustanovení taktéž nově zavádí bodové hodnocení řidičů za porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu. Tento zákon nabyl účinnosti 1. července 2006. Novelizace pravidel silničního provozu byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích a tak snižovat počet usmrcených a zraněných v důsledku dopravních nehod. V neposlední řadě bylo třeba aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství.

„Policie České republiky navrhovala již delší dobu, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb., v roce 1999. Nakonec ale byla úprava z návrhu nového zákona vypuštěna, jelikož nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích a navíc v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů,“ a až účinností zákona č. 411/2005 Sb., se stal bodový systém součástí právní normy. (Poslanecká sněmovna Parlamentu, 2004, Bodový systém, str. 2, 2011)

2.4 Vstup České republiky do Evropské unie

Návrh novely zákona a přijetí některých nových právních předpisů zareagoval mimo jiné na nové prvky prostředí po vstupu České republiky do Evropské unie (01.05.2004).

„Systém byl již předtím zaveden v některých evropských zemích např. ve Spolkové republice Německo, Francii, Polsku, Itálii, Velké Británii, Irsku atd. kde přispěl ke zvýšení disciplíny řidičů motorových vozidel a zvýšil jejich

ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo k poklesu počtu dopravních nehod a ke snížení závažnosti jejich následků.

V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských zemích, se tak ukázalo, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující od páchání dalších přestupků.“ (Bodový systém, str. 1, 2011)

3 Přestupky a trestné činy v dopravě

3.1 Přestupky – pojem

Přestupek je pro mou práci klíčovým pojmem, a proto se budu jeho definicí a porušováním v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu věnovat podrobněji.

Definice přestupku je uvedena v § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů: „Přestupkem je zaviněné jednání, jímž někdo porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů nebo o trestný čin.“

Velké množství přestupků má stejnou skutkovou podstatu jako trestné činy. O tom, zda se jedná o trestný čin či přestupek je rozhodující „společenská nebezpečnost.“ Přestupkem tak rozumíme zaviněné deliktní jednání nižšího stupně závažnosti než trestný čin. (zákon č. 200/1990 Sb., ASPI 2010)

3.1.1 Přestupky v dopravě

Dopravní přestupky neboli přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou upraveny, ale také stíhány podle zákona č. 200/1990 Sb., Naplnění skutkové podstaty přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vyplývá z porušení některého ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., který upravuje práva a povinnosti účastníků, pravidla týkající se provozu na pozemních komunikacích, ale také pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky.

3.1.2 Pojem „Přestupce“

Definici „přestupce“ zákon č. 200/1990 na rozdíl od zákona č. 40/2009 trestního zákoníku neuvádí, ale v § 5 Věk a přičetnost uvádí :

- 1) „Za přestupek není odpovědný, kdo v době jeho spáchání nedovršil patnáctý rok svého věku.

- 2) Za přešupek není odpovědný, kdo pro duševní poruchu v době jeho spáchání nemohl rozpoznat, že jde o porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, nebo nemohl ovládat své jednání. Odpovědnosti se však nezbavuje ten, kdo se do stavu nepřičetnosti přivedl, byť i z nedbalosti, požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky.“ (zákon č. 200/1990 Sb., ASPI 2010)

Z tohoto tak můžeme odvodit, že přešupce je fyzická osoba, která v době spáchání přešupku dovršila 15 let a je způsobilá k právním úkonům. V případě přešupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které zahrnuje bodové hodnocení se jedná pouze o řidiče motorového vozidla.

3.1.3 Přešupky v dopravě § 22 a § 23 zákon 200/1999 Sb. o přešupcích

Přešupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu upravuje ustanovení § 22 a § 23 zákona č. 200/1990 Sb. V této části se zaměřím na některé bodově hodnocené přešupky.

Přešupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jak je zákon č. 200/1990 Sb. nazývá, jsou nejčastěji páchané přešupky v dopravě.

Před novelizací zákona č. 361/2000 Sb. měl § 22 zákona č. 200/1990 Sb. několik málo ustanovení obsahujících skutkové podstaty přešupků. Toto bylo změněno zákonem č. 411/2005 Sb., který do značné míry mění skutkové podstaty jednotlivých ustanovení a podstatným způsobem je rozšiřuje a zároveň zvyšuje nejvyšší hranici možné sankce. U většiny konkrétních porušení zákon č. 361/2000 Sb., nově zavádí i hranici minimální.

Přešupkový zákon rozlišuje několik druhů jednání, které naplňují skutkovou podstatu přešupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Jsou vymezeny tak, aby bylo možno postihnout závažná porušení povinností stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., ale též i zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

V § 22 zákona č. 200/1990 Sb. jsou taxativně vymezeny přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Úplné znění § 22 zákona č. 200/1990 Sb. je uvedeno v příloze č. 2. Řidič motorového vozidla se tak dopustí bodově ohodnoceného přestupku pokud poruší ustanovení uvedená v následujících bodech.

odst. 1 písm. a) bod 1

V provozu na pozemních komunikacích může provozovatel provozovat jen vozidlo, které je v řádném technickém stavu a tedy je technicky způsobilé. Přestupku se tak dopouští uživatel i vlastník vozidla. Přestupkem v tomto případě je tak užití vozidla, které například poškozují životní prostředí nad stanovenou míru a nebo bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích vážnou závadou. Ne každá technická závada vozidla je však závažná. V tomto případě by měly naplňovat podmínku tohoto ustanovení pouze nebezpečné závady. (ČERVENÝ, 2007)

odst. 1 písm. a) bod 2) a 3)

Každé vozidlo provozované na území České republiky musí být přihlášeno k registraci. Při registraci na příslušném obecním úřadu s rozšířenou působností je tak každému vozidlu přidělena registrační značka (státní poznávací značka). Provozovatel vozidla je povinen ji umístit na vozidlo stanoveným způsobem. Tohoto přestupku se dopustí řidič, který řídí vozidlo, které registraci podléhá, ale není zaregistrováno, užívá registrační značku jinou, než která byla vozidlu přidělena a nebo ji zakryje. (ČERVENÝ, 2007)

odst. 1 písm. b) c) d)

Řidiči je zákonem o silničním provozu zakázáno požívat alkoholické nápoje či jiné omamné látky jak před jízdou, tak v jejím průběhu, nebo v době, kdy by mohl být ještě pod jejím vlivem.

Řidič je povinen při řízení vozidla se na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, a v případě pozitivního zjištění i lékařskému vyšetření s odběrem krve, jakož i odbornému vyšetření, jestli není

ovlivněn návykovou látkou.

Porušení tohoto ustanovení má více variant. Ukazatelem je množství naměřeného alkoholu či jiné návykové látky, v některých případech se tak může dle naměřené hodnoty alkoholu jednat o trestný čin – řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Řízení pod vlivem alkoholu patří mezi nejčastější příčiny ovlivnění řidiče motorového vozidla, které vede k dopravním nehodám. Alkohol snižuje reakce řidiče, jeho pozornost, vyvolává únavu ale na druhé straně také často zvyšuje jeho agresivitu za volantem, viz kapitola Trestné činy.

odst. 1 písm. e) bod 1

Získané řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla, které je zařazeno do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

Tímto ustanovením se postihuje porušení pravidel silničního provozu, konkrétně § 3 odst. 3 zákona 361/2000 Sb., kde se uvádí, že základním formálním předpokladem řízení motorového vozidla je držení řidičského oprávnění, které odpovídá příslušnému druhu motorového vozidla. Postihuje tedy řidiče, kteří řídí motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění. (ČERVENÝ, 2007)

odst. 1 písm. e) bod 2)

Policista je oprávněn v případech stanovených zákonem zadržet řidiči řidičský průkaz. Po dobu zadržení řidičského průkazu řidič nesmí řídit motorové vozidlo. Ustanovení tohoto § by mělo postihovat neukázněné řidiče, kterým byl odebrán řidičský průkaz orgánem policie. Ve skutečnosti je ale za volantem na našich silnicích i spousta těch, kteří nevlastnili řidičský průkaz nikdy.

odst. 1 písm. e) bod 3)

Tento bod postihuje řidiče motorového vozidla, který není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče. Porušení tohoto ustanovení se vztahuje na jednání porušující ustanovení § 48 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti, konkrétně řízení vozidla řidičem bez platného průkazu profesní způsobilosti (PPZŘ).

odst. 1 písm. e) bod 4)

Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel je nepochybně důležitý předpoklad pro bezpečné ovládání vozidla, a tím i pro bezpečnost na našich komunikacích. Problematiku pravidelných lékařských prohlídek řidičů upravuje § 87 zákona č. 361/2000 Sb. a vyhláška ministerstva zdravotnictví č. 277/2000 Sb. Ustanovení bodu 4. se vztahuje k povinnosti zákonem vymezených řidičů absolvovat v určených intervalech zdravotní prohlídku s posouzením zdravotní způsobilosti k dalšímu řízení vozidel.

Zdravotní způsobilost posuzuje a lékařský posudek vydává praktický lékař na základě výsledku lékařské prohlídky. Doklad o zdravotní způsobilosti tak musí mít např. jak řidič profesionál, tak řidič starší 60 let při řízení u sebe. Na výzvu policisty jej musí předložit. Tohoto přestupku se dopouští ten, kdo nemá platný posudek zdravotní způsobilosti. (ČERVENÝ, 2007)

odst. 1 písm. f) bod 1)

Jednou ze základních povinností řidiče, je věnovat se plně řízení vozidla. Dělat dvě věci stoprocentně současně opravdu nelze a řidič tak při telefonování má na ovládání automobilu jen jednu ruku. Telefonování rozptyluje jak jeho pozornost, tak koncentraci na jízdu. Dle ustanovení tohoto § tak „řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce, nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné záznamové zařízení“. Telefonování při jízdě je dovoleno jen za použití sady hands free. (zákon č. 200/1990 Sb., ASPI 2010)

odst. 1 písm. f) bod 2) 3) a 4)

V těchto ustanoveních jsou vymezeny přestupky překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorovými vozidly na pozemních komunikacích. Zákon stanovuje maximální rychlosti jízdy v obci, na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Stanovení maximální rychlosti také může být provedeno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci (dopravní značkou).

Překročení povolené rychlosti je dle mého názoru jedním z nejzávažnějších přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Bývá nejčastější příčinou dopravních nehod a usmrcení.

odst. 1 písm. f) bod 5)

Provoz na pozemních komunikacích se řídí světelnými, doprovodnými a akustickými signály, nebo pokyny policisty. Přestupku proti ustanovení daného tímto bodem, se dopustí řidič, který neuposlechne pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou, světelnými signály apod. Klasickým příkladem přestupku je jízda křižovatkou na červený signál Stůj tzv. „jízda na červenou.“ Jedná se o závažný přestupek, jelikož zde dochází k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. (ČERVENÝ, 2007)

odst. 1 písm. f) bod 6)

Tento bod chrání práva slabších účastníků silničního provozu což jsou v tomto případě chodci. § 5 zákona č. 361/2000 Sb. vymezuje povinnosti řidiče, mezi které mimo jiné patří umožnit chodci na přechodu pro chodce bezpečné přejítí vozovky, zastavit vozidlo před přechodem, v případech, kdy je řidič povinen tak učinit, neohrozit chodce, který přechází pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje a neohrozit jej ani v případě vjíždění, otáčení nebo couvání na místo, které leží mimo pozemní komunikaci. V tomto případě nejde o absolutní přednost chodců, jak je často prezentováno ve sdělovacích prostředcích. Dle právních předpisů nemá chodec přednost před tramvají a před vozidly s právem přednosti v jízdě. Ale i v běžných případech, kdy chodec toto právo přednosti má, by měl dbát určité opatrnosti a mít ohled zejména na své zdraví a život, přihlídnout k fyzikálním zákonům a uvědomit si to, že není možné zastavit jedoucí vozidlo tak rychle, jako se dokáže zastavit chodec sám. (ČERVENÝ, 2007, zákon 361/2000 Sb., ASPI 2010)

odst. 1 písm. f) bod 7)

Tento bod se týká předjíždění vozidel. Kdy je předjíždění zakázáno, stanovuje opět zákon č. 361/2000 Sb. a to konkrétně v § 17 Předjíždění, kde je vymezeno, kdy řidič nesmí předjíždět.

odst. 1 písm. f) bod 8)

V tomto bodě se zákon zaměřil na nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen přednost dát. V jakých případech a vůči komu řidič tuto povinnost má vymezuje zákon 361/2000 Sb. a to v § 21 odbočování, § 22 jízda křižovatkou a § 23 vjíždění na pozemní komunikaci. Pro porušení tohoto ustanovení tak postačí i nedodržení přednosti v jízdě zprava.

odst. 1 písm. f) bod 9)

Tento bod vymezuje situace, ve kterých řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd. Toto je vymezeno v § 29 zákona č. 361/2000 Sb.

Porušením těchto povinností je tak vědomé vjíždění na nechráněný železniční přejezd v době, kdy je ještě dávana výstraha červenými střídavě přerušovanými světly po přejezdu vlaku, nebo v době kdy u chráněných železničních přejezdů jsou již zvednuty závory, ale stále je ještě v činnosti světelné, či zvukové výstražné zařízení.

odst. 1 písm. f) bod 10)

Vzhledem k poměrně vysokým rychlostem dosahovaným při jízdě na dálnici, tak není možné vjíždět, nebo vyjíždět na dálnici mimo místa k tomu určená. Z tohoto důvodu pochopitelně vyplývá i zákaz otáčení a couvání. Porušení těchto povinností značně zvyšuje nebezpečnost, zejména pro jejich neočekávanost. S vysokou rychlostí vozidla se totiž zvyšuje doba pro možnou reakci ostatních řidičů a zároveň dochází k vyšším škodám při dopravních nehodách, než na ostatních komunikacích s nižší povolenou maximální rychlostí.

odst. 1 písm. g) h) i) j) k)

Co je dopravní nehoda, co vymezuje a povinnosti řidiče, který měl na ní účast stanovuje § 47 zákona č. 361/2000 Sb. „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala, nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ (zákon č. 361/2000 Sb., ASPI 2010)

Přestupkem se tak stává jednání, které spočívá v porušení daných povinností jejichž následkem je dopravní nehoda.

odst. 1 písm. l)

Pod tímto ustanovením jsou zahrnuty všechny přestupky, které nejsou vymezeny v písm. a) až k) zákona č. 200/1990 Sb.

Jedná se převážně o drobné přestupky, které přímo neohrožují život, zdraví či majetek účastníků provozu na pozemní komunikaci. Pod odst. 1) písm. l) zákona č. 200/1990 Sb. tak můžeme zahrnout všechny ostatní přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako např. porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, použít dětskou autosedačku při přepravě dětí, povinnosti vyplývající ze zákazových a příkazových značek, celoroční svícení i za dne apod.

§ 23 Ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství

Ustanovení tohoto § je sice v úzkém vztahu k předpisům o silničním provozu, ale ne všechny se k provozu na pozemních komunikacích vztahují. Úplné znění tohoto § uvádím v příloze č. 3. Pro účely této práce je z tohoto paragrafu důležité porušení ustanovení dle

odst. 1) písm. f)

Přestupky uvedené v tomto paragrafu se vztahují k řidičům „profesionálům“. Přestupkového jednání se dopustí řidič motorového vozidla nad 3,5 t ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, který překročí nejdelší přípustnou dobu řízení, nebo nedodrží stanovené bezpečnostní přestávky, nevede záznam o době řízení a odpočinku, případně jej nepředloží. Toto ustanovení tak dbá na bezpečnost práce, zejména na dodržování doby řízení a doby odpočinku.

Jiné protiprávní jednání řidičů vztahující se k bodovému hodnocení je porušení § 42 a/ 4c) zákona č. 13/1997 Sb. Jedná se o překročení povolených hodnot při kontrole vážení vozidla.

3.1.4 Bloková pokuta, příkazní a správní řízení

Projednání přestupků upravuje zákon č. 200/1990 Sb., a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Přestupky lze projednat v blokovém, v příkazním nebo ve správním řízení.

3.1.4.1 Bloková pokuta

Blokové řízení je zvláštním zkráceným druhem řízení o přestupku. Projednání přestupku v blokovém řízení upravuje § 84 zákona č. 200/1990 Sb. Blokové řízení je tzv. zkrácené řízení o přestupcích, které se vyznačuje svojí neformálností, rychlostí postihu, hospodárností a ve většině řešených případů i bezprostředním účinkem na pachatele. „Přestupek tak lze projednat v blokovém řízení, jestliže byl spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit.“ (zákon č. 200/1990 Sb., ASPI 2010)

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v blokovém řízení projednávají správní orgány, Policie České republiky i obecní policie. Zákon o přestupcích taxativně vymezuje, které přestupky lze projednat v blokovém řízení. Pokutový blok, který se vydá pachateli přestupku je zvláštním druhem rozhodnutí o přestupku a zároveň slouží jako doklad o zaplacení pokuty. (ČERNÝ, J., 2006)

3.1.4.2 Příkazní řízení

Příkazní řízení je zkrácený způsob přestupkového řízení, které upravuje § 87 zákona č. 200/1990 Sb. a je tak realizováno v případech, že:

- není pochybnost o tom, že obviněný se přestupku dopustil,
- věc nebyla vyřízena v blokovém řízení,
- jedná se o případ, který není návrhovým deliktem,
- nemá být rozhodováno o náhradě škody,
- nejedná-li se o přestupek mladistvého nebo zbaveného způsobilosti k právním úkonům nebo jehož způsobilost k právním úkonům je omezena.

Účelem příkazního řízení je urychlení a zjednodušení projednávaných přestupků a dále i snížení administrativních úkonů. Správní orgán vydá obviněnému o němž není pochyby, že se dopustil přestupku tzv. příkaz. Ten má stejné náležitosti jako rozhodnutí o přestupku a oznamuje se vždy písemně. Opravným prostředkem proti příkazu je odpor. Podáním odporu včas se vydaný příkaz ruší. Přestupkový orgán tak v další fázi provede řádné řízení, které končí vydáním rozhodnutí o přestupku. (ČERNÝ, J., 2006)

3.1.4.3 Správní řízení

Zákon č. 200/1990 Sb. je zvláštním zákonem, který je nadřazený zákonu č. 500/2004 Sb. V praxi to znamená, že teprve to, co neupravuje zákon č. 200/1990 Sb. upravuje správní řád. K zahájení řízení přistoupí správní orgán na základě vlastních poznatků a zjištění, nebo na základě podnětu z vnějšku. Správní orgán má na zahájení správního řízení 30 dnů od doby, kdy se tak o přestupku dozvěděl, nebo kdy mu byl např. orgánem Policie oznámen. Správní orgán je povinen vyzvat obviněného, případně předvolat svědky k tzv. "ústnímu jednání" kde jej seznámí s důkazy a dá jim možnost vyjádřit se k daným skutečnostem. Po prošetření přestupku a zhodnocení důkazů vydá správní orgán rozhodnutí. Zákon č. 200/1990 Sb. jako zákon speciální tak zde upravuje pouze náležitosti výroku rozhodnutí a stanoví povinnost správnímu orgánu ukládat v rozhodnutí povinnosti nákladů řízení. Při vydání rozhodnutí, které je účelem celého správního řízení, se tedy budou správní orgány řídit již novým správním řádem. Rozhodnutí, kterým se rozhodlo ve věci, je výsledkem a závěrem celého provedeného přestupkového řízení. Je zde stanovena výše sankce, popř. i doba zákazu řízení motorového vozidla, s odůvodněním přestupku. Jako opravný prostředek proti rozhodnutí lze podat odvolání. (ČERNÝ, J., 2006)

3.2 Trestné činy

3.2.1 Definice trestného činu (§ 13, § 14 zákona č. 40/2009 trestní zákoník)

§ 13 Trestný čin

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“ (zákon č. 40/2009 Sb., ASPI 2010)

§ 14 Přečiny a zločiny

Trestné činy se dělí na přečiny a zločiny. „Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, za něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákony přečiny; zvláště závažnými zločiny jsou ty úmyslné trestné činy na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.“ (zákon č. 40/2009 Sb., ASPI 2010)

3.2.2 Pachatel (§ 22 odst. 1 zákona č. 40/2009 trestní zákoník)

„Pachatelem trestného činu je ten, kdo svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu nebo jeho pokusu či přípravy, je-li trestná.“ (zákon č. 40/2009 Sb., ASPI 2010)

3.2.3 Trestné činy v dopravě

Přestože v trestním zákoně není vyčleněna zvláštní část pro trestné činy v dopravě, dají se způsobená protiprávní jednání v dopravě zařadit k jiným trestným činům. V České republice jsou udělovány řidičům body za trestné činy,

kteře jsou zakotveny v zákoně č. 40/2009 Sb. trestním zákoníku. Trestné činy páchané v dopravě jsou jak úmyslné, tak nedbalostní. S účinností nového trestního zákoníku č. 40/2009 Sb. od 1. 1. 2010 dochází k zásadním změnám. Mezi nejčtenější trestné činy vztahující se k bodovému hodnocení, jejichž úplné znění uvádím v příloze č. 4, 5, 6, 7, 8 patří trestný čin uvedený v:

§ 147 trestního zákoníku těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.

Těžkou újmu na zdraví vymezuje trestní zákoník dvěma podmínkami, které musí být splněny navzájem:

- a) „...je to vážná porucha zdraví, nebo jiné vážné onemocnění,
- b) která odpovídá některému z případů v § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb. (Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví).“

Judikatura na četných příkladech vymezuje jednotlivé případy, které jsou posuzovány jako těžká újma na zdraví. „Za ublížení na zdraví se tedy považuje dle zákona č. 40/2009 Sb., stav poranění, nebo onemocnění, kterými jsou porušeny normální tělesné nebo psychické funkce člověka, které mu znesnadňují běžný způsob života.“ Důležité je časové omezení doby, po kterou byl postiženému znesnadněn výkon obvyklých činností. (JELÍNEK, Jiří, et al., 2009)

Trestné samozřejmě zůstává i ublížení na zdraví z nedbalosti § 148 zákona č. 40/2009 Sb. Toto bývá asi nejčastějším trestným činem spáchaným v silničním provozu. Spáchání tohoto trestného činu souvisí převážně s dopravní nehodou. Řidič motorového vozidla zodpovídá za následek dopravní nehody, který předvídal, nebo alespoň měl a mohl předvídat. Jedná se o nedbalostní trestný čin, kde vzniklý následek často záleží na mnoha okolnostech a může se tedy stát, že ze zcela „zdemolovaných“ automobilů vyvážnou jejich pasažéři jen s odřeninami a v jiném případě při lehkém „třuknutí“ může dojít k závažným zraněním. (JELÍNEK, Jiří, et al., 2009)

Neméně závažným dalším trestným činem je trestný čin dle § 274 zákona č. 40/2009 Sb. a to ohrožení pod vlivem alkoholu a jiných omamných či návykových látek (v našem prostředí jde nejčastěji o pervitin či marihuanu).

Podmínkou tohoto trestného činu je, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Návykovou látkovou se dle § 130 zákona č. 40/2009 Sb. rozumí alkohol, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací, rozpoznávací nebo sociální chování.

U řidiče motorového vozidla je dána zákonem absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla od hranice jednoho promile alkoholu v krvi. Pokud by tak řidič motorového vozidla řídil pod vlivem alkoholu, ale nikoliv ve stavu vylučujícím způsobilost, byl by odpovědný pouze za přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb.

Ke zjištění alkoholu v organismu řidiče bývá ve většině případů využito nejdříve dechové zkoušky. Jelikož je tento způsob zjištění stále považován za orientační, je proto vždy nutné provést laboratorní rozbor krve s přesným výsledkem. Zjištění přesné hodnoty návykové látky nebo alkoholu je pro trestní řízení podstatné. V případě nálezů alkoholu v krvi řidiče je uznávaná hranice pro stav vylučující způsobilost jedno promile.

Alkohol prokazatelně zhoršuje schopnost řízení motorového vozidla, a to i při hladinách alkoholu v krvi pod 0,5 promile. Zhoršení schopnosti řídit se prokázalo už na dávkách pohybujících se kolem 10 g alkoholu (tedy asi půllitr 10° piva). Přehled účinků po požití alkoholu na řízení motorového vozidla ukazuje následující tabulka.

Hladina alkoholu v krvi	Projevy ovlivnění ve vztahu k řízení motorového vozidla
0,2 až 0,5 promile	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti.
0,5 až 0,8 promile	Dále se pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev. Zhoršená schopnost soustředění.

	Poruchy rovnováhy. Zhoršuje se odhad vzdálenosti.
0,8 až 1,2 promile	Navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
přes 1,2 promile	Takový řidič představuje pro sebe i pro okolí obrovské riziko. Nadále se zhoršují poruchy soustředění, reakční čas, rovnováha i nekritickost. Často i špatná orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb při řízení.
Kocovina, kdy alkohol už z krve vymizel	Vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších tělesných a duševních obtíží, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru). Zhoršení některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit.

(MLČOCH Z., [online], 2011)

Řidiči podceňují i závažnost dalšího trestného činu souvisejícím s provozem na pozemních komunikacích a tím je maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání uvedené v § 337 zákona č. 40/2009 Sb. Objektem tohoto § je zájem na dodržování výkonu některých rozhodnutí soudů a státních orgánů. Jedná se o případy, kdy obviněný řídil motorové vozidlo v době, kdy mu taková činnost byla zakázána rozhodnutím správního orgánu, nebo mu byl soudem uložen zákaz řízení motorových vozidel. V některých těchto případech sice považují řidiči řízení vozidla v době zákazu za nedůležité a pak jsou dost překvapeni i nepodmíněnými tresty odnětí svobody. K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu stačí i jedna jízda. (JELÍNEK, Jiří, et al., 2009)

4 Záznam bodů, informační systém „Eliška“

Vedení evidence přestupků a trestných činů je součástí centrálního registru řidičů spravovaného Ministerstvem dopravy. Jen okrajově bych se chtěla zmínit, že se zavedeným bodovým systémem se také změnila aplikace evidence řidičů. Byl zaveden nový projekt „Eliška“, který slouží k evidenci veškeré agendy spojené se zaevidováním přestupků a trestných činů řidičů v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., zákonem č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů a se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností tak v rámci přenesené působnosti vede registr řidičů, který je centrálně propojen.

5 Bodový systém

5.1 Tabulka přestupků – přehled bodových hodnocení

Dobrou pomůckou, jak pro pracovníky obecních úřadů s rozšířenou působností, kteří se zabývají evidencí přestupků a trestných činů, tak i pro řidiče pro jejich lepší orientaci v bodovém systému je níže uvedená tabulka přestupků a trestných činů. Aktuální tabulka je dostupná v několika variantách na internetu. Podává přehled jak o přestupcích a trestných činech zařazených v bodovém hodnocení tak i o počtu přidělených bodů, pokutách a sankcích vyplývajících z jejich porušení. Tabulka vychází z přílohy zákona č. 361/2000 Sb., která taxativně vymezuje trestné činy a závažné přestupky, jejichž protiprávní jednání jsou ohodnoceny příslušným počtem bodů. V plném znění je tabulka uvedena v příloze č. 1 (Dopravní přestupky a dopravní nehody [online], 2010)

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč)	Zákaz činnosti	Bloková pokuta (Kč)
Přestupek podle ustanovení		Trest v trestním řízení		
Trestný čin podle ustanovení				
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	25.000 až 50.000	1 rok až 2 roky	nelze řešit blokově
§ 22/1 e) bod 1)				
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7	25.000 až 50.000	1 rok až 2 roky	nelze řešit blokově
§ 22/1 c)				
§ 274 trestního zákona		Odnětí svobody až do tří let	až 10 let	

<p>odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem</p> <p>§ 22/1 d) bod 1</p>	7	25.000 až 50.000	1 rok až 2 roky	nelze řešit blokově
<p>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</p> <p>§ 22/1 d) bod 2</p>	7	25.000 až 50.000	1 rok až 2 roky	nelze řešit blokově
<p>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</p> <p>§ 22/1 d) bod 3</p>	7	25.000 až 50.000	1 rok až 2 roky	nelze řešit blokově
<p>způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví</p> <p>§ 147 trestního zákona (TZ)</p>	7	výše trestní sazby dle příslušného ustanovení TZ	až 10 let	nelze řešit blokově
<p>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 nebo na jiných věcech 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 po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody</p> <p>§ 22/1 k)</p>	7	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	nelze řešit blokově

<p>Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem</p>	6	10.000 až 20.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 b)				
<p>předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno</p>	6	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 f) bod 7				
<p>při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno</p>	6	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 f) bod 10				
<p>vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno</p>	6	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 9				
<p>řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz</p>	6	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 e) bod 2				
<p>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</p>	5	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 a) bod 1				
<p>řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče</p>	5	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 e) bod 3				

řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 e) bod 4				
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	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 f) bod 2				
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	5	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 5				
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 6)				
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 6				
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 6				
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li	2.500

§ 22/1 f) bod 8			2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky podle zvláštních právních předpisů	4	do 10.000	6 měsíců až jeden rok	do 5.000
§ 23/1 f)				
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 a)				
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	5.000 až 10.000	6 měsíců až 1 rok	nelze řešit blokově
§ 22/1 a)				
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných nižší než 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	3	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	nelze řešit blokově
§ 22/1 j)				
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1.500 až 2.500	bez zákazu	1.000
§ 22/1 f) bod 1				

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	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 3				
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
§ 22/1 f) bod 6				
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 500.000	bez zákazu	do 5.000
§ 42 a 4c) z.. č. 13/1997 Sb.				
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3	10.000 až 20.000	6 měsíců až 1 rok	nelze blokově
§ 22/1 b)				
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
(§ 22/1 l)				
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
(§ 22/1 l)				
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
(§ 22/1 l)				

neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
(§ 22/1 l)				
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel				
§ 22/1 g)	2	2.500 až 5.000	1 měsíc až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2.500
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	1.500 až 2.500	bez zákazu	1.000
§ 22/1 f) bod 4				
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 z. č. 361/2000 Sb.	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou), porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				

neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy , popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	1.500 až 2.500	bez zákazu	až 2.000
§ 22/1 l)				

5.1.1 Proč byl zaveden bodový systém

Bodový systém hodnocení řidičů je jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tu schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Stav na našich silnicích byl katastrofický a proto bylo třeba zasáhnout prostřednictvím hlubší změny systému. Zavedení bodového systému ovšem nebylo ojedinělým opatřením, je součástí celého systému založeného na zakročení jak v oblasti lidského činitele, dopravního prostředí, tak i vozidel.

Systém bodového hodnocení byl v České republice zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb. a zákonem č. 226/2006 Sb. Tímto byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb. Zavedený bodový systém plní úlohu kontroly řidičů motorových vozidel a zvyšuje jejich motivaci dodržovat pravidla silničního provozu.

Bodový systém představuje administrativní postup, kterým se zaznamenává počet bodů za závažné spáchané přestupky a trestné činy, které vyústí v krajním případě až v pozbytí řidičského oprávnění.

Bodový systém ovšem dává řidiči možnost, dříve než tento důsledek nastane, změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit. Bodový systém tak slouží ke sledování opakovaného páchaní přestupků a trestných činů.

Obdoba bodového systému, která sloužila jako nástroj vynucování dodržování pravidel provozu byla zavedena již v Československu § 59 vládního nařízení č. 11/1951 Sb., kterým se prováděl zákon o provozu na veřejných silnicích. Podle § 82 vyhlášky č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči a rozvoj motorismu byl součástí řidičského průkazu tzv. „kupón“ s deseti ústřížky. Bez tohoto kupónu byl řidičský průkaz neplatný. Při spáchání vážného dopravního přestupku, kterým řidič projevil hrubou bezohlednost nebo při četných opakovaných přestupcích vztahující se k bezpečnosti ostatních účastníků provozu tyto útržky příslušný orgán odebíral. S posledním ústřížkem byl řidiči odebrán i řidičský průkaz.

Další změna nastala v § 10 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech. Byla zavedena tzv. kartička na jejímž okraji byly uváděny některé závažné přestupky jako např. rychlá jízda, nedání přednosti apod. Při spáchání daného přestupku byla kartička v příslušném místě, který pojmenovával daný přestupek označena. Nárok na vydání nové neoznačené kartičky měl řidič až po polovině roku od spáchání posledního vyznačeného přestupku.

Od roku 1987 se začaly vydávat řidičské průkazy, které kartičky neobsahovaly. Řidičům se evidovaly přestupky do evidenční karty řidiče. Teprve až, jak je již zmíněno, od 1. 7. 2006 byl zaveden do zákonné normy nový institut bodového hodnocení, kterým se zaznamenávají přestupky do registru řidičů. (Ministerstvo vnitra, 2005, Ministerstvo dopravy, [online], 2006)

5.1.2 Účel bodového hodnocení (§ 123a zákona č. 361/2000 Sb.)

Systém bodového hodnocení zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem bodového systému je administrativně zaznamenávat přidělené body do registru řidičů. Počet bodů, který se za daný přestupek nebo trestný čin zaznamenává, stanovuje přesně příloha zákona č. 361/2000 Sb. V případě, že opakování spáchaných přestupků nebo trestných činů dosáhne stanovenou intenzitu vyjádřenou limitem přidělených trestných bodů je možno sankcionovat řidiče ztrátou řidičského oprávnění a povinností odevzdat

řidičský průkaz. Systém bodového hodnocení je postaven na nevyvratitelné právní domněnce, že řidič, který v provozu na pozemních komunikacích opakovaně porušuje povinnosti ztrácí svoji odbornou způsobilost řídit vozidlo. Proto je potřeba, aby se podrobil novému přezkoušení z této odborné způsobilosti. (KOVALČÍKOVÁ D., 2007, KUČEROVÁ H., 2008)

5.1.3 Systém bodového hodnocení (§ 123b, § 123c zákona č. 361/2000 Sb.)

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané a zákonem stanovené přestupky a trestné činy proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zaznamenávány „trestné“ body do určité výše popřípadě odečítány po splnění zákonem stanovených podmínek. Tyto body však nejsou sankcí za přestupek nebo trestný čin. Jsou pouze administrativním opatřením spočívajícím v evidenci opakovaného porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Nepředstavují tak dvojitý trest za již potrestané přestupky, nýbrž postih za zvláštní recidivu. (Nejvyšší soud ČR, [online], 2010)

V praxi toto znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin je řidiči uložena sankce nebo trest dle příslušného právního předpisu, a zároveň, pokud jde o přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán do registru řidičů stanovený počet bodů. „Trestné“ body zaznamenává obecní úřad obce s rozšířenou působností, který vede registr řidičů, a to vždy ke dni uložení pokuty v blokovém řízení, nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo ke dni nabytí právní moci rozsudku, kterým byl uložen trest za trestný čin. Právní mocí rozhodnutí tak rozumíme stav řízení, kdy je vydáno závazné a nezměnitelné rozhodnutí. Pravomocné rozhodnutí je to, které bylo oznámeno a proti němuž se nelze odvolat.

5.1.4 Důsledky dosažení počtu 12 bodů (§123c zákona č. 361/2000 Sb.)

Příslušný správní úřad nemá ze zákona povinnost podávat informace řidiči o zaznamenávání bodů v registru řidičů. Pouze na jeho žádost vydá řidiči výpis

o záznamech jeho bodového hodnocení. Jiná je však situace, jestliže dosáhne řidič celkového počtu 12 bodů. Při dosažení stanoveného počtu 12 bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla a s tím i řidičské oprávnění na dobu 1 roku. Řidičské oprávnění ztrácí řidič přímo ze zákona, takže není nutností o těchto důsledcích vést správní řízení.

Řidič ovšem neztrácí řidičské oprávnění ke dni zaznamenávání bodů, kterým dosáhl celkový počet 12 bodů. Řidič pozbývá řidičské oprávnění až po uplynutí lhůty 5-ti pracovních dnů ode dne doručení oznámení příslušného správního úřadu o dosažení 12 bodů.

Právním důsledkem dosažení 12 bodů je ztráta řidičského oprávnění a povinnost odevzdat řidičský průkaz na dobu jednoho roku. Systém bodového hodnocení na základě dosažení 12 bodů u řidiče určuje, že řidič svým neadekvátních chováním tak, jak je uvedeno výše pozbývá řidičské oprávnění.

Bodové hodnocení se vztahuje i na řidiče, kteří jsou držiteli cizího řidičského průkazu. Týká se všech, kteří řídí motorové vozidlo na území České republiky. Ať už mají řidičský průkaz Evropských společenství a nebo řidičský průkaz vydaný cizím státem. Bodové konto tohoto řidiče, který nemá na našem území pobyt se vede v registru řidičů na příslušném úřadě, v jehož působnosti, spáchal tento řidič první přestupek. Řidič, který je držitelem cizího řidičského průkazu ovšem nemůže při dosažení počtu 12 bodů pozbýt řidičské oprávnění a odevzdat řidičský průkaz. Tento řidič však pozbývá ze zákona právo k řízení motorového vozidla na území České republiky na dobu jednoho roku. Toto právo pozbývá řidič cizinec dnem právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo trestný čin, kterým mu bylo zaznamenáno 12 bodů. Tuto skutečnost také sdělí Ministerstvo dopravy po obdržení pokladů, které mu zašle příslušný obecní úřad s rozšířenou působností, orgánu který řidičský průkaz vydal. Tento postup tak platí pro cizince, kteří nemají český řidičský průkaz. V praxi se tak může stát, že řidič polské národnosti má řidičský průkaz vydaný jiným státem Evropského společenství např. Německem. Na základě toho tento fakt sdělí Ministerstvo dopravy německým orgánům.

Ustanovení § 123f zákona č. 361/2000 Sb. upravuje obranné prostředky řidiče proti chybnému záznamu při přidělení nebo odečtu bodů. Lidský faktor v tomto

případě může selhat už u orgánu, který připravuje podklady pro zápis bodů, což je např. orgán Policie ČR, obecní policie nebo soud. Zde může dojít k chybě ve výroku o přestupku nebo trestném činu. Dále i prostou chybou zpracovatele, příslušného správního orgánu může dojít k chybnému zápisu § znění přestupku nebo trestného činu. Záznam bodů je prováděn informačním systémem řidičů „Eliška“, který se snaží eliminovat chybovost lidského faktoru. Proto je nastaven tak, aby při správných podkladech a následně jejich záznamu do registru řidičů na základě § znění přestupku, nebo trestného činu automaticky přidělil správný počet bodů stanovený v příloze zákona č. 361/2000 Sb.

Obraným prostředkem řidiče je tak podání námítky proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů. Jestliže řidič nesouhlasí s příslušným záznamem bodů, podá u příslušného úřadu obce s rozšířenou působností písemnou námítku. Úřad příslušný k vedení záznamu je na základě zákona povinen přezkoumat podklady pro provedení záznam bodů a počet přidělených bodů za spáchaný přestupek nebo trestný čin. Pokud je námítka řidiče oprávněná, záznam o počtu přidělených nebo odečtených bodů v registru řidičů příslušný úřad opraví a současně o tom do 10 pracovních dnů vyrozumí řidiče. Shledá-li však příslušný úřad námítky jako neodůvodněné, rozhodnutím vydaným ve správním řízení námítky zamítne a provedení záznam bodů potvrdí.

Podá-li řidič námítky proti provedenému záznamu bodů, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, ve lhůtě 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení počtu 12 bodů, neběží pro něj lhůty stanovené pro pozbytí řidičského oprávnění a pro odevzdání řidičského průkazu a může řídit dále motorové vozidlo až do doby, dokud není o námitkách pravomocně rozhodnuto. (KOVALČÍKOVÁ D., 2007, KUČEROVÁ H., 2008)

5.1.5 Vrácení řidičského oprávnění (§ 123d zákona č. 361/2000 Sb.)

Ustanovení § 123d upravuje podmínky vrácení řidičského oprávnění, které řidič pozbyl v důsledku dosažení počtu 12 bodů. Jak jsem uvedla výše, řidič který dosáhl počtu 12 bodů a pozbyl řidičské oprávnění tímto prokázal, že není odborně způsobilý k řízení motorových vozidel. Pro vrácení řidičského oprávnění po

uplynutí lhůty jednoho roku je tak nezbytnou podmínkou doložení dokladu o odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla Řidič se musí podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a být ohodnocen stupněm „prospěl“.

Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává řidič písemně u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností. Na základě pravomocného rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění je tak jeho „bodové konto“ znovu nulové a řidič podléhá novému bodovému hodnocení – tzn. že se mu odečte všech 12 bodů.

V případě dosažení 12 bodů je žádost o vrácení řidičského oprávnění možno podat až po uplynutí lhůty jednoho roku, kdy dosáhl řidič tohoto počtu bodů. Řidič tedy nemůže o vrácení požádat např. po uplynutí poloviny této doby, jak je to možné v případech, kdy mu je uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. (KOVALČÍKOVÁ D., 2007, KUČEROVÁ H., 2008)

5.1.6 Odečet bodů (§ 123e zákona č. 361/2000 Sb.)

K odečtu bodů nemusí v případě řidiče dojít až po získání počtu 12 bodů a s tím spojeným přezkoušením z odborné způsobilosti. Systém bodového hodnocení umožňuje řidiči odečet trestných bodů i bez předcházející ztráty řidičského oprávnění na jeden rok. Řidič tak může předejít neodvratnému důsledku, tj. ztráty řidičského oprávnění, i změnou svého chování. Má nárok na odečet bodů ze svého bodového konta i v případě, že v době 12 měsíců po sobě jdoucích nespáchá žádný přestupek, za který by mu byly další body uděleny. V tomto případě se mu z jeho konta odečtou čtyři body. Pokud nespáchá přestupek po dobu 24 měsíců po sobě jdoucích, budou mu odečteny další čtyři body. To je tedy celkem osm bodů.

Pokud řidič svým chováním nespáchá přestupek po dobu 36 měsíců po sobě jdoucích, odečtou se mu všechny body, které mu byly v minulosti uděleny.

Začátkem běhu těchto dob je den, ke kterému byly v registru řidičů zaznamenány body za jednání, které je zařazeno do bodového hodnocení.

Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány v registru řidičů na základě rozhodnutí, které později v rámci řádných nebo mimořádných opravných prostředků bylo pravomocně zrušeno.

Odečítání bodů provádí příslušný úřad obce s rozšířenou působností, v jehož registru řidičů je veden. Příslušný úřad však nemá zákonem uloženou povinnost informovat řidiče o provedeném odečtu bodů.

Další možností pro řidiče, kterou zákon umožňuje je odečet bodů ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Od 1. září 2008 umožnil zákon č. 374/2007 Sb. a vyhláška č. 156/2008 absolvovat školení, po jehož absolvování za zákonem stanovených podmínek lze z bodového konta řidiče odečíst tři body. Podmínkou absolvování školy bezpečné jízdy však je, že řidič neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocené 6-ti a více body. Jedná se tak o přestupky hodnocené 5-ti body a méně. Nesmí však jít o přestupky trestané šesti a více body. Například na řízení motorového vozidla s alkoholem v krvi, při jehož porušení stanoví zákon sedm bodů, se možnost umazání trestných bodů po absolvování školy bezpečné jízdy nevztahuje. Řidič podává žádost na školení bezpečné jízdy s aktuálním výpisem z bodového hodnocení. Další podmínkou je, že tento odečet může být proveden jen jednou za kalendářní rok. Kurzy školení bezpečné jízdy je možné absolvovat v akreditovaných střediscích Centra bezpečné jízdy, a tím jsou POLYGON Most, Sosnová, Česká Lípa a LIBROS Ostrava.

Potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy má platnost 30 dní ode dne vydání a pro řidiče z tohoto vyplývá, že si musí v této lhůtě podat žádost o odečet bodů. Řidič tak může svým bezpřestupkovým chováním a absolvováním školy bezpečné jízdy ze svého bodového konta umazat za jeden rok až sedm bodů. To je však maximum. (KOVALČÍKOVÁ D., 2007, KUČEROVÁ H., 2008, zákon 361/2000 Sb., ASPI, 2011)

Fungování celého systému tak umožňuje řidiči, aby mohl aktivně zabránit ztrátě řidičského oprávnění při dosažení 12 bodů. Je zcela v rukou řidiče, jakým způsobem se on sám k této problematice postaví, zda bude aktivní a sám si

průběžně bude provádět kontrolu svého „bodového konta“ a svým chováním a jednáním odvrátí dosažení 12 bodů.

Každý odečet bodů zaznamenává příslušný úřad obce s rozšířenou působností.

5.1.7 Informace o počtu bodů

Správní orgán má povinnost zaznamenat příslušný počet bodů na základě pravomocných rozhodnutí (rozsudků) do registru řidičů. Ze zákona mu však nevyplývá povinnost podávat informace řidiči o provedeném záznamu bodů v registru řidičů. Pouze na žádost řidiče mu vydá výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

Řidič tak může požádat písemně obecní úřad s rozšířenou působností příslušný podle místa jeho trvalého pobytu o sdělení počtu bodů.

S účinností od 1. ledna 2009 podle zákona č. 365/2000 Sb. o informačních systémech veřejné správy a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů vydá kontaktní místo veřejné správy tzv. Czech POINT na žádost řidiče výstup z centrálního registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

Czech POINTy jsou v současné době rozšířeny na pracovištích obecních a krajských úřadů, vybraných pracovištích České pošty, kancelářích Hospodářské komory, zastupitelských úřadech, ale také v kancelářích notářů.

Ve výpise z bodového hodnocení řidič získá záznam o uložených bodech za své jednání zařazené do bodového hodnocení. V případě řidiče, který nemá trvalý pobyt na území České republiky, nebo řidiče, který je držitelem cizího řidičského průkazu vede evidenci ten obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu se řidič dopustil poprvé bodově hodnoceného přestupku. (KOVALČÍKOVÁ, D., 2007, LEITNER M. et al., 2006, zákon 361/2000 Sb., ASPI, 2011)

5.1.8 Cíle bodového hodnocení

Bodový systém hodnocení řidičů je jedním z mnoha opatření vedoucích ke snížení počtu a následků dopravních nehod. Zavedení bodového systému není

ojedinělým opatřením, ale je součástí celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele, tak i dopravního prostředí a vozidel. Je součástí „Národní strategie“ bezpečnosti silničního provozu, který schválila vláda České republiky usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004.

Novelizace pravidel silničního provozu je v zásadě tak postavena na nových preventivních opatřeních (povinné používání dětských zádržných systémů – autosedaček, bezpečnostního pásu, povinné svícení za dne i za nesnížené viditelnosti po celý rok, až po zákaz používání mobilního telefonu při řízení).

Hlavním cílem těchto změn bylo zvýšit bezpečnost na našich silnicích a snížit počet usmrcených a těžce zraněných, nikoliv to že většina řidičů motorových vozidel přijde v krátké době po zavedení systému o svůj řidičský průkaz. Cílem zákonodárců bylo vyloučit jen ty řidiče, kteří se dopouští opakovaně závažných dopravních přestupků a tím se při řízení motorového vozidla stávají nebezpečnými svému okolí.

Zákon v příloze upravuje taxativní výčet protiprávního jednání a počtu bodů, které za tato jednání lze řidiči zaznamenat v registru řidičů. Počet bodů za určité jednání je jednoznačně stanoven. Cílem systému tak bylo vytvořit čitelný přehled postihů u problémových řidičů a kontrola recidivy. (Ministerstvo dopravy, [online], 2006)

5.1.9 Kritika bodového systému

Hlavním předmětem kritiky ze strany účastníků veřejných diskusí, ale i politických stran (ODS) je to, že bodový systém:

- postihuje pouze řidiče motorových vozidel a nepostihuje tak přestupky chodců a řidičů nemotorových vozidel, přestože i tito páchají závažné přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- nepoměrem hodnotí závažnost a nebezpečnost některých typů přestupků,
- dává možnost řidiči odkládat pozbytí řidičského oprávnění tím, že se dotyčný vyhýbá doručení výzvy,
- porušuje princip že „za jeden skutek nelze trestat vícekrát“, kritika zde směřuje na duplicitu 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,

- není zde zpětná vazba pro řidiče, tzn., že udělené body by se měly řidiči oznamovat.

Bodový systém by měl být dynamickou metodou a tak by měl samozřejmě pružně reagovat na zjištěné nové jevy v silničním dopravním prostředí. Vývoj a hodnocení dopravní bezpečnosti stále více ukazuje na potřebu hlubšího zkoumání jednotlivých skupin účastníků provozu, jejich specifik, zatížení, dopravního chování a celkových odlišností v motivaci v silničním provozu. Každé dva roky by bylo dobré zhodnotit a doplnit popřípadě vyloučit dopravní přestupky a trestné činy, které podléhají bodovému systému eventuálně změnit počty přidělených bodů za jejich páchaní.

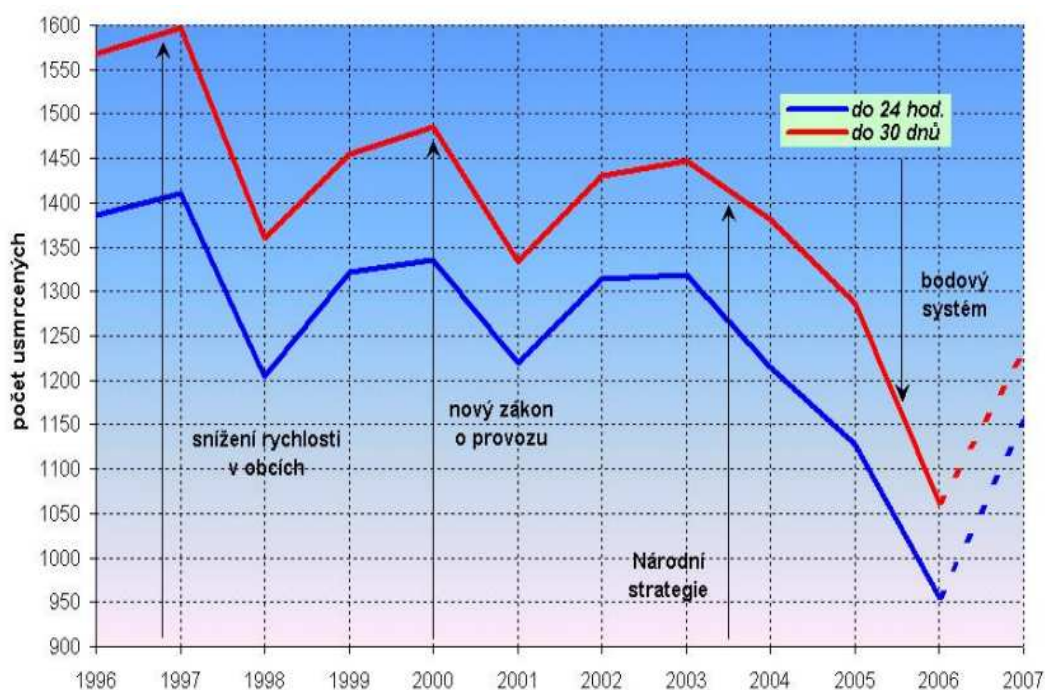
Některé přestupky proti bezpečnosti silničního provozu by měly být označeny jako vysoce nebezpečné a ohrožující. Jejich opakování by se mělo spojit s přísnějším postihem spojeným i s násobkem bodů. (Nová pravidla *[online]*, 2010, Ministerstvo dopravy *[online]*, 2006, ZÁMEK D., *[online]*, 1/2011)

Zkreslující informace, které se při zavádění bodového systému objevily ve sdělovacích prostředcích, uvedly mnoho řidičů v omyl. Nejedni řidiči se tak domnívali, že bodový systém funguje na odečítacím principu. Mysleli si, že každý řidič obdržel 12 bodů a za jednotlivé přestupky uvedené v bodovém hodnocení se mu body odepisují. K nedorozumění tak díky nezájmu a laxnímu přístupu řidičů k dané problematice dochází až do dnes. Například při výpisu z bodového hodnocení řidiče se uvádí počet dosažených bodů. Ze své zkušenosti tak mohu uvést, že když na výpisu řidiče je 8 bodů, dotyčný se domnívá, že těchto 8 bodů mu zůstává v jeho prospěch. Ve skutečnosti mu však zbývají jen body 4 k dosažení magických 12.

6 Statistika

6.1 Změna právních úprav v oblasti týkajících se provozu na pozemních komunikacích

V poslední době se znovu, převážně v médiích začínají objevovat otázky typu, zda-li zavedení bodového systému mělo pozitivní vliv na bezpečnost na našich silnicích. V této kapitole jsem se zaměřila na porovnání dostupných statistických údajů o vývoji dopravní nehodovosti spojené s legislativními změnami v oblasti provozu na pozemních komunikacích, mezi které samozřejmě patří i bodový systém.



Graf č.1 Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR 1996–2007

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že počty dopravních nehod při každém zavedení nového opatření týkajícího se provozu na pozemních komunikacích vykazují v krátkodobém období „před“ zavedením změn pozitivní efekt. K výraznému poklesu dopravních nehod dochází i v roce 2006. Tedy v roce, ve kterém vešel v účinnost bodový systém.

K tomuto poklesu pravděpodobně došlo také díky kampaním, jejichž záměrem bylo ovlivnit veřejnost ke kladnému přijetí změn zákona v počátečním období a u

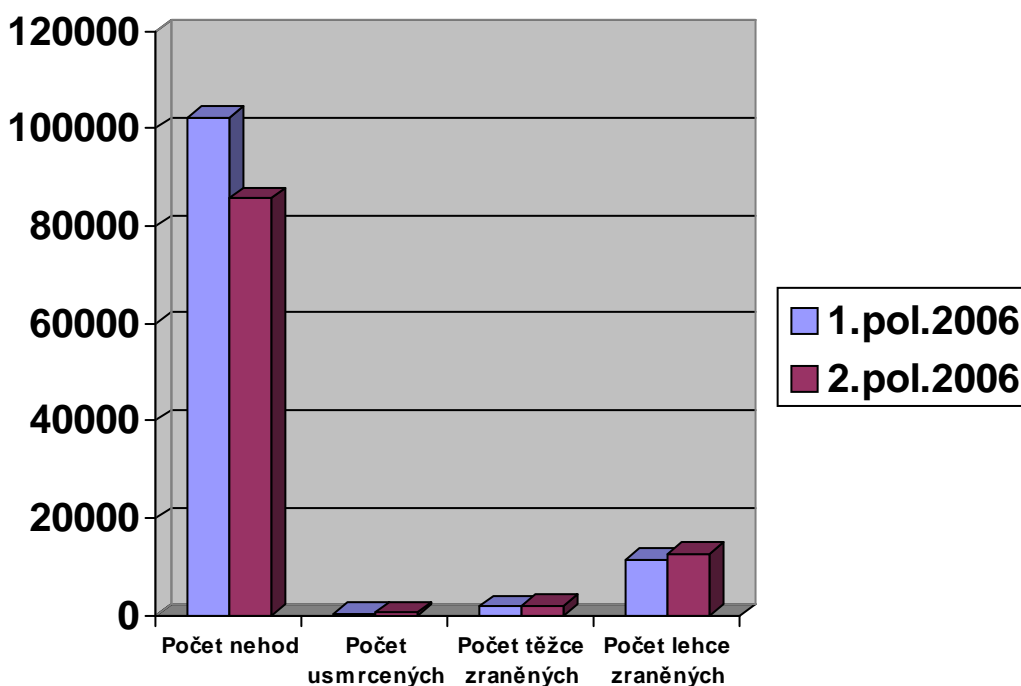
některých řidičů i pocitem strachu ze získání trestných bodů. Změna zákona 361/2000 Sb. provedená zákonem 411/2005 Sb. měla na základě statistické analýzy výrazný efekt na bezpečnost silničního provozu.

V počátečních měsících zavedeného bodového systému došlo k výraznému poklesu nehodovosti a zmírnění následků nehod. Motoristická veřejnost byla schopna na počátku přijmout zpřísnění postihu a zároveň také všechny kontrolní orgány byly značně aktivní v dozoru nad dodržováním novelizace zákona. (HEINRICH J. [online], 2007)

6.2 Statistika nehodovosti za 1. a 2. pololetí 2006

Vývoj dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v počáteční fázi zavedení bodového systému vykazoval klesající tendenci. Na základě této zjištěné skutečnosti a dostupných statistických údajů jsem porovnála 1. a 2. polovinu roku 2006.

	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
1. pol. 2006	102381	433	1934	11488
2. pol. 2006	85584	523	2056	12743



Graf č. 2 Porovnání nehodovosti v 1. a 2. polovině roku 2006

Policie České republiky za prvních 6 měsíců roku 2006 šetřila celkem 102 381 nehod, při kterých bylo 433 osob usmrceno, 1 934 těžce zraněno a 11 488 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda byla 4,99 mld. Kč.

Za 2. pololetí 2006 šetřila Policie České republiky 85 584 nehod, při kterých bylo 523 osob usmrceno, 2 056 těžce zraněno a 12 743 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda byla 4,98 mld. Kč.

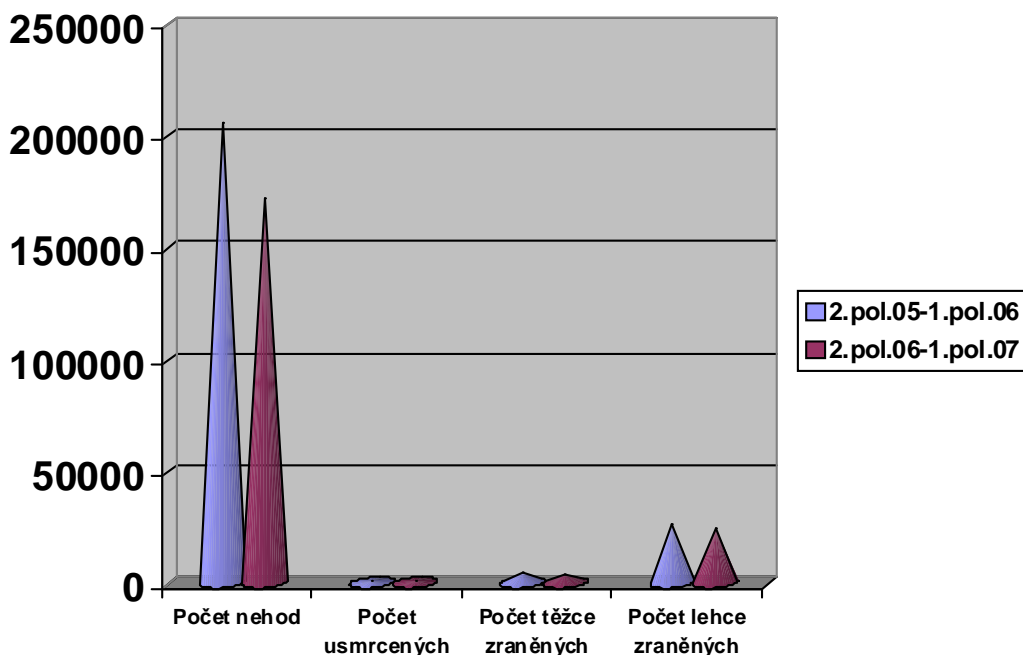
Při srovnání 1. a 2. pololetí roku 2006 se ve druhém pololetí roku (po zavedení bodového systému) počet dopravních nehod snížil o 16 797. I přesto, že ve sledovaném období došlo ke snížení počtu dopravních nehod, jejich následky byly neuspokojivé. Počet mrtvých vzrostl o 90, těžce zraněných o 122 a lehce zraněných o 1 255.

Bohužel nebylo možno získat relevantní data z důvodu přítomnosti zdroje zkreslení, zjednodušeně řečeno, od 1.7. 2006 je povinnost hlásit polici nehodu až při škodě převyšující 50 000 Kč (viz též ustanovení odstavce 4 a 5, § 47 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších zákonů), nedojde-li ke zranění či usmrcení (dříve 20 000 Kč). (TESAŘÍK J., [online], I. pololetí 2006, TESAŘÍK J., [online], 2006)

6.3 Statistika nehodovosti rok před zavedením bodového systému a rok po zavedení bodového systému

Vzhledem ke zkreslení dat v kapitole 6.2 jsem porovnávala období jednoho roku před zavedením a po zavedení bodového systému.

	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
2. pol. 2005-1. pol. 2006	205357	1095	4347	26498
2. pol. 2006-1. pol. 2007	172099	1018	3960	24513



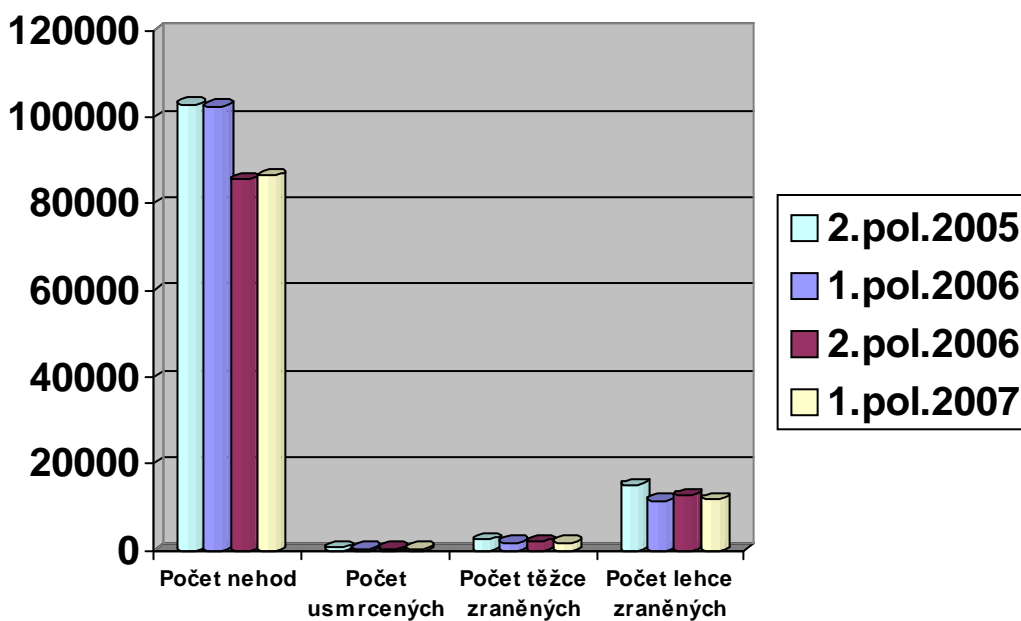
Graf č. 3 Porovnání nehodovosti rok před zavedením bodového systému a po zavedení bodového systému

Graf č. 3 vystihuje nejlépe vliv zavedení bodového systému na snížení nehodovosti na pozemních komunikacích. Graf zahrnuje dvouleté období 2. poloviny roku 2005 a 1. poloviny roku 2006 ve srovnání s 2. polovinou roku 2006 a 1. polovinou roku 2007. Z porovnání vyplývá, že se jak počet nehod, tak i počet usmrcených, těžce i lehce zraněných podstatně snížil. Díky srovnání let 2005 a 2007 jsme tímto vyloučili zkreslení dané změnou zákonem 361/2000 Sb.

zmíněném v předcházejícím bodě. (TESAŘÍK J., [online], I. pololetí 2006, TESAŘÍK J., [online], 2006, TESAŘÍK J., [online], I. pololetí 2005, TESAŘÍK J., [online], 2005, TESAŘÍK J., [online], I. pololetí 2007)

Následující graf zobrazuje souhrn porovnání bodů 6.2 a 6.3

	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
2. pol. 2005	102976	662	2413	15010
1. pol. 2006	102381	433	1934	11488
2. pol. 2006	85584	523	2056	12743
1. pol. 2007	86515	495	1904	11770



Graf č. 4 Porovnání celkem

Závěr

Ve své práci jsem se věnovala zavedení bodového systému do naší legislativy, který představuje nový represivní prvek působící na řidiče motorových vozidel. Zákonodárci tímto opatřením reagovali na skutečnost, že každý rok na našich silnicích při dopravních nehodách umírá přes tisíc lidí a další si odnášejí trvalé doživotní následky. Řešení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se stalo nutností.

V úvodní části práce jsem se zabývala předcházejícími právními úpravami upravujícími provoz na pozemních komunikacích až po zásadní novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. zákonem 411/2005 Sb. Velkou roli, která souvisela s touto změnou zákona, také určitě sehrál vstup České republiky do Evropské unie a porovnání dané situace u nás a v ostatních zemích Evropské unie.

Dané téma jsem se snažila zpracovat komplexně a popsat jak možnosti postihu, který pro řidiče vyplývá po dosažení 12 bodů a končí ztrátou řidičského oprávnění na jeden rok, tak i možnosti, jak si řidič stav svého bodového konta může sledovat a pomocí zákonných prostředků a změnou svého chování odvrátit hrozící ztrátu řidičského oprávnění.

Závěr jsem věnovala zhodnocení a porovnání dostupných statistických údajů po zavedení bodového systému.

Cílem mé práce bylo udělat průřez bodovým systémem a přiblížit jak jeho klady, tak i zápory. Cíl práce byl splněn.

Ukázalo se, že jako represe zapůsobil bodový systém na naše řidiče pozitivně pouze v počátku a že docílit změny chování řidičů a boj s jejich bezohledností a agresivitou je dlouhodobou záležitostí. Je nezbytné zdokonalit a zefektivnit i výchovu nových řidičů a zaměřit se na prevenci.

Celý komplex opatření, k němuž náleží i bodový systém hodnocení řidičů, má celospolečenský žádoucí cíl: vyspělé a ohleduplné řidiče, respektující pravidla silničního provozu a přispívající k jeho bezpečnosti.

Použitá literatura:

ČERNÝ, JUDr. Jan; HORZINKOVÁ PH. D., Doc. JUDr. Eva; KUČEROVÁ PH. D., JUDr. Helena. *Přestupkové řízení*. 10. přepracované vydání. Praha : Linde Praha a. s., 2006. 686 s. ISBN 80-7201-623-7.

ČERVENÝ, Doc. JUDr. Zdeněk; ŠTAUF, JUDr. Václav. *Přestupkové právo*. 14. aktualizované vydání. Praha : Linde Praha a. s., 2007. 495 s. ISBN 978-80-7201-651-8.

Česká republika 200/1990 Sb. O přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2010, ASPI

Česká republika 40/2009 Sb. Trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2010, ASPI

Česká republika. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, ASPI, s. 1-48.

Česká republika. Důvodová zpráva k návrhu zákona, kterým se mění zákon o pozemních komunikacích. In *Poslanecká sněmovna Parlamentu*. 1. 12. 2004, ASPI, tisk 833/0, s. 1-16.

Česká republika. Důvodová zpráva k zákonu č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In *Poslanecká sněmovna Parlamentu*. 22. 12. 1999, ASPI, tisk č. 477, s. 1-9.

JELÍNEK, CSc., Prof. JUDr. Jiří, et al. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Vydání první. Praha : Leges, 2009. 1216 s. ISBN 978-80-87212-22-6.

JEMELKA, JUDr. Mgr. Luboš; VETEŠNÍK, JUDr. Bc. Pavel. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Vydání první. Praha : C. H. Beck, 2011. 534 s. ISBN 978-80-7400-355-4.

KOVALČÍKOVÁ, JUDr. Daniela; ŠTANDERA, JUDr. Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Vydání první. Praha : C. H. Beck, 2007. 586 s. ISBN 978-80-7179-648-0.

KOŽÍŠEK, Petr. *Z dějin silniční dopravy 1*. Praha : Národní technické muzeum, 2005. 95 s. ISBN 80-7037-140-4.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Vydání první. Praha : Leges, s.r.o., 2008. 570 s. ISBN 978-80-87212-03-5.

LEITNER, JUDr. Milan; LUKÁŠEK, Ing. Vladimír; KOPECKÝ, JUDr. Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisejí s komentářem*. 3. přepracované vydání. Praha : Linde Praha a. s., 2006. 572 s. ISBN 80-7201-616-4.

Zdroje :

Bodový systém [online]. 2011 [cit. 2011-03-09]. Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833). Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/proc-bodovy-system/>>.

Dopravní přestupky a dopravní nehody [online]. 2010 [cit. 2011-03-09]. Blokované řízení, bloková pokuta, příkazní řízení, správní řízení, řešení dopravních přestupků. Dostupné z WWW: <http://www.prestupkyvdoprave.cz//rizeni_o_prestupcich.html>.

Dopravní přestupky a dopravní nehody [online]. 2010 [cit. 2011-03-09]. Bodový systém a přehled pokut. Dostupné z WWW: <<http://www.prestupkyvdoprave.cz/bodypokuty.html>>.

HEINRICH, Ing. Jaroslav, et al. *Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb.* [online]. Brno : Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2007 [cit. 2011-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BCF2DC06-5624-47DC-B46D-43E5A849BFA0/0/Akompletanalyzal.pdf>>.

Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2006 [cit. 2011-03-09]. Ministerstvo dopravy - domovská stránka. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>>.

Ministerstvo vnitra a Policejní prezidium ČR. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2005 [cit. 2011-03-11]. Ministerstvo - povinné a další údaje o ústředním orgánu státní správy pro vnitřní věci archiv stránek mvcr.cz, červen 2008. Dostupné z WWW:

<<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/ministerstvo/historie.html>>.

Ministerstvo vnitra České republiky. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2010 [cit. 2011-03-11]. Úvodní strana - Ministerstvo vnitra České republiky. Dostupné z WWW: <<http://mvcr.cz/>>.

MLČOCH, MUDr. Zbyněk. *Úvod - Alkoholik.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-09]. Alkohol za volantem a schopnosti řidiče - reakční rychlost a sebedůvěra - Alkoholik.cz. Dostupné z WWW: <http://www.alkoholik.cz/zavislost/opily_ridic_tresty/alkohol_za_volantem_a_schopnosti_ridice_reakcni_rychlost_a_sebeduvera.html>.

Nejvyšší soud. *Nejvyšší soud ČR* [online]. 2010 [cit. 2011-03-13]. Nejvyšší soud ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.nsoud.cz/>>.

Nová pravidla [online]. 2010 [cit. 2011-03-09]. Nová pravidla: Bodový systém. Dostupné z WWW: <<http://www.novapavidla.cz/BODOVY-SYSTEM>>.

Policie České republiky [online]. 2010 [cit. 2011-03-09]. 90 let dopravní policie - Policie České republiky. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie.aspx>>.

Policie ČR a Městská policie v ČR [online]. 15. 3. 2007 [cit. 2011-03-09]. Bodový systém. Dostupné z WWW: <<http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>>.

TESAŘÍK, Plk. ing. Josef; SOBOTKA, Mjr. Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za I. pololetí 2006* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR , 12.06. 2006 [cit. 2011-03-11]. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/doprava/2006/6_2006.doc>.

TESAŘÍK, Plk. ing. Josef; SOBOTKA, Mjr. Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za I. pololetí 2005* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR , 12.07. 2005 [cit. 2011-03-11]. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2005/6_2005.doc>.

TESAŘÍK, Plk. ing. Josef; SOBOTKA, Mjr. Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2005* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR , 10.01. 2006 [cit. 2011-03-11]. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2005/12_2005.doc>.

TESAŘÍK, Pplk. ing. Josef; SOBOTKA, Pplk. Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za I. pololetí 2007* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR , 12.07. 2007 [cit.

2011-03-11]. Dostupné z WWW:

<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/doprava/2007/6_2007.doc>.

TESAŘÍK, Pplk. ing. Josej; SOBOTKA, Pplk. Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2006* [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR , 11.01. 2007 [cit. 2011-03-11].

Dostupné z WWW:

<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/doprava/2006/12_2006.doc>.

ZÁMEK, JUDr. David; PAVLÍČEK, CSC., Doc. PhDr. Kamil. *Bezpečnostní sbory* [online]. 1/2011 [cit. 2011-03-09]. Možnosti novelizace bodového systému a dopravních přestupků. Dostupné z WWW: <[http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm)

[2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm)
>. ISSN 1803-6856.

PŘÍLOHY

Příloha č. 1

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

----- Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích -----	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění -----	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky -----	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem -----	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví -----	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví -----	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví -----	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení dopravní nehody -----	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší	

než 0,3 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

předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6

při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6

vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6

řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6

řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5

řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče4)	5

řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5

překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h-1 a více v obci nebo o 50 km.h-1 a více mimo obec	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	5

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4

při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4

ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4

nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič	4

povinen dát přednost v jízdě	4

překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů 42)	4

řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu 2) podléhá	4

řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4

při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	3

držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3

překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3

nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3

ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3

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

překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3

----- Nedovolená jízda po tramvajovém pásu -----	2
----- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užití ochrannou přílbu -----	2
----- porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 -----	2
----- neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil -----	2
----- porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel -----	2
----- překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h-1 v obci nebo o méně než 30 km.h-1 mimo obec -----	2
----- nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst.1 -----	1
----- neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu -----	1
----- porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla -----	1
----- porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání) -----	1
----- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením -----	1
----- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy -----	1

2) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

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

42) Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vyhlášená pod č. 108/1976 Sb.

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 2

§ 22 zákona č. 200/1990 Sb.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu se zvláštním právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je umístěna jiná tabulka státní poznávací značky (registrační značky), než která byla vozidlu přidělena,

2. jehož tabulka státní poznávací značky (registrační značky) je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost,

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{3d}) tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu^{3f}) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

2. byl mu zadržen řidičský průkaz^{3f}),

3. není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče^{3g}),

4. nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu^{3f}),

5. pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky,

f) při řízení vozidla

1. drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,

3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více,

4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1,

5. nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu^{3f)} nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu^{3f)},

6. neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu^{3f)}, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,

7. předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu^{3f)} zakázáno,

8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu^{3f)},

9. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu^{3f)} zakázáno,

10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu^{3f}),

11. neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě,

g) poruší omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu^{3f}),

h) porušením zvláštního právního předpisu^{3f}) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,

i) porušením zvláštního právního předpisu^{3f}) způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč,

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí pouze hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle, nebo odmítne sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),

l) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis^{3f}).

(2) Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.

(3) Přestupku se dopustí učitel autoškoly, který

a) požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu^{3f)} odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4) Pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h).

(5) Pokuta od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. b) a podle odstavce 3.

(6) Pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 2 a podle odstavce 1 písm. f) bodu 11.

(7) Pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10.

(8) Pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g), i), j) a k); pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se uloží tomu, kdo tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát.

(9) Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. l).

(10) V blokovém řízení

1. lze uložit pokutu do 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. l),
2. se uloží pokuta 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,
3. se uloží pokuta 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g),
4. se uloží pokuta 3 000 Kč za přestupek podle odstavce 2.

(11) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(12) Od uložení sankce podle odstavců 4 až 11, s výjimkou odstavce 10 bodu 1, nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

2a) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

3d) § 37 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

3e) Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3f) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

3g) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 3

§ 23 zákona č. 200/1990 Sb.

Ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- a) úmyslně zničí, poškodí, znečistí nebo neoprávněně odstraní, zamění, pozmění, zakryje, přemístí nebo umístí návěstidlo, signální nebo návěstní znak, signální nebo návěstní zařízení, informační zařízení pro cestující, vyvěšený jízdní řád, označení zastávky veřejné dopravy nebo jiného dopravního zařízení anebo neoprávněně používá takové zařízení,
- b) nesplní povinnost uloženou správním orgánem ke zdolání mimořádně naléhavých přepravních potřeb,
- c) provozuje dopravu bez povolení nebo poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro provozování dopravy,
- d) poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro dopravu nebo přepravu nebezpečných věcí,
- e) úmyslně naruší činnost sdělovacího nebo zabezpečovacího zařízení,
- f) jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, 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 nebo nedodržuje stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem,
- g) při přepravě nebezpečných věcí podle právního předpisu nemá řádné osvědčení o zvláštním školení řidiče, nezajistí označení vozidla, není vybaven podle právních předpisů povinnou výbavou, poruší zákaz nakládky a vykládky stanovených nebezpečných věcí na veřejně přístupných místech, přepravuje ve vozidle osoby způsobem odporujícím právním předpisům, poruší ustanovení

o zastavení a stání vozidel a o dozoru nad vozidly při parkování nebo nedodrží trasu, pokud je předepsána,

h) užívá v silničním provozu vozidlo označené nebo vybavené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, ačkoliv toto vozidlo není zařazeno v evidenci vozidel taxislužby, nebo nabízí přepravní služby způsobem s taxislužbou zaměnitelným, ačkoliv není osobou, na jejíž jméno je vydán průkaz způsobilosti řidiče taxislužby,

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. a) až e) lze uložit pokutu do 5 000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. f) až h) pokutu do 10 000 Kč; zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. b), d) a f).

(3) V blokovém řízení lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. f) a g) pokutu do 5 000 Kč.

(4) Přestupek, za který lze uložit zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 4

§ 122 zákona č. 40/2009 Sb.

Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví

(1) Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.

(2) Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- a) zmrzačení,
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- c) ochromení údu,
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- e) poškození důležitého orgánu,
- f) zohydění,
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- h) mučivé útrapy, nebo
- i) delší dobu trvající porucha zdraví.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 5

§ 147 zákona č. 40/2009 Sb.

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 6

§ 148 zákona č. 40/2009 Sb.

Ublížení na zdraví z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 7

§ 274 zákona č. 40/2009 Sb.

Ohrožení pod vlivem návykové látky

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

(ASPI, 2011)

Příloha č. 8

§ 337 zákona č. 40/2009 Sb.

Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon 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,
- b) zdržuje se na území České republiky, ačkoli mu byl uložen trest vyhoštění nebo bylo rozhodnuto o jeho správním vyhoštění,
- c) bez povolení a bez vážného důvodu se zdržuje v místě nebo obvodě, na které se vztahuje trest zákazu pobytu, nebo nedodržuje omezení, která mu byla soudem uložena v souvislosti s výkonem tohoto trestu,
- d) navštíví akci, na kterou se vztahuje trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, nebo se dopustí jiného závažného jednání, aby zmařil účel tohoto trestu,
- e) bez závažného důvodu nenastoupí na výzvu soudu trest odnětí svobody nebo se jiným způsobem neoprávněně brání nástupu výkonu tohoto trestu,
- f) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel trestu,
- g) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel vazby,
- h) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel zabezpečovací detence, nebo
- i) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel ochranného léčení nebo ochranné výchovy, které byly uloženy soudem, nebo jinak, zejména útekem z ústavu, pomocí při útěku, výkon takových rozhodnutí podstatně ztěžuje, anebo maří dohled uložený při ukončení ochranného léčení, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

(2) Stejně bude potrestán, kdo se dopustí závažného nebo opakovaného jednání, aby zmařil vykázání provedené podle jiného právního předpisu nebo

rozhodnutí o předběžném opatření soudu, kterým se ukládá povinnost dočasně opustit společné obydlí a jeho bezprostřední okolí a zdržet se vstupu do něj nebo povinnost zdržet se styku s navrhovatelem a navazování kontaktů s ním.

(3) Kdo zmaří nebo podstatně ztíží výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že:

- a) zničí, poškodí, učiní neupotřebitelnou, zatají, zcizí nebo odstraní věc nebo jinou majetkovou hodnotu, které se takové rozhodnutí týká, nebo
- b) uprchne stráží, z vazby, z výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo peněžitým trestem.

(4) Kdo poté, co proti němu byla bezvýsledně použita opatření v občanském soudním řízení směřující k výkonu rozhodnutí soudu nebo soudem schválené dohody o výchově nezletilých dětí, včetně úpravy styku s dítětem, maří výkon takového rozhodnutí nebo dohody, nebo kdo se dopustí závažného jednání, aby zmařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci týkajícího se výchovy nezletilých dětí, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok.

(ASPI, 2011)

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Kateřina Vysloužilová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PaedDr. Bronislava Štěpánková, Ph.D.
Rok obhajoby:	2011

Název práce:	Zavedení bodového systému a jeho vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu
Název v angličtině:	The introduction of a points system and its impact on safety and traffic.
Anotace práce:	Bakalářská práce se zabývá legislativou upravující provoz na pozemních komunikacích a zavedení bodového systému. Tato práce popisuje páchané přestupky i trestné činy, které spadají do oblasti porušení pravidel silničního provozu. Hodnotí jaký vliv mělo zavedení bodového systému na nehodovost.
Klíčová slova:	plynulost a bezpečnost silničního provozu, bodový systém, přestupky, trestné činy, represe, prevence
Anotace v angličtině:	This bachelor work deals with the legislation regulating road traffic and the point system. This work describes the offenses committed crimes falling within the traffic violation. It assesses the impact of the introduction of a points system for accidents.
Klíčová slova v angličtině:	Fluency and road safety, a point system, misdemeanour, offence, repression, prevention
Přílohy vázané v práci:	8
Rozsah práce:	55 stran
Jazyk práce:	Český jazyk